



Néo 495

La voile dans un fauteuil

Si pratiquer le sport de la voile est relativement accessible, à tout qui le souhaite, il reste souvent un rêve irréalisable pour ceux d'entre nous qui sont handicapés dans le sens le plus large du terme. Mais nous avons vu, cet été, dans les yeux de quelques handicapés, invités à l'école de voile du BRYC, cette lueur d'espoir, cette étincelle de joie qui témoignent d'un nouvel horizon qui s'ouvre à eux : ils vont, eux aussi, pouvoir pratiquer la voile en toute sécurité et en toute confiance, à bord d'un petit quillard performant particulièrement conçu pour leur être accessible. Le Néo 495 est un nouveau monocoque double spécialement conçu dans ce but et, à tous égards, nous a paru parfaitement abouti.



Il ne manque pas de voiliers permettant l'accès au sport de la voile aux handicapés.

L'exemple le plus répandu est le Mini J mais, comme son nom l'indique, il s'agit d'une miniature de voilier et c'est un solitaire qui n'est pas accessible à certains handicapés comme les non-voyants. Le 495, au contraire, affiche une taille « adulte » (presque 5 mètres) et se gère à deux pour permettre à un valide d'être aux côtés du handicapé et d'intervenir en direct, ce qui ouvre un horizon infiniment plus vaste. Il faut se rendre à la dure évidence : à partir d'un certain

niveau de handicap, la personne ne pourra jamais atteindre la maîtrise totale d'un voilier. Mais le fait d'être à bord et de vivre les sensations incomparables que procure un voilier qui file au gré de l'eau et du courant est une nouvelle forme de bonheur qui leur est enfin offerte. On pense aussi aux handicapés lourds qui ne se déplacent qu'avec un valide. Cet accompagnateur peut très bien être le deuxième homme à bord du Néo 495, ce qui transforme le couple en une véritable équipe sportive, où chacun des deux y trouvera son compte. La démarche affirme donc son caractère hautement humanitaire. Restait à

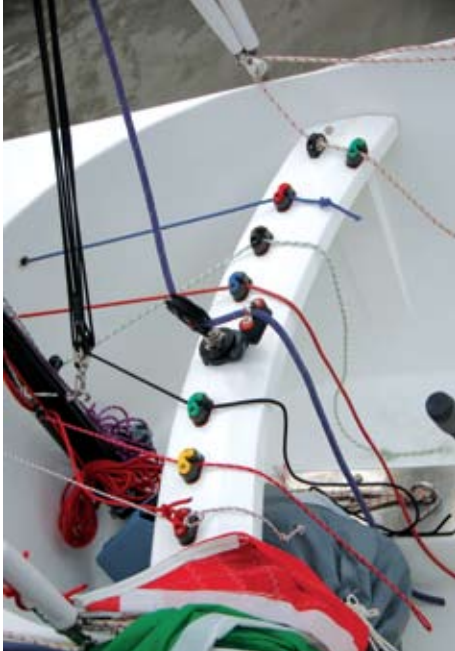
savoir si, sur le plan sportif, le Néo 495 remplit aussi son rôle. Donc, il était temps d'embarquer.

CARÈNE ET CONCEPTION

On est radicalement hors des lignes traditionnelles des unités de cette taille. L'étrave est très pincée, le bau assez étroit, le franc bord plus élevé et le cockpit central occupe toute la largeur, sans plat-bord. Ce cockpit est, en fait, constitué par deux sièges baquets ergonomiques côte à côte, contre-moulés sur le fond de la coque avec, au centre, un accoudoir et un stick vertical style manche à balai. Toutes les commandes reviennent sur une console-piano transver-



La chèvre et le treuil d'installation de la quille derrière laquelle on remarque le stick de pilotage.



Une console-piano transversale permet d'accéder aisément à toutes les commandes.



Le palonnier auquel se fixent les drosses reliant le stick de pilotage.



Le safran s'installe dans un puits en forme.

sale. Tout est donc à portée de main sans devoir se déplacer. On remarque que le franc-bord est calculé pour être à hauteur d'un ponton standard, ce qui facilite l'embarquement. En cas d'absence de potence de levage, on assied le handicapé sur le ponton et on l'aide à se glisser à bord. La stabilité assurée par un lest important limite sensiblement la gîte. Derrière les dossiers du cockpit, toute la partie arrière est dégagée et renferme une bonne partie des volumes d'insubmersibilité. Le safran s'installe sous la voûte dans un puits en forme, comme, par exemple, sur les Fun de chez Jeanneau. Un palonnier et des drosses le relient au stick de pilotage et il est possible de régler le débattement en le réduisant, par exemple pour ceux qui ne peuvent effectuer de larges mouvements latéraux. Tout ce concept demande un peu de travail d'installation avant que le bateau soit prêt à larguer les amarres.

MISE EN PLACE

Cela commence par l'installation de la quille. Celle-ci est relevable et est constituée par un voile en composite qui coulisse verticalement dans un puits et d'un bulbe de plomb en forme, de 180 kg calant à 1,30 m. Pour la descendre, il faut donc utiliser une chèvre avec treuil. Cette chèvre a été spécialement conçue pour ce bateau et fait partie de l'équipement standard. Une fois en



position basse, la quille est boulonnée par deux goujons qui traversent un talon en tôle d'innox. L'étanchéité est assurée par un joint de néoprène qui vient s'écraser sur la tête du puits. Ce n'est qu'après avoir fixé la quille qu'on peut boulonner la console transversale reprenant toutes les commandes.

LE GRÉEMENT

Le mât en alu rétreint est planté sur le fond de la coque et tenu par un

étage de barres de flèches poussantes, hauban et bas-hauban revenant sur la même cadène. Le gréement est en 7/8ème, avec un point d'amure de foc reculé. La draille de foc sert d'étai. Il est monté sur un emmagasineur et est sans recouvrement puisque le point d'écoute revient sur un rail transversal devant le mât avec chariot, de façon à être auto-vireur. Il n'y aura donc qu'une seule écoute de foc revenant au cockpit. La grand-voile, avec 2 lattes forcées est à bordure libre sur la bôme. Elle offre un rond de chute raisonnable et la tire d'écoute de grand-voile est à l'arrière, avec retour sur une tourelle centrale. Le constructeur a renoncé au bout-dehors pour amurer un gennaker. Il a préféré fixer le point d'amure à l'étrave, au travers d'une poulie sur un bout réglable. Cette solution fort simple permet, depuis le cockpit, de tendre le guindant aux allures serrées et de mieux arrondir le gennaker aux allures portantes en écartant son point d'amure.



En embarquant, on est agréablement surpris par la stabilité latérale.

Nous avons un peu de soleil, assez de vent et nous mettons le cap sur l'étroite sortie de la darse et je laisse la « barre » à Alain Inzelrac, concepteur et fabricant de ce voilier, préférant jouer le rôle du handicapé. Ce qui fait dire à Jacques Lemaire, qui nous observe du haut du quai, que j'ai enfin trouvé un bateau pour moi. Celui-là ne perd rien pour attendre ! Alain tire ses bords jusqu'à 20 centimètres des murailles avant d'envoyer. Cela vire sur place, c'est évolutif de façon surprenante. Le safran sous la voûte ne doit pas y être pour rien. À chaque virement, je cherche un instant l'écoute de foc, oubliant qu'il n'y a rien à faire avec un foc auto-vireur qui passe tout seul d'un bord sur l'autre. Un coude sur l'accoudoir central, l'autre « à la portière », c'est à dire appuyé sur le franc bord, je suis dans un fauteuil et je m'abandonne à la joie de me laisser conduire. Et je pense à cette même joie que connaîtront ceux à



qui ce bateau est réellement destiné. Tant et si bien que, dans un petit coup de gîte au près, j'oublie de rentrer le coude et me trempe toute la manche. Le coude à la portière, d'accord quand on est au vent, mais, sous le vent, mieux vaut le rentrer à l'intérieur. Mais il faut bien que je me décide à prendre le manche à balai. Et cela ne se passe pas aussi bien qu'espéré. Tout d'abord, pour lofer, il faut incliner le stick au vent et l'inverse pour abattre. Soit tout le contraire d'une barre franche, mais comme avec une barre à roue. Je m'y suis fait surprendre un certain nombre de fois. Tout comme je me suis laissé surprendre par le très faible débattement du stick. Cela se règle au demi-centimètre avec une vitesse de réaction surprenante.

LE PLAISIR DES RÉGLAGES

Pendant que je m'habitue à barrer, Alain joue du piano. Devant lui, tout l'éventail des réglages est à sa portée. Il est même possible d'installer, derrière chaque taquet, un code en braille pour l'identifier. Et tout y est : l'écoute de grand-voile est sur la tourelle centrale. On peut jouer avec efficacité sur le cunningham de grand-voile, sur sa bordure, sur l'enrouleur de foc, sur l'amure du gennaker et sur la drisse de celui-ci et sur ses deux écoutes. Et chaque taquet a une couleur distincte assortie au bout qui y revient. On ne peut mieux faciliter la communication à bord. Tout l'accastillage vient de chez Ronstan et Harken.

L'envoi du gennaker s'avérera un peu plus délicat. Celui-ci part du cockpit et demande une bonne synchronisation entre les deux équipiers tant pour le hisser que pour l'affaler. Mais une fois l'habitude prise, ces 8 m² de voilure offrent une puissance supplémentaire bien appréciable, d'autant plus qu'il est possible de le tenir jusqu'au près bon plein.

LES PERFORMANCES

Avec presque 12 m² de toile au près et un déplacement de seulement 280 kilos, le rapport poids-puissance est aussi un gage de belles performances. Nous avons de réelles sensations de vitesse sur

l'eau, mais, faute de moyens de comparaison, il était difficile de les quantifier. Ce qui a pourtant été fait lors d'essais comparatifs réalisés en France. Et dont il ressort que le rating attribué au Néo 495 est le même que celui du Laser Standard. Soit 6 nœuds au près par 10 nœuds de vent, 7 nœuds au travers et plus de 10 nœuds aux allures planantes. Nous sommes donc en face d'un voilier qui offre des performances équivalentes à celles d'un dériveur de sport, pour le plus grand bonheur de ceux pour qui il a été si bien pensé.

CONSTRUCTION ET SÉCURITÉ

C'est le chantier « Coques en Stock » installé à Lunel, près de Montpellier, qui réalise ce voilier. Un chantier qui dispose d'une jolie maîtrise dans le domaine. Il a construit, par exemple, le Mini 6,50 proto de Samuel Manuard, un des favoris de la Mini Transat. Il travaille en étroite collaboration avec le pôle Handivoile de la Fédération Française de voile et une association de classe Néo 495 est née sous la présidence de Christophe Van Leynseele, lui-même régatier handicapé. La coque est en polyester ISO et le pont sur sandwich d'Airex. Le bateau est homologué insubmersible et inchairable. Aux tests de redressement, il relève 47 kilos avec le mât à l'horizontale et l'angle d'envahissement au livet se situe à 50° de gîte. Une pompe de cale, soit électrique sur batterie, soit manuelle, peut être installée en option. Le transport sur remorque et la mise à l'eau sont largement facilités par la quille relevable.

CONCLUSION

Nous comprenons mieux maintenant pourquoi Mady Fobert, responsable de l'école de voile du BRYC, a été séduite par ce bateau destiné à un autre monde. Il lui permettra, dès l'an prochain, d'ouvrir son école aux handicapés et ceux-ci sont impatientes. Une douzaine d'unités ont déjà été livrées en France et un programme de compétition est en place pour la saison prochaine. Ouvrir notre sport au monde des handicapés, avec de telles unités parfaitement comparables en performances aux voiliers classiques, est un défi qu'on aimerait voir relever par d'autres clubs de chez nous.

• Charles Bertels



Caractéristiques techniques

Longueur hors-tout :	4,95 m
Longueur flottaison :	4,84 m
Bau :	1,18 m
Tirant d'eau :	1,30 m
Déplacement léger :	280 kg
Lest :	180 kg
Grand-voile :	8,4 m ²
Foc sur enrouleur :	3,4 m ²
Gennaker :	8 m ²
Prix hors TVA :	12.000 €
Constructeur :	Coques en Stock – Lunel Fr
Tél :	00 33 467 91 31 95
E-mail :	coques.en.stock@wanadoo.fr