



FJORD 40 OPEN

Essai en mer Baltique du prototype jaune citron du premier dayboat à moteur construit par le chantier Hanse. Par Hans Wischer

Les bateaux à moteur conçus par des "voileux" sont généralement de type traditionnel et marin, avec du teck en profusion sur le pont et des intérieurs tout d'acajou vêtus. Mais pour le patron de Hanse, Michael Schmidt, et son Fjord 40 Open, c'est le contraire. Rien d'étonnant à cela, car le concepteur de ce bateau à l'apparence futuriste n'est autre que Patrick Banfield, l'un des pères du fameux stylisme épuré des yachts à moteur de chez Wally.

Dans le cas du Fjord 40 Open, équipé d'une cabine avant avec deux couchages et bénéficiant de nombreux détails intéressants, ce style est loin d'être synonyme de minimalisme, précisément parce que Michael Schmidt, plaisancier expérimenté et fin régatier ayant plus de 40 ans de navigation à voile à son actif, connaît son métier. Tout est moderne sur ce bateau, à commencer par la coque en fibre de verre avec résine époxy. Plus stable que les résines traditionnelles, cette dernière se répartit de manière plus homogène dans le tissu et se prête donc mieux à une stratification en fine couche que le polyester renforcé de facture classique ou le sandwich, tout en restant plus économique que les solutions tout carbone privilégiées pour les bateaux de course. En choisissant

une coque en époxy, le chantier a trouvé le meilleur compromis performance/coût lui permettant de proposer des sensations fortes à un prix qui reste abordable en termes d'achat, mais aussi de frais de fonctionnement. Ainsi, les deux diesels Volvo Penta d'une puissance totale de 704 ch consomment moins de 47,5 l/h, à 3 000 tr/min pour une vitesse de croisière de 32 nœuds et 148 l/h lorsque l'on pousse les manettes à fond (3 500 tr/min) pour une vitesse maximale de 40,6 nœuds.

On notera les solides mains courantes à l'intérieur d'un pavois qui fait un bon mètre de haut, l'ensemble assurant la sécurité de circulation, un détail parfois négligé par les constructeurs de bateaux à moteur. S'y ajoutent d'autres mains courantes disposées tout autour du cockpit où des rangements latéraux permettent par ailleurs de stocker les pare-battage et autres bouts d'amarrage. C'est également dans les parois du cockpit que sont installées les pompes de cale à manivelle intégrée. Au poste de pilotage, sous un grand pare-brise en plexiglas légèrement teinté, le pilote et son copilote sont installés sur des sièges individuels avec des porte-gobelet à portée de main. Un troisième siège est prévu sur tribord. Pour un meilleur contrôle notamment, lors du



VITESSES ET NIVEAUX SONORES MESURÉS

Fjord 40	Vitesse nœuds	Régime tr/min	Accélération sec*	Timonerie dBA	Propriétaire dBA	Cockpit dBA
Ralenti 1 mot	1,1	600	56	57	60	
Planage lent	14	1 800	5	71	72	70
Vitesse de croisière	32,3	3 000	8	78	81	80
Vitesse maximale	40,6	3 500	11/16	80	84	81

Valeurs mesurées dans le golfe de Greifswald à 25% de charge, avec 2 personnes à bord, par force 2 et mer belle. *Passage de l'arrêt à la vitesse indiquée en x sec.



Derrière le poste de pilotage surmonté de sa casquette en composite au look futuriste, les deux banquettes en vis-à-vis dans le cockpit peuvent accueillir jusqu'à douze passagers.

passage au planing, les assises de ces trois sièges s'abaissent à l'aide d'une commande électrique pour piloter debout. Le poste de pilotage, tout comme la cuisine située immédiatement à l'arrière, est protégé des rayons du soleil et de la pluie par une haute structure rigide à inserts souples et moustiquaires intégrées. Fermés, ces derniers s'avèrent bruyants sous l'effet du vent de la vitesse, puisqu'ils ne sont pas solidaires de la structure rigide. C'est pour cette raison que le chantier a prévu une version spéciale Scandinavie sur laquelle ces panneaux souples sont remplacés par des vitres en plexiglas teinté.

Le cockpit ouvert propose deux banquettes en vis-à-vis en tissu pouvant accueillir douze convives ainsi que quatre tabourets et deux tables. Ces dernières sont réglables en hauteur et basculantes afin de dégager les deux panneaux à ouverture hydraulique qui donnent accès au compartiment des moteurs. Aménagé sous le plancher, entre la cuisine et la banquette, et équipé de deux évacuations d'eau, le très astucieux compartiment de rangement est un modèle du genre, qu'il s'agisse de stocker les poissons pêchés ou d'entreposer des combinaisons de plongées trempées. À l'arrière, de part et d'autre de la banquette, une porte avec une seule marche derrière permet un accès facile à la plate-forme de bain de 1,5 m² et équipée d'une échelle de bain.

Design résolument moderne également pour la cabine avant aux boiseries en chêne pâle et aux vaigrages en Ultraleather beige clair. Dotée d'un plancher teck, d'un WC marin électrique et d'un lavabo bien dimensionné, la salle de douche est toute aussi réussie.

C'est sur le golfe de Greifswald, que nous avons testé le comportement du Fjord 40 Open. La finesse est de mise lors du réglage des flaps en phase d'accélération pour passer de 0 à 38 nœuds en onze secondes. Cinq secondes sont ensuite nécessaires pour franchir la barre des 40 nœuds. À cette vitesse, la carène passe avec la plus grande douceur, sur une mer certes bien calme qui nous oblige à chercher les vagues de sillage des autres bateaux. À 32 nœuds, il faut quatre longueurs de bateau pour virer, en ne perdant que deux nœuds, avant de retrouver notre vitesse initiale au bout de sept secondes seulement, ce qui prouve que le bateau a trouvé sa bonne puissance. Pour des virages plus serrés, il faut nettement ralentir et c'est à 8 nœuds nous avons pu virer sur deux longueurs. À noter que pour des raisons de sécurité, l'angle de braquage des deux Volvo Penta IPS 500 de 370 ch chacun a été volontairement limité. Pour les manœuvres de port, la manipulation du joystick nécessite un peu de doigté et d'entraînement.

Décapant à la fois par son style et ses performances, le Fjord 40 Open affiche clairement sa différence par



rapport à une concurrence peut être moins novatrice. Au point de séduire les purs et durs de la voile dont certains nous ont avoué, sous couvert, être tenté par une petite virée à son bord... Peut-on imaginer compliment plus flatteur ?

FJORD 40 OPEN

- Longueur h.t. Et longueur de coque 11,99 m
- Flottaison 10,95 m
- Maitre bau 4,00 m
- Tirant d'eau 0,90 m
- Hauteur franc-bord 2,90 m
- Déplacement (pleine charge/lège) 9,3 t/7,5 t
- Coque Sandwich de fibre de verre E et mousse ferme, épaisseur maximale 30 mm, deadrise 20° au milieu, 13° à l'arrière
- Pont et superstructures Fibre de verre E, polyester, sandwich de balsa
- Motorisation 2 x 272 kW/2 2 x 272 kW/2 x 370 ch, turbo-diesel Volvo Penta IPS 500 à 6 cylindres
- Carburant 1 000 l
- Autonomie 240 milles à 40 nœuds, 330 milles à 25 nœuds
- Navigation Instruments (Volvo Penta), sondeur, GPS-traceur de cartes, autopilote Simrad
- Communication VHF (Simrad, en option)
- Cuisine Evier, gazinière à 2 feux, réfrigérateur Isotherm Eau douce 340 l
- Préparateur d'eau chaude 20 l (électrique et échangeur de chaleur moteur)
- Eaux noires 50 l
- Classification CE B
- Architecte/Styliste extérieur Patrick Banfield Et Jim Wilshire (Allseas Design)
- Styliste intérieur Mark Tucker (Design Unlimited)
- Chantier/Année de construction Hanse Yachts/2007, tél. : +49 (0) 3834 57 92 36, fax : +49 (0) 3834 57 92 83, e-mail : dschmeinck@hanseyachts.com
- Importateur Firros Yachts International Cannes tél. : 04 93 94 20 07, www.firros-yachts.com

