

Voile magazine

JE SUIS
CHARLIE

100 MILLES



LE HANSE 455 BRAVE
LA TRAMONTANE

LOUER SON BATEAU
TOUTES LES FORMULES
POUR QUE VOTRE VOILIER
RAPPORTE DE L'ARGENT !

COMPARATIF
SEPT
CIRES
POUR NAVIGUER
EN TOUTE SAISON

ESSAIS EXCLUSIFS : WINNER 8, SIRIUS 40 DS ET SUNBEAM 40
PRATIQUE : NETTOYER SON DECANTEUR A GASOIL PAS A PAS
PREPARER LE GRAND DEPART A BORD D'UN OCEANIS 311
OCCASION MISE A NU : UN FIRST 210 SPIRIT TOUJOURS SEDUISANT



L 19898 - 230 H - F: 5,95 € - RD



5,95 € - N° 230 H - FEVRIER 2015

Bel./Lux. : 6,60 € - CH : 10,70 FS - Can. : 9,99 \$CAD - Port. cont. : 6,90 €
- Gr./Esp./It. : 6,90 € - DOM/S : 6,90 € - DOM/A : 7,80 € - Cal./S : 920 CFP
- Cal./A : 1 680 CFP - Maurice 7 € - Pol./S : 1 010 CFP - Pol./A : 1 825 CFP
Maroc : 72 MAD - Tunisie : 13 TND

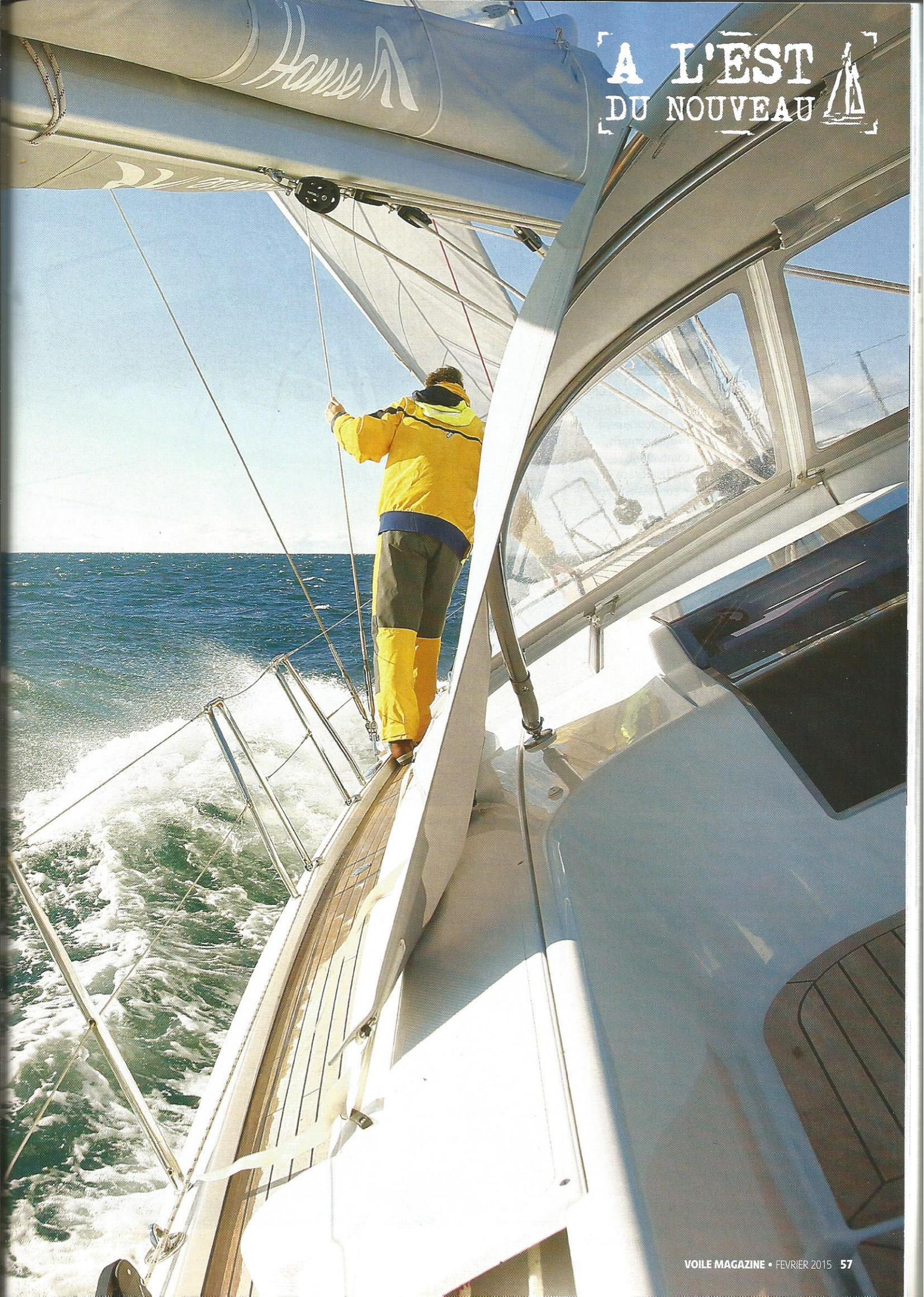
HANSE 455

A l'épreuve de la tramontane

Lancé au dernier Salon nautique de Cannes, le Hanse 455 reprend les grandes lignes du 445 en les remettant au goût du jour. C'est le lendemain de Noël que nous avons eu l'opportunité de poser nos sacs à bord, prétexte à un essai bien musclé entre Sète et Gruissan.

Texte : Bernard Rubinstein. Photos : Boris Rejou.

A L'EST
DU NOUVEAU

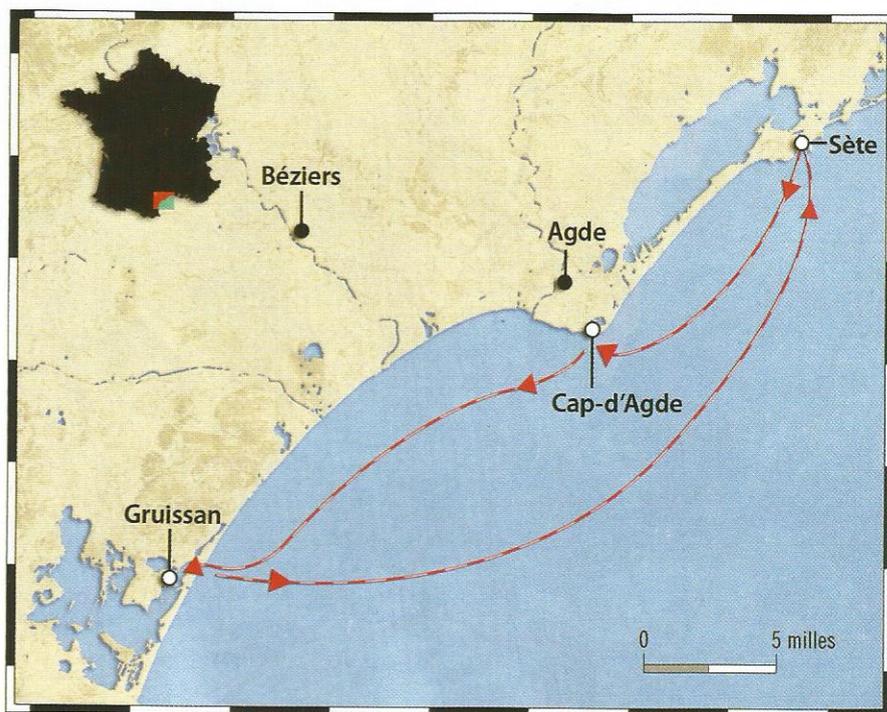
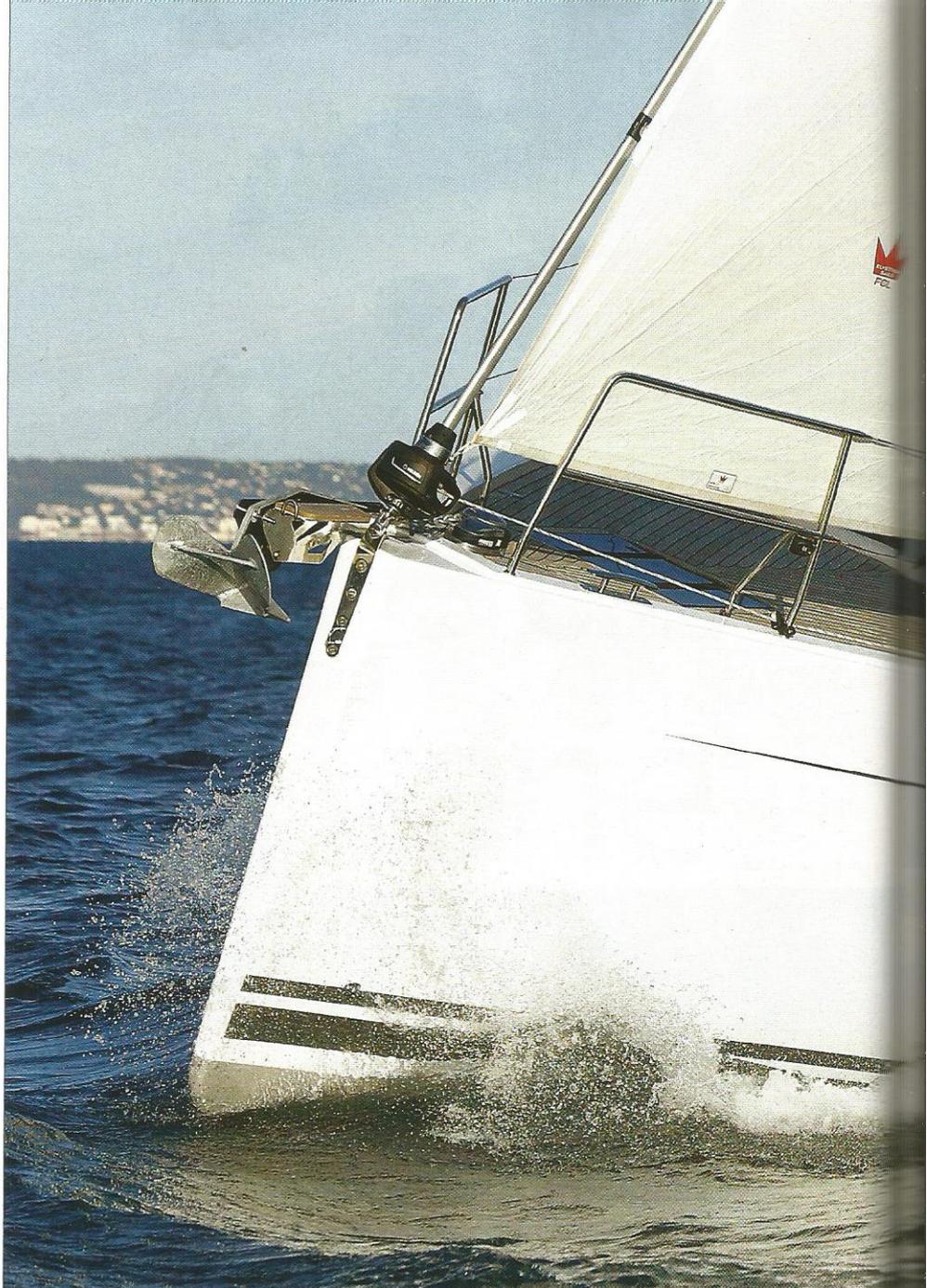


C'EST DEVENU une tradition. S'offrir, chaque fin d'année, un bon « 100 milles à bord ». Une sorte de remède, d'exutoire pour s'oxygéner après les fêtes de Noël et se préparer à franchir le cap de la nouvelle année avec des embruns plein la tête. Pour ne rien vous cacher, nos ambitions sont d'année en année toujours plus difficiles à satisfaire. Premier objectif à atteindre : dénicher la bonne nouveauté, si possible d'une taille suffisamment grande pour affronter, au cas où, du mauvais temps. Le deuxième : convaincre quelques volontaires libérés des obligations familiales acceptant de supporter une température hivernale. Enfin et surtout, trouver un chantier, ou un concessionnaire, prêt à vous accompagner quelques jours à une période où les entreprises sont fermées pour cause de congés et se remettent doucement de dix jours de salon. Vous l'aurez compris, cela relève du parcours du combattant. Il n'empêche que nous l'avons fait, grâce à l'adhésion sans retenue du concessionnaire Hanse du Cap d'Agde, Jean-Pierre Boyer, dirigeant de la société Navicap. Cerise sur le gâteau, c'est un voilier doublé d'un régatier, propriétaire d'un First 47.7 et canotier sur la vedette SNSM du Cap d'Agde. Naviguer il sait, tout comme il connaît les fondamentaux indissociables d'une bonne navigation hivernale.

RECULER LE SEUIL DU MAUVAIS TEMPS

Dans le désordre : l'embarquement d'un petit chauffage, d'une bouilloire, de soupes, d'une cocotte-minute et même d'une cafetière pour se soustraire à la consommation de café en poudre dont j'ai une sainte horreur. C'est dire que le Hanse 455 mis à notre disposition ne pouvait mieux tomber. C'est une vraie nouveauté présentée pour la première fois au dernier salon de Cannes mais également présente au Salon nautique de Paris. Sa taille est plus que raisonnable. Avec ses 13,50 m de longueur de coque, il permet de reculer le seuil du mauvais temps, un plus avec des prévisions météo, surveillées comme le lait sur le feu, pas vraiment engageantes. Au menu, une succession de BMS durant les trois jours d'essai. En d'autres circonstances, elles auraient même dû nous inciter à tout annuler sans un atout maître, la configuration géographique de notre mini-croisière. Elle allait nous permettre de profiter de l'abri de la terre par vent de nord-ouest. Concrètement, nous aurions du vent mais peu ou pas de grosse de mer. Quant à notre Hanse 455, le premier modèle présent en France, s'il mérite le titre de nouveauté il reprend bon nombre de critères de son prédécesseur, le 445 sorti en 2011. Même carène signée Judel/Vrolijk, même type de lest en T terminé par une torpille et même organisation des aménagements

(Suite page 62)

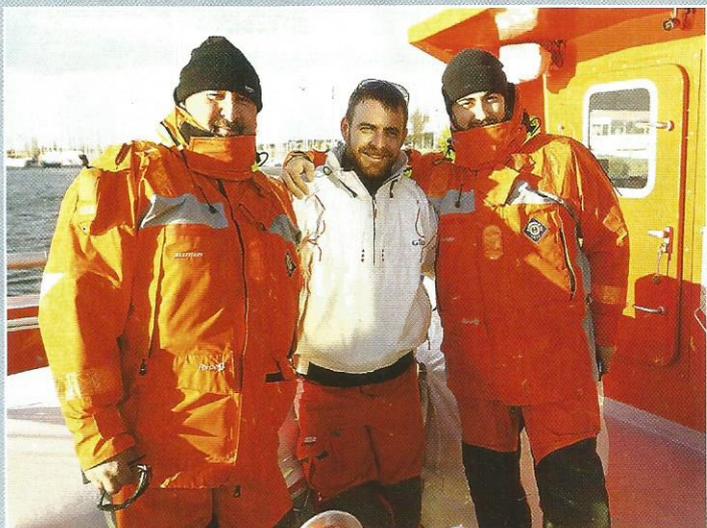




« Génois autovireur totalement déroulé, grand-voile haute, l'un des rares moments où le 455 portera toute sa toile. »

Jean-Pierre Boyer, le pro du Cap d'Agde

Certains auraient jeté l'éponge face aux prévisions météo ponctuées d'un cortège de BMS. D'autres auraient refusé sur-le-champ notre proposition : un 100 milles le lendemain de Noël. Rencontré au salon, Jean-Pierre Boyer, concessionnaire Hanse et Dehler au Cap d'Agde, patron de la société Navicap, a tout de suite dit oui en nous préparant le Hanse 455 qu'il avait à la vente. Mieux, il s'est même chargé de la corvée de vivres. C'est dire qu'il méritait ici un sacré coup de chapeau. Après deux ans et demi passés chez British America Tobacco, Jean-Pierre, 31 ans, est depuis janvier 2011 à la tête de Navicap, reprenant le chantier familial créé par son père. Entouré de neuf personnes, il dirige un magasin Uship et assume par ailleurs une activité de réparations portant aussi bien sur les gréements, les travaux de stratification que l'électricité ou la peinture. Ce qui ne gêne rien, Jean-Pierre, tout comme son père, est canotier depuis 2012 sur la vedette SNSM du Cap d'Agde, la *Terrisse*, une V2 de 2013. De fait, ce sont deux autres canotiers, Teddy Perrin, fils et petit-fils de grutier du port et Patrick Belegou, dit Robert, qui ont embarqué notre photographe sur le bateau de Teddy, un Scout 24.2 sport fish. Ça aussi méritait d'être salué. Preuve qu'au Cap d'Agde, la solidarité des sauveteurs n'est pas un vain mot.

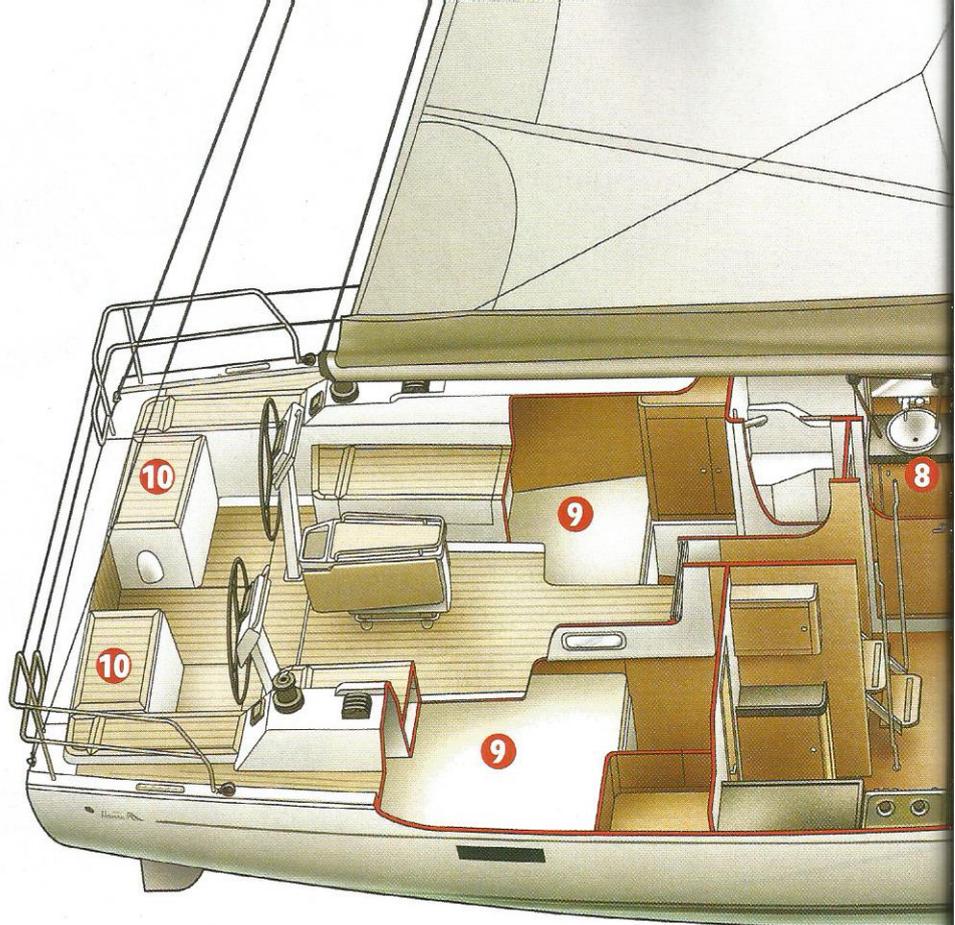


▲ Entourant Jean-Pierre Boyer, Patrick Belegou (à gauche) et Teddy Perrin. Tous trois sont canotiers sur la *Terrisse*, le canot SNSM du Cap d'Agde.

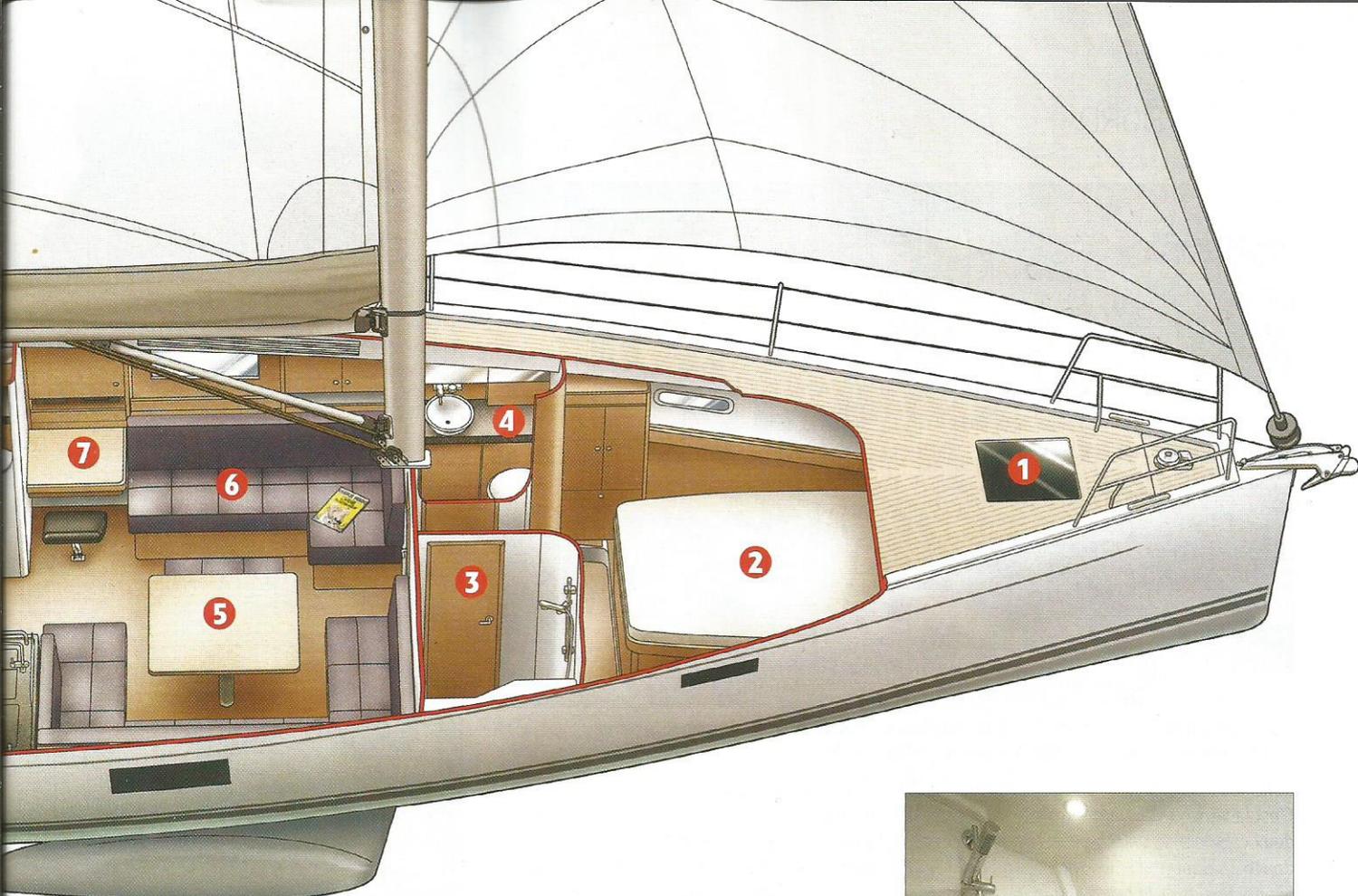
EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	13,55 m
LONGUEUR FLottaISON	12,20 m
LARGEUR	4,38 m
TIRANTS D'EAU	2,25 m (option : 1,82 m)
DEPLACEMENT	11 600 kg
LEST	3 500 kg
SV AU PRES	111,50 m ²
GENOIS 105%	52,50 m ²
GRAND-VOILE	59 m ²
MATERIAU	résine vinylester/verre
CONSTRUCTION	stratification
MOTORISATION	Volvo-Penta D 2 55 (53 ch) SD
BATTERIES	90 et 160 A.h
RESERVOIRS CARBURANT	220 l
RESERVOIRS EAU	450 l
ARCHITECTES	Jude/Vroljik
CONSTRUCTEUR	Hanse Design
CONCESSIONNAIRE	Navicap, Cap d'Agde
CONSTRUCTEUR	Firros Yachts
CATEGORIE CE	A
PRIX DE BASE	203 880 €
PRIX BATEAU ESSAYE	300 000 €

Principales options : pont, rouf et cockpit recouverts de teck : 15 000 €, winches électriques Lewmar : 3 480 €, propulseur d'étrave : 9 480 €, barres à roue composite : 1 700 €, aménagements teinte chêne : 4 200 €, voiles Elvström FCL triradiales : 7 800 €, pack électronique Brookes & Gatehouse : 14 000 €



Dans le carré, la banquette bâbord peut être remplacée par deux fauteuils entourant un petit bar. Notez l'absence d'épontille de mât remplacée par la cloison avant structurelle.



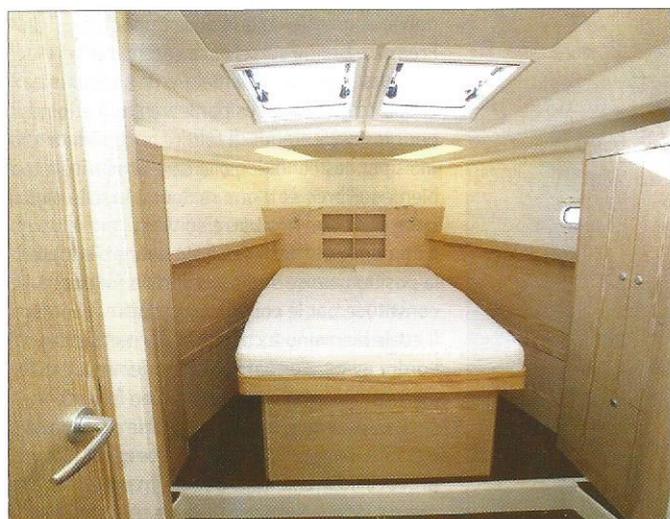
Le Hanse 455 en 10 points

- 1.** Accessible par un panneau de pont, la soute à voiles permet de stocker toutes les défenses ainsi qu'un spi asymétrique ou un code 0.
- 2.** La cabine avant affiche 2 m de hauteur sous barrots. On dispose de 1,20 m entre la porte de la cabine avant et l'arrière du lit double qui mesure 2 m de long sur 1,40 de large.
- 3.** Sur tribord, accessible depuis la cabine avant, le compartiment douche et son 1,96 m de hauteur sous barrots.
- 4.** En face, à bâbord, le lavabo et le WC (hauteur sous barrots : 1,96 m).
- 5.** Le carré et sa table (1 x 0,95 m) qui s'abaisse pour former avec la banquette tribord une couchette double. Hauteur sous barrots : 1,97 m.
- 6.** La banquette bâbord peut s'utiliser comme

- une couchette à condition d'enlever les dossiers : 2,20 m de long sur 0,65 de large.
- 7.** La table à cartes côté bâbord mesure 0,67 m sur 0,60. Elle est équipée d'un siège basculant.
- 8.** A bâbord de la descente, le cabinet de toilette (hauteur sous barrots 1,96 m) avec sa porte donnant sur le carré. Il comporte sur l'arrière une douche équipée d'une séparation.
- 9.** Les deux cabines arrière sont quasi identiques et comportent à l'entrée un placard. Elles sont équipées de trois panneaux ouvrants et de deux fixes.
- 10.** Les deux coffres arrière. Celui de tribord sert au rangement de la bouteille de gaz. Celui de bâbord dissimule un grand évier équipé d'eau courante.



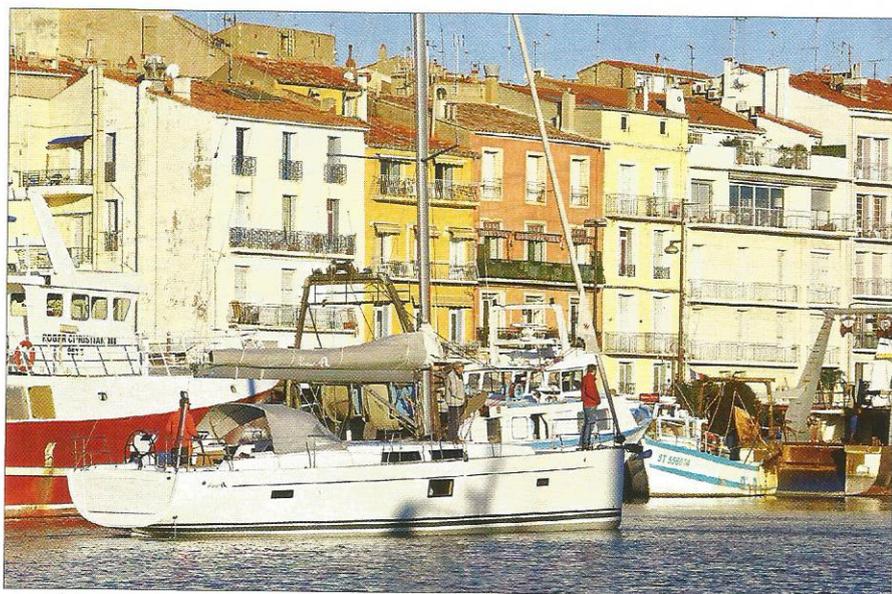
▲ Le cabinet de toilette arrière comporte une douche isolée du WC par un panneau pliant.



▲ La cabine avant est grande en terme de surface au plancher. La partie arrière du lit double se soulève pour accéder à de vastes rangements.



▲ Sur tribord, la cuisine et ses nombreux rangements. Non visible sur la photo, un petit meuble situé contre l'escalier de descente.



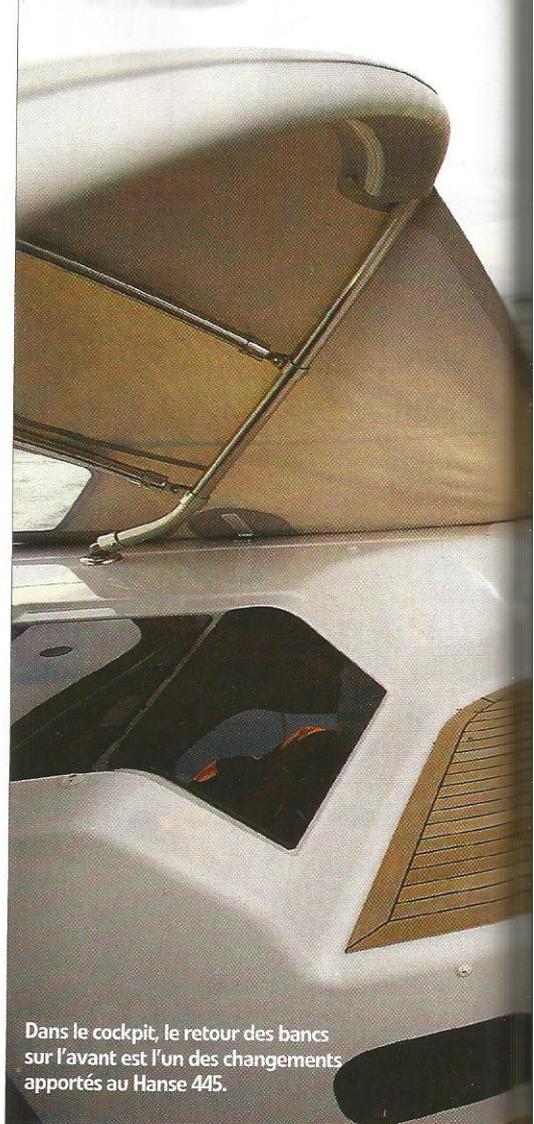
▲ Le bon côté de la tramontane. Le vent s'associe au soleil qui nous accompagne le temps d'une brève escapade dans le canal du port de pêche de Sète.

dont nous aurons l'occasion de reparler. C'est la version standard – trois cabines, deux cabinets de toilette et un compartiment douche – dont nous disposons avec néanmoins des options bienvenues. Les deux winches Lewmar 50 self tailing du cockpit dévolus à toutes les manœuvres étaient électriques, un bon point dans la mesure où il n'y a pas de mal à se faire du bien. De plus, ce qui ne gâtait rien, nous disposions, toujours en option, de belles voiles Elvström triradiales et de barres à roue en composite noir. Notons aussi la présence d'une jupe constituée par le tableau arrière. Enfin, les aménagements utilisaient des ébénisteries dites chêne italien complétées par un plancher sombre baptisé brou de noix. Est-il besoin de préciser que le lendemain de Noël, le port de plaisance du Cap d'Agde est totalement désert. Pas âme qui vive, exception faite de notre équipage et de Teddy et Patrick, deux canotiers de la SNSM superbes dans leur uniforme orange mais surtout enthousiastes à l'idée d'embarquer Boris, notre photographe, sur le bateau personnel de Teddy. A bord du 455, chacun fait au plus vite pour profiter du répit de la tramontane qui paraît s'essouffler.

Côté équipage, tout le monde prend ses marques. Olivier Broutin, lecteur équipier toujours prêt à répondre à nos invitations, se charge de mettre de l'ordre à l'intérieur. Il s'agit de tout caler avant de vérifier la fermeture des panneaux de pont flush deck. Jean-Pierre, qui connaît le bateau pour l'avoir convoyé depuis Gênes, est déjà aux commandes. Par chance nous disposons d'un propulseur d'étrave pour nous extraire du ponton.

LA CARENE SE REVELE BIEN EQUILIBREE

Quant à moi, je fais en sorte de repérer les manœuvres courantes qui circulent depuis le pied de mât sous un faux-pont avant de revenir de chaque côté du cockpit sur un winch électrique Lewmar après être passées par une série de quatre bloqueurs à came. Difficulté du moment liée à une écoute de GV trop courte, cette dernière ne revient que sur le winch tribord. Normalement elle se règle des deux côtés. Quant au génois, sa manœuvre reste d'une simplicité enfantine. Il est autovireur, comme sur tous les Hanse



Dans le cockpit, le retour des bancs sur l'avant est l'un des changements apportés au Hanse 445.

et se règle par l'intermédiaire d'une écoute unique revenant sur tribord. Dans l'avant-port, en eau calme, selon le bon vieil adage selon lequel il vaut mieux partir sous-toilé que surtoilé, un ris est pris dans la grand-voile équipée de coulisseaux Selden. Ça monte sans problème avant que l'on se pose la question de la capote. Avec ou sans ? Ce sera avec, au grand désespoir du photographe mais pour le plus grand bonheur de l'équipage qui profite de conditions idéales pour prendre en main le 455, le temps d'un premier bord au débridé vers Sète. Comme annoncée par Jean-Pierre, la mer est plate avec ce vent de terre de noroît qui nous gratifie de quelques bonnes bouffes. Première bonne surprise, la carène reste toujours sous contrôle malgré de sérieux coups de gîte imposés par le vent qui atteint parfois les 25 nœuds. Il faudra le confirmer mais par ces conditions, la carène se révèle bien équilibrée et d'une raideur à la toile plus qu'acceptable. A la barre au vent, j'ai commencé par rester debout avant d'adopter la position assise sur la portion de plat-bord constituée par le couvercle du coffre à bouts. Il est le bienvenu à condition d'y mettre de l'ordre avant d'appareiller. Rapidement, il est évident qu'il manque des cales en fond de cockpit pour que le barreur puisse s'y bloquer à la gîte. J'apprendrai par la suite qu'elles sont prévues au même titre que les marches de mât. Mais elles seront fixées plus tard, selon la morphologie du futur propriétaire. Pour l'heure, on se fait vraiment plaisir.

LE HANSE 455 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Hanse 455	Dufour 450 GL	Océanis 45	Bavaria 46	Sun Odys. 469
LONG.	13,55 m	13,25 m	13,50 m	13,60 m	13,65 m
LONG. FLOT.	12,20 m	11,92 m	12,98 m	12,74 m	12,54 m
LARGEUR	4,38 m	4,35 m	4,50 m	4,35 m	4,49 m
TIRANTS D'EAU	2,25 m	2,20 m	2,27 m	2,10 m	2,24 m
DEPLACEMENT	11 600 kg	10 275 kg	10 550 kg	12 600 kg	10 800 kg
LEST	3 500 kg	2 850 kg	2 800 kg	3 490 kg	3095 kg
SV AU PRES	111,50 m ²	94 m ²	100 m ²	108 m ²	96,10 m ²
ARCHITECTE(S)	Judel/Vrolijk	Umberto Felci	Finot/Conq	Farr/Design	P. Briand
MATERIAU	verre/vinylester	verre/polyester	verre/polyester	verre/PVC	verre/polyester
CONSTRUCTEUR	Hanse	Dufour	Bénéteau	Bavaria	Jeanneau
PRIX DE BASE	203 880 €	228 296 €	228 284 €	197 000 €	248 160 €

L'avis de Voile Magazine : Côté mensurations, si tous sont très proches et adoptent le principe des deux barres à roue décalées, trois d'entre eux affichent une coque à bouchains : Bénéteau, Jeanneau et Dufour. C'est aussi ce dernier chantier qui reste fidèle à la table à cartes classique tandis que les autres, pour la plupart, l'intègrent à une banquette.



A plus de 8 nœuds la carène va vite, toujours contrôlable grâce à un profond safran qui se révélera par la suite très efficace. Efficace également, et parfaitement adapté à ces conditions de temps, le génois autovireur. Dans le petit temps, il pourrait se révéler un handicap avec son absence de recouvrement. Mais il n'est pas à l'ordre du jour, pas plus que les jours qui suivent. Dans le cockpit où la table permet de se caler, chacun a rapidement pris ses marques. Les Hanse ont la réputation de se manœuvrer facilement. Le 455 n'y déroge pas malgré son handicap d'écoute de GV déjà évoqué. On va faire avec même si le fait de larguer le ris de grand-voile impose de jouer avec les bloqueurs plus que de nature. Reste que la première impression est plutôt flatteuse. Il est vrai que l'on aurait préféré une main courante plus longue sur le rouf lors des déplacements sur le passavant ou un point d'appui au niveau de la capote au moment de quitter le cockpit. Et espérer, pourquoi pas, de l'antidérapant sur les faces latérales du rouf sous lesquelles circulent les manœuvres courantes. Ces critiques mises à part, et avant de profiter de son intérieur pour un examen sérieux de ses aménagements, de ses capacités de rangement, tout nous incite à juger favorablement ce Hanse 455. D'ailleurs, nous allons modifier notre planning en mettant le cap sur le port de Gruissan distant d'une vingtaine de milles. Certains trouveront sans doute que l'on aurait pu se montrer plus audacieux en descendant plus vers le sud-

ouest. Mais on n'est jamais trop prudent, surtout avec un bateau neuf, d'autant que les prévisions météo du lendemain annoncent un fort coup de vent d'ouest force 8. Le moment présent lui, se conjugue au près, tout dessus, auréolé d'un coucher de soleil bref mais superbe qui confère à cette navigation un parfum d'exception. Le genre d'instant partagé où l'on se dit que l'on fait partie des privilégiés et que le bonheur ne se mesure pas en nombre de milles parcourus mais dans la chaleur d'un intérieur plutôt bien

pensé à l'image de celui du 455. Pourtant, sous le pont, les aménagements sont relativement classiques si l'on s'en tient à leur organisation. Sans surprise, la cabine avant – il existe une version à deux cabines – est la plus belle de toutes et la seule à disposer de son propre cabinet de toilette divisé en deux espaces distincts. Sur tribord à l'entrée, la douche, sur bâbord le lavabo et le WC. Le plus surprenant tient à sa surface au plancher disponible – 1,35 m avant d'atteindre le lit double –, et à la facilité d'accès à ce même lit des deux côtés

Feelfree, un sac étanche au cas où

Naviguer, c'est prévoir. D'où l'acquisition de ce sac d'origine néo-zélandaise étanche d'une contenance de 40 litres bien pratique pour y stocker un duvet et autres équipements sensibles à l'humidité et à l'eau de mer, des appareils photo par exemple. Proposé en trois tailles, 15, 25 et 40 litres, disponible en six couleurs, ce sac baptisé Duffel est réalisé à partir de toile de bâche enduite assemblée par thermosoudage. S'il n'est pas conçu pour être immergé très longtemps, il est suffisamment étanche, grâce à son système de fermeture, pour assurer au contenant une protection efficace. Prix du modèle 40 litres : 75 euros. Précisons que Feelfree propose toute une gamme de sacs étanches à porter sur le dos ou à la main. Renseignements : 07 62 82 96 90. Distribution : www.feelfree.fr



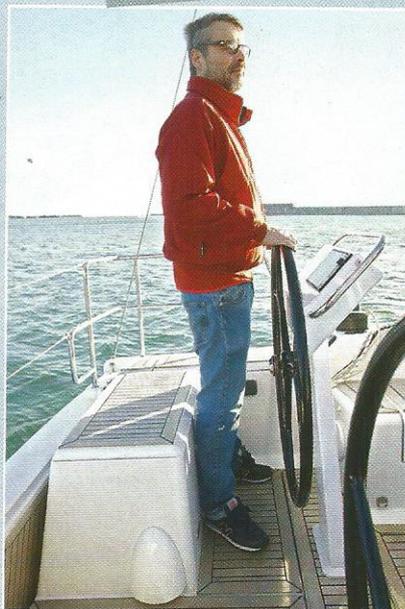
grâce à deux décrochements. Le tout est complété par une débauche de rangements. L'on dispose de chaque côté de la cabine d'un placard penderie/étagères, d'un équipet pour les chaussures sans oublier, le long du bordé vaigré de bois, un équipet latéral. Ce qui ne gêne rien, un hublot intégré au bordé et deux panneaux ouvrants flush deck sont à même d'y apporter un flot de lumière. Le carré lui, sort des sentiers battus. A plus d'un titre. Tout d'abord, l'épontille de mât brille par son absence, remplacée ici par une cloison structurelle faisant office de séparation entre le carré et la cabine avant. Ensuite, il faut noter la présence d'un miroir au niveau du hublot de coque qui agrandit l'espace artificiellement. Enfin, la table à cartes. Sur bâbord elle s'utilise assis sur un siège basculant, navigateur tourné vers le bordé. Il est vrai que par ses dimensions et sa disposition, elle peut choquer les puristes, compte tenu de la taille du 455. Mais il faut bien reconnaître que la table à cartes affiche aujourd'hui une nette tendance à perdre de ses prérogatives face au déferlement des écrans multifonctions équipant, à l'image du 455, les consoles de barre.

IL MANQUE UN RANGEMENT A BOUTEILLES

Si les deux cabines arrière, quasi symétriques, n'appellent pas de commentaires et offrent le même type de rangement placard/penderie que la cabine avant, la cuisine mérite qu'on s'y arrête. En général, à l'heure du rangement des vivres, préambule à tout « 100 milles », c'est souvent par elle que nous commençons notre découverte de la nouveauté. Pas pour ce 455 où Jean-Pierre s'est lui-même chargé de la corvée de nourriture enrichie, pour saluer ce lendemain de fête, d'un délicieux saucisson fabriqué par le maître charcutier de Plaintel (Côtes d'Armor) Pierrick Brogard, apporté dans les bagages d'Olivier Broutin. En tout cas, avec ou sans saucisson, la cuisine du 455 mérite bon nombre d'éloges malgré l'absence, déjà remarquée au Salon de Paris par un couple de visiteurs, d'un casier pour les bouteilles. Il n'empêche qu'elle déborde de rangements constitués d'équipets et de placards, offre deux plans de travail, un grand tiroir pour les couverts, deux accès au compartiment froid et un petit meuble côté descente bien pratique pour se caler à la gîte face au plan de travail. Certes, il manque ça et là des fargues dans les équipets mais on nous a promis qu'elles seraient rajoutées par le chantier sur les prochains modèles. Sur le pont, l'arrivée sur Gruissan avec le franchissement de son long chenal en eau abritée mobilise tout l'équipage. Extirper les défenses de la soute à voiles n'est pas très facile en raison d'un panneau ouvrant dénué de décrochement pour faciliter la prise en main. En revanche, pas de problème



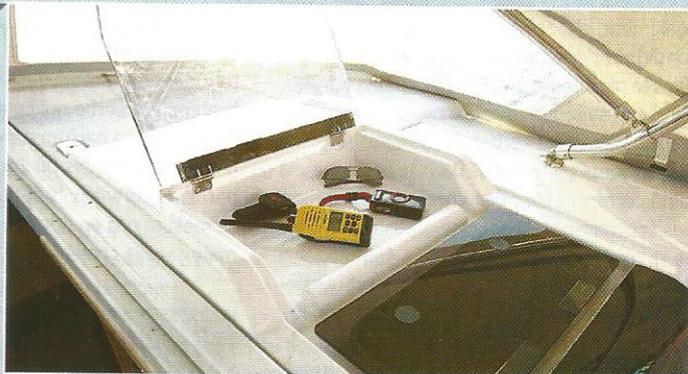
La distance entre la face verticale du coffre et la barre à roue est un petit peu juste.



Le plancher comporte de nombreuses trappes permettant d'accéder à des volumes de rangement.



De part et d'autre de la descente, l'un des deux vide-poches protégés par un couvercle pivotant.



L'inclinaison de la descente est faible et l'on apprécie les deux longues mains courantes.



Ouverte, la porte du cabinet de toilette cogne contre la main courante.



Pratique



Le tableau arrière se baisse pour se transformer en jupe et révéler le rangement du coffre de la survie.

Pratique

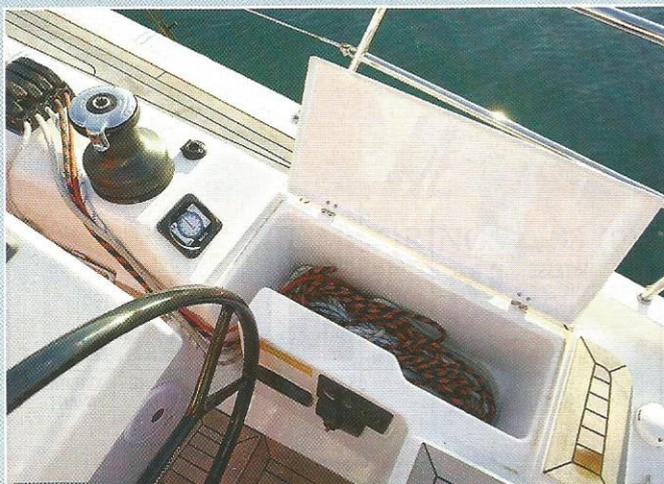


Quatre panneaux ouvrants flush deck situés sur le rouf offrent depuis le carré une vision de la grand-voile.



Pas pratique

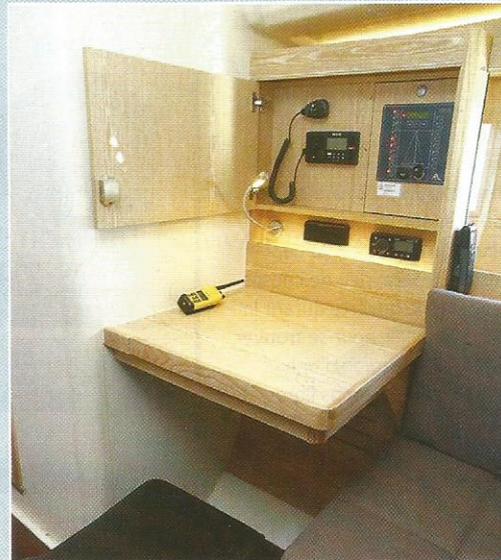
Il aurait été judicieux de prolonger vers l'avant la main courante fixée sur le rouf.



Pratique



A la hauteur du barreur, le coffre à bouts. Notez la position de la commande de gaz qui n'est pas protégée. Elle peut être accrochée par un bout.



Pas pratique

Il manque, au niveau de la table à cartes, un rangement pour les livres de navigation toujours utiles.



“ Le rouf affiche des formes rectilignes et comporte huit panneaux flush deck dont quatre au milieu. ”

pour sortir les amarres rangées dans les deux grands coffres intégrés sous les bancs du cockpit. Ils se prolongent sur l'avant par un retour, l'une des modifications apportées au 445. En tout cas, en cette heure tardive, le port de plaisance de Gruissan sommeille. Enfin pas tout à fait car c'est une personne chargée de la sécurité qui vient nous accueillir sur le quai de la capitainerie. En cette saison hivernale, sa présence mérite d'être soulignée, tout comme ce salut amical par un coup de trompe de la vedette de la gendarmerie maritime le lendemain matin, à l'heure de l'appareillage. Nous ont-ils traités d'allumés en nous voyant prendre un ris dans la grand-voile sous un ciel désespérément gris ? Peut-être. Mais par ce vent d'ouest, c'est au portant, comme prévu, que nous mettons le cap sur Sète, prétexte à deux grands bords de largue sur une mer immensément vide.

UNE DESCENTE TRES PRATICABLE

10 nœuds sous génois et grand-voile à un ris, 12 nœuds sous deux ris, puis 13 après avoir réduit du génois, le 445 confirme son comportement très sain qu'il révélera également, mais au près sur un bord, le lendemain à l'heure du retour sur le Cap d'Agde. De notre escale à Sète, peu de choses à dire. Faute de capitainerie ouverte durant le week-end, on s'est débrouillés pour se trouver une place libre à un ponton équipé d'une borne électrique et profiter du temps libre pour un dernier bilan. Pour un peu j'allais omettre de vous préciser que la banquette tribord remplit parfaitement son rôle

de couchette et de stockage de matériel accessible par le dossier et les matelas. Je l'ai vérifié durant deux nuits. Et sur un tout autre registre, il est important de préciser que la descente peu inclinée, équipée de deux solides mains courantes constituées d'un tube d'inox, se révèle très praticable en toutes

circonstances. En revanche, sur le comportement sous spi asymétrique du 455, nous resterons muets faute de conditions de vent ad hoc. Tout comme sur ses performances dans le tout petit temps nous empêchant de tester le code zéro. Le marin propose, la météo dispose. Fêtes ou pas. ■

Silence !..



Une nouvelle fois, le moteur Volvo Penta du 455, un D 2 55 associé à un sail drive équipé d'une hélice fixe trois pales s'est révélé, côté nuisances sonores, très discret et d'une puissance largement suffisante. Seul petit bémol, la commande de gaz, située côté tribord à proximité de la console de barre, risque d'être accrochée par un cordage de manœuvre issu de la boîte à bouts.

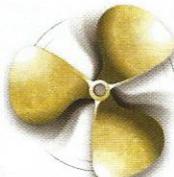
Conso



CAPACITE DU RESERVOIR CARBURANT **220** litres

AUTONOMIE EN VITESSE DE CROISIERE **55** heures

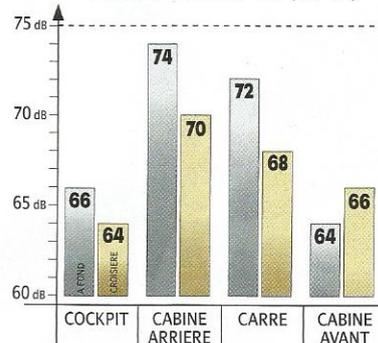
Vitesse



VITESSE DE CROISIERE **6,8** nœuds
1 900 tr/mn

VITESSE MAXI **8,8** nœuds
2 800 tr/mn

Niveaux sonores (en dB)



“ Le sail-drive permet de limiter les nuisances sonores. ”