

LE COGNAC

CERTAINS architectes affichent, semble-t-il, beaucoup de scrupules quant à l'esthétique de leurs créations. Au contraire, d'autres dessinateurs se préoccupent essentiellement de l'aspect logique du problème qu'ils traitent en toute objectivité technique, avec comme seul but la création d'un bateau fonctionnel, dans le cadre d'un programme déterminé. Philippe Harlé doit très certainement être rangé dans le second camp et ce n'est pas son Cognac que nous venons d'essayer qui nous fera changer d'opinion. Ces essais ont eu lieu durant une semaine dans les eaux de Concarneau, de Bénodet, de Loctudy et des Glénans, avec des vents qui n'ont malheureusement pas dépassé force 5.

La coque à double bouchain est réalisée en contreplaqué marine de 12 mm d'épaisseur et elle surprend essentiellement par sa largeur anormale. Pour une longueur à la flottaison de 5,9 m, le bau maxi atteint en effet 2,72 m et l'on peut dire qu'après le Sylphe et l'Arpège de Michel Dufour, le Cognac représente une intéressante recherche concernant les limites maximales que peut atteindre la largeur d'un voilier moderne.

Lorsqu'on examine attentivement la carène, on se rend compte que l'architecte a volontairement couru deux lièvres à la fois. Il a voulu disposer d'un volume habitable très important par rapport aux cotes d'encombrement mais il a également jeté quelques regards très appuyés sur la jauge afin d'abaisser le rating, tout cela sans trop augmenter le prix de revient. Ces cogitations apparemment contradictoires nous valent un ensemble curieux, avec un très bel élan avant qui contraste avec le tableau large à un point tel qu'on s'étonne de ne pas y voir mentionné le libellé complet d'une loi de juillet 1881 bien connue. Sous la flottaison, les formes sont moins hérétiques que l'aspect général du bateau pourrait le laisser supposer et le bulb en fonte dont le tirant d'eau atteint 1,26 m



Fort bien voilé par Tasker, le bateau nécessite des réglages de voilure précis si l'on veut obtenir les meilleures performances au louvoyage (photo Erwan Quéméré).

(1,2 m sur demande) peut être muni d'un trimmer monté sur son bord de fuite. Suivant une technique Harlé maintenant bien au point, un safran impressionnant est suspendu au tableau par des ferrures dont la robustesse ne semble faire aucun doute. Le bateau que nous avons essayé était gréé avec un excellent mât Sparlight. Outre le grand étai, le gréement comprend deux galhaubans (sans haubans intermédiaires style Armagnac), quatre bas-haubans et deux pataras. Le bas étai n'a pas été prévu, entre autres afin de simplifier les manœuvres de spi.

Lorsqu'on barre pour la première fois le Cognac, on se trouve un peu dans la situation du spectateur étonné qui, contemplant une danseuse étoile un tantinet obèse, se rend compte tout à coup qu'elle est capable de faire les pointes et de batifoler comme une jouvencelle. Le contraste qui existe entre l'aspect pataud du Cognac et son comportement sous voiles est effectivement saisissant. A la barre, c'est un engin facile, de bonne composition et il obéit à la moindre injonction avec une vivacité que certains quillards de régate pourraient lui envier. Il faut d'ailleurs prendre garde à ne pas user de cette docilité avec trop de désinvolture car un virement de bord déclenché trop sèchement peut fort bien s'achever au large sur l'autre bord, avant que le barreur trop confiant ait pu réagir. A titre purement expérimental et bien que l'utilité du phénomène soit contestable — sauf peut-être pour se freiner en régate — nous avons à plusieurs reprises déclenché au près, à 5 nœuds, de véritables têtes à queue sur 360°. Sans toucher à une écoute, le bateau vire, abat sur son géniois masqué, se retrouve vent arrière, empanne, remonte à nouveau au vent et se retrouve au près, tout cela dans un cercle d'eau de 10 m de diamètre aplati par le passage de la coque.

Avec son grand géniois de 18 m² et sa petite grand-voile, le Cognac demande à être bien réglé si l'on veut obtenir les meilleures performances

au banc d'essai

au louvoyage. Non seulement l'étai doit être convenablement raidi, mais la voile doit être étarquée en fonction de la force du vent et son point de tire doit être choisi avec précision. Cela étant, les performances par petit temps et mer plate sont souvent très spectaculaires. Glissant sur l'eau calme, le bateau paraît accélérer sans cesse, au grand dam des concurrents de taille supérieure.

Dans la brise, la coque est d'une bonne raideur et encaisse son génois jusqu'à force 4. L'équilibre à la gîte est également satisfaisant jusqu'aux alentours de 25° et, malgré le maître-bau, nous n'avons décelé aucune tendance particulière à taper.

Pour le régatier, nous dirons que le louvoyage dans la brise n'est peut-être pas — nous disons bien « peut-être » — le point fort du bateau, ce qui ne l'empêchera quand même pas de s'accrocher aux meilleurs s'il est mené par un bon équipage. En revanche, que le croiseur soit rassuré, avant qu'un Cognac ne puisse plus faire du près avec la voilure du temps, il faudra sans doute attendre des conditions météo qu'on ne rencontre pour ainsi dire jamais dans une croisière estivale menée correctement. A l'inverse, il faudra prendre garde à une maniabilité discutable sous grand-voile seule ainsi qu'à une certaine tendance à dérapper sous le vent à très faible vitesse, la surface et l'allongement de l'aileron ayant été calculés au plus juste.

Sitôt que l'on met du mou dans les écoutes et plus encore si l'on peut établir le spi, le Cognac devient facilement une sorte de petite bombe aquatique qui, le plus normalement du monde, fait paraître ses performances au près un peu fades. Notre bateau était muni d'un excellent spi Tasker de 46 m² qu'il était possible d'établir par petit temps avec le vent nettement sur l'avant du travers. Jusqu'à force 2, le jeu est à la fois amusant et subtil, sans danger aucun, et il permet d'atteindre des vitesses que nous qualifierons pudiquement d'anormales. Cela dit, le comportement du Cognac ravira les plus difficiles dès que le vent sera sur l'arrière du travers. La barre demeure d'un contrôle aisé, la stabilité de route est bonne et le nombre de milles parcourus chaque heure fera la joie du navigateur.

Sous l'angle du confort général, nous dirons sans hésiter que le Cognac est l'un des trois bateaux les plus remar-

quables pour leur taille que nous ayons rencontrés depuis dix ans.

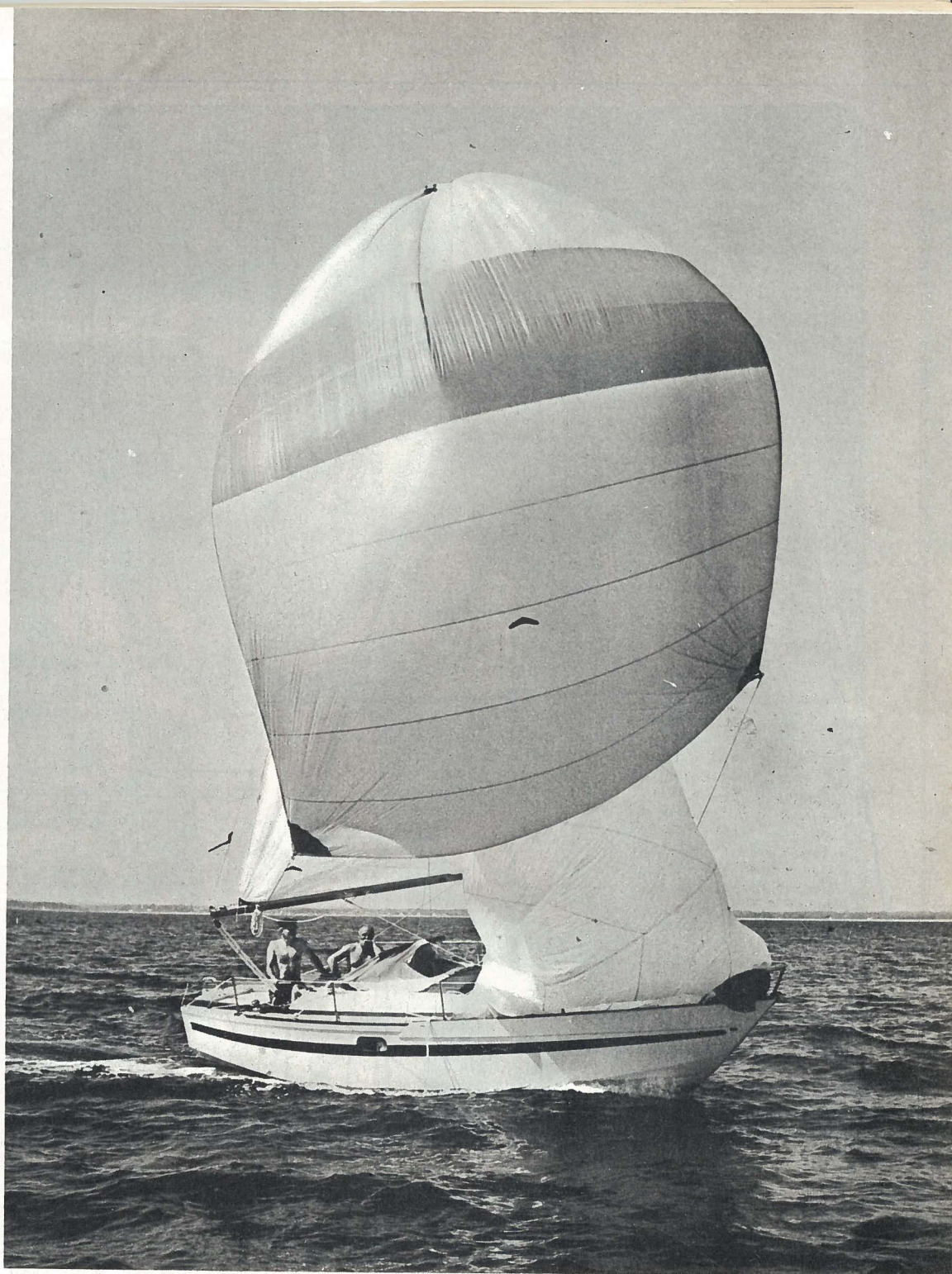
Cette combinaison d'un bau de 2,72 m avec une très large descente et une capote aussi large que haute, constitue une sorte de petite révolution. Alors qu'on est loin de la hauteur sous barrots (1,4 m sous le roof), le large capot coulissant qui surmonte la totalité de l'emplacement cuisine ainsi que les têtes des couchettes centrales, permet de vivre comme sur un grand

bateau, sans aucune sensation de claustrophobie.

Mieux que des phrases, les plans ainsi que les photographies publiés par ailleurs donneront une idée exacte des aménagements. En croisière, les 5 couchettes pourront être occupées par un équipage qu'une vie étroitement communautaire ne rebutera pas. Quatre adultes seront plus à l'aise et trois adultes et deux enfants verront leur espace vital encore augmenté.

Sur le pont et dans le cockpit, la vie est agréable. Le roof surbaissé et légèrement galbé permet de gagner d'autant plus facilement l'avant que le bateau sera légèrement gité. Les équipiers pourront changer un foc sans difficulté tandis que le très grand cockpit permettra à quatre personnes d'être très à l'aise, avec des hautes hilloires et un cale-pieds central fort utile à la gîte.

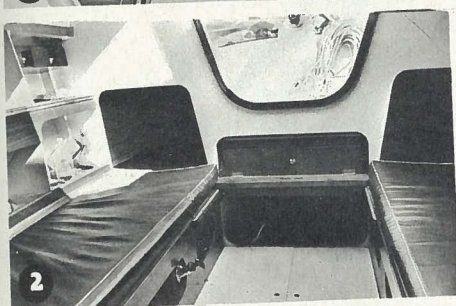
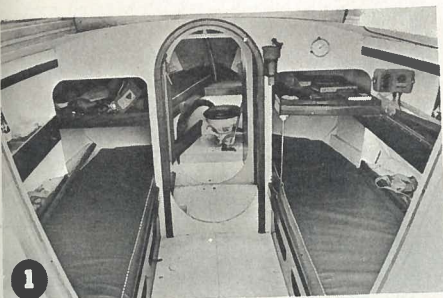
En raison de sa raideur à la toile et de l'importance de



46 m² de spi d'ailleurs aisément supportés
plus un génois à demi-amené
en guise de trinquette de spi :
voilà la bonne recette pour accélérer au largue (photo Erwan Quéméré).

-
1. Couchette
2. Couchette 180 x 0,55
3. Table à cartes
4. Réchaud
5. Évier se glissant sous la descente
6. Vaisselier, casier à bouteilles
7. Penderie
8. W.-C.
- Suite p. 43





1. Le carré. Deux étages de rangement en abord, une étagère au pied de la couchette centrale bâbord, volumes accessibles sous les couchettes. Sur tribord, la table à cartes en position escamotée (photo Gérard Beauvais).

2. L'arrière du carré en position navigation. Au centre, sous le cockpit, le bloc cuisine. Les couchettes arrière s'enfilent sous les bancs du cockpit. A gauche, en abord, le vaisselier demeure apparent (photo Gérard Beauvais).

3. Voilà le véritable cockpit familial où les enfants peuvent trouver place sans problème. Quant à la hauteur de la bôme, elle est suffi-



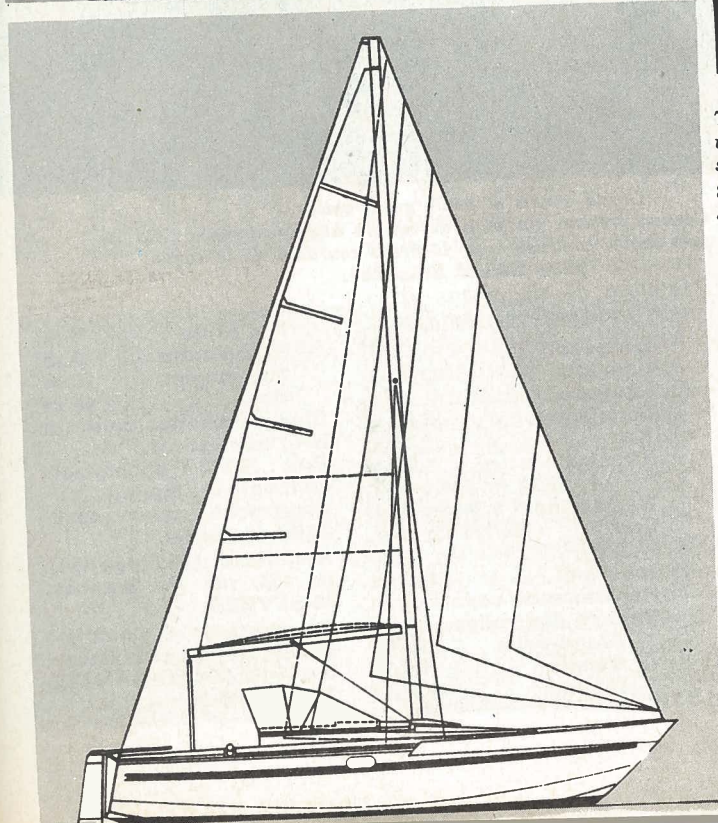
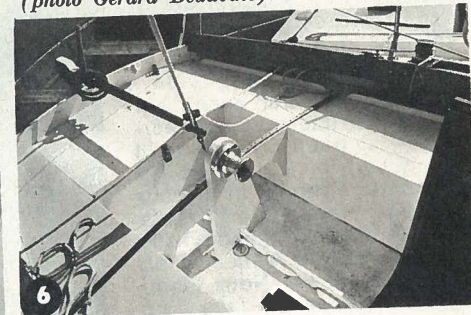
sante pour dégager le paysage et garantir les crânes des chocs superflus (photo Gérard Beauvais).

4. La cuisine est déployée. Venant de bâbord, le bloc réchaud (Camping-Gaz 2 feux) a basculé sur la couchette. Tiré vers l'avant, le bloc évier-volume de rangement est venu s'aligner avec son plan de travail qui rejoint le vaisselier. Le tout se trouve largement aéré sous le capot qui donne la hauteur sous barrots. En bref, une cuisine de classe III (photo Gérard Beauvais).

5. La table à cartes coulisse sur un rail fixé

en abord. Elle peut à volonté être disposée au-dessus de l'une des deux couchettes tribord (photo Gérard Beauvais).

6. Le cockpit. La barre était trop longue, nous l'avons sciée mais elle devrait être complétée par un stick. Entre les deux bancs du cockpit, un vaste caisson arrière peut renfermer du matériel léger. Le gros winch deux vitesses Gibb 6 CR est nécessaire pour border le grand géniois. L'ensemble est large, très confortable et suffisamment profond. Au sol, un cale-pieds est très utile à la gîte. On remarquera le bouchon de remplissage du réservoir d'eau (photo Gérard Beauvais).

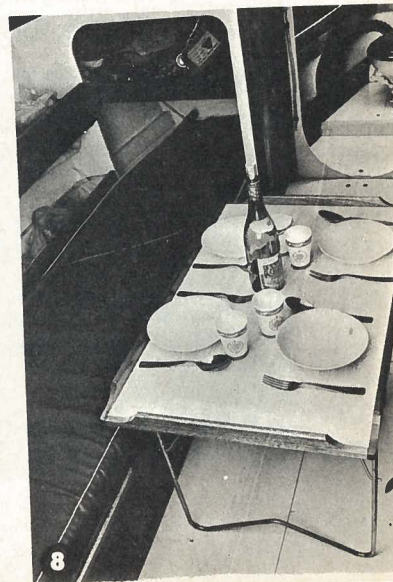


LE COGNAC

43

7. Le poste avant. Au centre, les W.-C. Une couchette sur bâbord et une penderie sur tribord. Au premier plan sur bâbord, la position de stockage de la table repas (photo G. Beauvais).

8. La table repas installée. Elle peut se déplacer librement, ce qui est en fait un avantage sur un bateau de cette taille (photo Gérard Beauvais).



LE COGNAC

son franc-bord, le Cognac est un bateau sec, avec des mouvements dont la douceur relative satisfera les organismes délicats. Grâce au large capot de descente, à sa capote, au capot de poste avant, aux hublots rectangulaires taillés dans le bordé, le carré est à la fois très clair et fort bien aéré. Ce sont là des arguments auxquels les croiseurs seront certainement sensibles.

Nous n'avons pratiquement rien trouvé à redire quant à l'accastillage et à la qualité de construction. Le gros winch central Gibb est nécessaire si l'on veut border efficacement le génois mais sans doute serait-il souhaitable de mieux aménager les points de passage de l'écoute de génois au travers de l'hiloire, afin de ne pas entraîner d'usure trop rapide. Le chantier devrait également prendre garde au fait que la clientèle deviendra de plus en plus exigeante en ce qui concerne la décoration intérieure. Des recherches doivent être entreprises sous cet angle afin d'égayer un carré qui devra, dans un proche avenir, ressembler plus à une pièce de séjour qu'à une cuisine.

Quel que soit son avenir sur le plan strictement commercial — et nous croyons qu'il est assuré — le Cognac représente à notre avis pour Philippe Harlé, une réussite plus homogène encore que dans le cas du Muscadet ou de l'Armagnac. Nous sommes réellement en face d'un bateau très intelligent, étudié dans ses moindres détails afin de satisfaire la plus vaste des clientèles, qu'elle soit de course — rating 15 pieds — ou de croisière. Avec ce bateau, Philippe Harlé se classe au premier rang des architectes français en ce qui concerne l'ingéniosité et le confort des aménagements.

André COSTA

44



Grand génois et petite grand-voile, le Cognac présente un plan de voilure ultra-moderne dont l'aspect élancé contraste avec le profil courtaud de la coque (photo Gérard Beauvais).

● QUALITÉS

- Bonnes performances.
- Bateau particulièrement rapide aux allures portantes.
- Coque mouillant peu, raide à la toile et ne tapant pas.
- Confort général très supérieur à la moyenne.
- Cuisine particulièrement vaste.

● DÉFINITION EXPRESS : A notre connaissance, le bateau le plus réussi de l'année.

— Grand cockpit.

- Bonne finition et accastillage de qualité.

● DÉFAUTS

- Esthétique discutable.
- Maniabilité relative sous grand-voile seule.
- Tendance à dérapper sous le vent à très faible vitesse.

FICHE TECHNIQUE

Longueur hors-tout	7,35 m
Longueur flottaison	5,90 m
Bau	2,72 m
Tirant d'eau	1,26 m
	(1,20 m optionnel)
Déplacement	1 700 kg env.
Lest	700-770 kg env.
Hauteur sous roof	1,42 m
Hauteur sous capote	2 m
Surface des voiles :	
Grand-voile	11 m ²
Génois	18 m ²
Interm.	12,5 m ²

Foc route	7 m ²
Tourmentin	3 m ²
Foc moyen	11 m ²
Spi	46 m ²

Cinq couchettes dont une pour adolescent.

Prix : 22 500 F absolument complet et équipé intérieurement, avec grand-voile et génois.

Architecte : Philippe Harlé, 103, rue De Brancas, 92-SÈVRES.

Constructeur : Chantiers Aubin, 110 rue de la Basse-Ille, 44-REZÉ-LES-NANTES
Tél. : 75-40-26.