

Hauturier 180

Le trawler version voile et moteur

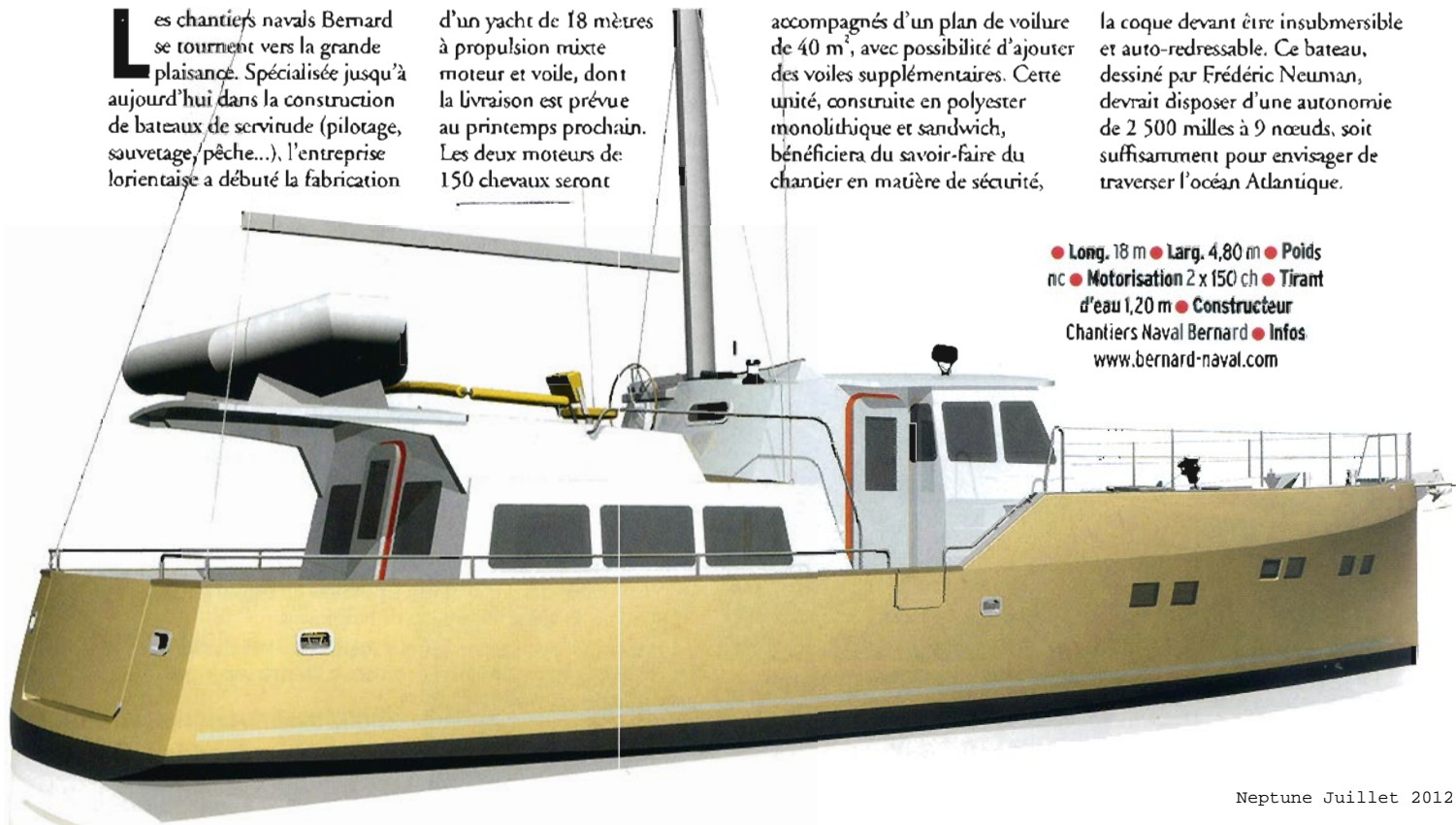
Les chantiers navals Bernard se tournent vers la grande plaisance. Spécialisée jusqu'à aujourd'hui dans la construction de bateaux de servitude (pilotage, sauvetage, pêche...), l'entreprise lorientaise a débuté la fabrication

d'un yacht de 18 mètres à propulsion mixte moteur et voile, dont la livraison est prévue au printemps prochain. Les deux moteurs de 150 chevaux seront

accompagnés d'un plan de voilure de 40 m², avec possibilité d'ajouter des voiles supplémentaires. Cette unité, construite en polyester monolithique et sandwich, bénéficiera du savoir-faire du chantier en matière de sécurité,

la coque devant être insubmersible et auto-redressable. Ce bateau, dessiné par Frédéric Neuman, devrait disposer d'une autonomie de 2 500 milles à 9 nœuds, soit suffisamment pour envisager de traverser l'océan Atlantique.

- Long. 18 m ● Larg. 4,80 m ● Poids nc
- Motorisation 2 x 150 ch ● Tirant d'eau 1,20 m ● Constructeur Chantiers Naval Bernard ● Infos www.bernard-naval.com



L'HAUTURIER

Trawler pour voileux repentis

Plus motor que sailor, ce plan signé Frédéric Neuman ? Peut-être, même si son approche de la croisière, basée sur l'autonomie et la sécurité, ne devrait pas déplaire aux «voileux». Tour d'horizon d'un inclassable.

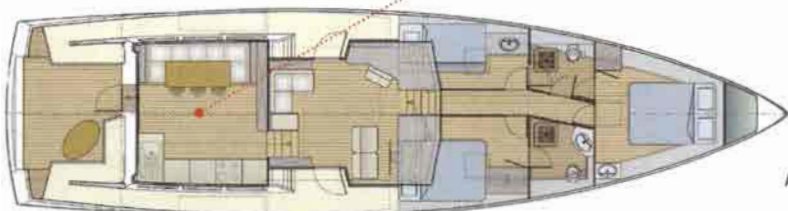
GRÉEMENT. Le plan de voilure semble très reculé, mais il n'y a en fait pas de grand-voile. Le propriétaire a le choix entre un grand gennaker de portant ou un solent autovireur aux autres allures ou dans la brise.

Le dimensionnement du mât (en carbone) est volontairement plus faible que la raideur maximale du bateau, car il n'est pas question ici de dépasser une dizaine de degrés de gîte. La bôme sert uniquement de mât de charge pour l'annexe.

CONCEPTION. L'Hauturier a le look d'un trawler, mais son architecture est plus proche de celle d'un voilier dériveur intégral. Ne pesant «que» 18 tonnes, sa carène est plus fine que celle d'un bateau à moteur classique pour limiter la consommation de gasoil. Le choix d'une voilure d'appoint va dans ce sens et donne de l'appui pour des mouvements à la mer plus doux. La vitesse de croisière visée est de 10 nœuds. Douze sont possibles en théorie, mais les moteurs ne sont pas dimensionnés pour extraire le bateau de son système de vagues.

CONSTRUCTION. Spécialisé dans le polyester, le chantier Bernard, désormais installé dans la base des sous-marins de Lorient, est un chantier clé dans la production de bateaux de travail très techniques (canots SNSM, bateaux-pilotes...). Ici, les fonds sont en monolithique, et les murailles et le pont en sandwich mousse, stratifiés au contact. Réalisé avec un parement de gelcoat dans un moule femelle détruit au démoulage, le bateau est ensuite poncé et repeint.

EMMÉNAGEMENTS. Construits autour de la salle machine (2 x 150 kW), les emménagements très vitrés comprennent un salon supérieur, une timonerie avec vue sur 360 degrés, un salon avec cuisine, trois cabines doubles dont une propriétaire, trois toilettes et deux douches. La finition ne sera pas celle d'un bateau de travail, mais le budget et la culture du chantier conserveront aux prestations un caractère simple et fonctionnel.



Longueur : 18 m.

Bau maxi : 4,80 m.

Voilure : 40 m².

Déplacement : 18 t.

Vol. gasoil : 5 500 l.

Tirant d'eau : 1,20 m.

Autonomie à 10 nœuds : 1 500 milles.

Prix : 1,95 M d'euros.

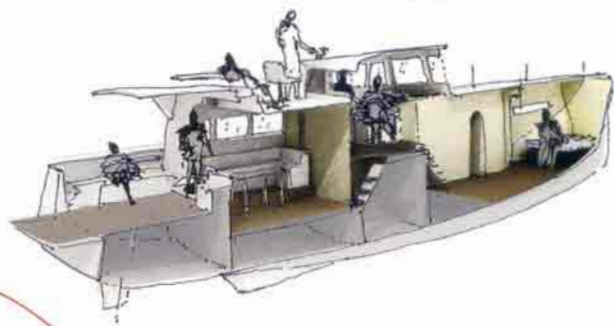
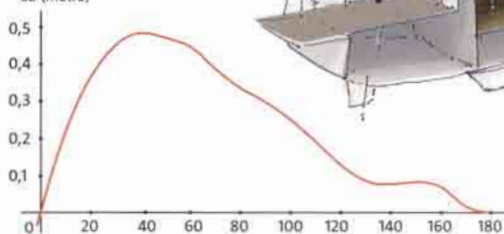
Architecte : F. Neuman.

Chantier : Bernard.

www.bernard-naval.com

STABILITÉ. En théorie, l'Hauturier est inchavirable : quel que soit l'angle de gîte, il conserve toujours une stabilité positive. Les hautes superstructures rentrent pour beaucoup dans cette stabilité aux grands angles et un système de volets a été conçu pour étancher les vitrages et éviter les phénomènes de carène liquide. Les portes extérieures sont étanches. Enfin, le bateau est suffisamment moussé pour être insubmersible, comme un canot SNSM.

GZ (mètre)



Anyone for an expedition?

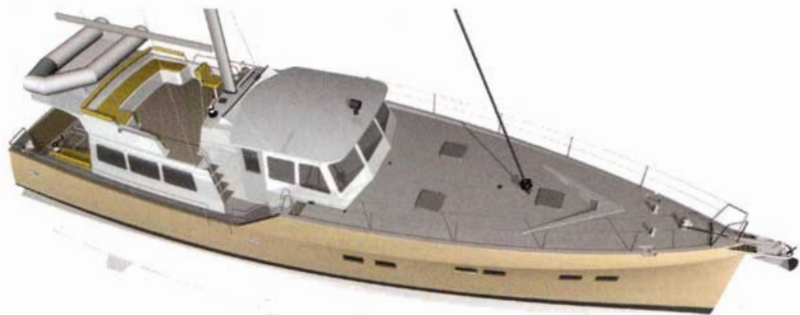
As the population ages, boatbuilders believe that these heavy displacement motor sailers will appeal, says Toby Hodges

It's virtually impossible to be all things to all people. If you build a motor boat and put a mast on it, it will always look awkward: bulky to the point of ugliness to most sailors and equally strange to motor boaters – like a pick-up truck with caravan attachment.

But the quest for the ideal motor sailer is hardly a new one, from British boats such as Fisher, Hurley, Macwester and Colvic Watson, through to the successful pilothouse cruisers from Northern Europe such as Degero, Regina, Nordship and Sirius. And surely no motor sailer has proved

more successful than the wooden-built Turkish gulet.

However, these are all principally yachts with large pilothouses or additional accommodation. What we're seeing with the Nordhavn 56 and others is something different: long-distance trawler or expedition yachts, even a cat-trawler, with rigs primarily designed to extend cruising ranges and comfort. As fuel prices soar and motor boat owners feel eco eyes on their back, the motor yacht brigade are stepping into yachting territory. Will we yachtsmen be attracted by their merits too?



L'Hauturier 180

This is quite the motor boat design with a rig stuck on top, but if you're after a go-anywhere craft, then sourcing an unsinkable boat from a yard that specialises in rescue craft and lifeboats makes good sense. Since 1969 Bernard Shipyards in Brittany have built glassfibre working boats, but this is their first venture into yacht building.

With this 60ft 'voyage boat' they are targeting "senior sailing lovers who want to cruise without the constraints of a sailing boat," says Gildas Bernard. "The Hauturier 180 is one of a kind because she is equipped with the same safety qualities of our working boats: self-righting in case of capsizing and unsinkable."

Built to a Frederic Neuman design in polyester at Bernard's K2 Submarine base in Lorient, she carries a prodigious 5.5 tonnes of fuel to give her a 2,500nm range at 9 knots under engine. Twin 200hp

engines assisted by an auxiliary 40m² of sail provide fuel economy, stability and the occasional sailing jaunt.

The helm is certainly high up for clear visibility all round and the boom can be used to lift the tender onto the coachroof. Below decks her design looks more contemporary than the Nordhavn, offering luxurious comfort for six on board. The aft deckhouse contains a saloon and galley high enough to enjoy good views, as well as those afforded from the wheelhouse forward. An owner's suite, double guest cabin, pullman, three heads and two showers complete the accommodation.

Although her shape suggests her sailing performance won't be able to match that of the NH56, she certainly looks a sturdy expedition voyager. The first boat is due to launch in spring 2013.

Price ex VAT €1.63m (£1.3m)
www.bernard-naval.com