



Vous allez peut-être rire, mais, lorsque je pars à la découverte d'un nouveau voilier pour l'essayer, j'ai un peu le même sentiment que celui qu'on doit éprouver en allant à un rendez-vous avec une inconnue sans savoir ce qu'elle va vous réserver comme plaisirs ou comme désillusions. A l'aube d'une des plus radieuses journées d'octobre, on s'extirpe des incontournables bouchons qui ceignent Bruxelles pour mettre le cap sur l'embouchure de l'Yser pour un strip tease du Cyclades 39, une nouvelle approche du chantier Bénéteau qui s'inscrit entre la gamme des First et celle des Océanis.



Une première chose est certaine, on ne pourrait rêver meilleures conditions pour un essai. Un vent du sud, de force 3 à 4, une mer plate, un franc soleil et une



température qui fait penser à un jour d'été. On débouque sans nous priver plus longtemps du plaisir de laisser les estacades dans notre sillage et de faire un peu d'ouest pour s'éloigner du champ de tir de la base militaire de Lombardzijde où ça pétarade allègrement. Pas nous, pas nous ! Petits ajustements sur la tension de la drisse de grand-voile et sur la bordure pour faire disparaître ce vilain pli qui va du point d'amure à la latte forcée et nous voilà avec une belle grand-voile. On prend du large, 3/4 arrière, pilote branché et le bateau taille sa route comme par enchantement. On se passerait bien de faire cet essai

pour céder au seul plaisir de garder ce cap qui devrait nous amener tout droit et sans peine en Angleterre. Parce que, en moins d'un quart de mille, cette inconnue qu'on découvre nous a déjà fait comprendre qu'elle était de la race de celle faite pour le plaisir de naviguer en toute sérénité. Mais puisqu'il faut vous en dire plus, débranchons le pilote comme on défait des boutons d'un chemisier ou une agrafe de sous-vêtement, tant il est vrai que la robe ne fait pas la femme et le seul plaisir de se laisser aller sur l'eau au fil du vent ne fait pas un essai sérieux.

UN ASPECT BIEN CLASSIQUE

La ligne générale du bateau n'a rien de bien novateur, ne tombe pas dans les nouvelles tendances d'ovalisation à prétentions panoramiques. C'est un roof bien classique dégagant des passavants sécurisants et un cockpit de belle taille très spacieux. On abat la capote (ne voyez pas ici une prise de position d'inspiration papale) pour mieux dégager la vue, le barreur s'installe derrière une des barres à roue bien décentrées et les équipiers



Palan de GV dégagé du cockpit

ont tout l'espace nécessaire pour mouliner les winches. On apprécie à son estimable valeur le fait que le palan de grand-voile soit frappé sur le roof et revienne sur un winch, à tribord de la descente. Il faut espérer qu'un jour tous les voiliers seront équipés de la sorte, car il n'y a rien de pire qu'un palan d'écoute qui revient au centre du cockpit ou devant la descente. Cette disposition a pour autre avantage de pouvoir



Retour des manœuvres sur un winch bien accessible

ouvrir une véritable table de cockpit pouvant accueillir 8 convives sans qu'ils se mélangent les rotules.

GRÉEMENT ET STRUCTURES

Le gréement en 9/10^e est de taille raisonnable, avec deux étages de barres de flèches poussantes, l'étage inférieur étant particulièrement large. Avec pour conséquence que le génois sur enrouleur ne pourra pas excéder 110°. Le haubannage est capelé sur le bordé avec deux solides plaques de renfort en inox, ce qui facilitera toute intervention technique à ce niveau. La grand-voile et équipée d'un lazy



Puissant renfort de cadènes

jack et d'un lazy bag tandis que le génois se ferle sur enrouleur. La coque est en stratifié monolyte avec des profils de renfort sur sandwich balsa, le pont est en sandwich verre/balsa et la liaison pont coque est assurée par un livet vertical qui fait aussi office de cale-pied bien sécurisant. Pont et coque sont entièrement contre-moulés, ces contre-moulages étant structurels pour assurer une excellente rigidité d'ensemble. Toutes



Chaumards et taquets bien dimensionnés

les zones de passage pour le travail sur le pont sont garnies d'un profil antidérapant en pointe de diamant. Autre point appréciable : l'accès à la plage de baignade à l'arrière qui se fait de plain pied depuis le cockpit, les filières sont escamotables à l'aide de mousquetons pélican. Sous le plancher de la plage de baignade, le rangement pour le radeau de survie est d'une remarquable accessibilité. On apprécie aussi à l'étrave le double davier et le guindeau électrique vertical de série. Pour les abordages travers au quai ou sur un cat way, les filières sont aussi amovibles latéralement entre deux chandeliers avec des mousquetons pélican. Le pack électronique est assuré par Raymarine avec le speedo, le sondeur et l'anémomètre sur la console de barre bâbord, la cartographie est sur la console centrale et le pilote automatique installé sur la console tribord.

COMPORTEMENT SOUS VOILES

Sans vouloir mettre en cause l'exactitude des polaires de vitesse fournies par le chantier et compte tenu de l'électronique dont nous disposons à bord, nous y allons de nos propres constatations. Grand largue, à 180° du vent et avec toute la voile, nous traçons un bon 7 nœuds par 13 nœuds de vent apparent. Au bon plein, à 60° du vent et toute la toile, la vitesse tombe à 6 nœuds, le vent apparent affiche alors 17 nœuds mais le bateau devient difficile à tenir, accusant quelques départs au lof qu'il faudra compenser en abattant en grand ou en choquant. Mais ces départs au lof ne s'accompagnent heureusement pas d'un passage au dessus de la barre. A cette allure, il aurait fallu prendre le premier ris, mais ce sera pour après. On décide donc d'abattre de 10°, soit à 70° du vent, le vent apparent est toujours de 17 nœuds, nous gagnons un demi-nœud de vitesse et le contrôle de barre est nettement plus aisé. En serrant le vent à 45°, on conserve toujours une belle vitesse de 6 nœuds, mais quelques départs au lof doivent

être maîtrisés. Il est clair que nous sommes dans des conditions météo qui posent le problème de savoir si nous devons garder tout dessus ou prendre le premier ris. Nous optons pour cette deuxième solution qui nous permettra aussi de mieux serrer le près. Et nous avons raison, puisque, en serrant à 35° du vent sous un ris, notre vitesse reste de 6,2 nœuds et nous gagnons en confort de barre. Les virements bord sur bord au près serré, soit à 30° du vent apparent, nous font passer du cap 210 au cap 130, ce qui donne encore un bien honnête 40° du vent réel au louvoyage serré. Une valeur appréciable pour un voilier qui n'a pas la vocation d'être une bête de course.

SOUS LE PONT

A peu de choses près, nous n'avons trouvé rien que du plaisir en descendant dans le Cyclades 39. Précisons que la gamme Cyclades se propose en trois versions de taille : le 39, le 43



Espace intérieur classique et agréable



et le 50, chacun de ces chiffres symbolisant la taille en pieds, comme il se doit pour une gamme française. Le 39, objet de notre essai, n'a qu'une



Table à cartes dans le bon sens

version en 3 cabines doubles, tandis que le 43 se décline en 3 ou 4 cabines et le 50 en 4 ou 5 cabines. Avec, chaque fois, la possibilité d'aménager une couchette double supplémentaire en descendant la table du carré. Sur le flanc bâbord, toute la zone cuisine, en longueur, faite de modules standardisés pour l'ensemble des pointures, les plus grands disposant d'un rack d'armoires supplémentaires. Le module toilettes est aussi commun aux 3 modèles. A mes yeux, le plus appréciable est d'avoir conçu tout le plancher de plain pied, depuis la cabine avant jusqu'aux cabines arrières, sans surbau au passage des portes. Sur bâbord, au pied de la descente, la table à cartes, format grand-aigle, est dans le sens de la marche, avec une banquette incurvée et un malin couvercle de plumier latéral qui permet d'avoir accès aux petits objets sans devoir soulever tout le sous-main. Une astuce parmi d'autres qui permet de simplifier la vie, tout comme le trou dans un coin de la table du carré pour évacuer les miettes, les couvercles d'équipets qui s'ouvrent de haut en bas, (tous ceux qui ont déjà ouvert un équipet au vent à la gîte et qui ont reçu tout son contenu sur la tête me comprendront), un petit réceptacle amovible dans le plancher pour récupérer tout ce que votre coup de balai a accu-

mulé par terre. Les matelas des cabines sont sur des sommiers à lattes, les capots d'aération sont équipés de moustiquaires et les points lumineux halogènes sont généreusement dispensés. Le moteur inboard Yanmar 40 Ch est logiquement installé sous l'escalier de descente, accessible de



Astucieuse porte de descente

3 côtés, mais on aurait apprécié une isolation phonique plus importante. L'ensemble est aussi pensé pour une extrême facilité d'entretien.

PENSÉ DANS LE DÉTAIL

Il fallait y penser, mais la barre de secours sert aussi de potence pour soulever un moteur d'annexe par exemple, comme un bossoir. Il suffit de glisser sa base dans un support

de chandelier du balcon arrière. Le coffre à butane est aménagé dans le tableau arrière et accessible par la plage de bain à bâbord tandis qu'à tribord, un autre coffre permet de ranger, par exemple, du matériel de plongée. Une douche de pont est installée dans un petit rangement. On appréciera aussi les deux portillons qui ferment la descente, montés sur charnières latérales, en lattes à abatson style saloon, au lieu des classiques panneaux à glisser qu'il faut ranger ailleurs dès qu'on a ouvert le bateau. Terminons par le système de prise de ris dont les violons séparés reviennent au cockpit et qui sont cousus, l'un au point d'amure et rentrant sur bâbord, l'autre au point d'écoute et rentrant sur tribord. La prise de ris en est infiniment simplifiée et s'effectue entièrement du cockpit.

EN CONCLUSION

Le Cyclades 39 est sans doute, à première vue, un voilier comme on en voit des centaines et qui ne se distingue pas particulièrement. Mais il ne fait aucun doute qu'à l'usage on appréciera son côté fonctionnel, sa conception rationnelle et souvent astucieuse, sa construction fiable, autant de choses qui font qu'on se sent sur une unité à bord de laquelle il fait bon vivre et bon naviguer au loin.

• Charles Bertels

Fiche technique

Longueur HT :	11,83 m
Bau :	3,96 m
Tirant d'eau :	1,80 m
Tirant d'air :	16,80 m
Déplacement :	7.350 kg
Quille fonte :	2.095 kg
Grand-voile :	65,40 m ²
Génois :	29,30 m ²
Spi asy :	77 m ²
Design :	Berret-Racoupeau
Prix :	106.860 € (hors TVA départ chantier)
Importateur :	Ship Shop Nieuport

Polaires de vitesse constatées

Angle	vent apparent	vitesse
120°	13 kn	7,1 kn
95°	17 kn	6,5 kn
60°	17 kn	6,1 kn
45°	19 kn	6,0 kn
35° 1 ris	16 kn	6,1 kn

