



A la barre de l'Edel II

par Jacques Monsault

NOUS avons présenté à nos lecteurs, il y a de cela fort longtemps, le Grand Large, petit croiseur côtier à quille, dessiné par Dervin. C'était à notre connaissance, le premier qui, dans notre pays, ait été conçu dès l'origine pour la construction en stratifié, en utilisant toutes les possibilités du matériau dans le dessin des superstructures.

Le Grand Large poursuit une carrière aussi honorable que méritée par ses qualités de marche et sa construction très soignée. Mais certains clients du chantier lui reprochaient les inconvénients de sa quille : transport et tirant d'eau. Les frères Edel ont donc créé l'Edel II, croiseur côtier un peu plus court et conçu cette fois comme un dérivateur lesté.

CONCEPTION GENERALE

C'est un petit bateau élégant de ligne, avec une tonture droite, un court élanement avant, un bouge marqué de la plage avant, qui est ceinte d'un petit balcon en

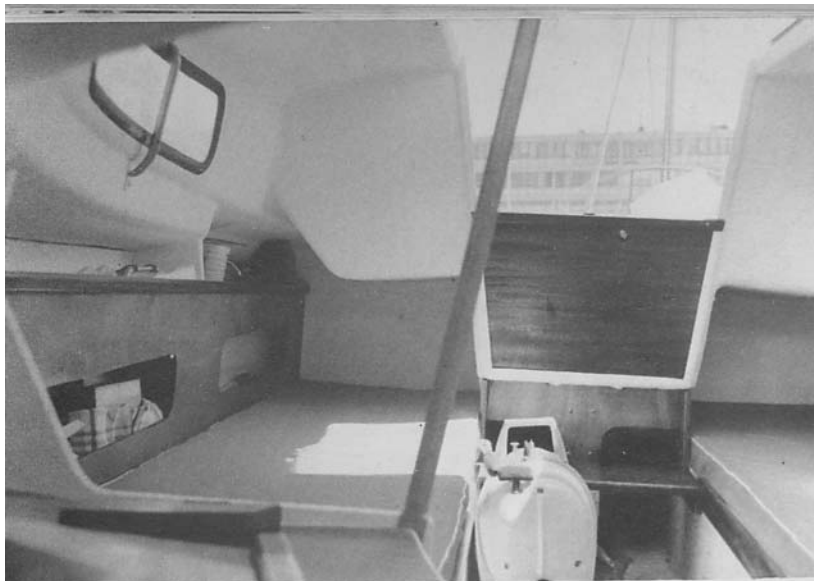
tube galvanisé, un roof trapu à pare-brise et un cockpit qui occupe une longueur respectable de la coque.

Il porte une voilure assez élancée, dont le triangle avant part de l'étrave, alors que la bôme, assez courte, n'atteint pas le couronnement.

La carène est jolie, assez évasée à l'avant où l'on trouve presque une amorce de tulipage. Elle présente des sections au bouchain peu marqué et placé assez haut, de telle sorte que la largeur à la flottaison soit sensiblement inférieure aux 2,10 mètres que l'on trouve au pont.

Les entrées d'eau sont fines pour un modèle de cette taille. Le centre de carène indiqué par le constructeur paraît assez avancé, surtout si l'on tient compte du fait que, comme tous les voiliers de ce type, il sera toujours chargé sur l'arrière où se trouvent coffres, cockpit, moteur et, au pied des couchettes, le fourre-tout habituel.

Les fonds restent toujours incurvés et rela-



La cabine est très claire. De part et d'autre de la descente deux vastes couchettes reposent sur des volumes clos étanches. Equipets et étagères en bois verni réchauffent l'atmosphère. Sous la descente, le dessous du cockpit est accessible.

tivement en V, laissant espérer un bateau qui ne soit pas trop sensible aux premiers degrés de gîte.

Quand on monte à bord, l'Edel II montre pourtant, en s'inclinant d'une dizaine de degrés, qu'il est assez léger. On apprécie aussitôt le fait que toutes les surfaces où l'on risque de poser le pied : hiloire épaisse dont la surface supérieure fera siège au rappel, passavants, pontage avant, et même côté extérieur du dessus du roof, aient été revêtus d'un grain antidérapant efficace. C'est une attention au détail qui mérite d'être signalée.

Le tableau incurvé est renforcé pour recevoir directement un petit propulseur dans un renforcement des banquettes. Le gouvernail extérieur, à safran relevable*, est disposé de telle sorte qu'il ne peut être engagé — ou dégagé — de ses ferrures que selon un certain angle, ce qui est très judicieux. Il est muni d'un stick articulé.

La pièce moulée qui constitue pontage, cockpit et roof, est collée sur toute la surface du tableau; l'arrière du plancher de cockpit forme une cuvette où s'écoulera l'eau embarquée qui s'évacuera ensuite par des dalots disposés à chaque angle.

Les bancs de cockpit sont lisses. L'hiloire large, très inclinée vers l'extérieur et de faible hauteur, ne sera jamais douloureuse et permettra un rappel plus sportif, aidé par des sangles amovibles* disposées dans le cockpit. Elle est bordée par une nervure

* Différents éléments, non prévus dans la version standard, existent pourtant en option. Ils seront signalés dans ce texte par un astérisque.

arrondie, évitant les ruissellements d'eau dans le cockpit.

Celui-ci est coupé en deux par une barre d'écoute heureusement disposée au niveau des sièges, dont elle n'interrompt pas la continuité pour le navigateur couché au soleil. Deux coffres importants occupent la partie arrière des banquettes. On y accède par des panneaux articulés qu'on peut fermer au cadenas et dont les lèvres profondes et inclinées vers l'intérieur, assurent l'étanchéité. Un moteur hors-bord 5 ch et beaucoup de matériel peuvent s'y ranger.

La barre d'écoute porte aussi, sur sa face avant et dans l'axe, un winch à levier auquel les écoutes de foc aboutissent après passage sur des poulies de renvoi encastrées dans l'hiloire. Les filoirs de foc, sur rails, sont placés en biais, sur le rebord antérieur de l'hiloire.

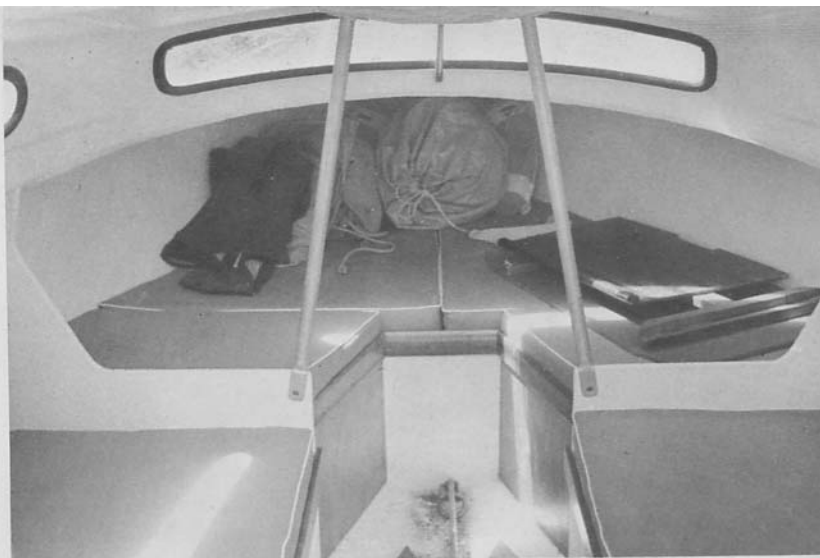
L'écoute de grand-voile fait retour sur une poulie à taquet coinçant. Le curseur est contrôlé par deux brins aboutissant à des taquets tubulaires, placés dans l'axe du rail creux qui reçoit le curseur.

Au pied de la descente, la poignée de relevage de la dérive et sa chaînette sortent en arrière d'un petit marchepied.

Un petit capot coulissant, en stratifié, circule entre deux profilés de bois non échancrés, qui peuvent servir de main courante, bien que cette absence d'échancrures ne les rende pas très commodes.

Le mât en alliage léger est posé sur le roof, un peu en retrait de sa face avant, les taquets de drisses étant placés à son

Deux épontilles tubulaires soutiennent l'emplanture du mât. Au-delà, les deux couchettes avant sont surélevées pour rechercher longueur et largeur dans l'élançement avant et les formes évasées de la coque.



ped, un peu haut. Il est soutenu par l'étréci avant, deux galhaubans avec barres de flèche, dont les cadènes sont posées sur la lisse à la jointure pont-coque, et deux bas-haubans dont les cadènes sont prises sur l'hiloire de roof. Les drisses, acier et textile, sont extérieures.

La plage avant est bordée de petits cale-pieds *, sa surface d'une seule volée est très suffisante pour le bain de soleil.

Une ferrure placée à l'étrave reçoit étai et amure, un petit balcon trapu vient assurer la sécurité des équipiers en manœuvre. En arrière de la ferrure, un conduit permet le passage de la chaîne d'ancre, l'ancre elle-même devant s'amarrer au pied du balcon. Nous avons regretté l'absence du petit coffre qui existe sur le Grand Large.

Dans la cabine, très claire, on trouve de part et d'autre de la descente deux très vastes couchettes reposant sur des volumes clos étanches, bordées d'équipets en contre-plaqué verni qui en réchauffent l'aspect.

Une planchette coulisse sur les élongis des couchettes et peut servir soit de marche, soit de siège. On trouve sur ces couchettes une très bonne position assise, adossé à l'hiloire et aux équipets. Deux personnes y tiennent très largement côte à côte.

Le dessous du cockpit est accessible sous la descente; godille, gaffe et tangon y trouvent place.

À la tête des couchettes de la cabine, une cloison partielle supporte les deux épontilles tubulaires sur lesquelles repose l'emplanture du mât.

À l'avant, deux autres couchettes se rejoignent dans l'étrave, leur niveau est légèrement plus élevé pour rechercher largeur et longueur dans les formes évasées de la coque et l'élançement avant.

Elles sont échançrées sur une quarantaine de centimètres et l'on remarque qu'elles posent sur une plate-forme fermée à l'arrière par une cloison transversale, qui constitue un troisième volume de flottabilité. Dans l'échançrure peut se placer un petit W.-C. pliant avec sac papier *.

Entre cette plate-forme et les couchettes arrière, deux cloisons biaisées délimitent des volumes de rangement sous les têtes des couchettes avant. Ils sont accessibles en soulevant un coussin complétant le matelas, et un panneau en contre-plaqué. Un matériel de cuisine, type camping, peut y trouver sa place avec quelques vivres. Il n'y a pas de dispositif de ventilation, le passage de la chaîne ne pouvant être considéré comme suffisant pour aérer la cabine.

Entre cette plate-forme et les couchettes arrière, deux cloisons biaisées délimitent des volumes de rangement sous les têtes des couchettes avant. Ils sont accessibles en soulevant un coussin complétant le matelas, et un panneau en contre-plaqué. Un matériel de cuisine, type camping, peut y trouver sa place avec quelques vivres. Il n'y a pas de dispositif de ventilation, le passage de la chaîne ne pouvant être considéré comme suffisant pour aérer la cabine.

PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

Notre première sortie d'essai a eu lieu au Havre, par une belle brise d'W. NW qui avait transformé le plan d'eau en marmite, où un clapot court et haché se combinait de façon aussi désordonnée et désagréable que possible avec une houle d'Ouest courte et creuse.

La brise fraîche, de force 5 atteignant 6 dans les rafales, justifiait une réduction de voilure et nous avons pris deux ris l'un sur l'autre. Ceci fait, sous foc n° 1, nous avons



... Un petit bateau élégant de ligne avec une tonture droite, un court élancement avant, un roof trapu à pare-brise bien incliné...

appareillé. La sortie du petit port fut assez facile et nous avons apprécié la docilité de l'Edel II, même à faible vitesse. Quelques claques vicieuses tombant de la jetée ayant provoqué de grands coups de gîte, nous avons gréé les sangles de rappel et choqué avec difficulté l'écoute de grand-voile, car le taquet de poulie, à dégagement par le bas, n'est pas très commode.

Pour gagner l'entrée de l'avant-port, il fallait longer la jetée dans des remous d'air totalement imprévisibles. Nous avons repris l'écoute de grand-voile en paquet à la main, pour amortir les claques.

Ne disposant que d'une stabilité initiale assez faible, l'Edel II gîte donc assez facilement au départ, mais refuse absolument de mettre son hublot dans l'eau. Il réagit bientôt en loffant de façon irrésistible et se comporte de façon saine et rassurante.

Après avoir loffé, nous avons bordé vigoureusement le foc et la grand-voile sur son curseur filé loin sous le vent, puis nous avons commencé à gagner au vent.

Le bateau se comportait admirablement dans la mer confuse, hachée, courte, odieuse, que nous affrontions, passant bien et tapant très peu en nous aspergeant à peine. Mais, nous nous sommes rendu bientôt compte que nous étions trop souvent surchargés de toile et que, sous n° 1 et grand-voile à deux ris, le bateau était mou quand la gîte était inférieure à 20°.

Nous avons voulu monter en rappel sur l'hiloire, pieds dans les sangles mais, avec le clapot désordonné où notre monture sautait et se trémoussait comme un cabri, nous avons regretté l'absence de toute prise solide pour l'équipage.

Pour l'équipier, il est prévu en option des mains courantes * à l'entrée du roof, mais notre bateau n'en était pas pourvu et il faut bien reconnaître que, par un temps pareil, cet accessoire n'aurait pas été un luxe. De même, on aurait pu prévoir pour faciliter les changements de foc une prise pour l'équipier dans l'axe de la plage avant, et ménagée en creux afin que, par beau



Le cockpit occupe une bonne longueur. La plage avant n'en est pas moins vaste et agréable. Le tableau incurvé peut recevoir directement un petit propulseur dans un renforcement des banquettes.



L'Edel II s'est admirablement comporté dans un plan d'eau transformé en marmite par un clapot désordonné.

temps, aucune protubérance ne gêne les amateurs de bain de soleil.

Sous petit foc et deux ris, l'Edel II était beaucoup plus à l'aise. Correctement équilibré, il continuait de passer sans effort, grimant très allègrement au vent dans les pires conditions de mer pour un bateau de sa taille, et virant sans difficulté. Bref, son comportement marin nous a pleinement satisfait.

Par contre, le système de contrôle du curseur d'écoute de grand-voile est à revoir complètement. Les brins de nylon courent

du curseur à des taquets coinçeurs tubulaires fixés dans l'axe du rail. A plusieurs reprises le curseur, emmené brutalement par la voile après virement, s'est coincé sur le brin tombé au fond de la gorge. Quelques coups de pied suffisaient généralement à dégager le curseur, mais nous avons eu à prendre un marteau... il y en avait un à bord ! Un dispositif, où le curseur serait rappelé du centre par un brin unique passé par un œil axial et faisant palan sur un autre œil placé sur le curseur, nous paraîtrait préférable.

Le mât faisait souvent ventre vers l'arrière ; à notre avis les barres de flèche étaient un peu courtes.

Après nous être bien dégagés de terre, nous avons pris des allures plus arrivées où le comportement de l'Edel II est resté sans reproche. Le bateau accélérât franchement, allant vite sans cesser d'être docile et maniable.

Rentrant au vent arrière, retenue de bôme bien raidie, solidement cramponnés car la mer restait dure et nous secouait sérieusement, il nous est fréquemment arrivé de partir sur les crêtes, conservant toujours l'Edel II sous contrôle, tandis qu'il se relevait sans peine sur les lames.

Par ce gros temps, le passage dans l'eau était bon, ainsi que la vitesse et le gain au vent. La maniabilité, compte tenu de la force du vent et de l'état de la mer, était très satisfaisante. Pourtant, il nous a semblé que les remous de l'arrière étaient bien forts et souvent l'eau barbotait dans la petite cuvette arrière par les dalots du tableau.

Effectivement, le tableau engageait de plusieurs centimètres malgré un arrière peu chargé... Les coffres étaient pratiquement vides alors que beaucoup de matériel vient normalement s'y accumuler : moteur, que nous avons calé sous la descente, jerricans, amarres, ancre sans doute puisqu'il n'y a guère d'autre emplacement possible. Il n'y avait presque rien non plus dans le cockpit. Les pieds des couchettes arrière ne contenaient pas grand chose. Les coffres des têtes de couchettes avant étaient vides aussi mais, soyons honnêtes, ils ne sont pas grands et ne sont pas très loin en avant du centre de carène. Il n'y avait pas non plus de chaîne dans le coqueron, et on ne pouvait ainsi corriger suffisamment l'assiette du bateau.

Nous en avons conclu qu'il y avait une erreur, soit de conception — nous avons remarqué que le centre de carène était assez avancé pour ce genre de bateau — soit probablement de fabrication pour cette unité, le lest y étant peut-être réparti sur toute la longueur de l'aileron au lieu d'être concentré très en avant comme il aurait dû l'être.

Quoi qu'il en soit, pour tirer le meilleur parti de cette jolie coque, qui a de très intéressantes possibilités de vitesse, il faudra laisser beaucoup de poids sur l'avant. Du fait de l'importance du caisson étanche situé sous les couchettes, il y a assez peu de volume de rangement à cet endroit et l'on sera amené à placer le maximum de matériel et de bagages sur les couchettes mêmes et ne les dégager qu'au mouillage pour dormir.

Il faut, en tout cas, éviter de charger l'arrière (coffres vides ou chargés de matériel volumineux et léger comme les voiles, dessous de cockpit dégagé) et utiliser au maximum les équipets latéraux et les coffres placés en avant du mât.

Il n'en reste pas moins qu'une modification de la répartition ou de la constitution du lest serait encore préférable.

Nous avons donc essayé de remédier à ce défaut au cours d'une autre sortie par petit temps. Après avoir très soigneusement corrigé l'assiette du bateau, nous avons beaucoup apprécié la marche de l'Edel II qui, à toutes les allures, se révèle docile, rapide, et très agréable à mener. Par mer plus calme, la disposition du cockpit et la position de rappel sont très agréables et n'appellent plus aucune critique.

L'équipier supplémentaire accoudé à la descente est très à l'aise et la présence d'une baigneuse prenant le soleil sur l'avant ne fait qu'embellir les choses, sans influencer indirectement sur le comportement à la barre.

En résumé, l'Edel II est un excellent petit croiseur côtier, particulièrement sensible toutefois à une surcharge de l'arrière. Tenu dans ses lignes, il offre la possibilité d'excellentes performances. Un comportement marin et sain lui confère une bonne sécurité intrinsèque. Quelques améliorations de détails peuvent être apportées en ce qui concerne celle de l'équipage.



Sous petit foc et grand-voile à deux ris le bateau s'est trouvé bien équilibré, mais le tableau a un peu trop tendance à rester engagé, même si on évite de trop charger l'arrière.

Ses emménagements, compte tenu des trois volumes de sécurité qui occupent beaucoup de place dans la cabine, sont très réussis. Ils permettent de coucher effectivement quatre adultes si besoin est. Toutefois un équipage de trois personnes nous paraît le maximum permettant des croisières côtières un peu prolongées.

Le bateau est fort bien construit, bien fini, bien accastillé. Son prix, compte tenu de ce qui est offert, est très modéré et ses nombreux plaisanciers établissent pour leurs vacances.

Caractéristiques - éléments de comparaison - coefficients

Caractéristiques	EDEL II	CORSAIRE	GRAND LARGE JOG
Longueur de la coque	5 m 50	5 m 50	5 m 75
Longueur flottaison	4 m 90	4 m 75	4 m 80
Bau maximum	2 m 10	1 m 92	2 m 06
Bau flottaison	1 m 70	1 m 71	1 m 76
Franc-bord avant	0 m 73	0 m 85	0 m 73
Franc-bord milieu	0 m 58	0 m 72	0 m 64
Tirant d'eau dérive haute	0 m 50	0 m 55	
Tirant d'eau maximum	1 m 00	1 m 00	0 m 80
Tirant d'air	7 m 95	8 m 13	8 m 55
Déplacement à vide	460 kg	450 kg	610 kg
Déplacement en charge	710 kg	650 kg	900 kg
Poids et nature du lest	150 kg	150 kg fonte	250 kg
de la dérive ..	30 kg acier	16 kg acier	—
Hauteur sous barrots	1 m 25	1 m 25	1 m 30
Largeur entre couchettes	0 m 40	0 m 45	0 m 60
Largeur des passavants	0 m 20	—	0 m 15
Triangle avant : hauteur	5 m 65	5 m 56	6 m 70
base	2 m 10	1 m 68	1 m 75
Surface	5 m ² 83	5 m ² 35	5 m ² 86
Surf. des voiles : foc	5 m ² 50	4 m ² 40	5 m ² 30
grand-voile ..	9 m ² 20	11 m ² 60	10 m ² 30
totale	14 m ² 70	16 m ² 00	15 m ² 60
Surface du maître couple immergé en charge	0 m ² 296	0 m ² 270	0 m ² 400
Surf. de dérive : coque seule ..	1 m ² 36	0 m ² 75	0 m ² 95
aileron		—	0 m ² 09
dérive	0 m ² 34	0 m ² 48	1 m ² 02
ail. du gouv.	—	0 m ² 16	0 m ² 20
safran	0 m ² 18	0 m ² 29	—
totale	1 m ² 88	1 m ² 68	2 m ² 26
Surface mouillée : dérive haute ..	7 m ² 06	7 m ² 42	—
totale	7 m ² 74	8 m ² 00	8 m ² 40

Coefficients	EDEL II	CORSAIRE	GRAND LARGE JOG
Aptitude à naviguer par petit temps			
$\frac{\Sigma V}{\Sigma M}$ Surface de voile / Surface mouillée	1,9	2	1,86
Degré de voilure			
$\frac{\Sigma V}{B^2}$ Surface de voile / Surface du maître couple immergé	49,6	59	39
Coefficient de vitesse limite			
$\frac{L}{\sqrt[3]{D}}$ Longueur de flottaison / $\sqrt[3]{\text{Déplacement}}$	5,5	5,38	4,98
Stabilité			
Couple de redressement à 15° de gîte	180 m/kg	180 m/kg	250 m/kg
Equilibrage			
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flott.	C.D. 6,80 % AR C.C. 1,80 % AR	C.D. 6,45 % AR C.C. 2,00 % AR	C.D. 7,90 % AR C.C. 1,90 % AR

Calculs et plans effectués par P. Gutelle.

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au n° 74, p. 62 de « Bateaux ».)