



*A la condition, bien entendu, de porter la toile du temps, il est rare que l'angle de gîte soit accusé. Même dans les surventes, le bateau reste facile à tenir. Remarquez sur cette photo comme la barre reste dans l'axe bien que le bateau porte toute sa toile par 20 nœuds de vent environ.*

## du confort dans la tradition

par Yves Le Chapelain  
photos de l'auteur

**L'**Evasion 32 a un petit goût d'autrefois. Il nous plaît tout de suite. Il rappelle les bateaux de pêche en bois que construit encore le chantier Benéteau : faible tirant d'eau, quille en sifflet de toute la longueur du bateau, lest modéré, entrées d'eau assez fines et très amorties. Pas de doute. Nous aimons cet esprit de famille.

Nous larguons les amarres au petit matin pour sortir du bassin à flot de Paimpol, à l'ouverture des portes. La brise est très faible ; nous sortons au moteur, un 35 chevaux Renault. La manœuvrabilité est excellente en marche avant, peu efficace en marche arrière. Pour pallier cet inconvénient, il est possible de choisir une hélice plus grande qui brasse plus d'eau mais donne une traînée plus importante.

Aussi curieux que cela paraisse, il est plus aisé de barrer de la timonerie intérieure pour les manœuvres de port, tant la visibilité y est excellente. En outre, ce bateau ne possède pas de commande gaz-inverseur dans le cockpit (option).

A peine les jetées franchies, nous envoyons le génois léger, grand-voile et artimon. La brise est très légère, mais nous nous déhalons gentiment. Ce bateau, à faible surface mouillée et déplacement important pour sa taille, a été conçu uniquement pour la croisière, en partant du principe qu'il devait marcher par tous les temps. Effectivement, la moindre risée le fait accélérer et le sillage est peu marqué. En fin de journée, la brise ne s'est toujours pas levée franchement. Nous sommes sur le point de franchir le passage entre Bréhat et La Horaine, mais le courant très fort en cet endroit nous pousse vers les cailloux et nous préférons mettre le moteur en route pour contourner Bréhat par le Sud et remonter le Trieux.

Nous passons la nuit à Lézardrieux pour rentrer le lendemain à Paimpol au moteur, la brise ne se décidant toujours pas à faire preuve de bonne volonté.

Quelques jours plus tard, nous retrouvons un autre Evasion 32 à Saint-Gilles-Croix-de-Vie où un pourcentage étonnant de bateaux, chalutiers en bois ou pêche-promenade récents, sort des chantiers Benéteau.

Cette fois, la brise sera au rendez-vous. Modérée le premier jour, elle

nous permet de gagner l'île d'Yeu où nous passons la nuit à couple d'un chalutier.

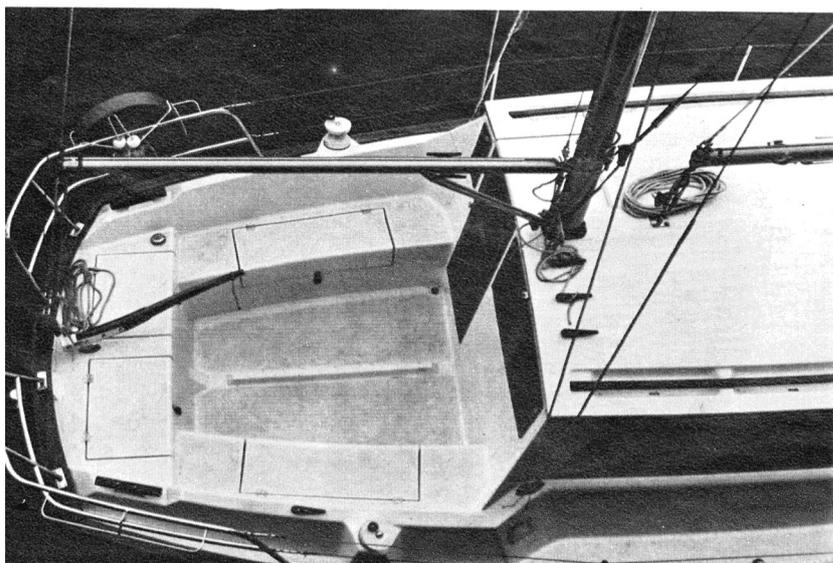
Au matin, une forte brise de noroît s'établit, venant du large et poussant une houle imposante qui devient désordonnée à l'approche de la terre. La brise est forte : 25 à 30 nœuds environ. Nous appareillons pour un grand bord de près vers le large, sous génois lourd et artimon. Port-Joinville s'éloigne rapidement, le cap est bon vu l'état de la mer. Certains creux sont impressionnants et la carène de l'Evasion semble s'y complaire en franchissant très doucement des vagues assez dures. De toute la journée, nous ne taperons qu'une fois et le cockpit ne reçoit d'embruns qu'exceptionnellement.

De temps à autre, une grosse colonne noire rejoint le ciel et l'eau et nous fonce dessus avec tout ce que cela comporte d'eau et de rafales. Nous devons avouer qu'à ces moments-là, nous apprécions particulièrement la timonerie intérieure. Là, tout est calme, on n'entend presque plus le vent. Seuls demeurent les mouvements du bateau et le crépitement de la pluie. Sous génois lourd, nous sommes un peu trop toilés dans les rafales, mais les grains ne durent pas longtemps.

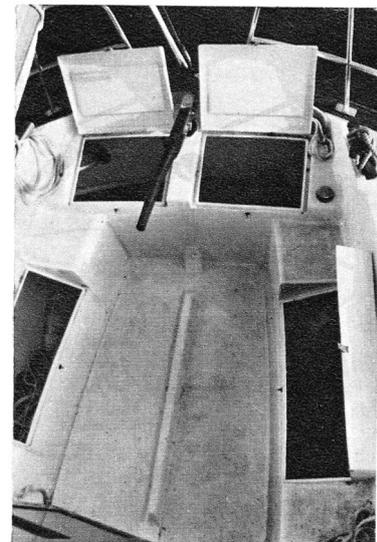
Nous virons de bord et arrondissons respectueusement les Chiens Perrins où de nombreux bateaux se sont fracassés, pour remettre le cap sur Saint-Gilles-Croix-de-Vie à une vingtaine de milles sous le vent, en envoyant la grand-voile et l'étai.

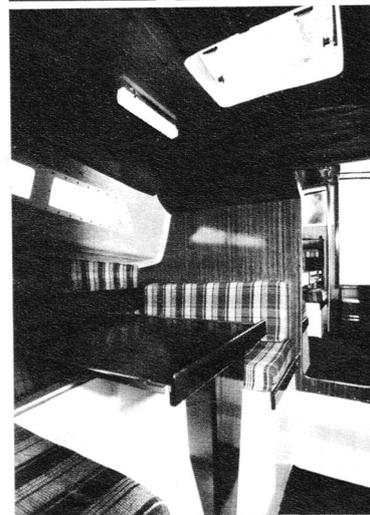
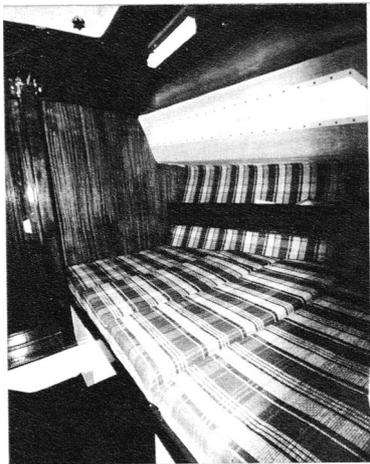
La brise mollit vers la mi-route et nous laisse pratiquement tomber, ce qui ne nous empêche pas de couvrir la distance à la moyenne de six nœuds.

L'Evasion 32 est un bateau qui procure à son équipage un espace maximal pour sa taille et une très grande facilité de manœuvre pour un équipage réduit, voire pour un homme seul. S'il ne faut pas en attendre les performances d'une carène moderne, toutes les allures sont d'un rendement très honorable, y compris le portant où le bateau accepte non pas des départs au planing, mais de fortes accélérations pendant lesquelles le comportement à la barre demeure sain. Telle est d'ailleurs l'impression générale qui se dégage de l'Evasion 32 : un sentiment de sécurité et de tranquillité. ■



*Le cockpit, très vaste, comporte une nervure centrale servant de cale-pied ; la descente est fermée par une véritable porte qui se rabat sur la cloison du rouf. Un panneau coulissant permet le passage dans le carré sans se baisser. Quatre grands coffres permettent un rangement important. La barre est relevable. Le dessus du rouf comporte de chaque côté une main courante.*





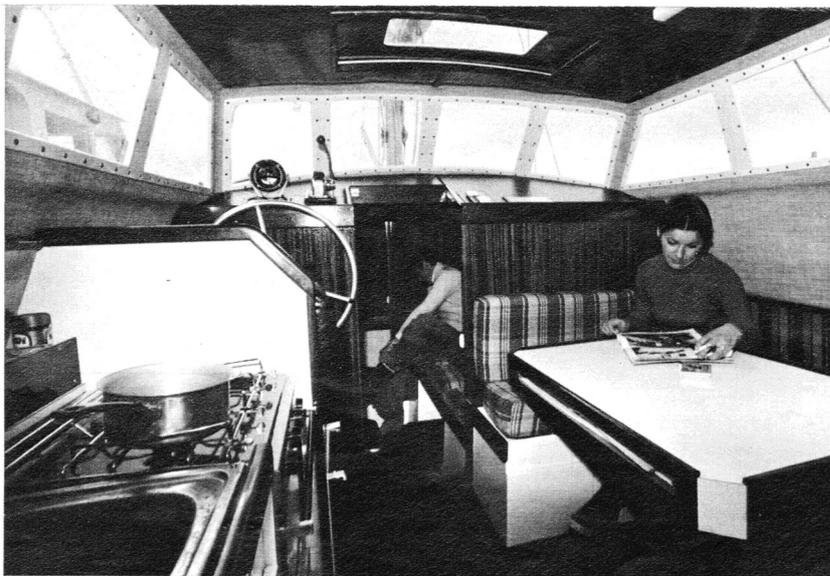
La cabine, légèrement en contrebas par rapport au carré, comporte à tribord une large couchette double dont la partie centrale est transformable en table. Sous la banquette se trouvent des rangements.



Le carré vu vers l'arrière avec, au premier plan à gauche, la table; à droite, le siège du barreur. Le réfrigérateur est visible en dessous. Au fond, la cuisine, largement éclairée, juste devant la descente.



Détail de la cuisine et de ses rangements. Le réchaud, à cardan (blocage), comporte un four. L'évier, en inox, comporte un seul bac qui manque un peu de profondeur.



Vue générale du carré éclairé tout autour par de larges hublots fixes. A bâbord, au premier plan, la cuisine, au fond la timonerie. Sous le siège du barreur, un petit réfrigérateur Mivis. Au centre tribord, la table du carré qui sert également pour la navigation et comporte un espace pour le rangement des cartes. Cette table est escamotable et permet la transformation de la banquette en couchette double. Au fond, la descente dans la cabine qui donne également accès au poste avant. Au-dessus, le large panneau ouvrant qui, par beau temps, permet l'aération du carré.

## FICHE TECHNIQUE

**Architecte :**  
André Benéteau

**Chantier :**  
Benéteau, 18, quai des Greniers,  
85800 Saint-Gilles-Croix-de-Vie.  
Tél. : (30) 55.13.82, 55.05.61.

**Dimensions :**  
Longueur hors tout : 9,70 m  
Longueur à la flottaison : 7,30 m  
Largeur maximale : 3 m  
Tirant d'eau : 1,40 m  
Déplacement : 5 750 kg  
Lest : 1 800 kg

**Intérieur :**  
Hauteur sous barrots :  
— au niveau de la cuisine : 1,80 m  
— au niveau du panneau : 1,84 m  
— cabine vers l'entrée : 1,76 m  
— cabine vers l'avant : 1,74 m  
— cabine sous panneau : 1,83 m  
— dans le poste avant : 1,58 m  
Hauteur plancher cockpit, bôme ar-  
timon : 1,90 m  
Largeur totale avant du cockpit :  
1,97 m  
Largeur totale arrière du cockpit :  
1,55 m  
Nombre total de couchettes : 6

**Voiles :**  
Grand-voile : 14,20 m<sup>2</sup>  
Génois léger : 28 m<sup>2</sup>  
Génois lourd : 20,50 m<sup>2</sup>  
Foc n° 1 : 13,80 m<sup>2</sup>  
Tourmentin : 4,10 m<sup>2</sup>  
Artimon : 6,50 m<sup>2</sup>  
Etai : 12,50 m<sup>2</sup>  
Spinnaker : 56 m<sup>2</sup>

**Moteur :**  
30/55 ch Diesel

**Prix :**  
— Version standard avec moteur RC  
30 D Renault Couch ou MD 3 B  
Volvo : 163 800 F ttc  
avec RC 55 D : 174 200 F ttc  
— Version export avec RC 30 D ou  
MD 3B : 168 000 F ttc  
avec RC 55 D : 178 900 F ttc

**Options conseillées :**  
Réservoir fuel supplémentaire :  
1 200 F.  
Double commande moteur : 1 980 F

