

N°3

LE MAGAZINE DE LA VOILE CLASSIQUE ET DES RENDEZ-VOUS DE VOILE D'EXCE

# YACHTING **cup legend** 03

**NOUVEAU**

## Spécial salon

A LA RENCONTRE  
DES CHANTIER

## Course

AMERICA'S CUP  
LA NOUVELLE  
JAUGE AC7

MAXI YACHT CUP  
TOUJOURS AUSSI  
SPECTACULAIRE

AUDI MEDCUP  
BILAN DES TP5

## Prix du Yacht de tradition

LES 15 PLUS BEAUX  
BATEAUX D'EXCEPTION

LA MERVEILLEUSE

# ATLANTIC

racontée par son pilote



## Chantier naval de Vilaine

### Toujours l'effervescence



Le *Tire Bouchon* est à l'eau. Après une patiente restauration, ce plan Sauvignon de 1980 retrouve son élément avec rouf et pont neufs. L'intérieur garde son charme d'antan avec un circuit électrique refait entièrement. Le Chantier Naval de Vilaine s'est fait une petite spécialité dans la remise à neuf des voiliers issus des différentes séries imaginées par Philippe Harlé et construits au chantier Aubin. D'ailleurs, après le *Tire Bouchon*, les travaux ont commencé sur *Kerhun*, l'Armagnac N°8, de type IOR, construit en 1972. Une fois dans revenu à son état de neuveage, il sera revendu pour un budget estimé autour de 40 000 €. Sea Ray, l'élégant motor-yacht de 1937 présenté dans notre précédent numéro, a également retrouvé son terrain de jeu naturel et, à n'en pas douter, il a déjà séduit de nombreux plaisanciers croisés en Bretagne sud. Sans perdre un instant, un Souriceau 4.75 Open, tout frais sorti du chantier, fait ses premiers essais à La Trinité. Ce micro-cruiser a déjà fait parler de lui dans la presse pour ses incroyables qualités marines dans un si petit format. Les charpentiers, quant à eux, travaillent déjà, pour le compte d'un client passionné, à la reconstruction à l'identique du *Notre Dame de Bon Voyage*. Ce canot traditionnel breton sera équipé d'un moteur in-board tout en respectant l'esprit de son ancêtre construit à Landerneau en 1880. D'autres bateaux sont attendus pour commencer recevoir les bons soins du CNV qui a quand même trouvé le temps de refaire toute sa façade. En bois, bien sûr.

## Code 0

### Un day boat

Présenté en catastrophe à La Rochelle, ce grand day boat vient clairement fureter dans les plates-bandes des Tofinou, voire du Wally Nano. Romaric Neyhousser, avec la collaboration d'Yves Parlier, a dessiné un voilier plutôt étroit avec des flancs verticaux, une carène planante et une quille pivotante. L'appendice, contrairement à celui d'un Class 8, est équipé d'un bulbe. Un logement équipé d'une trappe est découpé dans la coque pour que le Code 0 puisse s'échouer, en appui sur le bord d'attaque de la quille et les deux safrans. Très léger grâce à sa construction tout carbone, l'engin dévoile dans toutes les conditions un potentiel étonnant. Lors des Voiles de Saint-Tropez, le Code 0 a été flashé à 17 nœuds ! Pour autant, il n'est pas vraiment exigeant à mener : accastillage très complet, enrouleur et foc autovireur facilitent le travail de l'équipage. On note le gros travail effectué sur les renvois de manœuvres, pour la plupart invisibles sous

Chantier : Black Pepper  
 Architecte : Romaric Neyhousser  
 Long. HT : 9,95 m  
 Larg. : 2,70 m  
 Poids : 1 850 kg  
 TE : 0,70/2,20 m  
 Voilure : 49,00 m<sup>2</sup>  
 Prix : 215 280 €



le pont ou le pavois épais. Quelques détails restent à améliorer : le barreur par forte gite a du mal à rester au vent, faute à des cale-pieds insuffisants, et le circuit d'écoute de grand-voile « frotte » un peu dans la bôme et dans

le passage de la plage arrière. À l'intérieur, seulement 1,31 m de hauteur sous barrots mais tout de même deux couchettes doubles. Les emménagements sont actuellement revus au chantier afin d'être irréprochables à Paris.