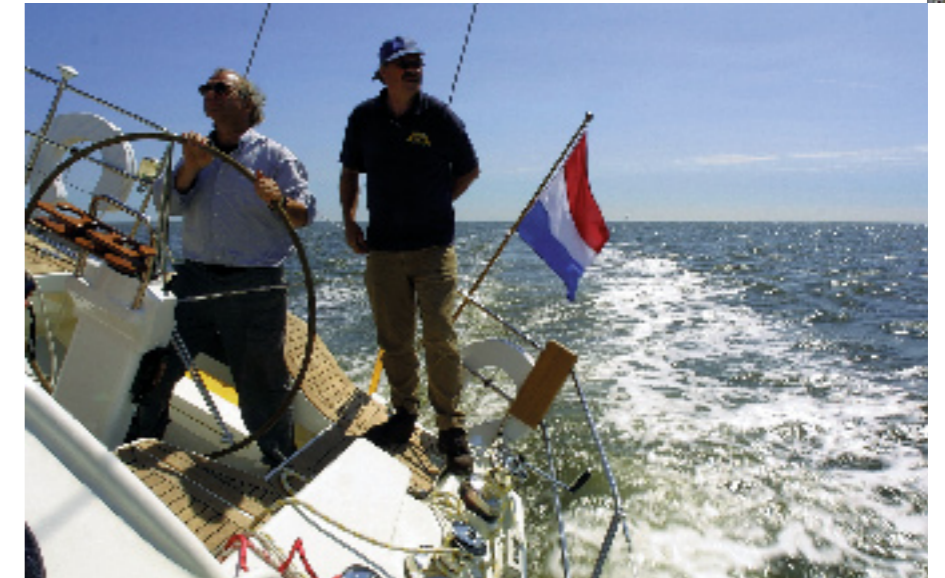




A plus de 9 nœuds au travers, l'Atlantic 42 fonce en mer de Wadden.



Henk et Leo, le propriétaire et le constructeur de Time Out, lors de la seconde sortie du bateau.

Un Pullman pour l'Atlantic !

Harlingen, vous connaissez ?... Nous ne connaissons pas non plus ! Le chantier néerlandais Atlantic Jachtwerf y construit des unités de croisière rapide très confortables qui contrastent sérieusement avec la production française de ce type. Nous avons croisé ces bateaux en septembre 2000 au salon d'IJmuiden aux Pays-Bas. Nous avons essayé le 42 pieds de leur gamme, sur un plan d'eau unique en Europe, à 30 milles au nord d'Amsterdam.

**Texte MICHEL TOPAIN
Photos ERIC DE LA GARANDERIE**



Rendez-vous à 10 heures au chantier, niché au bord d'un canal bordé d'arbres et de pelouses impeccablement tondues. L'ambiance est charmante : des bateaux partout, de superbes péniches généreusement toilées et des familles entières prêtes à prendre la mer pour ce long week-end. Le temps est au beau fixe : ciel bleu, 15 nœuds de vent et un plan d'eau extraordinaire.

L'accueil de Léo Oostenbrugge, le patron du chantier (qu'il a créé en 1986), est sympathique : allure décontractée, casquette vissée sur la tête, il nous invite à prendre notre premier café de la journée. L'essai et la conversation se feront en anglais, faute de maîtriser le néerlandais d'un côté et le français de l'autre.

Leur gamme, composée d'un 36, 38, 42 et 51 pieds, est construite sur deux sites ; les coques, ponts et structure dans un atelier et le reste ici : agencement, accastillage, peinture... Le cinquième 42 et le premier 51 sont en cours d'aménagement dans le petit hangar de bois qui jouxte le grand bureau de Léo. Le bateau de cet essai, *Time Out*, est amarré au quai à 10 mètres du chantier. Henk et Agnès, les propriétaires, nous précèdent à bord. L'Atlantic 42 possède une belle ligne racée : rouf en sifflet tendu, livet arrondi, étrave droite, formes arrière épanouies et casquette vitrée typée 60 pieds. Une ligne qu'on n'oublie pas et qui place visuellement ce bateau dans le groupe des unités de course-croisière. Le concept général est le fruit d'un travail entamé par Léo en collaboration avec l'architecte Dick Zaai : un niveau de finition très au-dessus de nos standards, un design accrocheur, une signature visuelle forte, un plan de voilure puissant, un cockpit très étudié et, surtout, deux safrans et un système de quille relevable qui permettent à tous ces bateaux d'échouer comme de vulgaires dériveurs. Exceptionnel !

La voile facile

Nous embarquons par la grande jupe et enjambons le beau siège de barre latté de teck. Je note au passage le grand accès au radeau depuis la jupe et salue à la fois l'architecte et le constructeur pour leur prévoyance en cas d'évacuation rapide. Le moteur Yanmar de 55 chevaux tourne au ralenti pour nous sortir de l'alignement de pieux qui nous retient. La quille est descendue en quelques secondes à l'aide du petit

joystick placé sur la console de barre. Un indicateur affiche le niveau de descente des 3 600 kg de lest. Le propulseur d'étrave, contrôlé au pied par le barreur, nous dégage à petits coups et le bateau pivote sur place. Une fois sortis, nous naviguons sur le canal qui mène à la mer de Wadden. A mi-régime, l'Atlantic atteint 5 nœuds. Manette à fond, le speedomètre monte sans difficulté jusqu'à 7 nœuds. Au bout du chenal, une écluse nous sépare encore du port d'Harlingen. Les plaisanciers s'y entassent durant quelques minutes, puis les grandes portes de bois s'ouvrent et libèrent à chaque fois une vingtaine de voiliers impeccablement entretenus. Il est temps d'envoyer.

Première surprise, j'attends au pied de mât l'ordre de Léo pour envoyer lorsque les 48 m² lattés bondissent sur leur chariot Frederiksen vers la tête de mât, 19 mètres au-dessus du pont : à l'exception de celui de grand-voile, tous les winches sont électriques ! Le constructeur a l'index posé sur le bouton du winch tribord (quatre en tout ceinturent le poste de barre : deux 52 ST Andersen et deux 42 ST) et la voile monte en vingt secondes. Nous sentons nettement l'accélération franche du bateau malgré son poids important (10 tonnes en charge, 9 tonnes lors de notre essai). Les deux voiles d'avant sont déroulées (enrouleurs Furlex) et la surface atteint 108 m² au près.

Le plan d'eau est fantastique : une petite mer fermée par une ceinture d'îles de sable où les Hollandais filent sur tout ce qui flotte pour y passer le week-end en famille. Nous doublons péniches, trawlers, dériveurs, croiseurs, quelques Waarschip (Van de Stadt), deux ou trois ferries et... un phoque



Les 108 m² au près de l'Atlantic 42 sont divisés en trois voiles facilement manœuvrables par un équipage réduit.



de Wadden que notre safran au vent manque de peu. Le tout en file indienne au travers, dans un chenal d'un mille de large. Un spectacle unique en Europe ! Depuis que nous sommes sortis du port, *Time Out* est manœuvré par deux personnes. Ce 42 pieds racé, équipé de ses winches électriques et de son accastillage haut de gamme, offre le plaisir de la vitesse sans autre effort que de presser un bouton. Pour le plaisir, je borde à la main le génois (presque un yankee) de 42 m². Les derniers mètres sont physiques et l'Atlantic 42 accélère toujours. Nous nous calons au travers du vent réel à 8-9 nœuds avec une pointe à 9,3 nœuds. Agnès et Henk insistent sur le côté « cruising » du bateau et m'invitent à m'asseoir dans le cockpit pendant qu'ils préparent le déjeuner. Son dessin est totalement abouti : aucun piège et une quantité rare de bonnes idées mises en application. Les finitions générales sont un fait notable. Nous pourrions croire à un pont moulé en composite tant l'enduit et la peinture sont tendus et lisses. On ne voit pas un seul cordon de soudure et le toit du rouf panoramique est parfaitement courbe. Les chaudières du chantier, n'en déplaise à nos constructeurs nationaux, travaillent avec un souci du détail exceptionnel et rare.

L'aluminium employé est approuvé par ABS (American Bureau of Shipping). Léo me confie passer après le sablage « trois couches d'enduit, l'apprêt, puis quatre applications de peinture au pistolet. » Pas étonnant que la finition extérieure soit impeccable. Les positions de winch sont bien étudiées (si toutefois vous vous sentez encore le courage de wincher...) et l'on jouit d'une zone large et dégagée pour barrer au vent ou sous le vent. L'absence de cale-pied ne se fait pas trop sentir si le barreur s'installe sous le vent, les pieds sur un plan horizontal (à 15° de gîte). Les hiloires, avec une hauteur de 260 mm, sont bien conçues et protègent très efficacement les passagers. La grande idée du chantier et de l'architecte reste la transition « cockpit/intérieur ». Nous avons tous rêvé devant les 60 pieds open du *Globe* équipés d'une casquette de veille avec assise confortable et panneau étanche... Atlantic Nieubaw propose ce principe sur tous ses bateaux : les assises courtes du cockpit (1 300 mm) sont suivies d'une marche et d'une casquette équipée pour la veille. Un équipage réduit (couple avec ou sans enfant) se félicitera de cette option architecturale : sous pilote, pendant que l'autre équipier dort ou prépare un

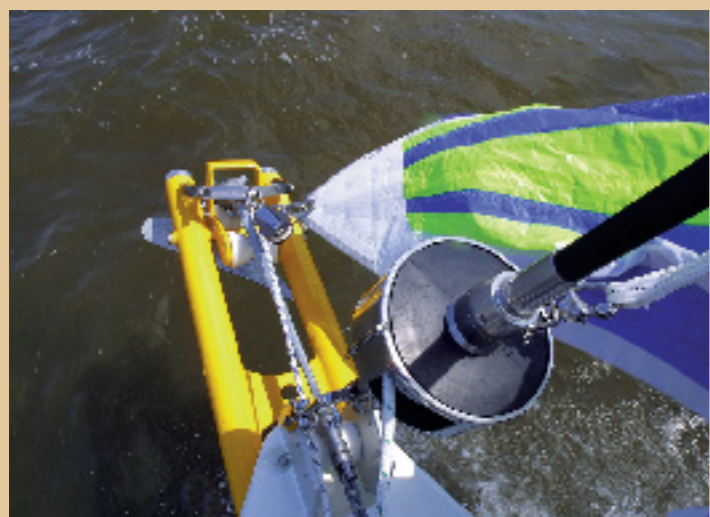
repas, celui de quart peut assurer une veille active abritée du froid et des embruns. Au mois de mai, l'air est encore frais, et nous testons à tour de rôle ce « dog house » parfaitement conçu : les voiles sont visibles par le hublot rond, l'avant du bateau par les hublots frontaux, l'écran de la centrale couplé avec tous les instruments (le radar et le traceur de carte) et les répéteurs principaux (girouette-anémomètre, sondeur, speedo). On accède immédiatement au winch de grand-voile situé au-dessus de la casquette. C'est, à ma connaissance, le premier bateau de série de grande croisière à proposer un tel système.

Le grand confort à plus de 9 nœuds

De la casquette, il ne faut que deux marches pour descendre à l'intérieur. L'impression est saisissante : les grands hublots du rouf panoramique inondent de lumière la descente et deux « coursives » s'ouvrent de part et d'autre du plan rond central en corian. Tout l'agencement est traité en « US sherry » (du cerisier venu des Etats-Unis). En pied de descente, le visiteur curieux trouve une cabine double arrière à bâbord, avec penderie, assise, équipets et

▲ Bout-dehors et cadène d'étai

Comment faire pour passer une chaîne, déborder une ancre, envoyer un spi asymétrique, enrouler une voile à l'étrave sur 400 mm ? La coexistence de diverses fonctions dans un espace restreint entraîne toujours d'inévitables problèmes de friction... Ici, le bout-dehors est formé de deux tubes fixes en alu sur lesquels sont placés le davier et le rouleau. La cadène d'étai est double et crée un passage à l'axe pour la chaîne (retour direct vers le guindeau). La poulie de point d'amure du spi est frappée sur ce bout-dehors. Avec ce système : l'ancre reste à poste, la chaîne ne rague nulle part, l'enrouleur et la cadène d'étai ne gênent pas, le spi s'envoie en quelques minutes.



Sièges de veille ▶

Inutile de chercher ailleurs... Seuls les 50 et 60 pieds open possèdent pareils abris. Les assises sont larges et confortables (700 mm), totalement abritées des embruns et du vent, bien éclairées par les hublots au-dessus de la tête et dans les hiloires. Polaires, manivelles, lampes trouvent leur place sur les « étagères » derrière. L'ensemble de l'électronique y revient, rendant le contrôle des paramètres de navigation enfantin : surveillance du trafic sous pilote avec le radar, contrôle de la position avec le traceur, contrôle des réglages. La position basse des assises offre un supplément de confort (mouvements plus doux).



◀ Accès radeau

L'Atlantic cache son radeau de survie dans un coffre de niveau avec la jupe. Un classe I en sac ou conteneur est ainsi accessible en quelques secondes. Le poids ne pose pas de problème : le radeau est glissé puis mis à l'eau. Les coffres qui entourent le barreur abritent des bidons d'eau, une balise de détresse et des conteneurs de survie. L'évacuation d'un Atlantic 42 posera moins de problèmes que sur une majorité de voiliers.



◀ Descente

L'Atlantic possède la descente dont nous rêvons tous : large, transparente (panneau alvéolaire en plexi), solide, ouverture modulable. Le panneau coulisse verticalement et se bloque dans un rail percé (comme un rail de génois) à la position demandée : de complètement bas à hermétiquement fermé en passant par huit autres possibilités d'ouverture. En position basse, il se glisse verticalement sous le cockpit et se fait oublier.



◀ Accès moteur

L'accès au moteur se fait au moyen d'une trappe étanche simple à ouvrir : deux charnières, type coffre, en inox écrasent un fort joint en caoutchouc. Ouvert, le mécanicien accède à la soute moteur en quelques secondes : la lumière est abondante mais la position couchée au-dessus du Yanmar pourrait fatiguer le mécano tout autant que celle, plus répandue, allongée sous une couchette ou la descente.



Une table à cartes grand format exemplaire, à deux pas de la casquette de veille.



Time Out se glisse dans la longue caravane de voiliers en route pour l'île de Texel.

hublots de ventilation, un cabinet de toilette à tribord avec grande penderie à cirés, douche, équipets et plan vasque en corian, fraisée en une seule pièce. Les cloisons de la cabine et du cabinet de toilette sont courbes.

A partir des éviers, il faut choisir son bord : tribord du côté de la table à cartes et du bar ou bâbord dans la cuisine et le carré. C'est un choix particulièrement exploitable au large : le puits de quille se cache dans le long meuble central et nous pouvons aller et venir à l'intérieur, malgré les 12-13° de gîte, sans risque de chute.

La cuisine est à elle seule travaillée avec un souci évident d'ergonomie : les deux éviers en inox sont implantés dans un meuble légèrement conique avec plan corian. En face, à 700 mm, un ensemble constitué d'équipets, d'un frigo (ah ! la bière belge fraîche...), d'un micro-onde (inox) et d'une gazinière inox 4 feux... Le travail d'Agnès à la cuisine peut s'effectuer au-delà de 30 nœuds réels sans problème, au près comme au portant.

De l'autre côté, la table à cartes grand format (860/740 mm) offre tout l'équipement et la place nécessaires à de longues navigations : bibliothèque, tableau électrique couplé aux six batteries du bord, électronique (la même que sous la casquette) et siège « voiture » avec accoudoirs. On retrouve les mêmes sièges de part et d'autre du petit bar (« ouvert de 7 heures à 6 h 59 », annonce un panneau de bronze au-dessus des bouteilles).

Le parent pauvre de cet agencement reste le carré avec ses quatre petites places assises. Pas très conviviale comme table mais modulable aux souhaits du client par le chantier. Une seconde cabine double occupe le poste avant. L'ensemble est vraiment cohérent dans l'esprit d'un bateau de couple dédié à la grande croisière.

Je ressors dans le cockpit. Une file quasi ininterrompue de bateaux marque l'entrée du port, 15 milles dans notre arrière. C'est la distance que nous avons parcourue en un peu plus de deux heures. La grande île de Texel approche rapidement et nous apercevons la sortie de la mer de Wadden vers la mer du Nord. Une fameuse barre vient, dans les coups de vent, perturber le trafic maritime et les bancs de sable se déplacent chaque hiver dangereusement. La mer est toujours aussi plate et le traceur couplé au GPS installé sous la casquette nous confirme notre bonne position au milieu du chenal. Nous virons et préparons l'envoi du spi. Pour la première fois depuis la livraison du bateau début mai, le spi asymétrique sort de son sac. Une belle sur-



face de 120 m² à envoyer... seul et sans l'aide des cinq équipiers présents. Le spi est dans une chaussette et Léo envoie tranquillement le point de drisse en tête de mât. Je reprends un peu d'écoute au fur et à mesure qu'il libère la voile. Trois minutes après avoir extrait le sac du coffre, nous filons à 8 nœuds au grand largue dans un vent de 15 nœuds réels. Nous marchions mieux au travers sous génois et trinquette. La surface totale a pourtant grimpé à 168 m² pour les 9 tonnes du bateau (soit un rapport de 18 m²/tonne), mais l'absence de mer formée nous empêche de partir au surf. La carène s'y prête bien et la grande barre à roue contrôle deux longs safrans (1 200 mm par 500 mm de corde haute).

Manœuvrable en couple pour la grande croisière

La transmission rigide Spinlock travaille au mieux : je barre le bateau à deux doigts. Aucune tendance malsaine n'est notée. L'équilibre de l'Atlantic est vraiment bon. Je décide de laisser le pilote (Autohelm - vérin inbord) prendre le contrôle. C'est aussi une première et le manque de réglage et de repères n'empêche pas le bateau de conserver un cap correct. Les lacets ne dépassent pas quelques degrés bord sur bord. Henk s'assoit sur l'hiloire au vent et contemple son nouveau coursier d'un air satisfait.

Agnès me confie qu'elle participerait bien volontiers au Rallye Loisirs Nautiques et me demande plus de renseignements. Son bateau, pensé et construit pour le large, me semble, à moi aussi, l'outil idéal pour un tour du monde en croisière.

Le chenal fait un coude vers le nord-est et nous affalons le spi pour dérouler nos voiles d'avant. Le vent fraîchit et nous atteignons la vitesse maxi de l'essai : 9,4 nœuds, toujours au travers. Le bateau

La quille et le puits divisent la zone de vie en deux parties. La circulation peut s'y faire quelles que soient les conditions de mer.

est calé entre ses vagues et nous devons flirter avec la vitesse limite de carène. Léo me confirme que « la vitesse maxi des 42 est de 11 nœuds au portant. »

Les jetées d'Harlingen approchent à une vitesse folle et nous nous engageons dans l'avant-port tout dessus. Une manœuvre

budget

La vitesse et le confort, à quel prix ?

Pour 415 000 euros (un peu plus de 2 500 000 francs), vous partez en mer avec un Atlantic 42 équipé pour de grandes croisières. Une unité de série en polyester sans équipement ne dépasse pas 1 100 000 francs. Comment justifier aux yeux des clients cet écart considérable ?

A la lecture de la liste des équipements et des caractéristiques du bateau, on comprend très vite d'où provient cette différence : le niveau de finition est très au-dessus de ce que la plupart des chantiers offrent. L'équipement de pont, la motorisation, le propulseur, l'électronique, l'agencement et l'équipement général d'un Atlantic sont à eux seuls les meilleurs arguments de vente d'une unité rapide. Partir sur un voilier de série en polyester est évidemment possible mais la politique commerciale des grands chantiers passe par un prix d'appel serré suivi d'une liste d'options et d'équipements aussi chers qu'ailleurs. Une fois totalement équipés, les écarts de prix diminuent. Le concept même de croiseur rapide entraîne des choix architecturaux aux conséquences économiques indéniables : surcoût de la quille relevable, du mât, des voiles... Les 415 000 euros ne sont pas volés pour qui veut tracer un sillage autour du monde sur un bateau conçu



Le propulseur d'étrave et la forte motorisation permettent de manœuvrer très facilement dans les étroits chenaux hollandais.

habituelle ici. Nous sommes en vue de l'écluse et nous démarrons le Yanmar. La grand-voile libérée tombe immédiatement sous son poids dans les lazy jacks et nous enroulons les voiles d'avant en trente secondes. Nous sommes passés, à deux personnes, de trois voiles au moteur en à peine une minute. Facile !

Et c'est au moment de relever la quille que nous rencontrons notre premier (petit) problème : le système hydraulique chargé de remonter la quille refuse de travailler et nous sommes bloqués au seuil de l'écluse. Léo trouve la parade et échoue volontairement le bateau. S'en suit un arrêt très brutal et la quille remonte par simple pression du joystick. L'explication donnée est acceptable : le système hydraulique n'est pas réglé de façon optimum (pas assez d'huile) et le vérin a du mal à « arracher » les 3 600 kg en position basse. Un défaut de jeunesse du n° 4 qui sera vite réglé. Un conseil de Léo : remonter de quelques centimètres la quille après l'avoir redescendue. A 17 heures, nous rejoignons le canal du chantier et Léo fait une fois de plus pivoter le bateau sur sa longueur en jouant sur le moteur et le propulseur. La journée s'achève avec le énième café, assis face au bateau dans un décor de rêve. L'Atlantic 42 est à nouveau amarré au pied du chantier. Une structure compétente qui est aujourd'hui capable de proposer une gamme complète d'unités de croisière rapides destinées au voyage... sans réelle concurrence en Europe. ■

échouage

Poser un 42 pieds, fantôme ou réalité ?

La documentation des Atlantic vante l'un des aspects du concept : poser son bateau sur un banc de sable et profiter des joies du mouillage comme les multicoques et les dériveurs intégraux. Sur le papier peut-être, mais en grande croisière, il semble impensable de poser sur la première grève découverte un voilier aussi cher pour le plaisir de pêcher des bigorneaux ou quelques crabes. Les risques et les dangers d'un échouage inconsidéré restent bien souvent à l'esprit des propriétaires et rares sont ceux qui, de façon effective, osent poser volontairement leur bateau.



La Bretagne Sud ne regorge pas de petites baies tranquilles et lisses où l'opération peut se faire en douceur ! Elles existent bien sûr, mais bien souvent soit le clapot rebute l'équipage, soit la petite langue de sable entre le quai et les cailloux est déjà prise par un autre plus rapide que soi... Résultat ? On se pose deux à trois fois chaque été, et pas toujours où l'on veut. En grande croisière, la prudence la plus élémentaire limite encore les possibilités : on ne connaît pas la nature des fonds, les marées ne sont pas suffisantes, une bascule du vent et du clapot viendraient tasser de quelques centimètres la structure... Bref les occasions sont rares et cet argument très commercial ne nous a pas convaincus. En revanche, la possibilité de remonter sa quille pour franchir un canal hollandais, tutoyer le gazon (notre photo), le seuil d'un port inaccessible ou un banc de sable mal cartographié, nous semble un atout maître dans la réussite de sa croisière. De même, l'excellent compromis d'un lest lourd et profond pour assurer vitesse et puissance et d'un tirant d'eau à la carte mérite que les clients s'y intéressent sérieusement.

lisses où l'opération peut se faire en douceur ! Elles existent bien sûr, mais bien souvent soit le clapot rebute l'équipage, soit la petite langue de sable entre le quai et les cailloux est déjà prise par un autre plus rapide que soi... Résultat ? On se pose deux à trois fois chaque été, et pas toujours où l'on veut. En grande croisière, la prudence la plus élémentaire limite encore les possibilités : on ne connaît pas la nature des fonds, les marées ne sont pas suffisantes, une bascule du vent et du clapot viendraient tasser de quelques centimètres la structure... Bref les occasions sont rares et cet argument très commercial ne nous a pas convaincus. En revanche, la possibilité de remonter sa quille pour franchir un canal hollandais, tutoyer le gazon (notre photo), le seuil d'un port inaccessible ou un banc de sable mal cartographié, nous semble un atout maître dans la réussite de sa croisière. De même, l'excellent compromis d'un lest lourd et profond pour assurer vitesse et puissance et d'un tirant d'eau à la carte mérite que les clients s'y intéressent sérieusement.

Atlantic 42 technique

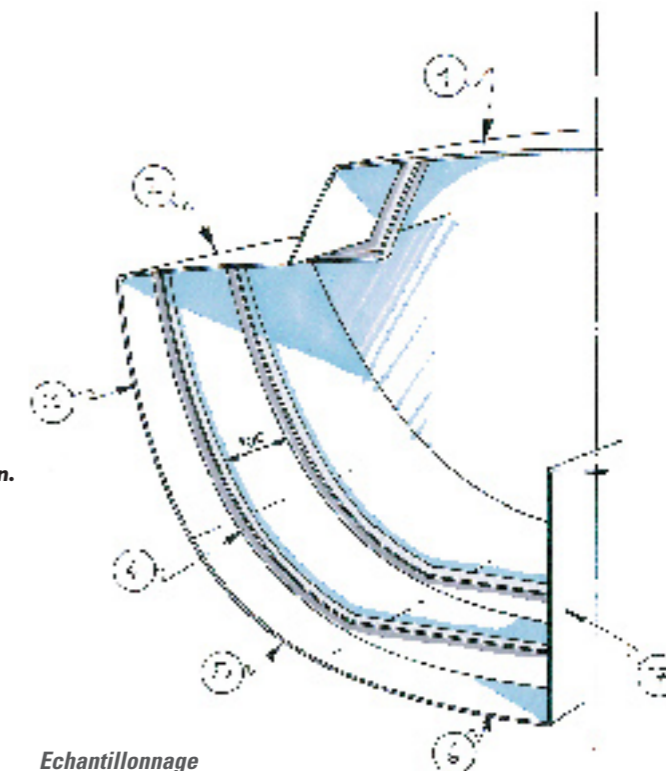
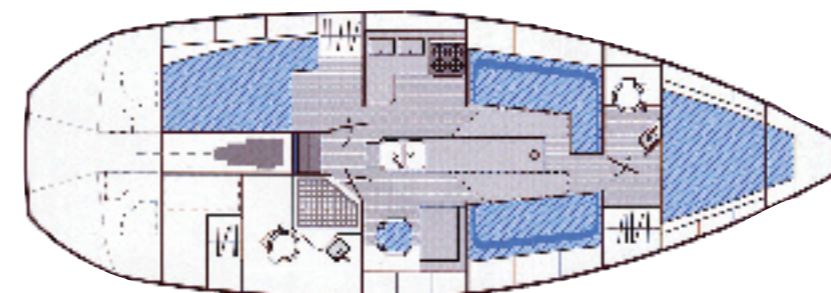


Un 42 et un 51 pieds en finition dans le chantier d'Harlingen.

Construction

Le 42 en chantier n'avait pas encore reçu son agencement lors de notre visite. L'occasion était donnée de constater le sérieux de la construction et du poste isolation du bateau. Toute la structure disparaît sous plusieurs centimètres (environ 5) de mousse projetée. La tôle, les renforts, le pont, les couples sont ainsi recouverts et les ponts thermiques limités au maximum. Sous des latitudes plus fraîches que les nôtres, la conservation de la chaleur à bord est un objectif prioritaire pour les week-ends de printemps encore très frais. L'agencement et la qualité des matériaux vont dans le même sens : l'origine et le choix du bois, la mise en œuvre des panneaux d'agencement, l'utilisation du corian pour les zones humides (plan de travail et cabinet de toilette) participent activement à créer une sensation de qualité au-dessus des standards habituellement rencontrés. Sensation que nous avons perçue sur le JFA 45 par exemple.

Le système de remontée de la quille est hydraulique. Le vérin qui travaille est activé par une très puissante unité centrale. La remontée des 3 600 kg de lest se fait en une quinzaine de secondes. Le montage de quille sur notre bateau d'essai est réalisé sur un axe avec pivotement de l'appendice dans un puits horizontal. Un second système est proposé au client : une quille sabre avec bulbe glissé dans un puits vertical. L'agencement diffère avec ce principe. Dans tous les cas, la puissance des systèmes de relevage est assurée sérieusement. Le contrôle se fait depuis le poste de barre. Un cadran sous la casquette indique le niveau de sortie de la quille.



Echantillonnage

- 1 **Rouf** : 5 mm
- 2 **Passavant** : 5 mm
- 3 **Bordé** : 6 mm
- 4 **Couple** : ép. 50 x 5 mm
- 5 **Flottaison** : 8 mm
- 6 **Fond coque** : 10 mm
- 7 **Puits** : 10 mm



caractéristiques

longueur HT	13,30 m
longueur flottaison	11,90 m
bau maxi	4,30 m
tirant d'eau	1,20 m/2,30 m
déplacement en charge	11 t
lest mobile	3,6 t
lest fond de coque	650 kg
capacité gasoil	33 l
capacité eau	500 l
surface de voilure au près	108 m ²
architecte	Dick Zaai

voir adresses utiles page 82