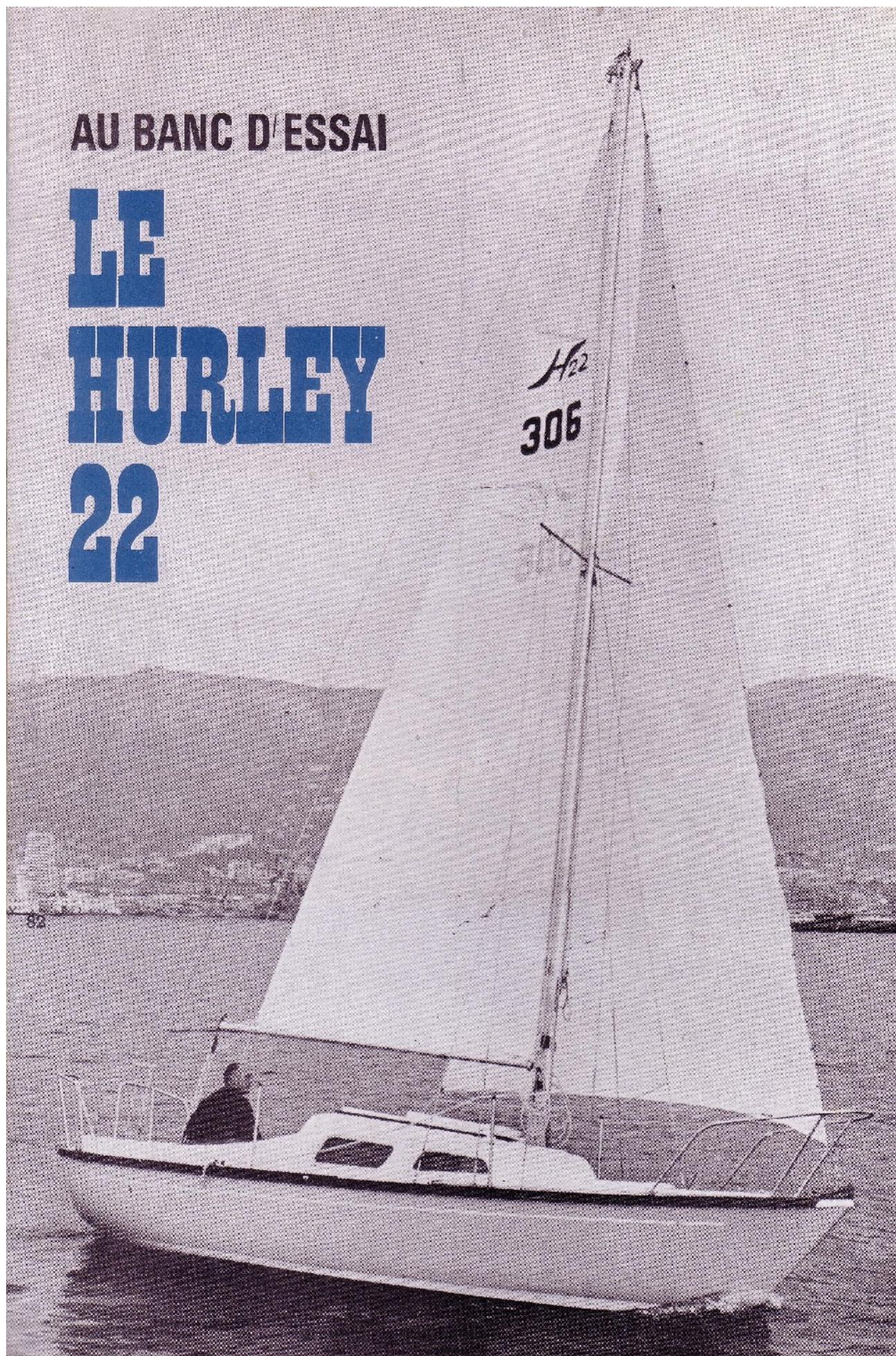


AU BANC D'ESSAI

**LE
HURLEY
22**



LE Hurley 22 est plutôt éloigné de la conception moderne du bateau habitable de série, telle que l'entendent la plupart des chantiers français. Ne serait-ce qu'à ce titre, il peut donc intéresser ceux qui affectionnent une silhouette un tantinet « old fashion » et qui préfèrent aux griseries illusoire de la vitesse, le confort et la quiétude fournis par un volume habitable important. Dessiné par l'architecte anglais, Ian Anderson, et construit en stratifié de polyester par la Hurley Marine Ltd., selon les règles du Lloyds, ce bateau est destiné essentiellement à la promenade ainsi qu'à la croisière confortable.

Avec une longueur hors tout de 6,7 m et une flottaison de 5,18 m, ce petit sloop en tête offre un maître bau de 2,22 m et un tirant d'eau de 1,14 m. Son poids total annoncé est de 1 768 kg, avec un lest fonte de 1 043 kg, inséré à l'intérieur du long aileron. Le safran séparé possède une mèche verticale précédée d'un aileron.

Mât et bôme sont en alliage léger et la grand-voile offre une surface de 10,97 m² avec un génois de 17,4 m², un foc de 11,35 m² et, si on le désire, un spi de 31,25 m². Le gréement est surabondant avec deux patacas, deux paires de bas-haubans plus un faux-étai, en dehors bien entendu du grand étai et des gal-haubans montés sur barres de flèche. Les lignes de la carène sont extrêmement traditionnelles. Elles ne sont pas dépourvues d'un certain charme, avec une légère tonture et une courte voûte précédant un large tableau arrière.

Intérieurement, le poste avant abrite deux couchettes, le W.-C. central et deux petites penderies. Dans le carré où la hauteur sous barrots atteint 1,52 m, la cuisine est située sur babord avant, suivie par la table à cartes escamotable. Les deux couchettes ont leurs pieds enfoncés sous les bancs du vaste cockpit et l'accessibilité générale est facilitée par la présence d'un capot de descente coulissant. Le moteur auxiliaire prévu en série est un hors-bord monté en puits, à l'arrière du cockpit.

POUR LE CROISEUR — Malgré les dimensions réduites de la coque, sa profondeur est telle que le volume habitable ainsi que la hauteur sous barrots s'avèrent parfaitement suffisants pour envisager la vie à bord à quatre personnes.

— Les volumes de rangement de toutes formes et de toutes contenances sont très nombreux; ils possèdent presque tous un couvercle.

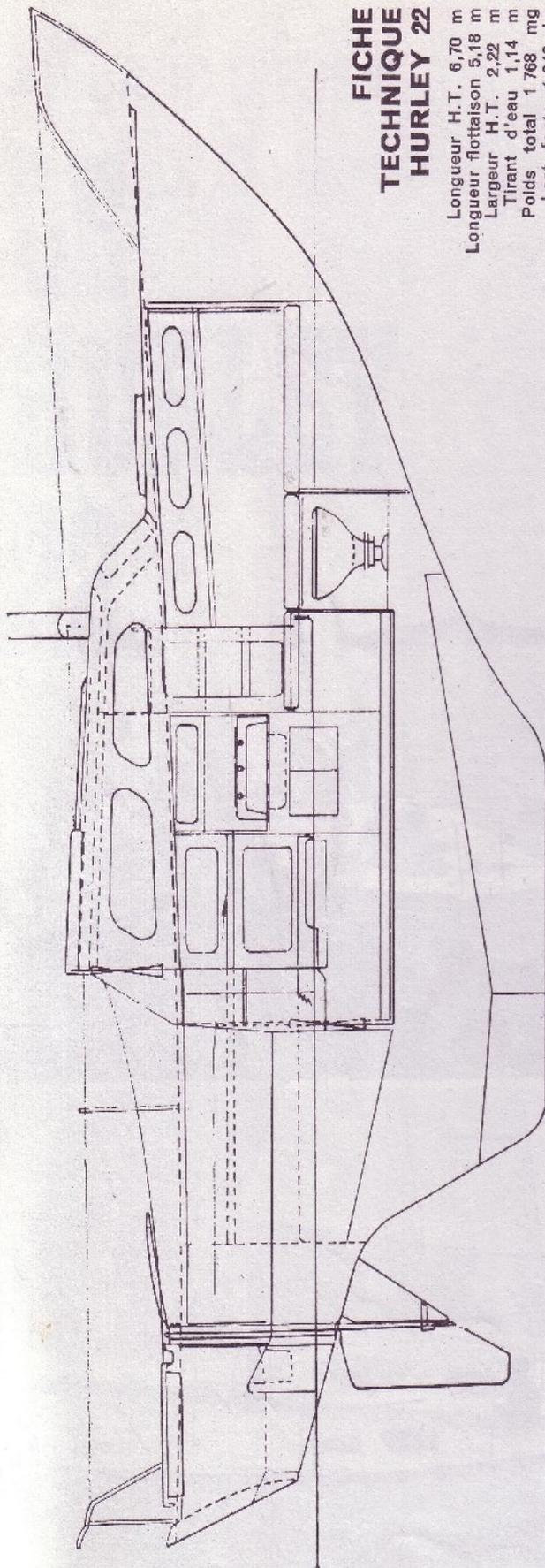
(A gauche). Malgré le classicisme des formes, le profil du roof est moderne et l'allongement du plan de voilure est sensible.

(En haut à droite). Le balcon arrière ouvert permet d'embarquer facilement, à la mode méditerranéenne.

(Ci-contre). Balcons et filières protègent efficacement les équipiers.

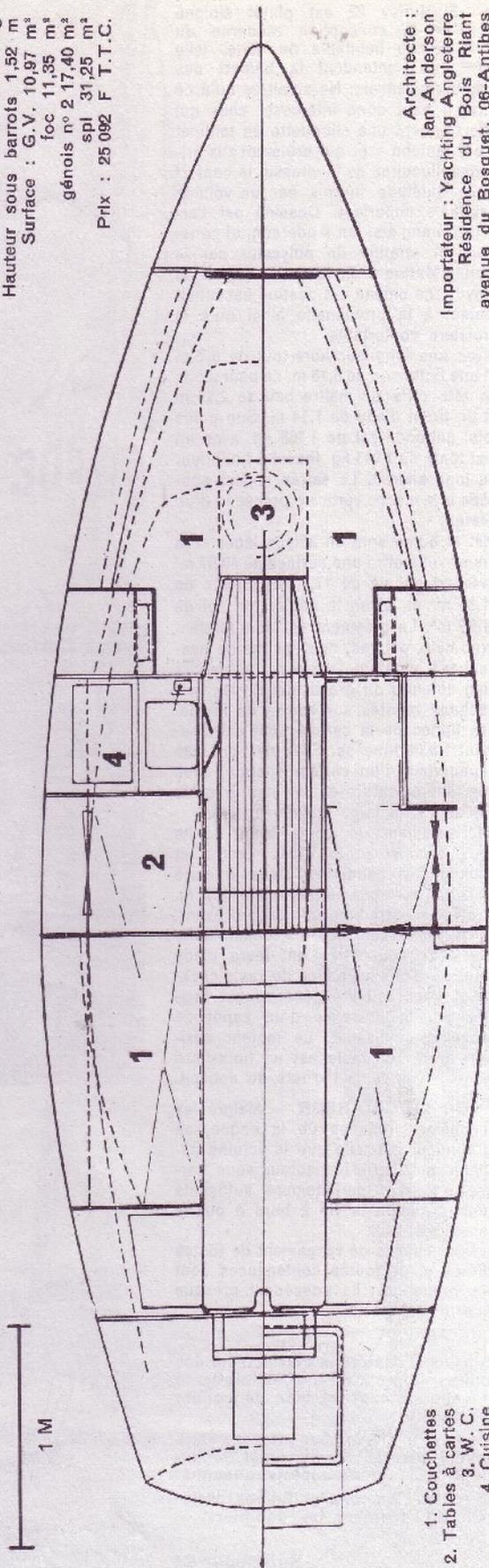
Suite page 84





**FICHE
TECHNIQUE
HURLEY 22**

Longueur H.T. 6,70 m
 Longueur flottaison 5,18 m
 Largeur H.T. 2,22 m
 Tirant d'eau 1,14 m
 Poids total 1,768 mg
 Lest fonte 1 043 kg
 Hauteur sous barrots 1,52 m
 Surface : G.V. 10,97 m²
 foc 11,35 m²
 génois n° 2 17,40 m²
 spl 31,25 m²
 Prix : 25 092 F T.T.C.



Architecte :
 Ian Anderson
 Importateur : Yachting Angleterre
 Résidence du Bois Riant
 avenue du Bosquet, 06-Antibes

- 1. Couchettes
- 2. Tables à cartes
- 3. W. C.
- 4. Cuisine

— La stabilité de route permet de naviguer facilement barre amarrée.

— La raideur à la voile est plus importante qu'on pourrait le supposer au premier examen.

— Malgré les formes pleines de la carène, le clapot est bien accepté et si la régates ne peut être envisagée qu'en tant que passe-temps annexe, la puissance de la coque permet de continuer à remonter au vent par assez fort temps.

— Les aménagements de la cuisine sont sommaires et ne satisferont pas les gastronomes.

— Malgré la longueur de l'aileron, les virements de bord s'effectuent assez rapidement, avec une erre presque surprenante.

— Sitôt que la mer se forme, il est préférable de clore le puits du moteur H.B.

— Les rails d'écoutes sont placés trop en avant pour autoriser un bon rendement du génois.

POUR LE PROMENEUR — Le cockpit est vaste et profond par rapport à la taille du bateau.

— Il est difficile de conserver une bonne maniabilité sous grand-voile seule.

— En dessous de un nœud, le safran perd toute efficacité au près et le bateau dérive plus qu'il n'avance, ce qui rend le moteur auxiliaire presque indispensable sur un mouillage encombré.

— Le gréement est surabondant et alourdit inutilement le bateau.

— Il est impossible d'étarquer convenablement les voiles d'avant, la drisse étant entièrement en textile (!)

— Le puits du moteur hors-bord embarque facilement de l'eau qui ne peut aller bien loin mais qui alourdit beaucoup l'arrière.

— Très classique, la silhouette est sympathique et inspire confiance.

SYNTHÈSE : Totalemment éloigné de l'esprit de compétition qui règne volontiers au sein de la plaisance française, le Hurley 22 est britannique jusqu'au bout des ongles, avec ce que cela peut sous-entendre en matière de souci du confort. Hormis quelques négligences d'ailleurs peu acceptables telles le réchaud ô combien primitif et la drisse de foc en textile, ce bateau correspond bien à un programme de croisière côtière confortable, avec une finition et une présentation très insulaires.

Jacques COURCEL

(Ci-dessus). Malgré les dimensions modérées du bateau, vide-poches, équipets et tiroirs ne manquent pas. Sous le banc babord, la table à cartes escamotée.

(Au centre). Le poste avant peut être éclairé et aéré grâce à son capot et les W.-C. sont dissimulés sous un capotage, entre les deux couchettes.

(Ci-contre). La table à cartes en position mer. A l'extrême droite de la photo, le trop petit réchaud dépourvu de tout carnan.

