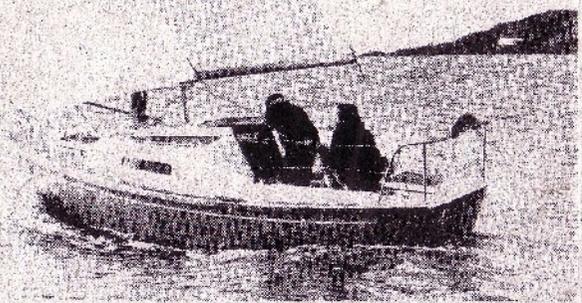


Barre en ni

PAR R. COURT

Nathalie - de la mare orange



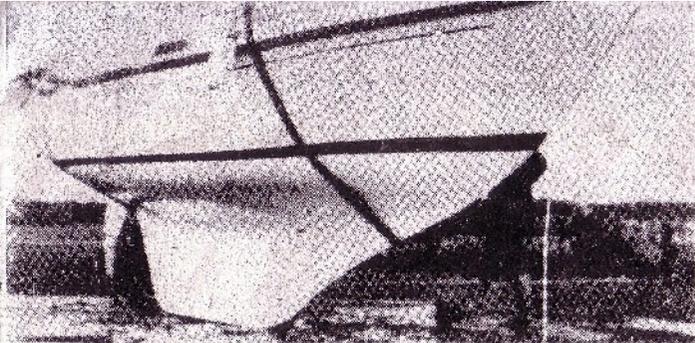
la
leçon du
classique

le H. 22

Nous n'avons jamais caché notre attachement pour le véritable bateau de mer et l'intérêt que nous avons porté au H.22 dès son apparition en France ne surprendra personne. Ce bateau constitue un modèle du genre et représente, en quelque sorte, un extrême de la conception classique : une tonne de lest pour 6,70 m, ce n'est pas courant — apparaissant ainsi comme une fidèle réduction d'un « déplacement lourd » hauturier.

Plan Ian Anderson.

C'est donc en tout priorité que nous en avons effectué l'essai, avec la nouvelle formule, plus précise et plus rigoureuse, que nous avons annoncée dans notre numéro de Salon : test de navigation beaucoup plus long, examen systématique des différents points caractérisant le comportement et le confort, bilan récapitulatif et note finale. Le H.22 méritait d'inaugurer cette formule et nul doute qu'il fera référence pour les bateaux de même dimension.



classique, puissante et bien équilibrée, on notera l'importance du plan de derive, l'arrière à voûte, le dessin du safran, précédé par un aileron de bonne dimension. Tous les facteurs sont réunis pour une incomparable stabilité de route.

CARACTERISTIQUES :

- Longueur h.t. : 6,70 m
- Longueur flott. : 5,18 m
- Maitre-bau : 2,22 m
- Tirant d'eau : 1,12 m
- Déplacement : 1 768 kg
- Lest fonte : 1 043 kg
- Hauteur sous barrots : 1,52 m
- Couchettes : 4
- Construction : stratifié, finition teck
- Grand voile : 11 m²
- Foc 1 : 11,36 m²
- Génois lourd* : 13 m²
- Génois léger* : 17,40 m²
- Tourmentin* : 3,62 m²
- Spinnaker* : 31,25 m²
- Homologation : 3^e catégorie
- Constructeur : South Coast Marine, Plymouth
- Importateur : Ets Ramécourt - B.P. 2, 29211 Roscoff
- Prix version standard : 39 800 F t.t.c.
- Options : tourmentin, génois et spi, accastillage de spi, balcon arrière, héquilles, ber, calage d'ancre sur le pont, winch de drisse, réchaud 2 feux (alcool ou gaz), batterie, feux de route, éclairage intérieur.

PUISSANCES COMPAREES

L'aptitude d'un bateau à forcer une mer agitée, autrement dit sa puissance, tient dans le rapport :

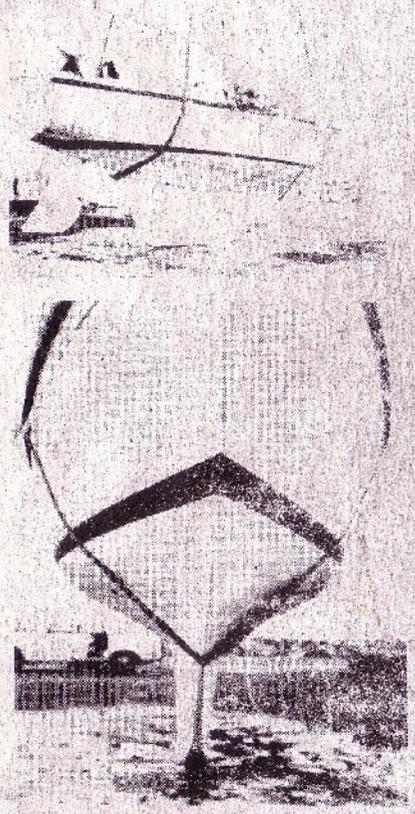
$$\frac{\sqrt{D}^3}{L_f}$$

D étant le déplacement à vide et L_f la longueur à la flottaison. Dans la dimension qui nous intéresse — 6 à 7 m — les meilleurs bateaux affichent un rapport supérieur à 7^e :

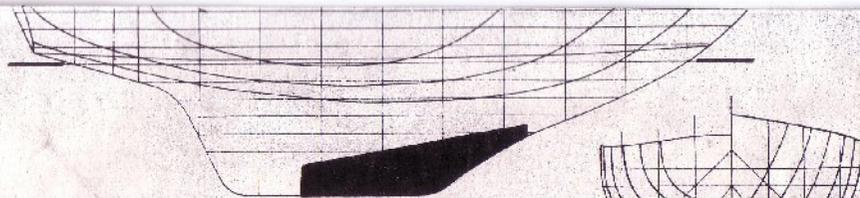
Etap 22 : 7,9 ; Jouët 22 : 7,9 ; Muscadet : 7,2 ; Etoffe de Mer : 7,2.

Le H.22 domine de loin avec un rapport de 12,6. Chacun appréciera.

* Un rapport inférieur est nettement déconseillé pour la haute mer.



Vue de face : largeur à la flottaison relativement faible, compensée par un bouchain marqué pour conserver la stabilité de forme, retour de galbord et quille épaisse.



COQUE

Le H 22 se distingue par une carène classique et puissante, avec élan prononcé de l'avant, arrière à voûte et tableau incliné. Les lignes douces et harmonieuses ménagent un creux important, encore accentué dans la partie centrale par le retour de galbord. Un bouchain marqué assure la stabilité de forme. La quille semi-longue est épaisse et porte 1 043 kg de lest, donnant un exceptionnel rapport déplacement/lest de près de 60%. Un aileron de bonne dimension précède le safran trapézoïdal. Bau maxi de 2,22 m pour 6,70 m de longueur h.t., on retrouve le traditionnel rapport tiercé des coques à déplacement lourd. Stabilité de route, douceur de mouvements, raideur à la toile, caractériseront cette carène.

PONT - ROOF

Le pont, traité en profil anti-dérapant, comporte un capot ouvrant translucide renforcé par des barrots, un puits à chaîne (accessible de l'intérieur) avec écobur, une ferrure d'étrave avec javier à réa, un gros taquet central et deux chaumards. En équipement standard : balcon de bonne hauteur, chandeliers et fillères doubles, ancre avec 3 m de chaîne et 25 m de câblot. En option : blocs de calage d'ancre sur le pont. Le roof angulaire ménage des passavants étroits mais offrant une bonne sécurité du fait de la hauteur des fillères. Il se prolonge par de hautes hiloires protégeant le cockpit. Panneau de descente coulissant, mains courantes en teck, ferrure de pied de mât articulée et bien conçue, rails d'écoute de foc avec poulies sur les passavants complètent l'équipement.

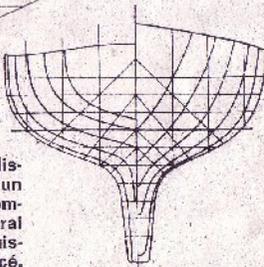
COCKPIT

Cockpit mer, de faible volume, isolé de la cabine par un bridge deck à hauteur des coffrages. Autovideur par deux vidanges à la mer munies de vannes. Deux coffres latéraux (l'un contenant la pompe de cale Henderson), un coqueron renfermant le puits-moteur, accessible du cockpit par deux ouvertures permettant d'atteindre les commandes du moteur. Obturation du puits par un panneau, capot de coqueron avec charnières et fermeture à levier inox. Barre d'écoute à curseur, deux taquets, deux chaumards, deux winches à levier avec clams. Le fond de cockpit est traité en antidérapant mais les coffrages sont lisses.

GRÉEMENT - MATURE

Gréement en tête, avec étai, bas-étai, palaras à patte d'oie, deux bas-haubans, deux haubans sur barres de flèche, le tour monté sur rideurs. Cadènes fixées sur renfort plastique solidaire du bord et du pont : compte tenu de l'important couple de rappel et des efforts qu'il impose au gréement, nous aurions préféré que les cadènes soient reprises dans les fonds par un tirant

Plan de carène et disposition du lest : un œil averti ne s'y trompe pas, c'est un vrai bateau de mer, puissant et bien balancé.



métallique, afin de diminuer les contraintes subies par pont et bordé. Mât métallique avec quatre taquets, bôme à rouleau commandée par manivelle au travers du mât, balancine, grande écoute quatre brins, pas de hâle-bas. Drisses textile avec mousquetons. Aucun système d'étarquage des voiles d'avant. (Hâle-bas + palan et tarquage)

EMMÉNAGEMENTS

Une échelle de descente, avec trois marches, donne accès au carré. Son armature en tube inox se prolonge jusqu'au plafond et forme mains courantes. La carène, très creuse, permet de situer les couchettes au niveau de la flottaison (meilleur confort) : ainsi les poids répartis dans les coffres seront situés au plus bas, augmentant encore la stabilité du bateau.

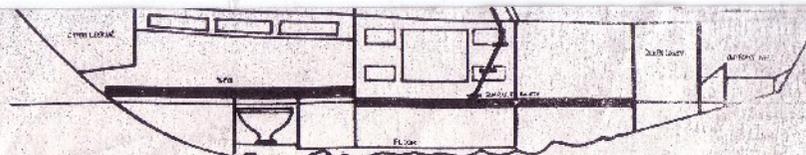
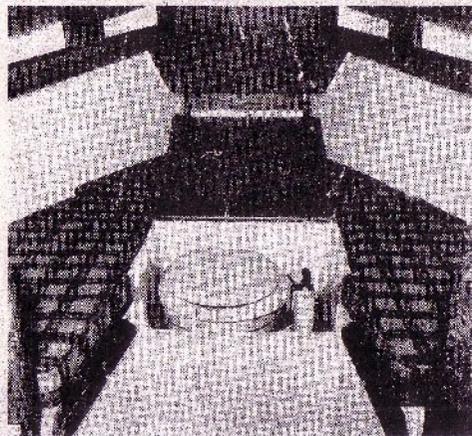
Poste avant

Puits à mouillage avec trappe d'accès, deux couchettes, réserves d'eau 45 litres, wc marin, équipets, coffres, grand capot ouvrant translucide, vaigrage lisse.

Carré

Cloison de séparation, plafond contremoulé avec moulures bois, deux hublots boulonnés sous serrissage ulu, vaigrage lisse. A babord : coin-cuisine, évier avec eau sous pression et vidange

Poste avant : deux couchettes, w.-c. marin.



Plan d'emménagement.

à la mer, équipets et rangements, couchette-cercueil, A tribord : banquette, couchette-cercueil, équipets et placard dont la porte sert de table à carte ou à repas, en s'encasturant dans le panneau de descente avec appui sur une marche. Soute sous cockpit, donnant accès aux vannes de vidange du cockpit et au tuyau de pompe de cale. Coffres sous toutes les couchettes. Au plancher, trappe découvrant les boulons de quille, et moquette. Finition teck massif et contreplaqué teck.

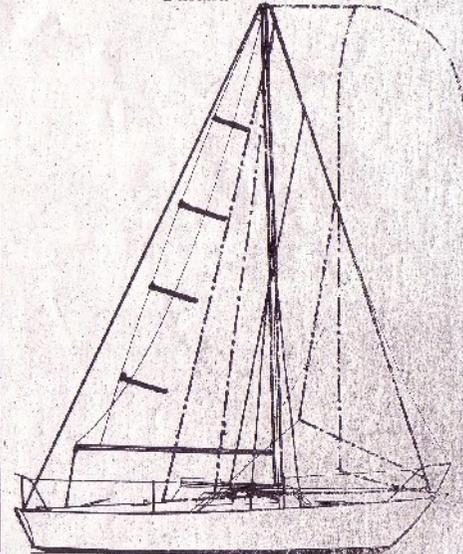
Un intérieur chaud, bien pensé pour la vie en mer, particulièrement marin.

AMÉLIORATIONS PRÉVUES

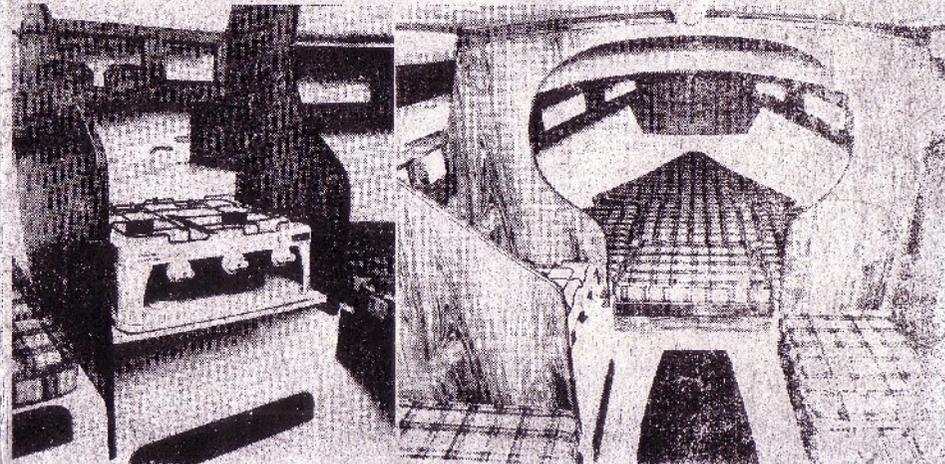
Suite à notre essai et sur propositions de l'importateur, le constructeur prévoit les améliorations suivantes :

- drisses textile : remplacées par du prétré ou du mixte métal-textile ;
- grand voile : soit bôme à rouleau, hâle-bas amovible, voile plus creuse avec chute plus fermée ; soit bôme avec prise rapide de ris, deux bandes de ris et hâle-bas fixe ;
- winch d'étarquage pour voiles d'avant dans l'équipement standard ;
- profil antidérapant sur les coffrages de cockpit, les passavants, le roof et le capot avant.

Plan de voileure, avec gréement en tête et quatre voiles d'avant.



Une partie du carré et poste avant : un maître-barrot remplace l'épontille.



de la Rochelle à la Trinité... 137 milles à près de cinq nœuds de moyenne

Au départ des Minimes.

A 14 h 30, le samedi 29 janvier, le H 22 quittait le fond des Minimes où la grue l'avait redescendu après carénage. La pluie et la grisaille du matin avaient laissé place à une belle éclaircie, avec un vent faible et incertain imposant un louvoyage jusqu'à la sortie du port.

Premières constatations :

La barre est ferme mais efficace, le bateau répond rapidement malgré sa quille semi-longue, sous réserve de ne pas brusquer la manœuvre. La grand-voile très plate demande, pour être propulsive, une attention particulière : afin de fermer une chute très ouverte, il faut envoyer le curseur de la barre d'écoute sous le vent et ; soucier vigoureusement l'écoute, mais à chaque virement de bord ledit curseur se refuse à coulisser et il faut l'actionner à la main. Seul remède : un chariot à galets ou un point de tire fixe. Cette dernière solution, du fait que la barre d'écoute ne permet de contrôler la bôme qu'au près et qu'ensuite il faut filer l'écoute, nous paraîtrait la plus avantageuse si elle se conjugait avec une chute de voile modérément fermée d'origine.

Le poids du bateau constitue un atout, permettant sur le seul élan de boucler un virement même si la brise manque. Avantage également dans le clapot où l'erre de cette coque puissante pallie un calmé soudain : ainsi, au portant dans le chenal, notre H 22 prit-il le meilleur sur un Edel 5 sous génois, qui se plantait irrémédiablement chaque fois que le vent lâchait.

Bleu est le ciel et douce la brise, le loch à hélice installé sur le tableau nous fixe de son cadran rond où l'aiguille rouge entame une ronde indifférente : nous nous bâtons avec lenteur, le temps ne compte plus.

Premier bord au bon plein à la sortie du chenal : nous croisons l'inévitable bac de service entre La Pallice et l'île de Ré. La vitesse augmente et à la barre, le bateau se révèle légèrement ardent, alors que la longueur du plan de dérive pouvait laisser augurer un comportement neutre, sinon quelque peu mou dans les petits airs. Surprise agréable, dont nous profitons pleinement en laissant filer le bateau au près, barre amarrée, pendant que nous cassons la croûte.

On admirera la sobre élégance de cette coque, qui ne mouille absolument pas et procure un rare confort de navigation.

Mais ce bord nous emmène tout droit visiter la côte et, après un dernier boujaron, la barre est reprise en main. La nuit approche, le vent monte et le froid du crépuscule commence à se faire sentir.

A LA POURSUITE D'UNE ÉTOILE SOLITAIRE...

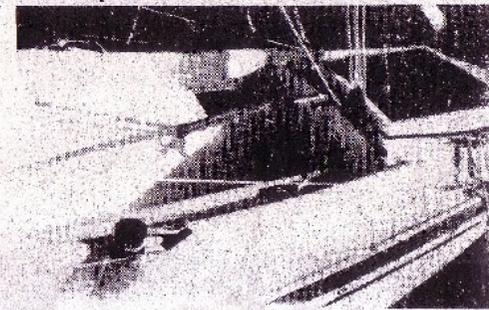
La nuit est tombée, noire et épaisse. Le vent continue à forcer et nous courons par le travers des lames, babord amure, sous le vent de sud-est. L'étrave pointe entre le phare des Balcinés et celui de la pointe du Grouin, en attendant que le lointain lumignon des Barges prenne le relais.

Longue est la route dans la houle qui creuse, alors que les nuages lourds qui pèsent sur la mer nous saluent d'averses brutales. Naviguer par le travers des vagues est certainement l'allure la moins à recommander : c'est en cette circonstance que l'on apprécie un bateau marin et puissant, tenant inexorablement sa trajectoire, soulageant à la lame sans en être le jouet, se taillant un passage en force dans un grand bruissement d'eau déchirée.

Difficile de voir venir les assauts, dans cette obscurité ; de temps à autre, une crête s'aplatit sur l'arrière, envoyant au lof, à moins que ce ne soit sur l'avant, dans une abattée qui surprend. Mais la barre reste maîtresse du jeu, ramenant promptement sur la bonne route. Durant toute la nuit, l'affrontement se poursuivra, par quart de deux heures pour chaque équipier. Alors une étoile se lèvera, solitaire et froide, idéalement située sur le cap à suivre, nous guidant sans plus avoir recours au compas. Sur un bateau plus léger, avec un plan de dérive étroit suivant les concepts actuels, une navigation dans de pareilles conditions aurait posé un sacré problème de barre et de tenue de cap, sans parler de la fatigue des équipiers, l'un s'employant à bras le corps avec le gouvernail, le bateau et la mer, l'autre essayant de trouver du repos, dans une sarabande heurtée digne d'un marteau-piqueur.

Dans le H 22, la lampe tempête posée sur le plancher du carré n'a jamais chuté, nous avons pu préparer des boissons chaudes sur le réchaud et dormir tranquillement. Au petit matin, Belle-Ile nous apparaissait, vision blanche et rose dans le soleil levant, sous un ciel pâle.

Le cockpit : barre courte, rail de grande écoute derrière la jaumière, coqueron enfermant le puits-moteur.



Essai effectué les 29 et 30 janvier 1977. Equipage : deux personnes.

Parcours : La Rochelle (port des Minimes) - La Trinité-sur-Mer, soit 137 milles mesurés au loch.

Vent : petit temps au départ, force 1 à 2 jusqu'à l'île de Ré. Vent de S-E à E, force 4 à 5 (15 à 20 nœuds) avec rafales et pluie intermittente la nuit, de l'île de Ré jusqu'à l'entrée du passage des Sœurs. Faiblissant ensuite progressivement à force 1.

Mer : mer du vent, forte houle au large de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Mer creuse et courte en arrivant sur Belle-Ile, s'aplatissant ensuite en baie de Quiberon.

Voilure : génois lourd et grand-voile haute (24 m²) durant tout le parcours.

Moyenne : calculée d'après la distance au loch.

Du départ (14 h 30) jusqu'en vue de Belle-Ile (à 8 h) : 90 milles en 17 h 30 ; moyenne : 5,14 nœuds.

Du départ (14 h 30) à l'entrée du chenal des Sœurs (à 14 h 30) : 122 milles en 24 h ; moyenne légèrement supérieure à 5 nœuds.

Du départ (14 h 30) jusqu'à l'arrivée à La Trinité (pontons, à 18 heures) : 137 milles en 27 h 30 ; moyenne très légèrement inférieure à 5 nœuds (4,98 nœuds).

Allures : du départ jusqu'à l'île de Ré : près serré et bon plein. De l'île de Ré jusqu'à Belle-Ile : vent de travers. De Belle-Ile à l'arrivée : près serré.

STABILITÉ DE FORME, ASSIETTE :

Sur le plan transversal, excellente. Assez insensible à la répartition des charges : un équipier sur l'étrave fait légèrement lever le tableau. Possibilité d'effectuer les manœuvres d'avant sans noyer ses bottes et sans ralentir le bateau.

VOILURE :

Pas de problème particulier pour l'envol. Drisses en textile, se relâchant au près : deux rétarquages de génois entre Belle-Ile et l'arrivée. Aucun système d'étravage de foc. Grand-voile à chavillots, étravage par le haut du fait de la bôme à rouleau. Pas de hâle-bas de bôme. Génois bien coupé et efficace. Points de tire corrects, winches (à levier) suffisants (prendre au moins deux tours) et bien positionnés, clams de blocage d'écoute peu sûrs, à remplacer par des taquets auto-coinceurs. Grand-voile ultra-plate avec chute très ouverte, afin de s'enrouler au mieux autour de la bôme. Peu propulsive, peut être conservée longtemps haute, jusqu'à force 5, sauf à réduire pour équilibrer le bateau

si tendance au lof. Barre d'écoute à glissière, ne coulisse pas en traction ; serait avantageusement remplacée par un point de tire fixe. Bôme à rouleau avec axe au travers du mât et manivelle à poste sur l'avant ; fonctionnement correct.

GREEMENT - MATURE :

Bien dimensionnés. Bas étai pratique pour accéder à l'avant. Pas de réglage de patacas, prévoir un palan transversal. Mât bien tenu et raide. Ensemble donnant toute garantie pour les fortes brises.

EVOLUTION SOUS VOILES :

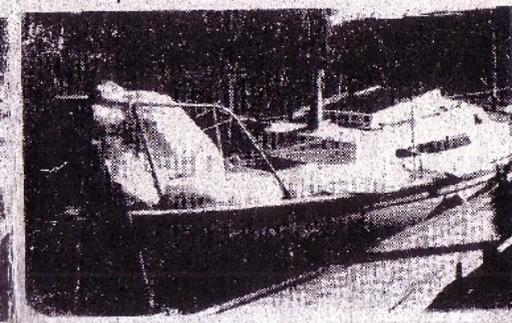
Faciles, du fait de l'erre du bateau et de l'obéissance à la barre, même par brise faible. Possibilité de prendre ou quitter un mouillage ou appointement sans moteur. Barre ferme (cf. jaumière, forme du safran et plan de dérive) ; ne pas brusquer. Louvoyage sans problème, même si les bords sont courts (avant-port, chenal, etc.). Un bateau très maniable.

CAPACITÉS SOUS VOILES :

Bateau puissant, d'autant plus performant que la brise est forte. Se défend néanmoins par petit temps, du fait de son erre qui l'avantage dans le clapot. Au près : exceptionnellement raide à la toile. Remonte à 40° du vent réel sans perdre de vitesse. Légèrement ardent, mais aucune tendance au lof. Tient son cap barre amarrée (angle de barre 5° environ). Ne mouille pas.

Au travers : rapide dans la brise, la moyenne réalisée en témoignage. Gîte quasiment nulle avec toute la toile par 20 nœuds de vent. Remarquable stabilité de route, ne roule ni n'embarde.

Arrivée à La Trinité : bateau amarré, voiles lées, l'équipage va pouvoir songer à un repos bien mérité.



fiche d'essai

Large et vent arrière : allures non utilisées durant l'essai. Doit se comporter honorablement par mer difficile et bien soulager de l'arrière. Surveiller le mâtage de la bôme due à l'absence de hâle-bas.

CONFORT EN NAVIGATION :

Excellent : un bateau qui ménage l'équipage. Le plan d'emménagement symétrique : deux couchettes-cercueils, table à carte centrale sous la descente, permet le repos et la préparation de la route quel que soit le sens de la gîte. A souligner le côté pratique pour la vie en croisière du w.c. marin et de la vidange à la mer de l'évier. La stabilité du bateau et sa douceur de mouvement rendent possible l'usage de la cuisine dans des conditions de mer difficiles. Cockpit bien abrité sur l'avant par le roof et les hautes hiloires : sa largeur permet de caler les pieds à la gîte sur le coffrage opposé. Coffrages glissants du fait de l'absence de grain antidérapant. Le bateau ne mouillant pas, l'équipage reste très au sec dans le cockpit, même par mer forte, au près. Hiloires verticales peu confortables à la gîte.

MANŒUVRES D'AVANT :

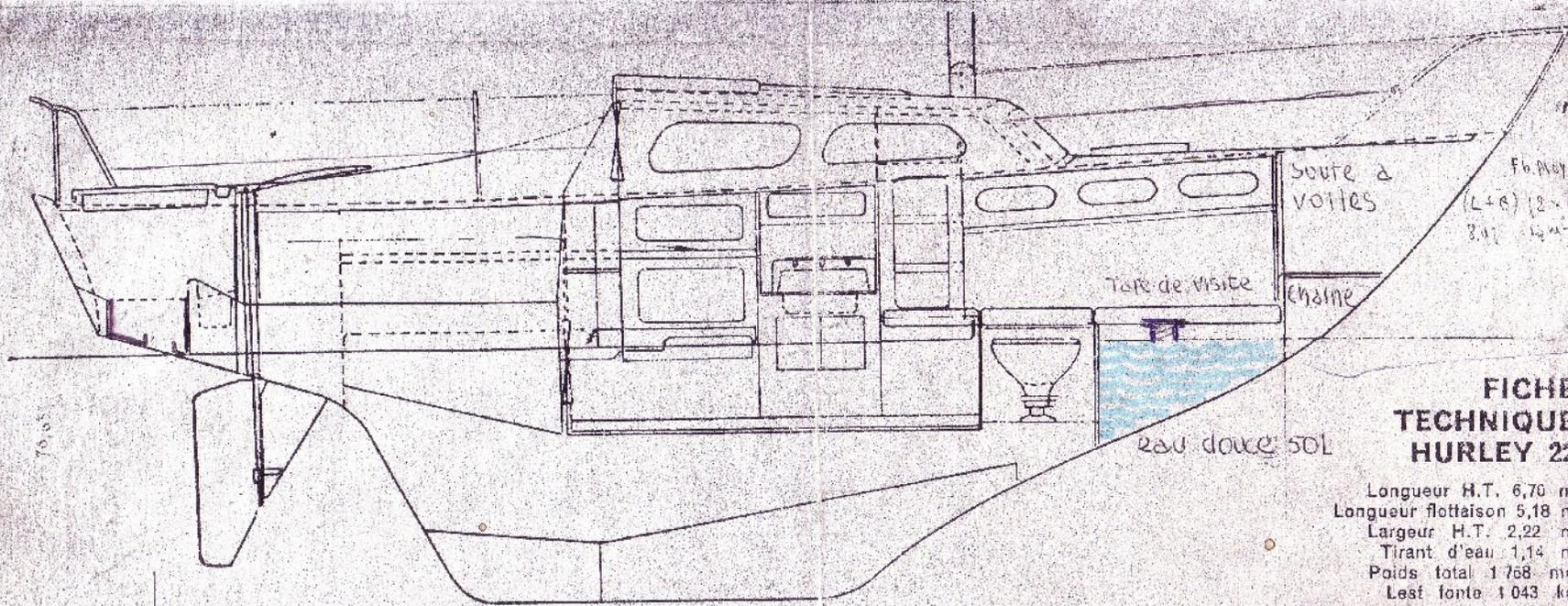
Rendues faciles par un balcon particulièrement haut et robuste. La portance de l'avant et la bonne déflexion de l'étrave permettent de travailler relativement au sec. Le bas-étai assure une excellente prise, par contre le grain anti-dérapant pourrait avantageusement gagner en surface (roof, passavant, capot avant). Etarquage de la voile d'avant souffrant de l'absence de palan ou winch et de l'élasticité de la drisse textile. Mousquetons de drisse en laiton s'oxydant très rapidement : à changer.

CONCLUSIONS :

le H22 possède toutes les qualités d'un vrai bateau de mer, l'apparentant à des unités bien plus grandes. Il autorise la croisière semi-hauturière et même plus, tout en conservant les avantages d'un croiseur côtier.

Les réserves énoncées — n'entamant d'ailleurs en rien les qualités intrinsèques du bateau — telles que : absence de système d'etarquage des voiles d'avant et d'un hâle-bas de bôme, drisses textile, coupe de grand'voile, barre d'écoute, surface antidérapante, ont été prises en considération par le constructeur et l'importateur et les améliorations correspondantes vont être apportées.

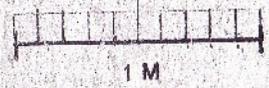
Le bilan exceptionnel offert par le H22 mérite en toute objectivité une note reflétant toute l'attention que l'on doit porter à un véritable bateau de mer.



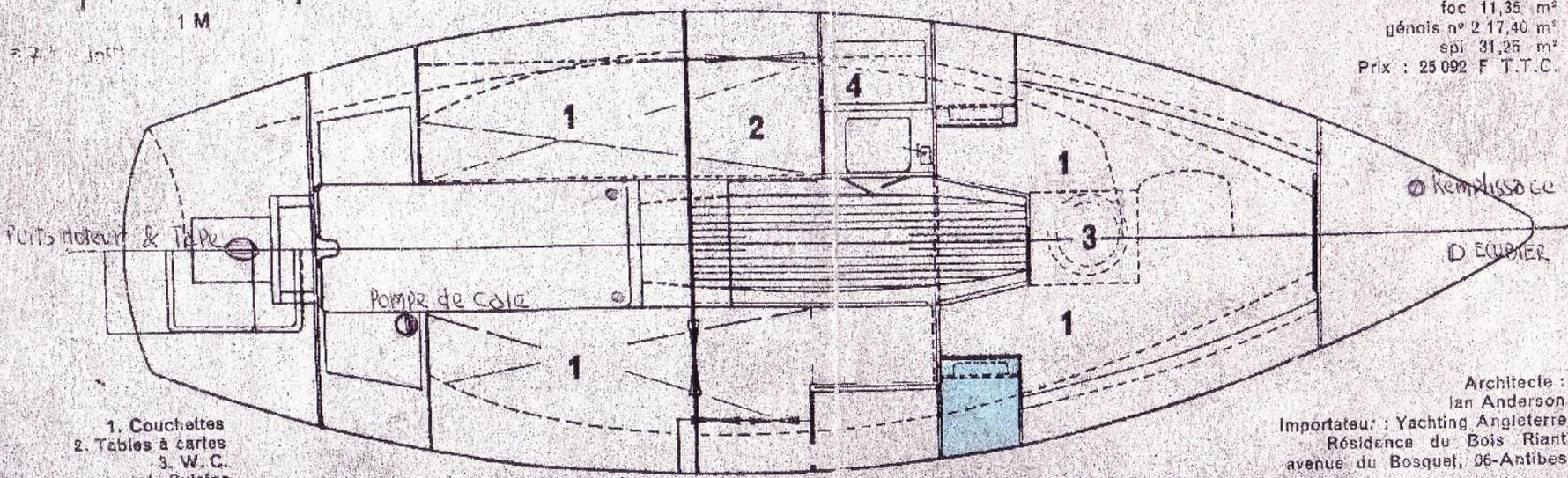
P.P. Moy = 700 kg
 (L+R) 2 x 500 kg
 3.00 14 m

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 kg
- Leat fonte 1 043 kg
- Hauteur sous barrots 1,52 m
- Surface : G.V. 10,97 m²
- foe 11,35 m²
- général n° 2 17,40 m²
- epi 31,25 m²
- Prix : 25 092 F T.T.C.



27.1 inf



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

Glacière

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