



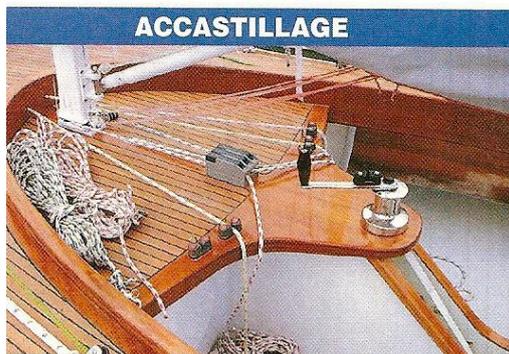
DANIEL ALLUYSE/SEA AND SEE

**S**i les familiers d'Arcachon peuvent retrouver dans la silhouette du Sarbacane un monotype qui fréquenta jadis les eaux du Bassin, le voilier de cet essai est une espèce unique en son genre : un day-boat, aux lignes néo-classiques, dériveur intégral, construit en strip-planking – des lattes de red cedar jointes et saturées de résine époxy West System –, surmonté d'un plan de voilure imposant et doté d'un accastillage moderne. Le tandem Alain Mortain-Yannis Mavrikios a dessiné une carène peu large, sans élancements, pour bénéficier d'une longueur à la flottaison maximale et respecter un style qui fut largement répandu au début du siècle. Coup de crayon réussi ! Avec un franc-bord minimum et sa livrée bleu

# SARBACANE : UN SUPERBE BIJOU

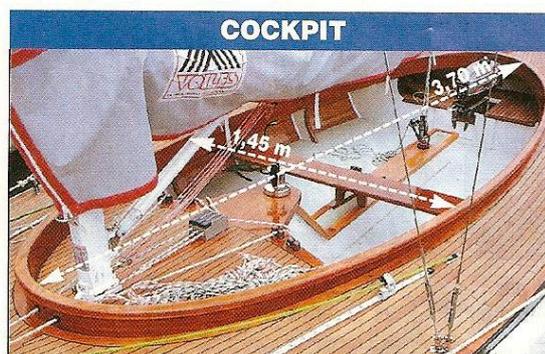
Day-boat exclusif, dériveur intégral, le Sarbacane conjugue esthétique et performances au plus-que-parfait. Texte et photos Antoine Sézérat.

nuit, le Sarbacane attire les regards et les commentaires flatteurs fusent. La pièce maîtresse de ce day-boat est l'ovale de l'hiloire de cockpit. Géométriquement, c'est une ellipse formée par quatre arcs de cercle de corde différente. Subtilement raccordé au pont en petites lattes de pin d'Orégon, cet ovale d'acajou lamellé verni confère au Sarbacane une personnalité unique.



**ACCASTILLAGE**

Le winch central sert à la fois à border l'écoute de foc et à régler les drisses de pied de mât maintenues par des crochets. Certaines manœuvres gagneraient à être dissimulées et l'accastillage trop « plastique » mériterait une sélection rigoureuse, comme celui qui maintient les trappes des trappes de part et d'autre du puits de dérive.



**COCKPIT**

Le banc qui traverse ici le cockpit a été rajouté par un propriétaire et son efficacité est telle qu'il est maintenant monté (contre supplément) sur les nouveaux modèles. Le puits de dérive peut être alors utilisé comme cale-pied. On aperçoit les magnifiques bordés en lattes de red cedar et les couples laqués blancs en contreplaqué-époxy.

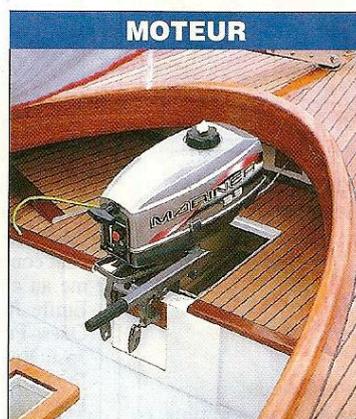
## Sous voiles

L'embarquement se fait sans crainte de basculer. Le lest de près de 500 kilos est réparti en gueuses de plomb autour du puits de dérive et l'appendice de 80 kilos, bien que profond, ne participe finalement que très peu à la raideur générale. La voilure est constituée d'une grand-voile à allongement modéré et d'un foc sans recouvrement. Dans le cas où ce dernier est gréé sur un petit emmagasineur, le tambour disparaît alors, par souci esthétique, dans l'étrave, car il n'y a pas de baille à mouillage. Quant au bout-dehors, en lamellé d'acajou, servant au spi asymétrique, il est décalé de l'axe d'étai et peut être démonté en un tour de main grâce à deux axes papillons. Raffinement esthétique, la tête de la barre franche est avancée sur le pontage arrière et reliée au safran par un système de petits secteurs et câblerie.



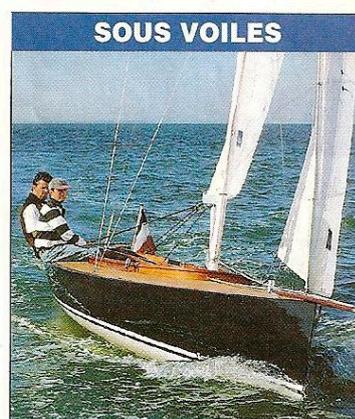
**ÉTRAVE**

À l'étrave, on peut choisir un emmagasineur discrètement logé sous le pontage ou un enrouleur vraiment trop mineux. A noter le bout-dehors qui se retire grâce à deux écrous de réglage et la superbe fougère séparant le pontage avant et arrière en lattes de pin d'Orégon.



**MOTEUR**

Sur les nouveaux modèles, le puits moteur a été avancé, permettant de couvrir le hors-bord, en travers, dans le coffre arrière. La place ainsi dégagée offre un meilleur maniement du moteur et permet d'utiliser une marche arrière. Le puits de dérive fait alors la liaison.



**SOUS VOILES**

Taillé pour le médium, le Sarbacane étonnera plus d'un au près. Esthétiquement, des détails comme la bitte d'amarrage ou les cadènes sont maintenant dissimulées dans le pont. La hauteur de l'hiloire peut varier en hauteur suivant les désirs de chaque propriétaire.

Nous avons eu la chance de naviguer plusieurs fois à bord du Sarbacane avec du vent variant de 2 à 25 nœuds, limite probable d'utilisation d'un tel voilier. S'il n'y avait qu'un seul motif pour acquérir le Sarbacane

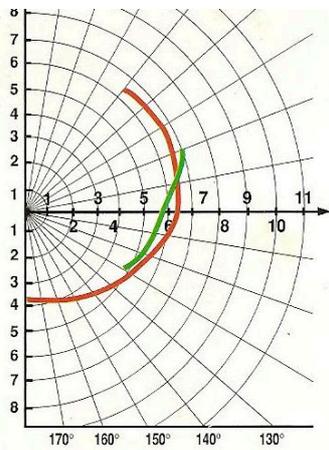
en dehors de l'esthétique, ce n'est pas le pur plaisir de barrer. Ce day-boat possède un équilibre, une stabilité, un toucher de barre qu'il est difficile de rencontrer. On s'assoit en se penchant un peu, on vauchant l'hiloire, un peu prononcée sous les genoux. L'équilibre se fait autant ou se place sur un support en acajou massif qu'il est possible de déplacer dans le cockpit. Toute la route de grand-voile revient sur la tourelle alors que le foc est réglé par un winch central servant également à l'étarquage des différentes drisses. Par petit temps, la dérive (plus d'une tonne en charbon fait merveille. A peine gîté, le day-boat fait facilement du cap au vent, dépassant tout type de dérive à longueur égale.

En brise plus musclée et clapoté, ce dériveur pur tire partie du poids des poids en tanguant très facilement. La carène tendue et peu armée à la gîte, grâce à des rémises pleines et une largeur lérée, conserve un équilibre prédictible dans les rafales. La barre est telle que l'on se prend à réagir comme si le bateau était naturellement ardent. En sensations au près, on ne sommes pas loin de l'équilibre de certains quillards de régates se barrent du bout des doigts. Un seul suffirait! Au portant, le day-boat s'anime dès que l'on choisit l'asymétrique. Avec autant de voile, il est profitable de passer à volonté la dérive. On y va en surface mouillée, donc en vitesse pure, mais on déplace également le centre de dérive, ce qui améliore la pratique du large serré. Au vent arrière, la vitesse augmente facilement de trois ou quatre nœuds à 10 nœuds. Deux coffres à l'avant et de part et d'autre du puits de saignée sont utilisés pour mettre le matériel de sécurité et les affaires ont besoin d'être protégées de l'humidité. A l'arrière, un emplacement est réservé pour coucher le plat-bord à plat quand il n'est pas en service.

Le Sarbacane n'affiche que les qualités de ses qualités. Ainsi, l'accrochage mériterait un réel effort pour éviter que l'on contemple bloquer en plastique ou taquets sans forme. Mais tout acquéreur peut personnaliser son accastillage à sa guise. Car l'on s'adresse finalement à une clientèle passionnée, élitiste, qui jette au coup de cœur, faisant un achat raisonnable.

Et si la facture finale est élevée, il faut savoir que près de 1 000 heures sont nécessaires pour construire tel bijou en bois. Mais quel plaisir!

A.S.



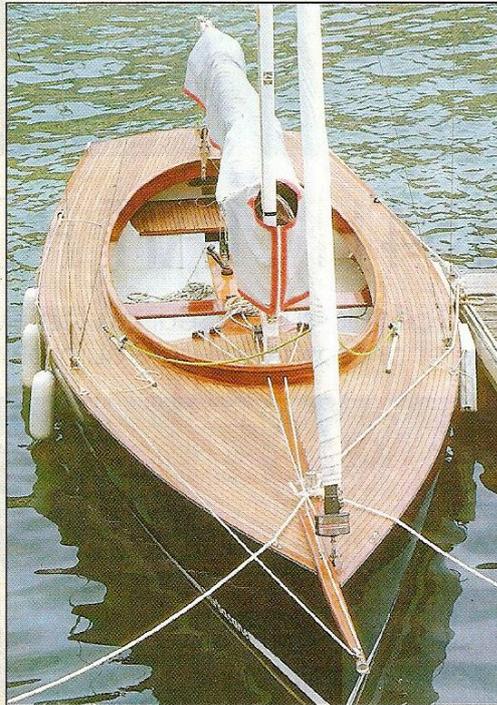
Mer : clapot/belle.  
Voilure : grand-voile + foc, grand-voile + spi asymétrique

GV + foc  
Vent : 10 à 12 nds  
Clapot court

GV + spi asy. 45 m<sup>2</sup>  
Vent : 6 à 8 nds  
Mer belle

### COUPE DE LA COQUE

Contreplaqué  
8 mm red cedar  
Tissu bi-axial, 300 g/m<sup>2</sup>.



Plan François Chevalier - Intégration GRAPHISTOliés

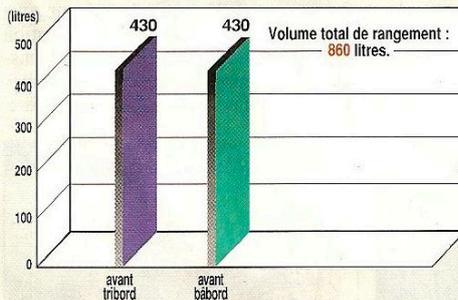
Coefficient prismatique : 0,575.  
Moment de redressement maximal : 0,47 lége,  
0,69 (3 personnes sur le plat-bord).  
Pourcentage de lest : 61 %.  
Moins de 2 tonnes de jauge en douane, donc pas d'Acte de francisation.

Coefficient prismatique : rapport à un volume idéal caractérisant la finesse, de 0,5 (finesse moyenne) à 0,65 (bonne finesse).  
Moment de redressement idéal : il dépend du déplacement et de la largeur maximale du bateau.  
Pourcentage de lest : rapport du poids du lest (quille) sur le déplacement du bateau.

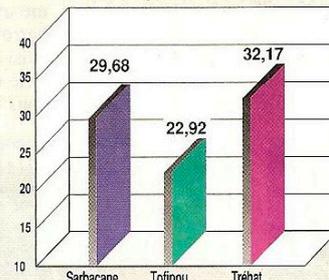
### PRIX ET OPTIONS

Le prix de base avec peinture Awlgrip - couleur à la demande - comprend deux voiles Elvström, grand-voile et foc (Incidences : + 2900 francs). Spi asymétrique Incidences, 6 391 francs. Spi symétrique Incidences, 7 839 francs. Accastillage de spi, 1 400 francs. Taud de grand-voile, 1 130 francs. Remorque Atlas deux essieux, 22 194 francs. Remorque Mecanorm avec ber de mise à l'eau, 26 000 francs.

### VOLUMES DE RANGEMENT



### SURFACE DE VOILE AU PRÈS/DÉPLACEMENT



### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES COMPARÉES

	SARBACANE	TOFINOU	TREHAT
Longueur coque	7,00 m	7,00 m	7,99 m
Flottaison	6,20 m	5,40 m	7,45 m
Largeur	2,25 m	2,25 m	2,45 m
Tirant d'eau	0,25-1,50 m	0,50-1,10 m	0,60-1,60 m
Voilure	28,20 m <sup>2</sup>	29,80 m <sup>2</sup>	37,00 m <sup>2</sup>
Spi	49,00 m <sup>2</sup>	26,50 m <sup>2</sup>	45,00 m <sup>2</sup>
Déplacement	950 kg	1 300 kg	1 150 kg
Lest	500 kg + dérive 80 kg	350 kg	620 kg
Matériau	red cedar/West System	polyester	polyester
Architecte	Mortain/Mavrikios	Merle	Gouniot/Kouyoumdjan
Chantier	Sysba Marine	Latitude 46	Moïnard
Prix ttc	220 000 F	229 000 F (moteur IB)	250 000 F

Architecte : Alain Mortain-Yannis Mavrikios.

Constructeur : Sysba Marine, 10 rue de la Désirée, La Ville-en-Bois, 17000 La Rochelle, tél. 05.46.44.73.00, fax 05.46.45.48.21.

### POINTS FORTS

- Silhouette très élégante.
- Raffinement de la construction.
- Sensibilité de barre exceptionnelle.
- Dériveur intégral.

### POINTS FAIBLES

- Accastillage hétéroclite.
- Installation du moteur peu convaincante.
- Les limites d'un day-boat.