



## à la barre d'Evasion 32

Jacques MONSAULT

**N**OUS avons toujours pensé que le peu d'intérêt des constructeurs français pour le fifty-fifty coïncidait avec un manque de maturité de nos plaisanciers, empêchés par je ne sais quelles raisons honteuses de choisir cette solution de sagesse.

Saluons les chantiers Beneteau qui, prenant conscience de l'importance de ce besoin grandissant et insatisfait, ont tiré les premiers avec le lancement de l'Evasion 32, un fifty-fifty moderne en plastique armé, abritant trois cabines pour une longueur de 9 m.

La limite de partage entre la voile et le moteur est difficile à situer. Pour l'architecte André Beneteau, le moteur doit rester un auxiliaire capable « d'assurer la moyenne ». Son souci a donc été de dessiner un bateau le plus confortable possible pour sa taille, mais avant tout un voilier.

### CONCEPTION-CONSTRUCTION

Pour contenir des emménagements spacieux, offrant un confort analogue à ceux d'une vedette, et supporter le fardage d'une timonerie

assez élevée, il a choisi tout naturellement une coque volumineuse et puissante de fort déplacement.

Très classique, celle-ci comporte une quille longue, formant un plan de dérive important, raccordée par des retours de galbords de grands rayons à une carène large surmontée de murailles verticales.

Cette absence de frégatage, ainsi que la pente du tableau arrière, apportent une grande facilité pour le démoulage en une seule pièce de la coque, l'étrave étant même tulipée.

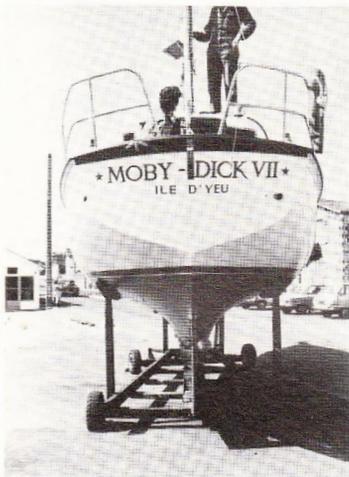
Un tel déplacement s'accompagne d'efforts importants et les chantiers Beneteau ont opté pour le sandwich balsa-polyester qui résout la plupart des problèmes de rigidité. Un autre avantage de ce matériau est constitué par l'isolation thermique et phonique qu'il procure.

Pour celui qui visite pour la première fois les différents ateliers travaillant à plein pour « étaler » les résultats commerciaux du chantier, les procédés de fabrication et l'échantillonnage des bateaux donnent l'impression d'un travail « à l'ancienne » dans le bon sens du terme, le rendement passant après le souci de qualité et de solidité. Il va sans dire qu'en tant qu'es-

sayeurs, nous voyons cela d'un aussi bon œil qu'une chaîne ultra-moderne.

Comme la coque, le pont est entièrement doublé de balsa, ce qui supprime l'utilité d'un contremoulage. La pièce en plastique dans laquelle sont moulées les couchettes et le plancher vient recouvrir une grande partie des surfaces, la finition intérieure étant confiée pour le reste à un « tapissier ». Les emménagements y gagnent une chaleur que les menuisiers effectuant généralement cette tâche n'obtiennent que très rarement.

En faisant un tour rapide de présentation du bateau, nous avons été frappés par l'importance de la voilure, le gréement de ketch semblant aller de soi pour une répartition harmonieuse et une division facilitant les manœuvres. Par ailleurs, dans cette taille de fifty-fifty, la timo-



Classique et puissante, la carène de l'Evasion 32 correspond à son programme de voilier de croisière confortable. Le lest extérieur allongé convient à des échouages faciles, même sur fonds durs. (Photos La Noüe Bateaux.)

nerie est généralement abritée, mais non complètement fermée comme celle-ci qui se rapproche de la formule baptisée Sedan pour les vedettes.

Cette conception d'un voilier de performances convenables, avec des emménagements aussi spacieux que possible, mais totalement abrités, se rapproche de ce qui se fait dans les pays nordiques. Le risque pris par les chantiers Beneteau en proposant l'Evasion 32 à la clientèle française s'est avéré payant, car les acheteurs ont réagi très favorablement.

#### PONT-COCKPIT-ACCASTILLAGE

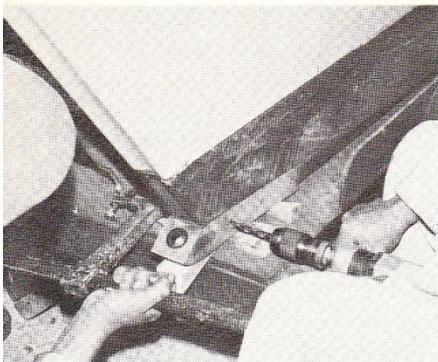
Si l'architecte voulait avant tout un voilier, un tour sur le pont confirme son choix. Les mâts sont hauts et munis de bômes relativement courtes, tandis que le triangle avant, dont un bout-dehors augmente sérieusement la base, permet d'établir un grand génois. L'accastillage est simple mais cependant assez évolué pour qu'un

habitué des croiseurs légers modernes ne soit pas dérouté. Il trouvera les palans et le hale-bas pour ajuster la voilure à la force du vent ou à l'allure choisie. Là encore, on est loin du fifty-fifty classique, où la voilure ne peut être envoyée que par beau temps aux allures portantes, faute d'un accastillage convenable.

Par rapport à un voilier pur de même taille, le seul détail d'accastillage différent est l'absence d'une barre d'écoute de grand'voile qui, étant donné le programme et le déplacement, ne s'impose absolument pas.

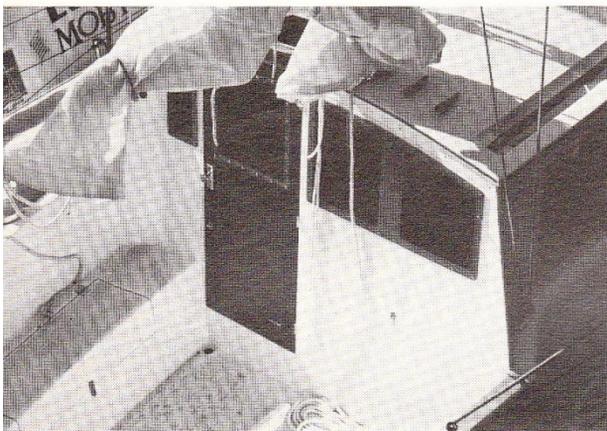
Situé tout à fait à l'arrière, le cockpit semble jouer le rôle de « terrasse » pour la timonerie qui l'abrite sur l'avant par son élévation importante. Sa taille n'est pas négligeable et l'on s'assied facilement à deux sur chaque banquette, l'espace entre celles-ci étant si large que le constructeur a dû prévoir un cale-pied central.

Bien sûr le barreur, s'il veut utiliser la barre franche, devra se pencher pour obtenir une vue dégagée vers l'avant, mais ce n'est pas sa



Le montage de la crapaudine du safran donne une idée de la générosité de l'échantillonnage. (Photo Didier Maupas.)

Tous les hublots de la timonerie sont soigneusement boulonnés. L'aération se fait par la porte donnant sur le cockpit ou par les deux capots sur le toit. (Photo Jacques Gravend.)



Le comportement de l'Evasion 32 par petit temps surprend agréablement. On constate ici que la prééminence du roof ne gêne pas le passage vers l'avant.



Le gréement de ketch facilite les manœuvres de voiles. Le bout dehors avec son solide balcon a été apprécié par l'équipier d'avant.

place habituelle, un siège confortable et tous les instruments de bord l'attendent dans la timonerie.

Passer à l'avant sur le pont n'est pas difficile, même à la gîte, à condition de rester au vent. Le haubannage du mât d'artimon, un peu gênant juste à la sortie du cockpit, offre cependant une prise supplémentaire pour se tenir, bien que celles-ci ne manquent pas entre les filières et les bonnes mains courantes encastrées dans le roof. Nous ajouterions peut-être une ou deux poignées sur la façade de la timonerie donnant sur le cockpit.

Manœuvrer sur le roof central au pied du mât, pour hisser une voile par exemple, ne pose aucun problème. Monter sur le toit de la timonerie pour prendre un ris vous place dans une position élevée pas tellement confortable lorsque cela bouge vraiment. On aimerait alors une petite rambarde ou un cale-pied; mais pour des raisons d'esthétique, l'architecte a supprimé toute saillie.

Par contre, la plage avant, de dimensions réduites, comporte un bon pavois, et le balcon généreux qui ceinture également le bout-dehors, ajoute un sentiment de sécurité pour la manœuvre des focs et du mouillage.

## EMMENAGEMENTS

Souvent, le barreur d'un voilier de croisière regrette d'être isolé du reste de l'équipage confortablement installé dans la cabine. Mais le contraire est également fréquent et la femme du commandant, faisant généralement fonction de cuisinière, préférerait certainement participer au plaisir de la navigation plutôt que d'être condamnée à l'horizon de son réchaud à cardan.

Le carré de l'Evasion 32 résout ce problème

## ÉVASION 32



Architecte : André BENÉTEAU

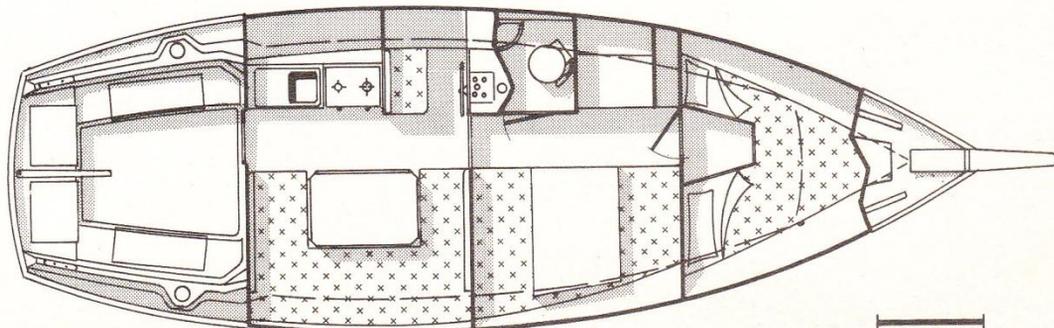
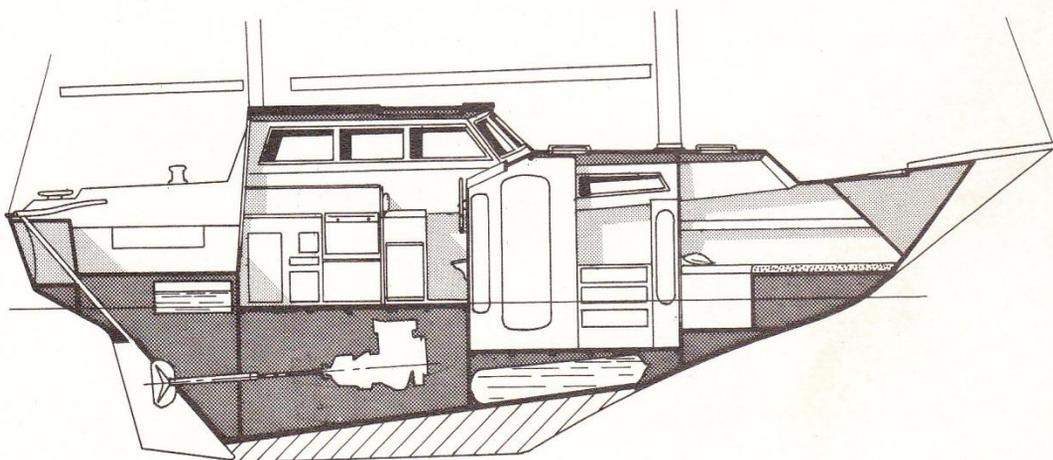
Longueur hors-tout .....	9,70 m
Longueur flottaison .....	7,30 m
Bau maximum .....	3,00 m
Tirant d'eau .....	1,40 m
Déplacement .....	5 750 kg
Lest fonte .....	1 800 kg

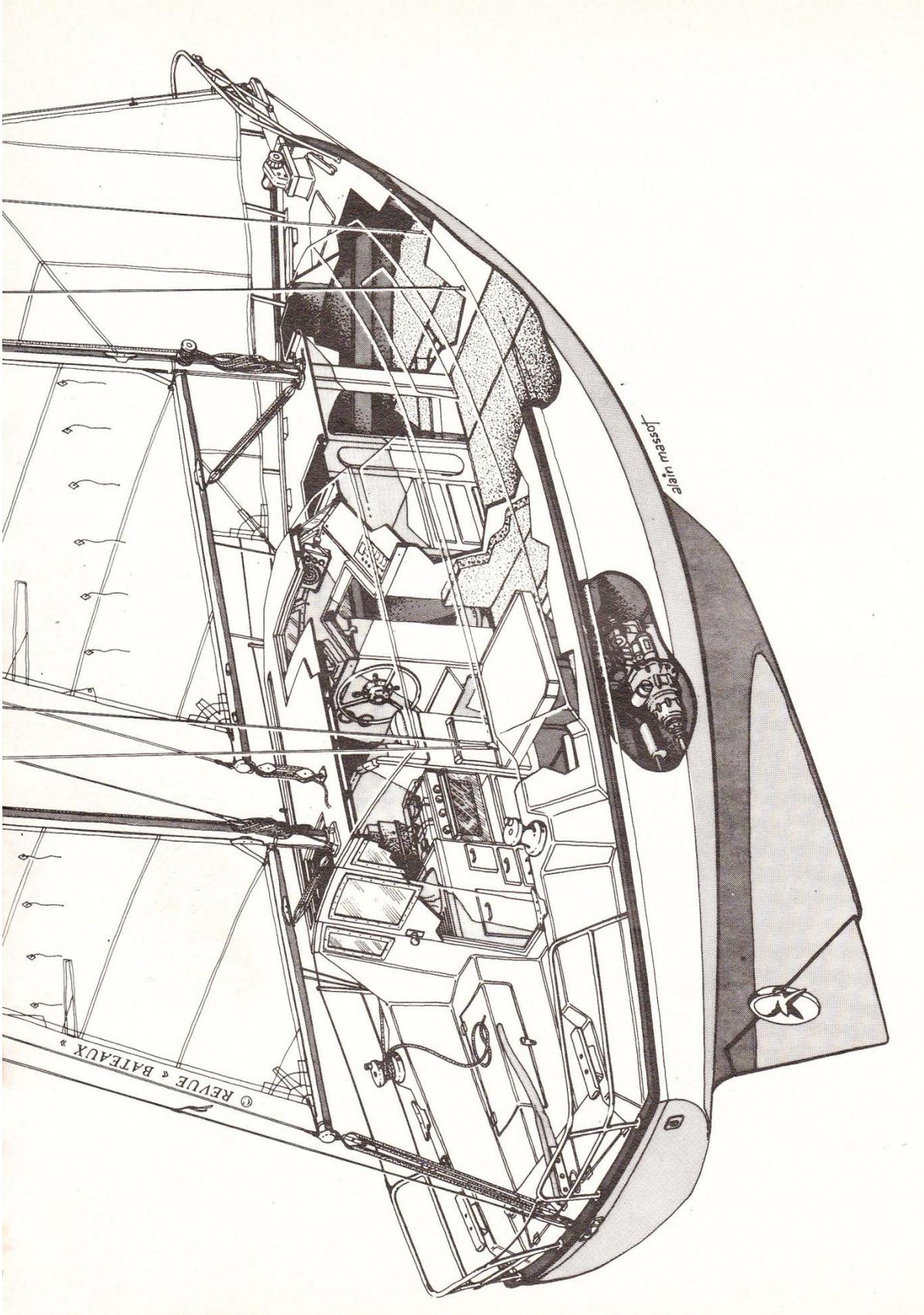
Surface de voile :

Grand'voile .....	14,20 m <sup>2</sup>
Génois léger .....	28,00 m <sup>2</sup>
Génois lourd .....	20,50 m <sup>2</sup>
Artimon .....	6,30 m <sup>2</sup>
Spinnaker .....	56,00 m <sup>2</sup>

Prix TTC avec moteur 30 ch Diesel	157 800 F
36 ch Diesel	160 800 F
55 ch Diesel	168 400 F

CONSTRUCTEUR : Chantiers Benéteau,  
18, quai des Greniers, 85800 Saint-Gilles-Croix-  
de-Vie (Vendée).

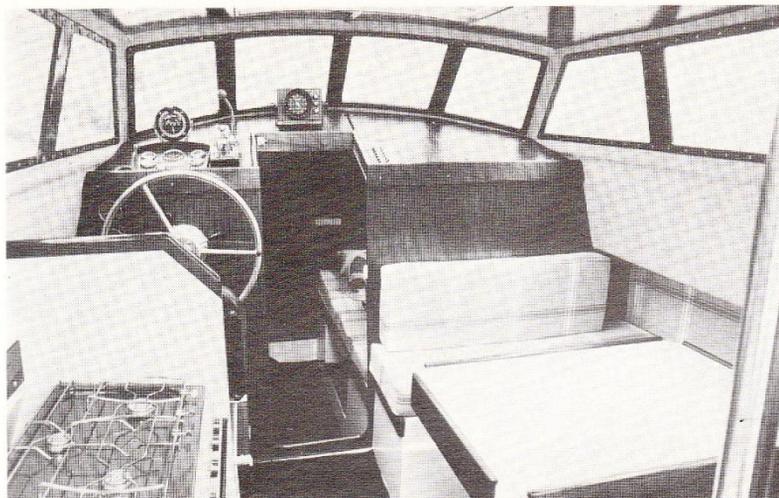




REVUE « BATEAUX »

Josselyn

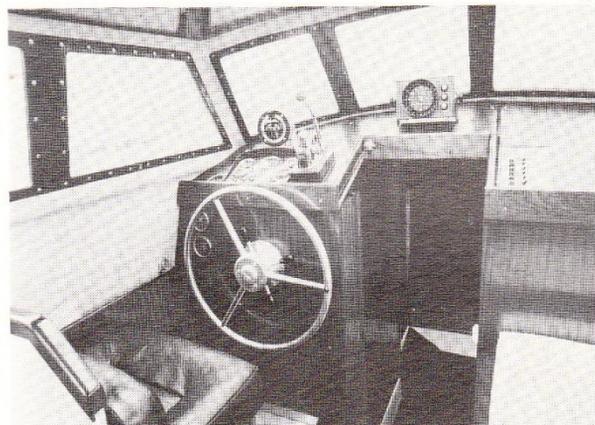




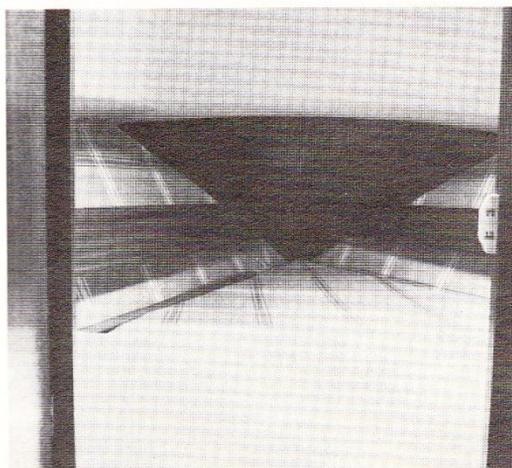
Enfin un voilier ou la cuisinière peut bavarder avec le barreur et regarder le paysage tout en vaquant à ses occupations. Remarquez la deuxième dinette dans la cabine en contrebas.

La cuisine avec four est le rêve de nombreux croiseurs. Celle de l'Evasion 32 est aménagée de façon pratique, à l'entrée de la timonerie.

Très confortable lorsque le bateau est à plat, le poste de pilotage intérieur n'est pas parfaitement étudié pour la gîte où se posent également des problèmes de visibilité.



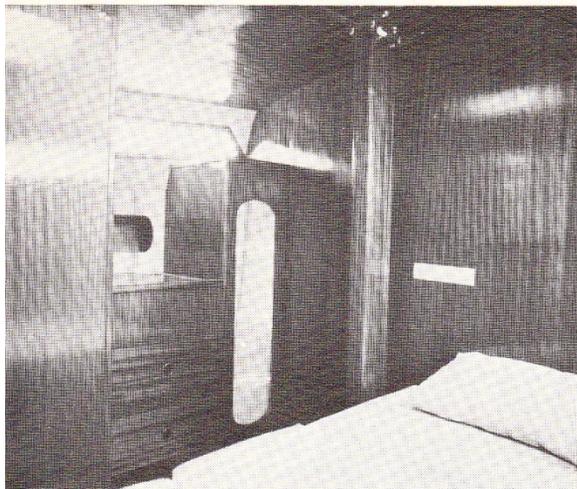
Le poste avant est capitonné comme tout le reste du bateau. Un grand puits à chaîne occupe la pointe de l'étrave.



de façon élégante. Entièrement vitrée, cette cabine très claire, où la hauteur sous barrots atteint 1,82 m, abrite la cuisine, le poste de pilotage, et une dinette permettant, au port, de coucher réellement un couple, puisque la couchette installée fait 1,35 m de large.

L'agencement de la cuisine est très soigné avec un fourneau à cardan encastré dans des meubles, et un petit réfrigérateur sous le siège du barreur. Tiroirs et placards permettent de ranger facilement les objets courants, tandis que l'on peut stocker les provisions dans les coffres de la dinette. Le seul reproche que l'on puisse faire, est que le cuisinier stationne dans le passage. Pour des raisons de sécurité et de solidité, tous les panneaux en plexiglas sont fixes et sérieusement boulonnés.

Pour l'aération, le « toit ouvrant », presque au-dessus du barreur, peut être utilisé tant qu'il ne pleut pas car les embruns montent rare-



Tissu clair et grandes surfaces de sapelli verni contrastent agréablement dans la cabine de propriétaire équipée d'une penderie et d'une commode coiffeuse.

ment à cette hauteur. Sinon, la porte du carré donnant sur le cockpit, elle-même munie d'un capot, reste ouverte pratiquement en permanence sans entrée d'eau.

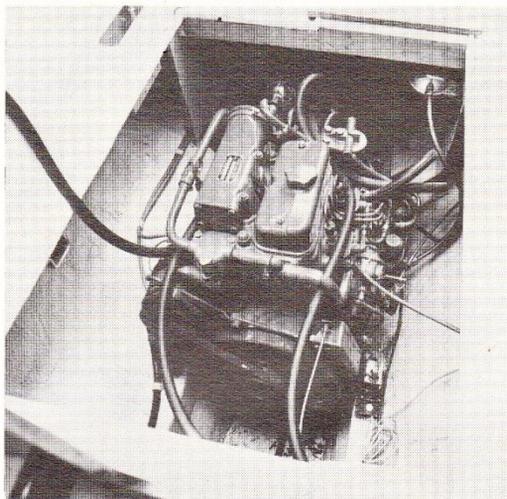
Aucun emplacement spécial n'est prévu pour la navigation, mais on peut très bien s'installer sur la dinette, ou bien utiliser la grande planche de bord symétrique du poste de pilotage.

Comme dans une vedette, une descente avec une porte et un capot conduit à la cabine de propriétaire où l'on retrouve le système de dinette du carré avec une couchette un peu moins large, faisant tout de même 1,25 m. A bâbord, se succèdent les toilettes, une commode coiffeuse et une belle penderie. Certains critiquent cette répétition du carré, mais nous pensons qu'il est bien agréable pour des parents, par exemple, de pouvoir s'asseoir tranquillement dans leur cabine pendant que les enfants occupent la timonerie. Mettre trois cabines confortables dans un bateau de moins de dix mètres est un exploit. On ne peut exiger un véritable cabinet de toilette avec une douche confortable comme sur un bateau plus gros. A part quelques détails de ce genre, où l'on sent que l'architecte s'est battu avec les centimètres, les emménagements nous ont beaucoup plu, y compris le poste avant très classique mais fini avec le même soin.

#### INSTALLATION MECANIQUE

Nous avons essayé l'Evasion 32 avec le moteur monté le plus couramment, c'est-à-dire le RC 30 D qui développe 30 ch à 2800 tr/mn. Cette puissance très convenable n'a rien de superflu pour le déplacement du bateau, et

correspond au désir de l'architecte qui considère la mécanique comme un auxiliaire de la voile. Pour une utilisation intensive du moteur, une puissance plus importante laisserait la marge qui procure une sensation de confort. Mais évidemment, le poids de l'installation mécanique augmente très rapidement et, bien que la place ne manque pas sous le plancher, le constructeur ne semble pas tellement favorable à des moteurs plus gros. Accessible au pied de la cuisine, le moteur est situé entièrement sous le niveau de la flottaison, de telle sorte



Le moteur diesel de 30 ch tient à l'aise sous le plancher de la timonerie qui repose sur deux barrots démontables afin de faciliter les interventions.

Un détail de finition : le placard donnant accès aux commandes de direction et de marche du moteur. (Photos Didier Maupas.)





Forcé 5, tout dessus, le bateau puissant passe en force mais souffre un peu de son tirant d'eau modéré. Le barreur est à l'intérieur confortablement installé, mais son champ de vision est très restreint.

Grand voile ferlée, la perte en cap est compensée par une diminution importante de la dérive alors que la vitesse ne change pratiquement pas. (Photos Didier Maupas et La Noûe Bateaux.)



qu'il participe à la stabilité du bateau. Il est alimenté par un réservoir de 115 litres de gas-oil, sous le cockpit. En comptant sur une consommation d'environ 5 litres pour une vitesse de 6 nœuds et demi, cela fait près de 150 milles d'autonomie. On peut naturellement compter sur une aide de la voilure qui augmente aussi bien le confort que le rayon d'action. Le chantier propose, en supplément, un réservoir de 85 litres sous les couchettes du poste avant, qui conviendra à un plaisancier méditerranéen.

Parmi les agréments de ce moteur relativement discret pour un diesel, grâce à ses quatre cylindres, nous avons noté l'alternateur de 370 W, chargeant même à bas régime, et aussi l'inverseur hydraulique très agréable pour les manœuvres. Notons aussi la pompe de cale attelée qui garde la cale toujours sèche.

Avec le RC 30 D, il n'y a aucun problème d'accessibilité, ce qui n'est pas négligeable dans un bateau de ce genre où le moteur est souvent employé, et les vérifications assez fréquentes.

#### PERFORMANCES-COMPORTEMENT MARIN

Confortablement assis sur le siège rembourré devant la barre à roue, nous regardions défilier les jetées des Sables-d'Olonne, faisant attention au chenal étroit à basse mer, car l'Evasion 32 cale tout de même 1,40 m. L'équipage sur le pont hissait la voilure, facilement semblait-il, et nous nous réjouissions d'aller tâter les petits moutons du pertuis breton. Près du bout du môle, le bateau prit un fort coup de gîte, sans que d'ailleurs la barre en soit vraiment affectée. Nous avons constaté alors deux choses : tout d'abord, un détail à la gîte sur bâbord, le siège du barreur est trop près de la cloison, ce qui malheureusement semble difficile à modifier, mais la surprise que nous avons éprouvée provenait surtout de la force du vent que le poste de barre fermé ne permet pas d'estimer.

Nous avons décidé alors de souquer le bateau, la solidité devant le permettre. L'Evasion 32 est manifestement un bateau raide, mais sous l'ac-



Au large par petite brise avec spi, grand'voile, voile d'étai et grand'voile d'artimon, l'équipage a de quoi s'occuper, mais les 90 m<sup>2</sup> de toile déhalent facilement cette coque de six tonnes.

tion conjuguée du fardage et d'un tirant d'eau modéré, la dérive augmente très vite au-delà d'une certaine gîte. 25° paraissent un maximum à ne pas dépasser.

En amenant la grand'voile, et en naviguant avec foc et artimon, nous avons constaté, comme sur la plupart des ketches, que la vitesse et le cap changeaient à peine tandis que dérive et gîte se réduisaient considérablement. Dans tous les cas, la coque passe bien et, grâce à la déflexion de l'étrave, l'eau monte rarement sur le pont. Le cap au près n'est pas celui d'un voilier de course croisière moderne, mais on fait 90° d'un bord sur l'autre, et rien n'empêche d'améliorer celui-ci de façon substantielle en faisant tourner le moteur à régime réduit, si l'on a choisi un objectif au vent.

Bateau lourd et bien équilibré, l'Evasion 32 a du coup, mais aussi de la paresse à repartir lorsqu'il est freiné par une vague vicieuse. Le barreur doit donc s'attacher à garder les voiles bien pleines, tâche assez facile, car il sent bien le bateau malgré la barre à roues. En réalité, celle-ci est même beaucoup plus agréable que la barre franche du cockpit, le couplage réduisant la sensibilité dans des proportions importantes.

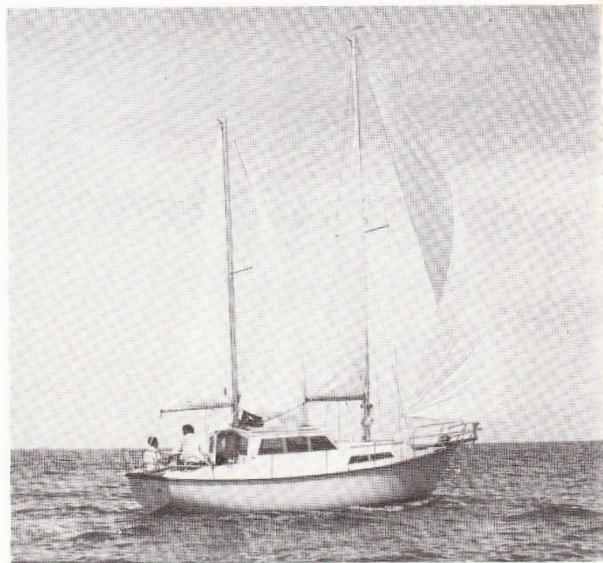
Aux allures portantes, l'Evasion 32 peut porter beaucoup de toile et sa mâture permet d'en établir un maximum. Pour les longs bords de large, génois, grand'voile, voile d'étai et arti-

mon totalisent 60 m<sup>2</sup> et une voilure facile à établir. La quille longue apporte une stabilité de route agréable, et le barreur peut bloquer la barre pendant de longs moments. Un pilote automatique n'aurait que peu de travail. Nous avons été étonnés par le comportement sous spi, par vent de travers, la barre restant manœuvrante dans des risées assez sèches.

Bien sûr, le vent arrière n'est pas l'allure la plus confortable sur un tel bateau, surtout au moteur mais, justement, grâce à celui-ci, il est possible de choisir un cap un peu plus arrivé sur une amure ou sur l'autre, sans risquer de manquer son but. Nous devons également souligner la qualité des performances par petit temps pour terminer un bilan d'essais sous voiles très positif.

Du déplacement lourd, solution presque obligatoire pour des emménagements confortables dans un bateau de cette taille, le seul véritable inconvénient est le prix qui, dans le cas de l'Evasion 32, n'est pas excessif, compte tenu du sérieux de la fabrication.

Nous avons été convaincus par la timonerie



Par beau temps, l'équipage préfère se tenir dans le cockpit où quatre personnes tiennent à l'aise. La bonne place pour le bain de soleil est devant la timonerie. (Photos Didier Maupas.)

fermée, sous réserve de quelques améliorations concernant la visibilité du barreur à la gîte ou dans les manœuvres de port.

L'Evasion 32 fait partie des quelques types de bateaux dont nous déplorons l'absence en France. Mais le grand mérite des chantiers Beneteau a été de ne pas se borner à reproduire des modèles étrangers, mais de créer un bateau original et séduisant, impression unanime de l'équipage après notre banc d'essai.