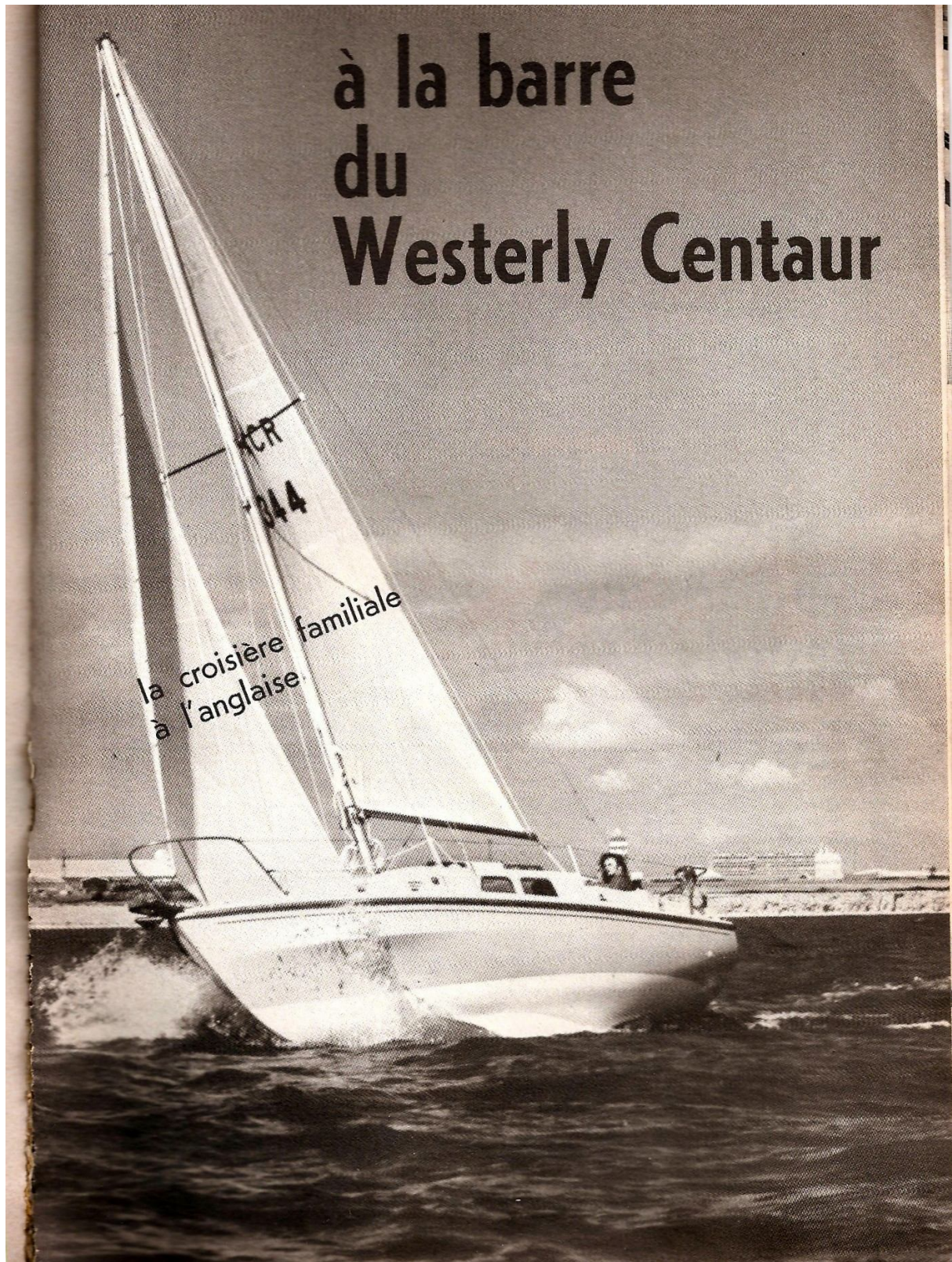


Le Centaure
Source Bateaux n°213





à la barre du Westerly Centaur

Jacques
MONSAULT

POUR la plupart des plaisanciers français, le voilier biquille appartient au folklore britannique au même titre que le cricket, à moins qu'il n'évoque les premières expériences tentées en France sur lesquelles s'est bâtie une image péjorative de cette formule. En fait, certains modèles ont prouvé par la suite que la différence de performances enregistrée pouvait être assez faible pour que l'on retienne cette solution en raison de sa grande commodité d'emploi.

Facilité d'échouage et faible tirant d'eau sont les deux meilleurs arguments en faveur du biquille. Le premier est controversé par certains arguant l'éventualité d'un chavirage si une seule quille trouve un appui favorable pour l'échouage. Un même accident surviendra sur un monoquille si une béquille s'enfonce ou pose dans le vide. Quel que soit le bateau, une bonne connaissance du sol, au besoin par sondage, s'impose avant de retenir un lieu d'échouage.

Le faible tirant d'eau, qui, lui, ne soulève jamais d'objection recèle pourtant une surprise. Un talonnage involontaire à marée descendante se transforme obligatoirement en échouage car la technique du monoquille consistant à faire gîter le bateau ne contribue qu'à aggraver

les choses. Il est vrai qu'en contrepartie, l'attente de la marée montante se fait dans une position confortable.

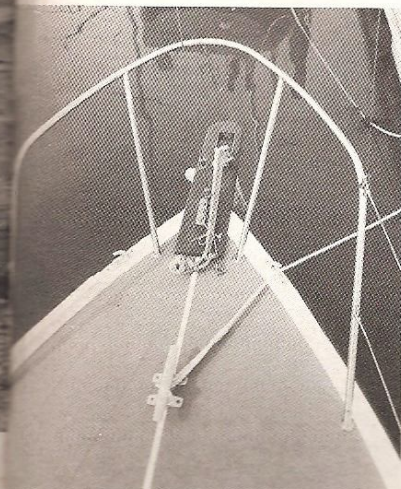
D'autre part, il ne faut pas tomber dans le piège de certains arguments publicitaires qui prétendent que le biquille est plus stable parce que l'aileron au vent fournit un moment de redressement plus important. En réalité le centre de gravité des deux ailerons d'un biquille se trouve exactement à la même profondeur que celui d'un aileron unique de même poids et même tirant d'eau.

CONCEPTION - CONSTRUCTION

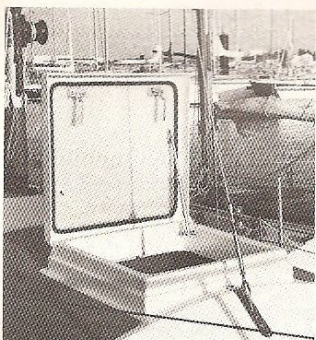
La société Westerly, un des plus importants chantiers anglais, propose pratiquement tous ses modèles dans les deux versions, mono ou biquille. Nous avons choisi cette dernière pour essayer le Centaur, sloop de huit mètres en plastique armé, afin de vérifier si les affirmations du constructeur concernant les performances ne contenaient pas une part d'optimisme.

Due au crayon de l'architecte Laurent Giles, la coque du Centaur pourrait être qualifiée de classique avec son large tableau presque vertical et son étrave au dessin régulier sans l'ori-

l'accastillage du Westerly Centaur



A la place d'une baille à mouillage, le constructeur propose une sorte de « beaupré » très pratique aussi bien pour mouiller que pour ranger l'ancre sans encombrer la plage avant.



Le grand capot avant augmente la hauteur sous barrots dans le poste, mais ainsi que le ridoir de faux étai, il retient parfois au passage, l'écoute de foc, même fermé à bloc.

Sur le bridge-deck, le tableau moteur bien protégé avec le levier unique de commande pour les gaz et l'inverseur. La tirette d'arrêt est abritée dans le coffre arrière avec le graisseur de presse-étoupe.

Le coffre à voiles à tribord n'existe pas sur toutes les versions. Ceci explique la présence d'un encadrement rapporté, boulonné après découpage du banc de cockpit (ci-contre.)



De conception très classique, les superstructures du Centaur n'en sont pas moins fonctionnelles.



L'habillage en teck des banquettes ne constitue pas seulement un avantage esthétique, mais procure un grand agrément de confort.



ginalité des sections avant qui, après un dévers accentué viennent se raccorder à la partie supérieure du bordé par une nervure marquée. Ce genre d'étrave inspirée du bateau à moteur assure une bonne déflexion des embruns.

Si la largeur maximale paraît modeste, il faut remarquer que cette dimension ne diminue que très peu jusqu'à l'extrémité arrière de telle sorte que le volume disponible pour le cockpit aussi bien que pour la cabine s'avère très satisfaisant.

La carène débute par des volumes pleins avec des pieds de sections arrondis et évasés qui deviennent pratiquement plats entre les deux ailerons. Ces derniers font un angle de 15° avec la verticale et leur profilage ainsi que leur raccordement à la coque semblent très soignés sur le plan hydrodynamique. Il en est de même pour le carénage de l'arbre d'hélice qui, par son importance, joue certainement un rôle positif dans la stabilité directionnelle. Le safran entièrement suspendu et compensé, sans aileron fixe, affleure la voûte jusqu'à la jonction avec le tableau.

On voit qu'il s'agit non d'une coque de course, mais d'un plan de croiseur sans choix particulier pour un type d'allure.

Les mesures que nous avons relevées sur le bateau nous ont révélé une différence assez importante entre le déplacement réel et la flottaison figurant sur les plans du constructeur.

Le rapport entre le déplacement et la surface de voilure correspond donc à un bateau peu voilé, comme la plupart des croiseurs anglais conçus pour des régions assez ventées.

Le Centaur est doté d'un plan de voilure ramassé avec une bôme longue. La grand'voile très plate simplifie les réglages mais les performances par petit temps s'en ressentent.



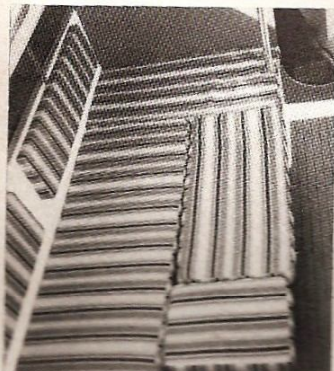
La construction effectuée sous surveillance du Lloyd's n'est peut-être pas étrangère à cette augmentation du devis de poids. L'échantillonnage de la coque présente un côté rassurant que nous trouvons de moins en moins sur les bateaux de grande série. Nous avons également remarqué le soin avec lequel toutes les cloisons des coffres sont scellées de manière à former de nombreux compartiments qui participent à la rigidité.

La coque n'est pas contre-moulée, mais tous les aménagements, à savoir le bloc cuisine, les couchettes et le poste avant, font partie d'une grande pièce moulée qui dans le carré s'arrête à une vingtaine de centimètres du passavant. L'espace disponible est utilisé par une série d'équipets à portes coulissantes très pratique pour des rangements divers. Le roof est doublé de molleton plastique clair sur lequel se détachent les encadrements chromés des grands hublots. Bien qu'un peu froide, la finition générale est très satisfaisante avec quelques belles pièces de menuiserie en teck donnant une impression de sérieux et de solide.

Pour répondre aux conditions variées d'utilisation suivant les plaisanciers, le constructeur a prévu quatre types de plans pour le carré. Nous avons à notre disposition le type D récemment réalisé pour la clientèle européenne. Dans ce plan, les emménagements du carré totalement dissymétriques sont constitués à bâbord par deux couchettes et à tribord par un grand meuble englobant la cuisine et une volumineuse glacière dont le couvercle sert de table à cartes. Cette disposition en « couloir » offre de nombreuses possibilités de rangement. Elle conviendra à un équipage réduit, car on ne peut s'asseoir que d'un seul côté, cette solution étant plus gênante en navigation hauturière qu'au port où le cuisinier peut tranquillement aller et venir devant son plan de travail. Nous avons noté cependant une contradiction entre le volume important de la glacière conçue semble-t-il pour le climat méditerranéen et la position du réchaud très éloigné de la descente et du capot ouvrant. Il est vrai que par temps chaud, on limite généralement les plats mitonnés.

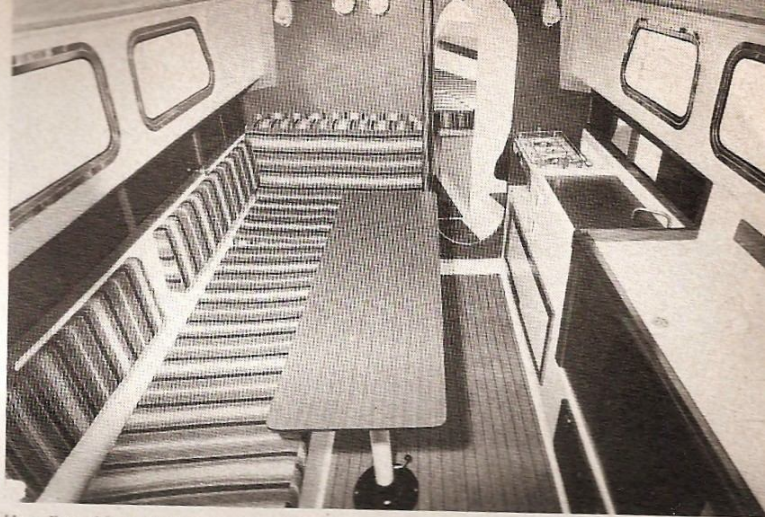
Le compartiment toilettes-penderie bénéficie de la forme rectiligne du roof et la hauteur sous-barrots y est encore très satisfaisante pour un bateau de cette longueur. L'aménagement de la penderie est réduit à un seul bâton pour accrocher des cintres, sans système pour caler les vêtements. Le cabinet renfermant le w.c. marin s'isole par une porte pouvant également fermer le carré, mais celle-ci ne peut se manœuvrer quand les couchettes du poste avant sont réunies en lit double. Si l'on ajoute à cela une peinture mouchetée assez salissante, ce local est loin d'être la partie la mieux réussie du bateau.

**les
emménagements
du
Westerly
Centaur**



Après une manipulation un peu laborieuse, la table de carré s'abaisse pour former une couchette double.

La penderie spacieuse mériterait une ou deux fargues pour le rangement des bottes et la tenue des vêtements.



Une disposition totalement asymétrique laissant un couloir de circulation à tribord.

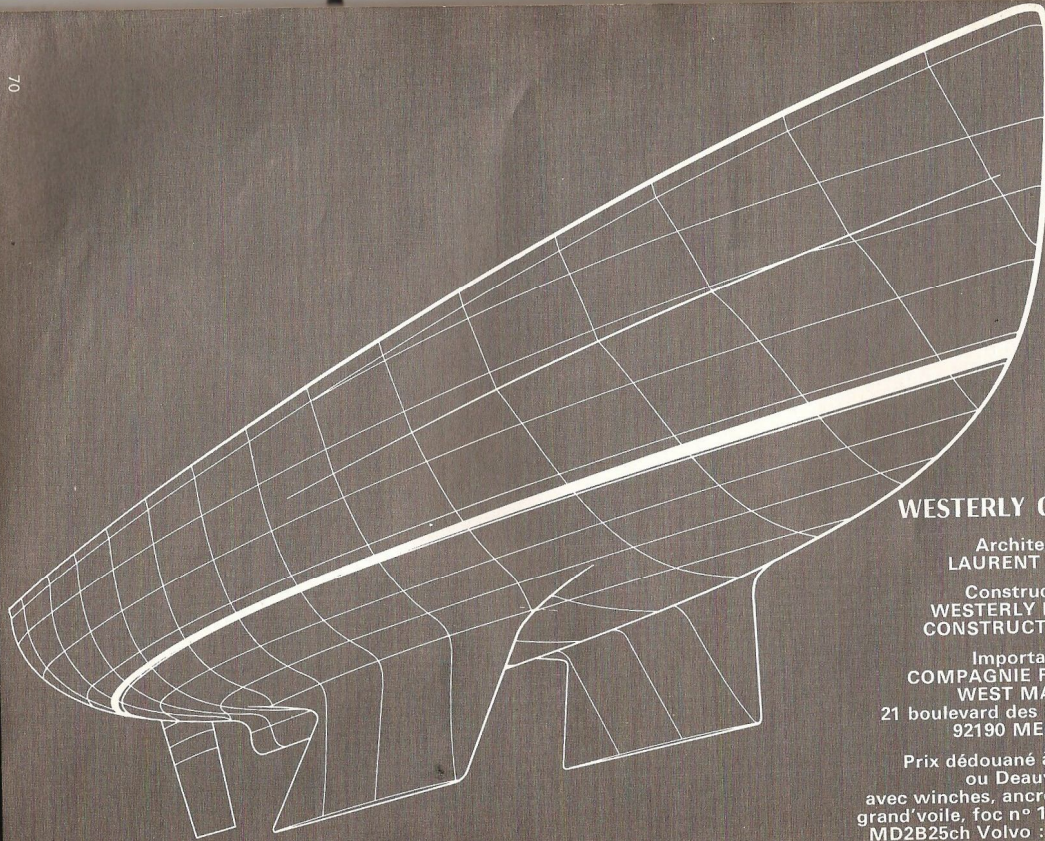
Le grand bloc-cuisine comporte successivement un réchaud, un grand évier et une glacière imposante dont le couvercle sert de table à cartes.



La cuisine dispose de nombreux rangements. Le réchaud appelle deux critiques : le manque d'espace sous le roof et sa position vulnérable près du passage vers l'avant. Nous nous sommes plusieurs fois retrouvés assis sur la suspension.

Le carré comprend de nombreux équipets parfaitement isolés les uns des autres.





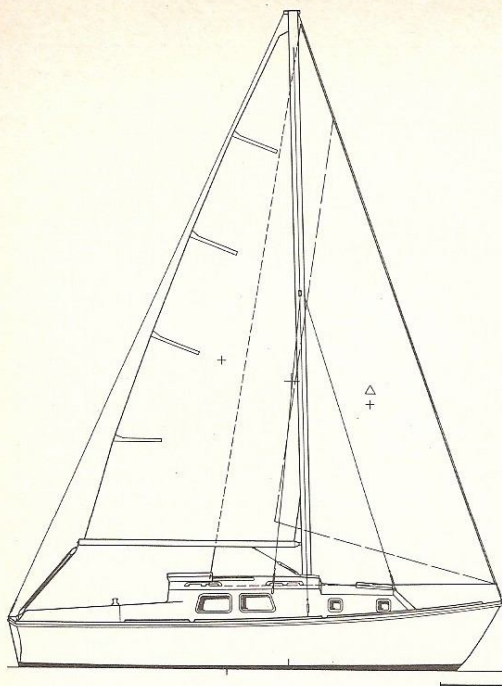
WESTERLY CENTAUR

Architecte
LAURENT GILES

Constructeur
WESTERLY MARINE
CONSTRUCTION LTD.

Importateur
COMPAGNIE FRANÇAISE
WEST MARINE
21 boulevard des Nations-Unies
92190 MEUDON

Prix dédouané à Cherbourg
ou Deauville :
avec winches, ancre, matelas, w.c.,
grand'voile, foc n° 1 et moteur diesel
MD2B25ch Volvo : 101 000 F.T.T.C.



On notera toutefois un grand effort sur l'aération avec quatre hublots et un panneau qui permettent de ventiler la partie avant du bateau. La disposition du poste avant est des plus classiques avec des coffres sous les deux couchettes en V et deux équipets vide-poches. La pointe du triangle est un peu étroite pour les pieds des dormeurs qui devront également s'habituer aux matelas un peu raides pour des « continentaux ».

La pointe avant est occupée par un réservoir d'eau contenant 65 litres relié à un nable de remplissage sur le pont.

Pour un bateau de huit mètres, le Westerly Centaur offre dans l'ensemble un confort très convenable, en particulier grâce à une hauteur sous-barrots qui atteint 1,81 m à l'entrée du carré et permet de longs séjours à bord.

PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

En gréant le Centaur, on se rend compte immédiatement par la simplicité de l'accastillage qu'il ne s'agit pas d'un bateau de compétition. La drisse de grand-voile en textile, l'absence de système d'étaillage du point d'écoute en bout du bôme, l'inclinaison de la grande écoute semblent exclure toute idée de performance.

On est d'autant plus surpris quand, les amarres larguées, le Centaur démarre rapidement du mouillage sous sa grand-voile seule et répond tout de suite à la barre. Un barreur non averti ne peut deviner la présence de deux ailerons qui ne diminuent en rien la facilité d'évolution.

La barre demande toutefois une certaine adaptation en raison de sa longueur qui oblige à des mouvements de grande amplitude pour des angles assez faibles. Le plan de voilure ne doit rien à la jauge et la bôme longue fournit un élément de manœuvre efficace, beaucoup plus que les petites grand-voiles modernes.

Dans le port, le génois ne gêne pas la visibilité, car il passe sans difficulté au-dessus des filières. En revanche, la cadène du bas était accroche parfois l'écoute de foc au cours des virements de bord.

Le Centaur a des réactions très saines dans les manœuvres sous voiles et son erre importante compense le fardage non négligeable de ses superstructures assez hautes. Au moteur, le 25 ch diesel assure une belle marge de puissance.

En marche arrière, le couple de l'hélice rend difficile les abattées vers tribord, mais comme sur la majorité des voiliers, il suffit de débrayer une fois le bateau lancé pour que le safran retrouve son efficacité.

Peut-être dû à la grande rigidité de la construction, un effet de résonance assez désagréable se produit dans toute la coque lorsque le moteur tourne au ralenti. Nous avons été très étonné par ce phénomène, car le montage du berceau avec de gros silent-blocs devrait suffire à éviter ces vibrations qui heureusement disparaissent dès qu'on accélère.

Au près, le cap est celui d'un monoquille de conception équivalente, c'est-à-dire d'un honnête voilier de croisière. Avec un petit clapot de force 3, le Centaur remonte à plus de quatre nœuds sans que l'écart entre deux bords ne dépasse 90°. Avec la brise, le speedomètre monte à plus de cinq nœuds, mais il faut penser que cette coque modérément lestée ne doit pas être surtoilée sous peine d'augmenter sérieusement la dérive. On peut noter cependant que l'aileron sous le vent, bien que petit, travaille presque verticalement. A la gîte, l'aileron au

Cette vue du bateau en eau plate montre la différence d'immersion importante de la carène par rapport aux documents fournis par le constructeur.



vent vient affleurer la surface de l'eau ce qui engendre un clapotis caractéristique que l'on retrouve sur presque tous les biquilles dont les ailerons sont écartés. En-dehors de ce bruit, le Centaur ne cogne pratiquement pas et la déflexion de l'étrave haute et évasée épargne la plupart des embruns aux occupants du cockpit.

La grand-voile très plate ne charge pas le bateau, mais le rail d'écoute sur le tableau arrière est utile pour déborder la grand-voile quand la brise fraîchit. En effet sans devenir dur à la barre, le safran étant compensé, le Centaur demande à être maintenu à une gîte ne dépassant pas 25°.

Aux allures portantes, la grand-voile proportionnellement assez importante évite d'utiliser le spi dès les allures de largue. En fait, l'usage de celui-ci semble réservé au petit temps à cause de l'accastillage assez peu adapté aux manœuvres. Les drisses en matière glissante et le mauvais fonctionnement du tangon ne nous ont pas permis de juger des performances sous spi dans la brise.

Avec la mer de travers, le Centaur se comporte de manière assez particulière pour le barreur. L'influence des deux quilles se fait sentir par des réactions différentes dues à leur déplacement par rapport au centre de carène qui semble perturber la stabilité de route. On observe dans certaines conditions un mouvement de lacet que la taille de la barre rend difficile à contrôler. En fait, cette réaction n'a vraiment d'importance que sur la tenue d'un cap précis et avec une certaine habitude du bateau, on oublie certainement la différence avec un monoquille.

Au vent arrière, la stabilité de route est exemplaire et les fonds plats du Centaur lui permettent de belles accélérations. La position de l'écoute de grand-voile tout à fait à l'arrière ne favorise pas les empannages qu'il faut négocier avec quelques précautions; à côté de cela, la position du barreur tout à fait en avant du cockpit présente de nombreux agréments comme celui de profiter de l'abri du roof.

Sur le plan du confort, le pont du Westerly est très bien étudié avec des revêtements antidérapants efficaces, de bonnes mains courantes, et un cockpit habillé de lattes de teck confortables aussi bien par beau temps qu'avec de l'eau. A quelques détails près, son accastillage convient au programme de croisière que le constructeur s'est fixé, un moteur puissant complétant des performances sous voiles très honorables pour une coque de ce type.

Il s'agit en résumé d'une formule « sage » destinée au public large qui considère le voilier de croisière comme un instrument de vacances. Sa robustesse de construction et la commodité d'emploi inhérent au biquille répondent d'autant mieux à ce programme qu'un prix de vente intéressant fait partie des attraits du Centaur.

Caractéristiques	Westerly Centaur
Longueur de la coque	7 m 92
Longueur de flottaison (L)	7 m
Bau maximum	2 m 58
Bau flottaison	2 m 45
Franc-bord avant	1 m 12
Franc-bord milieu	0 m 75
Tirant d'eau maximum	1 m 06
Tirant d'air	10 m 60
Déplacement en charge (D)	3 700 kg
Poids en ordre de marche	3 040 kg
Poids du lest	1 270 kg
Nature du lest	Fonte
Hauteur sous barrots	1 m 88
Largeur moyenne des passavants	0 m 36
Catégorie de navigation	2° 6/8, N° 410
Jauge en douane (tonneaux)	6,65 tx
Surface du triangle AV (1)	14 m ² 30
Surface maximum du génois (2)	20 m ² 70
Surface du foc N° 1	11 m ² 80
Surface de la grand'voile (3)	15 m ² 90
Surface maximum (2 + 3) (V)	36 m ² 20
Surface pour la jauge (1 + 3) (v)	35 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B)	0 m ² 96
Surface de dérive : coque seule	3 m ² 03
aileron	2 × 1 m ² 18
safran	0 m ² 34
totale	5 m ² 73
Surface mouillée totale (M)	21 m ²
Position du centre de dérive par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	CD 2,6 %
Écart entre CV et CD en % de L	14,1 %
Coefficients	
Aptitude à naviguer par petit temps	$\frac{V}{M}$ 1,7
Vitesse moyenne	$\frac{V}{B}$ 36,5
Vitesse limite (coefficient prismatique)	$\frac{D}{B \times L}$ 0,55

Calculs effectués et plans relevés par P. Gutelle.

M.D.L.R. : La pauvreté des documents qui nous ont été fournis par le constructeur ne nous a pas permis d'établir les plans et d'effectuer les calculs habituels permettant des comparaisons valables. Nous prions nos lecteurs de nous en excuser.

