

bateaux

Essai Edel IV
Mérienne

82

COLIN ARCHER

cet inconnu

LOÏC FOUGERON

nouveau départ

Le tour du monde
d'ALAIN COLAS

Dériveur
2 ris
Foc 2

quillard
2 ris
Foc 1



9



à la barre de l'Edel 4

un dériveur lesté
moderne



à la barre de l'Edel 4

jacques
MONSAULT

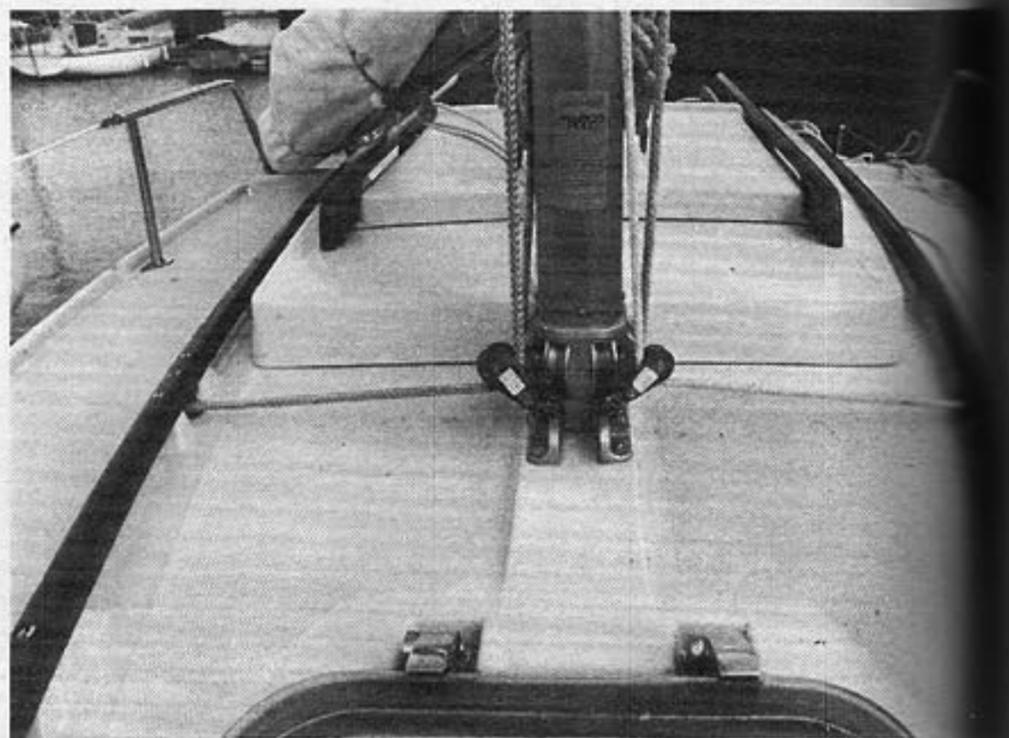
UN propriétaire d'Edel IV nous disait que, cherchant un voilier dériveur lesté plastique transportable et habitable pouvant coucher cinq personnes, il avait parcouru en détail notre numéro de Salon pour aboutir à un choix d'autant plus facile qu'il n'existe actuellement que ce modèle qui correspond à ces critères.

Nous avons nous-mêmes été intrigués par l'ambition de ce programme que les frères Edel sont les premiers à proposer aux plaisanciers. Nous savons, par expérience, les merveilleuses possibilités d'exploitation côtière offertes par les voiliers à faible tirant d'eau. Mouiller au fond d'une calanque au seul endroit vraiment abrité, mettre le nez sur la plage pour embarquer un équipier, accoster à la même cale que les prames sont des facilités interdites aux propriétaires de quillards. Rares sont les constructeurs qui pensent également aux plaisanciers basés dans des régions d'échouage où chaque centimètre de tirant d'eau compte.

Mais il est également vrai que pour faire un bateau de près dans la brise l'idéal est de le doter d'un aileron étroit et profond muni d'un lest le plus bas possible combinant ainsi la

finesse hydrodynamique et la raideur à la toile. Pour satisfaire tout le monde, le constructeur a cette année présenté au Salon nautique une version quillard basée sur cette solution, qu'il considère comme une concession aux fanatiques

Le pied de mât est muni de réas permettant de renvoyer les drisses au cockpit. On apprécie par mauvais temps la facilité de circulation, ainsi que les mains courantes en bois bien dimensionnées.



de la course, ce qui ne fait aucun doute, puisqu'elle abandonne deux points importants du programme d'origine : la facilité de transport et le faible tirant d'eau. En fait, peu de chantiers acceptent de bon gré de se priver de cette clientèle qui, même si elle ne constitue qu'un faible pourcentage des ventes, peut faire beaucoup pour la réputation d'un modèle. Chez Edel, on considère le voilier habitable comme étant au premier chef un instrument de tourisme et de loisir. Dans cette optique, la version dériveur lesté s'impose et c'est d'ailleurs elle qui est à l'origine de la conception générale de ce bateau.

CONCEPTION GENERALE

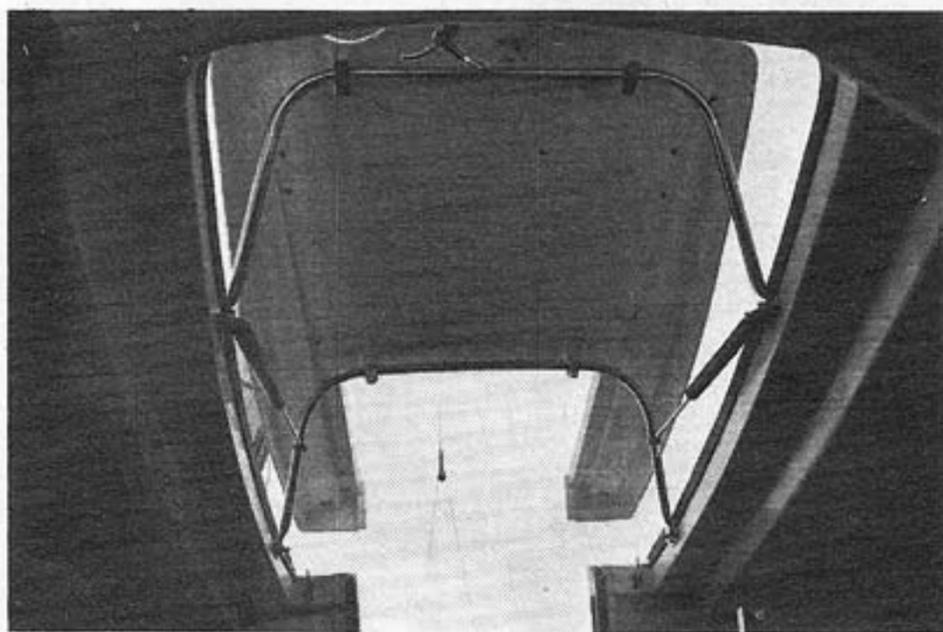
Quiconque penserait que les Edel sont numérotés par ordre de taille croissant ferait fausse route car, en réalité, l'Edel IV, avec ses 7,15 m de longueur, vient s'intercaler entre l'Edel III (7,80 m) et l'Edel II (5,60 m). Se rapprochant du premier par le volume intérieur et revenant par contre à la formule de base qui a assuré le succès de l'Edel II : le dériveur lesté habitable transportable.

Les lignes d'eau reflètent ce choix avec une forte dissymétrie entre l'avant et l'arrière et un maître bau très reculé. On a obtenu un volume porteur important au niveau du cockpit qui supporte facilement tout le poids de l'équipage sans immerger le tableau arrière, alors que l'avant très tendu prolongé par une étrave agressive demande à ne pas être chargé. Une telle conception implique une bonne stabilité de formes et le constructeur, limité par les 2,50 m maximum pour un transport normal sur route, a résolu ce dilemme par un important frégatage qui permet au bouchain situé peu au-dessus de la flottaison d'agir même aux faibles angles de gîte. Le lest en fonte que traverse la dérive pèse 350 kilos et se raccorde à la coque pratiquement sans retour de galbord. Le safran accroché par une broche au tableau arrière est plus profond que le tirant d'eau dérive haute (0,60 m). Un système simple permet de le remonter jusqu'à ce niveau.

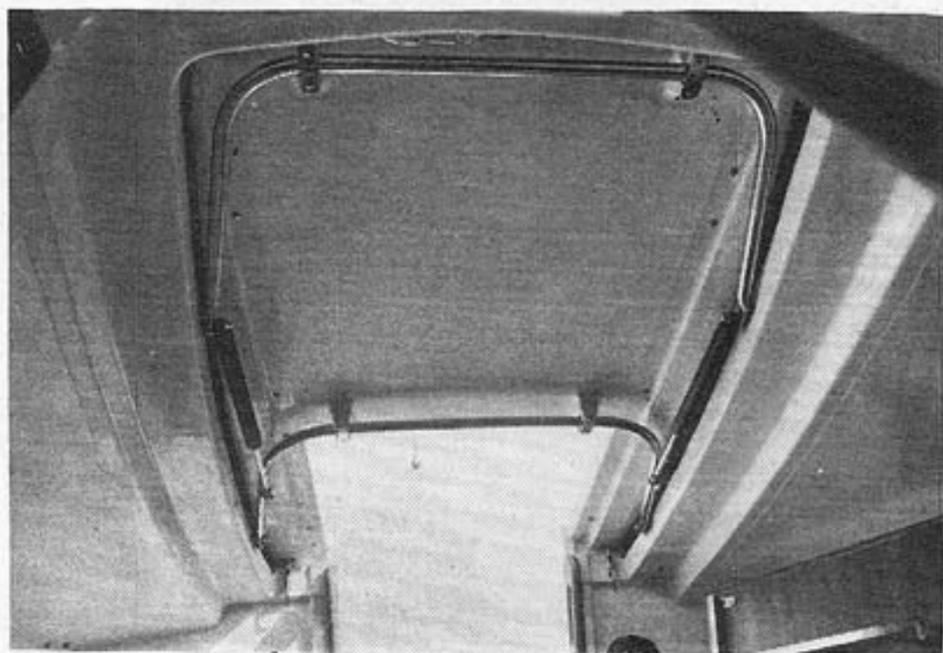
Dans la version quillard, le gouvernail sous la voûte comprend un safran précédé sur toute sa hauteur d'un aileron fixe, tandis qu'une tôle galvanisée de 15 mm profilée par deux coquilles en plastique porte à son extrémité un lest formé de deux demi-bulbs boulonnés d'un poids total de 350 kilos. À l'examen du plan, le centre de dérive du quillard apparaît sensiblement plus avancé que celui du dériveur. Par contre, le centre de gravité est situé pratiquement au même endroit mais, évidemment, nettement plus bas. Au mouillage, les deux versions se comportent pratiquement de la même façon lorsqu'un passager monte sur le pont, c'est-à-dire avec un faible roulis rapidement amorti.

CONSTRUCTION

Les bateaux Edel jouissent d'une très bonne réputation de qualité et l'Edel IV perpétue cette tradition. Seuls des tissus roving entrent dans la fabrication de la coque et ceci avec des échantillonnages généreux. L'épaisseur moyenne ne descend pas au-dessous de 7 mm au bordé pour atteindre 15 mm dans les fonds, et même 25 mm au niveau de la fixation de l'aileron du quillard. La rigidité générale résulte non seulement de la résistance mécanique élevée de la coque, mais aussi de la présence de blocs d'emménagements contremoulés dans lesquels sont injectés 1 080 litres de polyuréthane.



Une méthode moderne pour garder le pavillon haut ! En fait, le sérieux de la réalisation rend ce dispositif très attrayant. Un soufflet en toile rendrait service par temps de pluie.



Pavillon bas, la hauteur sous barrots avoisine 1,50 m, hauteur normale pour un bateau de cette dimension.

Le pont lui-même nous a surpris par sa raideur, bien que l'on ne décèle la présence d'aucun renfort particulier genre sandwich balsa ou autre. Seul le pontage avant est doublé côté cabine par un triangle de contreplaqué sapelli inclus au moulage. Cette rigidité étonnante ne s'explique que par la qualité des matériaux et la conception des formes bien adaptées à la

construction en plastique armé. Bien que seulement le toit du carré soit contremoulé, la finition générale est agréable, les parties visibles des bordés étant revêtues de buflon. Le plafond du poste avant reçoit un gel-coat moucheté d'aspect convenable.

Deux épontilles en acajou de section 50 x 50 supportent le mât, celle située directement sous lui comportant une poignée en creux d'un très bon effet. L'isolation entre poste avant et carré est réalisée par une porte coulissante, donc peu encombrante, et par une cloison composée de deux plaques de contreplaqué de 6 mm assemblées en sandwich sur un support genre nid d'abeille.



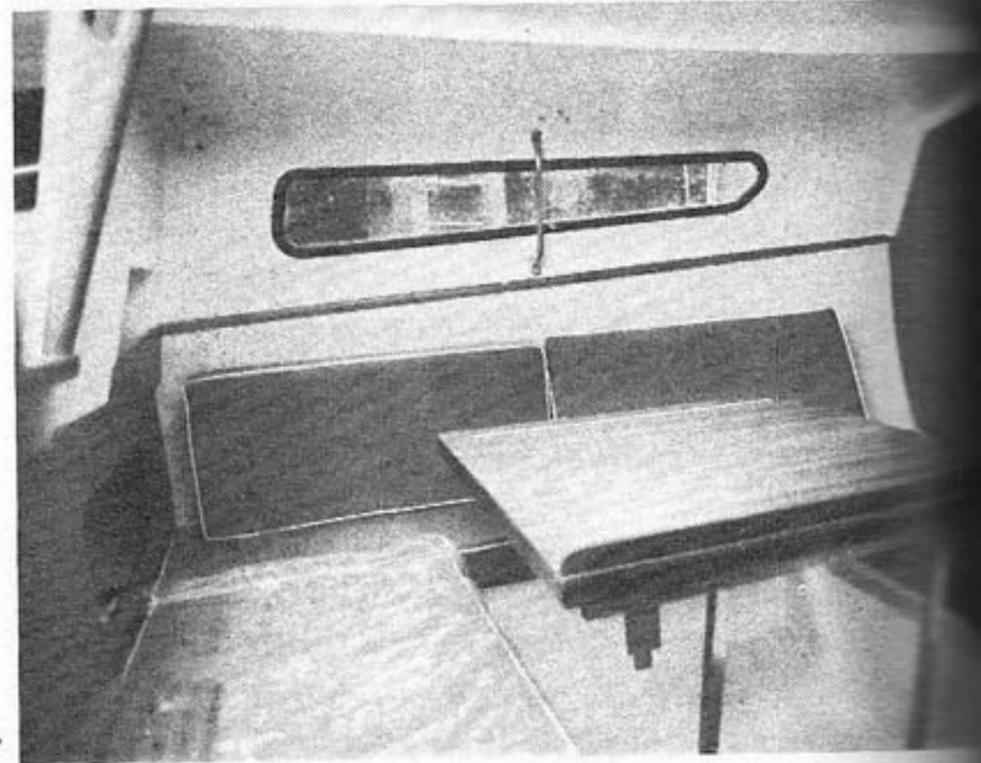
◀ Un rangement propre pour le mouillage dont le seul inconvénient serait, en régate, de charger l'élanement avant si fin.

On rencontre rarement un carré aussi confortable au port dans un voilier remorquable sur route. On notera à bâbord dans la cloison arrière un grand équipet fourre-tout bien pratique. ▶

Mais la pièce maîtresse de l'Edel IV est sans conteste son « pavillon ouvrant » comme la nomme son constructeur. La partie supérieure du roof, y compris le capot coulissant, peut en effet se soulever à l'aide d'une triangulation en tubes inox. La principale originalité de ce système réside dans l'utilisation de vérins à gaz qui, restant constamment en pression, assurent une action positive, que ce soit en position ouverte ou en position fermée. Trois crochets supplémentaires permettent un verrouillage pavillon bas, mais nous avons remarqué que la poussée des vérins suffisait déjà à comprimer le gros joint de néoprène qui assure l'étanchéité avec le roof. De même, un équipier peut s'asseoir sur le pavillon ouvert sans provoquer une fermeture brutale qui risquerait d'être meurtrière. Toutes les pièces de ce mécanisme sont inoxydables et la cage des vérins est enrobée dans un revêtement genre caoutchouc. Le sérieux de la réalisation doit rassurer ceux qui, à première vue, penseraient qu'il s'agit d'un gadget.

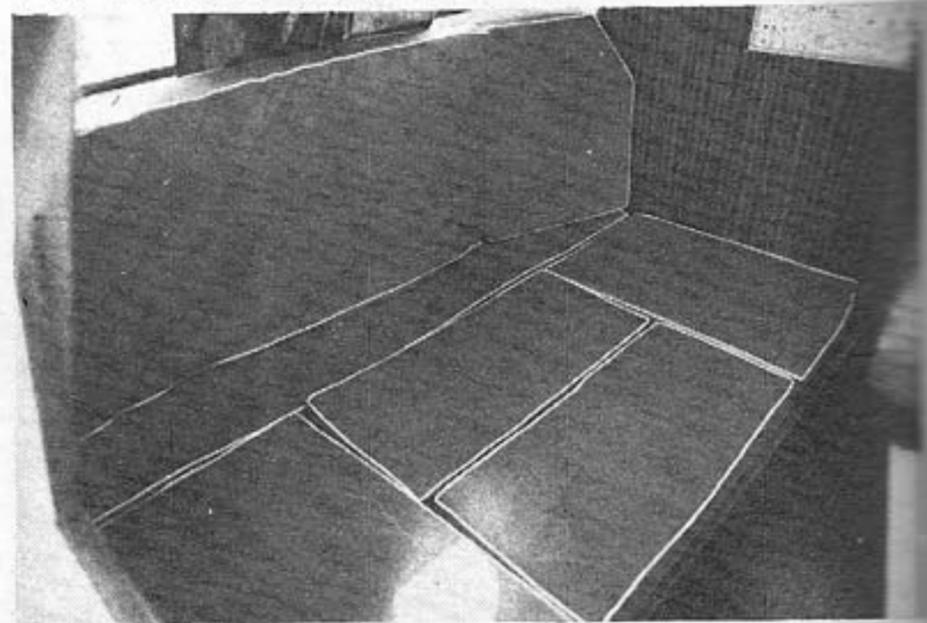
L'Edel IV peut se définir comme un bicabine à dînette. Le poste avant, de disposition classique avec ses deux couchettes en V, reçoit le jour par un capot en « plexidur » d'une souplesse un peu inquiétante, mais qui a supporté sans dommage l'épreuve d'un essayeur de 90 kilos sautant à pieds joints plusieurs fois de suite. La cuvette des wc marins se trouve sous la tête de la couchette bâbord. Cette disposition, qui ne plaira pas à tout le monde, permet cependant une isolation totale avec le carré, ce qui déjà n'est pas facilement réalisable sur un bateau de cette taille. Comme rangements, les occupants du poste avant disposent d'un bon coffre sous les couchettes et d'un équipet spacieux sous le puits à chaîne.

Le coin dînette est, en réalité, une banquette en U qui permet de s'asseoir autour de la table.



mais aussi de disposer d'une couchette de mer. La manœuvre de la table pour la transformation en couchette double demande quelques efforts, par contre la solidité des ferrures de fixation n'appelle aucune critique.

Pour la nuit, la table s'abaisse au niveau des banquettes et forme une belle couchette double. Malheureusement, celle-ci se rétrécit sensiblement vers l'avant et oblige à se coucher la tête près de la porte.





◀ Un bel ensemble cuisine pour un bateau de sept mètres. Quant au toit ouvrant, il résout radicalement le problème de l'évacuation des fumées.

▶ Cette vue plongeante montre le classicisme de bon aloi du plan de pont et de cockpit. Les Méridionaux apprécieront le balcon arrière en deux parties pour accoster l'arrière à quai. Dans ce cas, la version à quille est encore plus favorisée par son safran sous la voûte.

En face de cette dînette, une kitchenette dotée de nombreux volumes de rangement comprend une glacière, un évier avec pompe à eau douce et un réchaud cardan à un feu. Suivant le climat ou les capacités culinaires, on appréciera la profondeur de la glacière ou l'on regrettera l'absence d'un deuxième brûleur sur le réchaud.

De toute façon, il faudra accorder un bon point pour le casier à couverts monté sur tirette sous le réchaud.

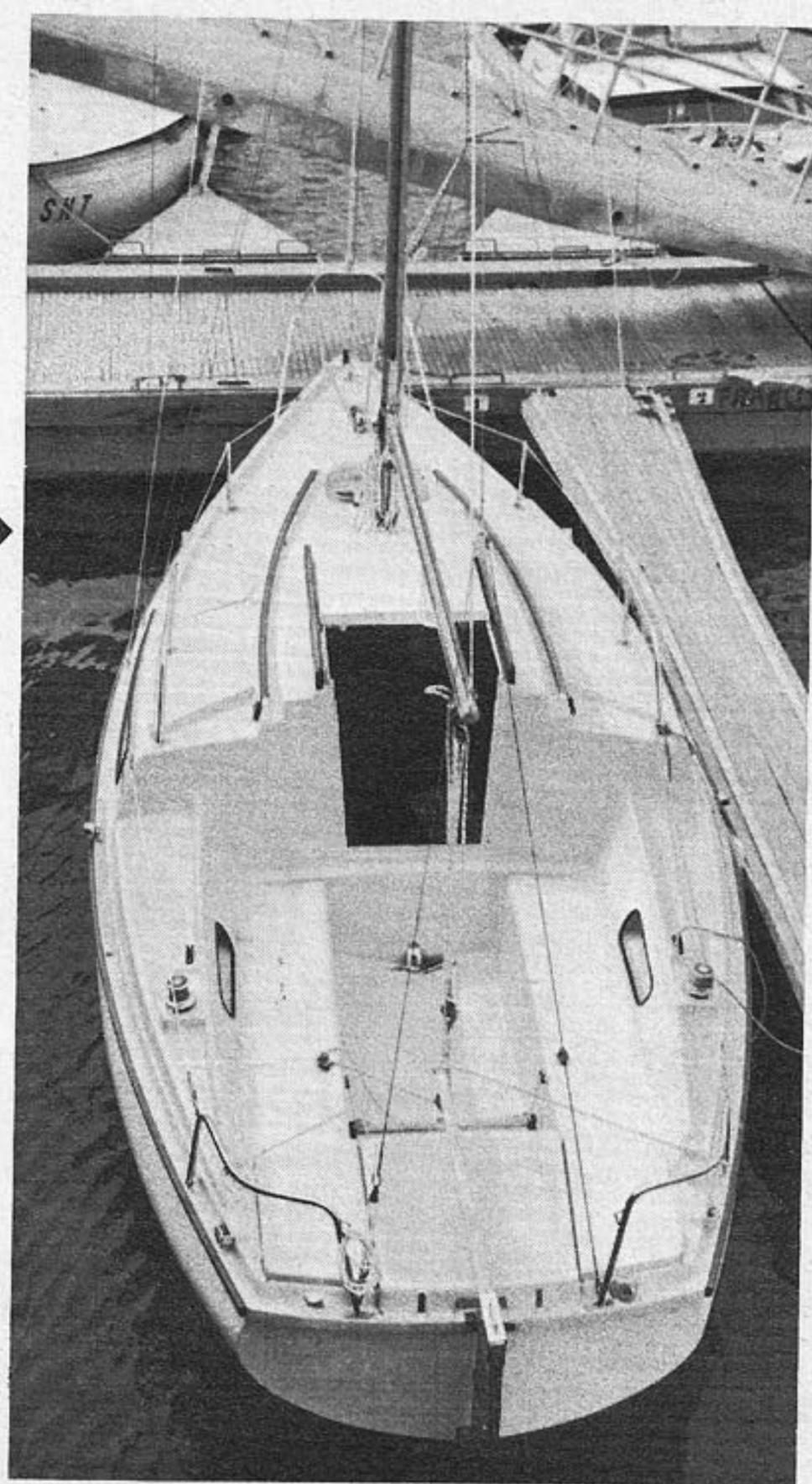
La cuisine est encadrée vers l'avant par une penderie et, vers l'arrière, par une couchette « de navigateur » sans problème d'accès. Nous avons remarqué l'équipet important qui sépare cette couchette de la coque.

Le puits de dérive n'empiète absolument pas sur l'espace du carré, et il faut enlever les deux marches de l'entrée pour découvrir une légère saillie qui rejoint le fond du cockpit à l'emplacement de la chaîne de manœuvre.

COCKPIT ET PONT

En raison même des formes de la coque, le cockpit profite de l'aisance donnée par l'importance des volumes arrière. L'espacement entre les banquettes a été prévu pour caler les pieds à la gîte, tandis que les reins s'appuient agréablement sur les hiloires. Un problème ne semble pas résolu : celui des filières au niveau du cockpit que le constructeur ne prévoit pas, mais que les propriétaires de nos deux bateaux d'essai avaient fait ajouter, et qui, en l'absence d'un chandelier supplémentaire, empêche de s'asseoir sur l'hiloire au vent, position confortable et recommandée pour un bateau de déplacement léger.

Les winches de série semblent trop juste dans la brise, mais les équipets moulés dans les hiloires donnent un rangement pour les leviers à portée de la main.

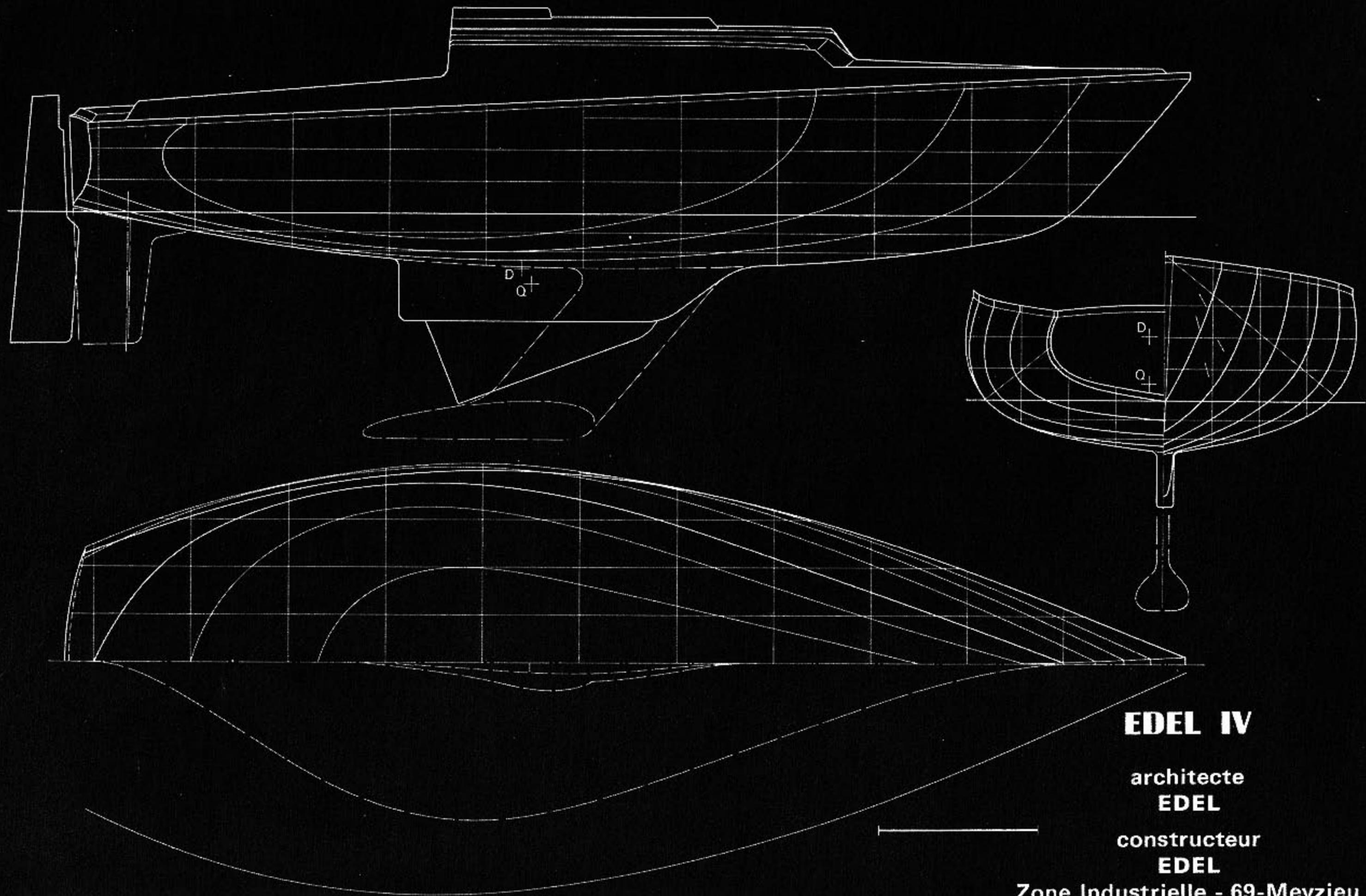


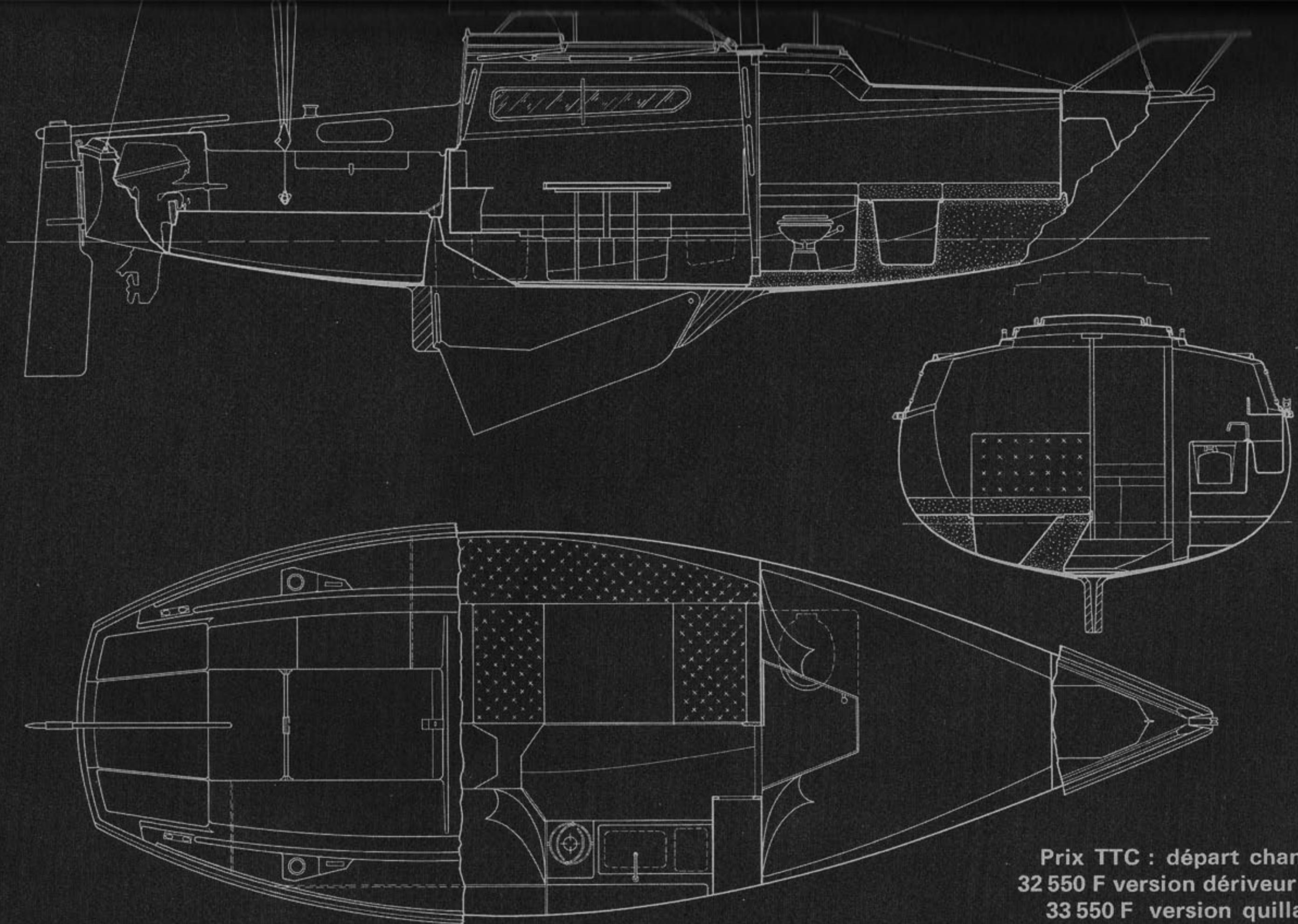
Pour ne pas gêner l'équipage, le constructeur a monté la barre d'écoute tubulaire au fond du cockpit, réduisant sensiblement son efficacité. On en vient à douter de la nécessité de sa présence.

Cette disposition a pour avantage de laisser un accès important au coffre bâbord si volumineux qu'une personne corpulente peut s'y coucher à l'aise. A tribord, au bout de la couchette du navigateur, un coffre plus modeste reçoit la batterie figurant sur la liste des suppléments.

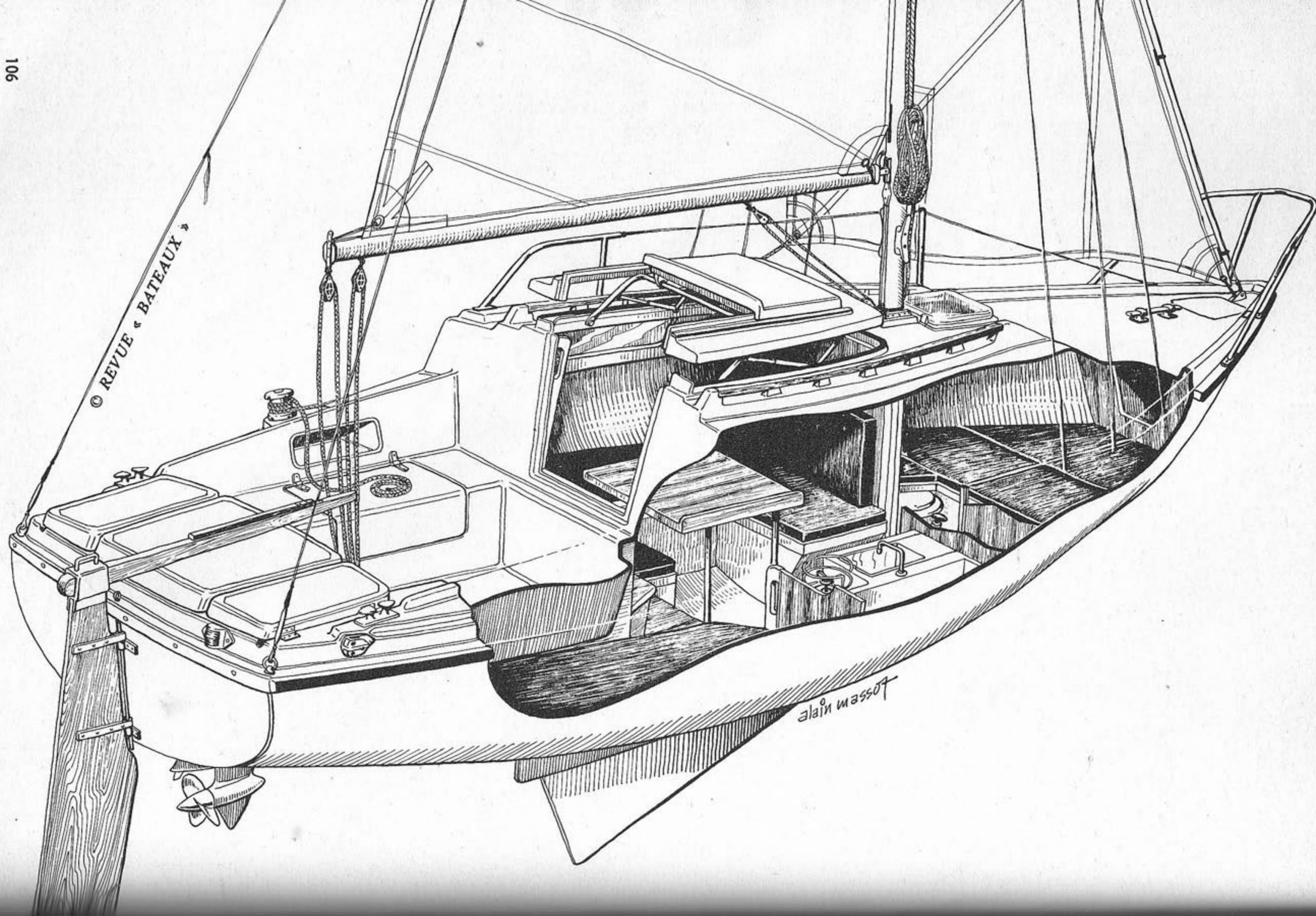
Le roof venant en abord, il n'y a pas à proprement parler de passavants. En fait, le passage s'effectue d'autant plus confortablement que l'on dispose de deux mains courantes sur le roof et sur le pavillon escamotable et d'une rembarde en inox, côté extérieur, servant de point de départ pour les filières qui rejoignent le balcon avant. La plage avant bien dégagée est ceinturée par des cale-pieds épais moulés avec le pont.

Une ancre de 10 kilos disparaît dans le coffre à mouillage de l'étrave obturé par une trappe amovible. Comme sur la plupart des bateaux, le système de fermeture constitué ici par un bout





Prix TTC : départ chantier
32 550 F version dériveur lesté.
33 550 F version quillard.



© REVUE « BATEAUX »

alain massot

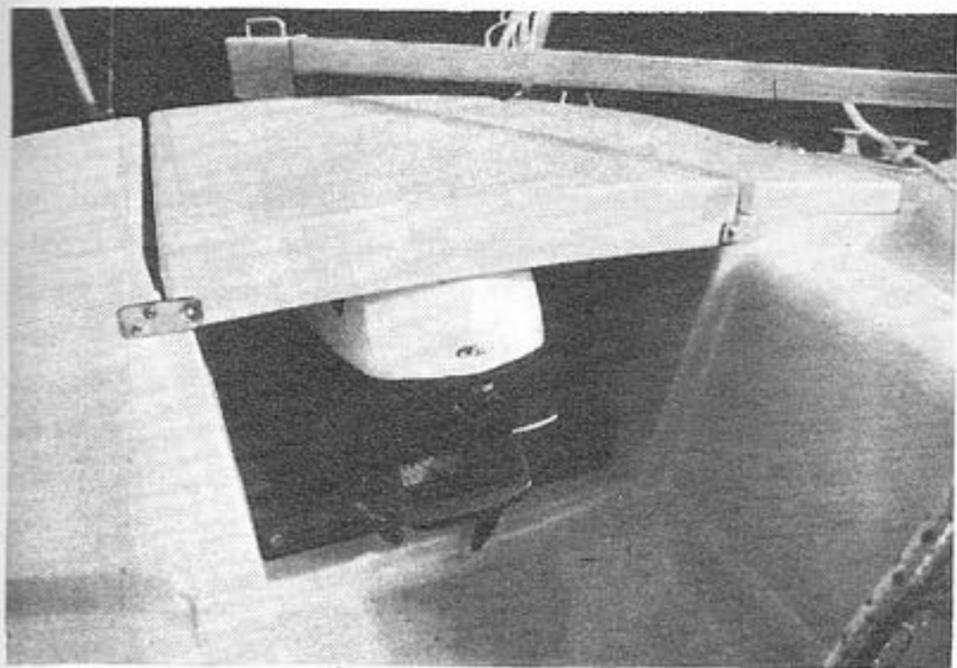
n'est pas idéal. Cependant, dans ce puits, on remarque la puissante latte d'étai qui vient se boulonner avec l'anneau de remorquage à travers l'étrave, indépendamment de la ferrure avant portant le davier à rouleau. Les cadènes de haubans traversent la serre proéminente qui entoure le bateau et sert à l'assemblage du pont et de la coque.

Dans son ensemble l'accastillage paraît bien disposé; nous avons apprécié les réas montés dans les mains courantes qui permettent sans modification le retour des manœuvres de spi au cockpit. Un progrès reste à faire sur les taquets d'écoute aussi bien pour le foc que pour la grand'voile.

MOTEUR

Dans la version dériveur, le moteur hors-bord se monte en puits entre les deux coffres arrière. La puissance normale se situe vers 6 ch pour un bateau qui ne dépasse pas 1 600 kilos avec son équipage complet. Par suite du peu d'élan arrière, l'arbre court ne crée pas d'ennui particulier de déjaugage, sauf bien sûr par mer agitée. Dans ce cas, le moyen le plus sûr de propulsion reste toujours la voile.

Au lieu de la trappe d'obturation classique, la fermeture du puits se fait au moyen d'une sorte de bac en plastique qui, épousant parfai-



Abrité sous un couvercle, le moteur hors-bord vient se fixer sur une traverse en bois, mais il tient aussi très facilement dans le grand coffre bâbord du cockpit.

tement le fond du puits, supprime la perte de portance habituellement causée par la présence d'un puits moteur. Ce détail, comme de nombreux autres, montre le soin apporté par le constructeur à l'élaboration de ce modèle.

Dans la version quillard, le safran sous voûte interdit l'installation d'un puits moteur; il faut donc installer le hors-bord sur une chaise coulissant sur le tableau arrière, ce qui ne choque pas les coureurs qui n'utilisent généralement le moteur qu'en cas de calme plat.



PERFORMANCES SOUS VOILES

Nous avons disposé des deux versions, celle à dérive et celle à bulb keel pour affronter les vents violents qui ont soufflé, début mars, sur l'Atlantique.

Il s'agissait bien sûr de conditions extrêmes: peu de plaisanciers sortent entre force 6 et 9 pour tâter leurs bateaux. Cependant le plan d'eau de La Trinité permet sans problème de telles sorties car, dans la baie de Quiberon, la mer reste beaucoup moins forte que le vent.

Tout dessus, au près, bien dans ses lignes, l'Edel IV remonte allègrement dans le vent.





Beaucoup de vent, peu de mer ; le dériveur lesté (au deuxième plan), bien que moins toilé, fait pratiquement jeu égal avec le quillard aux allures portantes.



Grand large, bien arisé, le départ en surf ne semble pas loin sur cette photo.

Pour situer immédiatement la différence entre les deux modèles, nous dirons que dans ces conditions le dériveur supporte un cran de voilure en moins que le quillard, c'est-à-dire par exemple tourmentin et deux ris quand le quillard porte encore un foc n° 1 et deux ris.

De toute façon, les deux bateaux étaient assez souvent survoilés et nous avons toujours préconisé des grand'voiles à trois ris qui évitent au client l'achat d'une voile de cape ou d'une voile « suédoise ».

Naturellement la différence de marche est particulièrement sensible au près où le quillard fait preuve d'une nette supériorité en cap et en vitesse. Dans les deux cas, la coque passe remarquablement bien dans l'eau, ne tapant pas, mouillant peu, sauf par vent de travers quand une vague de côté profite du frégatage pour doucher les passagers du cockpit.

Sur les deux modèles, l'impression générale reste celle d'un bateau de déplacement léger mais parfaitement à l'aise à cause du volume de sa coque.

Le safran du dériveur n'a peut-être pas toute l'efficacité voulue et ceci pour deux raisons : d'une part son bord d'attaque travaille dans l'eau perturbée par l'embase du moteur en puits, d'autre part la compensation en avant de son axe facilite le décrochage des filets d'eau. Un petit aileron entre le puits et le safran remédiera sans aucun doute à cette situation. Néanmoins, la barre reste toujours douce même dans les aulofées qu'il vaut mieux prévenir en choquant un peu de grande écoute. La conduite d'un dériveur lesté demande une technique un peu différente de celle d'un quillard. La pratique préalable du dériveur léger sera très utile.

Aux allures portantes, le dériveur marque un petit avantage puisque, sous une voilure plus réduite, il se maintient au même niveau que son concurrent.

Dans les deux versions la maniabilité est ex-

cellente. Le bateau démarre vite et vire presque sur place. Le constructeur n'a pas été obnubilé par la recherche de la surface mouillée minimale, mais il ne fait aucun doute qu'avec une surface de voilure de plus de 28 m² sous génois, les performances par petit temps ne sauraient être négligeables. Les premières régates effectuées sur plan d'eau intérieur semblent le confirmer.

Des conditions sévères de notre banc d'essai, nous devons mettre en valeur le fait que les deux bateaux ont supporté sans aucune défaillance cette épreuve, renforçant ainsi le sentiment de sécurité éprouvé à bord.

Cette constatation paraît d'autant plus intéressante qu'il s'agit d'un modèle très complet au programme ambitieux que le constructeur est le seul à proposer actuellement sur le marché français. On peut dire sans aucun sens péjoratif que l'Edel IV est un bateau tout à fait « commercial », c'est-à-dire qu'il répond aux besoins d'une large clientèle, mais c'est aussi un vrai bateau, nos essais l'ont prouvé.

Au plus près dans la brise, le quillard gagne en cap et en vitesse, mais le dériveur a conservé son moteur en condition normale de navigation, ce que l'on peut voir à l'important bouillonnement devant le safran. (Photos Le Cossec-Bateaux.)



