



L'envie de découvrir du neuf nous pousse à prendre certaines initiatives, comme celle que nous avons prise pour aller essayer l'Angel 8. Un voilier inconnu, construit par un chantier modeste et discret au cœur de la Champagne profonde, qui n'existe qu'à un exemplaire, un premier de série, et dont la promotion se fait plus par le bouche à oreille entre copains du club local que par de tapageuses campagnes de marketing. Aussi, Monsieur Debierre, patron du **chantier Maeva** à Sainte Livière (c'est où çà ?) cachait difficilement son étonnement de voir un mensuel belge de yachting débarquer chez lui pour essayer son Angel 8. La raison tient dans un concours de circonstances : vouloir être le premier magazine à essayer ce bateau, avoir une autre bonne raison d'aller découvrir le lac du Der et aussi, fait non des moindres, celui du nom de l'architecte : notre compatriote **Jean-Pierre Brouns** qui, à notre connaissance, n'a jamais raté le dessin d'un voilier, en sortant toujours des sentiers battus. Trois raisons valent mieux qu'une : Ste Livière, nous voici !

Angel 8



• La delphinère, support métallique permettant d'amurer les voiles d'avant au-delà de l'étrave.



À u premier des pontons tout neufs du Yachting Club du Der, l'Angel 8 arbore, en lettres auto-collantes sur le flanc, le mot « *Nouveau* ». On ne peut pas le manquer. Lignes tendues à la flottaison, élégant petit rouf arrondi et, plus surprenante et prolongeant l'étrave, une superstructure de tubes d'inox qui me vaut d'avoir déjà gagné ma journée en apprenant un nouveau mot du vocabulaire marin : une **delphinière**. Ce costaud support métallique permet d'amurer les voiles d'avant au-delà de l'étrave. Le but du jeu est d'augmenter la puissance du triangle avant, d'autant plus que l'emplanture du mât, dans cette nouvelle version, a aussi été reculée et que la hauteur du mât a été diminuée. De quoi gîter moins sans perdre de la surface de voile. Ces modifications ont été apportées pour remédier aux défauts constatés dans une version précédente construite par un autre chantier dans ce même moule avant qu'il ne soit racheté par Maeva.

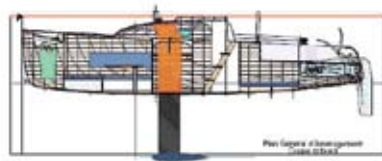
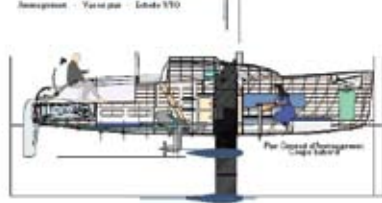
AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

L'organisation de l'espace intérieur a pris l'option de privilégier la plus belle hauteur sous barrots pour les tâches accomplies debout : on



descend dans un espace spacieux accueillant sur bâbord un petit réchaud à 2 feux sur glissières, un évier transversal repris dans le puits de quille, une glacière et les équipets nécessaires à l'intendance. Les cloisons et le mobilier sont en panneaux de contreplaqué peints. Tout est fonctionnel, sans luxe ni fioritures. A tribord, un WC chimique est isolé dans une petite cabine et, sous la

ANGEL 8



descente, un grand coffre peut, selon le désir du client, accueillir un moteur inboard ou les batteries et la bonbonne de gaz. Une petite table à cartes est installée dans le bordé tribord. Derrière la descente, sous le bridge-deck, une couchette double transversale avec des équipets latéraux et des coffres sous les matelas. Les cloisons sont, bien entendu, structurelles et reprises par des bandes de stratification dans la coque, tout comme le puits de quille qui fait aussi office d'épontille. C'est donc à l'avant qu'on trouvera le carré, devenu triangle, avec une table qui peut accueillir 4 convives et se transformer en double couchette de pointe pour la nuit. Une petite penderie et des équipets assurent le confort et un capot de pont permet la ventilation. Le vaigrage est réalisé en vinyl matelassé collé au néoprène, une solution qui sera modifiée dans les unités suivantes. Nous sommes donc dans une coque de 7,50 m qui offre un confort intérieur à la fois spartiate et complet pour 4 personnes, astucieusement aménagé et pensé pour la navigation au moyen cours. C'est fonctionnel et on y trouve rapidement ses marques. Avec d'autant plus de plaisir que nous sommes à bord d'un voilier axé d'abord sur la performance.

LA CONSTRUCTION

Construite d'une pièce dans un moule, la coque est un sandwich de mat et résine polyester ISO NPG sur une âme de mousse d'Airex de 15 mm à 80 kg/m² de densité. A elle seule la mousse assure la flottabilité du bateau. Le pont est collé à la coque puis solidarisé par 5 couches de Complex. Les hublots latéraux du rouf épousent ses lignes avec une belle symétrie. Ils sont boulonnés au rouf et ne s'ouvrent pas. Le puits de quille renforce la structure verticale au droit du mât. Il s'agit d'une quille relevable pour le transport par un palan revenant sur un winch au cockpit. Elle est réalisée, comme les safrans, en époxy étuvé sous vide et typée pour le rendement : un voile de support et un bulbe en plomb de 420 kg qui cale à 1,70 m, soit de quoi voir venir dans les surventes. En navigation, la quille est bloquée en position basse par une broche d'inox qui traverse le puits et le voile. L'étanchéité de cette broche aurait intérêt à être assurée par des joints latéraux. Le système de barre comporte deux safrans aussi en époxy étuvés sous vide.

AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS

Le rouf n'empiète que très peu sur la largeur du bateau et dégage bien les passavants. Nous avons particulièrement apprécié le cockpit dont le bridge-deck ne réduit pas trop la zone réservée aux équipiers. La barre d'écoute court d'un bord à l'autre sur l'angle arrière de ce bridge-deck et les banquettes latérales sont délimitées par d'astucieuses hiloires rapportées qui calent le dos et servent d'équipets pour les écoutes et les manivelles. Au rappel, les équipiers pourront se glisser par-dessus ces hiloires pour s'adosser aux filières, l'arrondi restant très ergonomique. La partie arrière de cockpit est désignée en « coupe de champagne » (c'est la région !), c'est-à-dire qu'elle s'élargit en large V pour permettre au barreur de se décaler latéralement de l'alignement des équipiers pour avoir une meilleure vue sur



la route et les voiles. Un très vaste coffre (1,30 m x 1,00 m x 35 cm) est aménagé dans la partie arrière du plancher du cockpit pour recevoir les pare-battages, les amarres et, au besoin, le moteur hors-bord. Toutes les manœuvres reviennent au cockpit sur des coinçeurs à levier et deux winches self-tailing. La position des poulies de foc se règle sur le rail avec un bout et un sandow de rappel. Nous avons regretté l'absence de cale-pieds ceinturant le pont.

GRÉEMENT

Le gréement est en 9/10^e sur un mât et une bôme Sparkraft. Deux étaques de barres de flèches poussantes (21°) assurent la tenue du mât et les cadènes sont reprises au livet. Seuls les bas-haubans inférieurs sont rentrés sur les passavants. Le pataras est réglable à l'aide d'un palan en patte d'oie. Le génois et le reacher sont tous deux montés sur enrouleur, amurés l'un derrière l'autre sur la delphinière. Le chantier a opté, pour l'équipement de série, pour des voiles espagnoles de la marque Plana, pour une question de rapport qualité/prix et dont la coupe nous a paru très réussie.

ESSAI SOUS VOILES

Nous hissons dans des conditions météo qui pourraient difficilement être plus désagréables, confiants dans les promesses d'amélioration. Force 4/5 établi, plafond au ras de

la casquette et crachin intermittent. Un ris dans la grand-voile et tout le génois nous font immédiatement sentir la puissance du bateau. Il prend d'emblée 25° de gîte puis se cale sur son volume en nous laissant une barre extrêmement douce. Un peu après 5,5 nœuds, le voile de quille se met à chanter puis se tait une fois les 6 nœuds atteints. Nous poursuivons notre route au près serré, à plus de 7 nœuds. On prend la barre à tour de rôle et c'est le même sourire qui s'affiche : ce bateau gîte un peu, soit, mais il marche tout seul, salue les surventes sans accentuer sa gîte et donne une réelle impression de sécurité. Le plafond du ciel se relève un peu, on devine l'envie du soleil de percer, mais le vent affiche plus souvent force 5 et nous enroulons quelques tours de génois et prenons le ris de fond. Le près en souffre, la solution de l'enrouleur étant plus une solution de confort que d'efficacité. Bord sur bord, l'angle réel au compas est de 42° du vent au près serré. Un angle qui, selon le propriétaire qui nous accompagne, ne serait que de 38° dans un vent de 10 à 12 nœuds. Mais nous sommes déjà bien heureux avec ce que nous avons. Tous les lacs ayant une berge pour limite, le moment est venu de débrider et de repartir au portant, histoire d'enrouler le génois et de le remplacer par un reacher de 27 m². Le coup de pied au cul est immédiat : le speedo affiche 10,3 nœuds dans les claques,

il n'y a plus de sillage derrière, et la barre reste d'une telle douceur que je peux la lâcher, le temps de m'allumer une cigarette, sans la moindre embardée. La moyenne reste au-dessus de 9 nœuds, carène bien plate, parfait bonheur couronné par quelques rayons de soleil qui percent les nuages. Le propriétaire nous confie que c'est la première fois qu'il envoie son reacher (superbement coupé en tri-radial) dans un vent aussi établi et que son bateau n'a jamais été aussi vite. Nous sommes ravis de partager ce bonheur avec lui, tout comme celui de barrer un petit croiseur bien né auquel on ne peut reprocher que de petits détails de finition aisément modifiables.

CONCLUSION

Il ne manque pas de petits croiseurs de 7,5 m proposés sur le marché par de grands chantiers mais quels sont ceux qui peuvent offrir des aménagements aussi rationnels, une vitesse comparable et un prix, voiles comprises et TTC, de 40.000 euros ? Dans les grands classiques du genre, je ne trouve que des unités à plus de 50.000 euros qui pèsent une tonne de plus avec de moindres performances. Cela vaut parfois la peine de s'intéresser à des productions moins médiatisées, fort bien nées pour le bonheur de naviguer.

• Charles Bertels

Le point de vue de l'architecte

J'avais pour objectif, avec ce bateau, de créer un voilier orienté vitesse et plaisir sur l'eau, aisément transportable (1300 kg) qui garde sa stabilité à 25° de gîte, pour combler un trou dans le marché entre la compétition pure et la croisière grâce à un intérieur relativement spacieux, tout en bénéficiant des performances de l'époxy étuvé pour les appendices.

• Jean-Pierre Brouns