NEPTUNE A BARRÉ

LE PRETORIEN

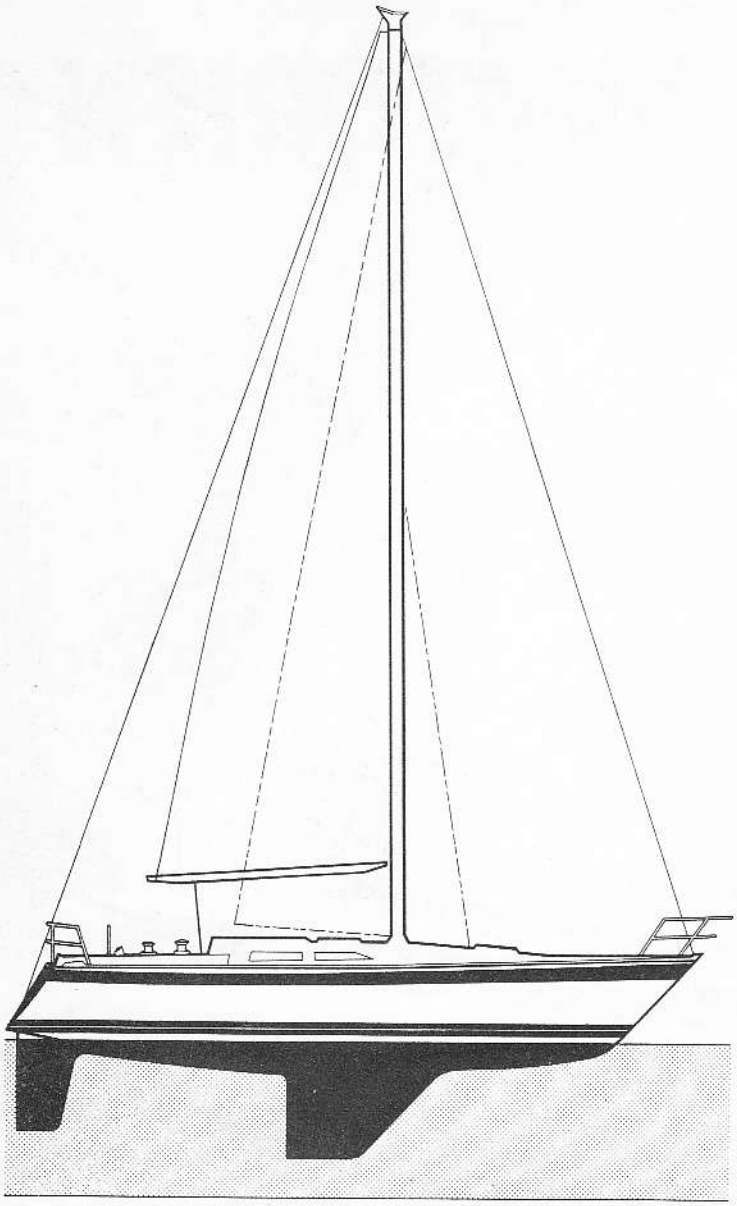
Daniel GILLES





*Ce qui frappe chez Wauquiez, c'est la continuité du style. La qualité de la construction et le côté traditionnel de la finition ont contribué à la création d'une production homogène qui donne à tous les bateaux du chantier le même air de famille même si leurs formes diffèrent selon la taille. Cette continuité, on la retrouve dans la durée de vie des modèles qui ne souffrent que très peu du phénomène de mode. Continuité encore dans le rapport avec les architectes qui travaillent avec le chantier de Mouveaux. C'est déjà Holman et Pye qui avaient dessiné l'*Elizabethan *en 1965.*

Après le Centurion, *le* Gladiateur *demeure lui aussi l'un des chevaux de bataille du chantier. Plus haut dans la gamme vint ensuite le* Hood 38, *un dériveur conçu pour un programme différent et coûtant quelque 200 000 francs de plus. Il devint évident qu'il manquait un bateau entre les deux pour combler le creux existant dans la gamme. C'est de cette nécessaire continuité dans la politique d'un chantier qu'est né le* Prétorien, *exposé pour la première fois au salon de La Rochelle 79. Un super Gladiateur en quelque sorte, né sous le crayon de Donald Pye et dont le prix le situe approximativement à mi-chemin du* Gladiateur *et du* Hood.



FICHE TECHNIQUE

Chantier : Henri Wauquiez (Mouveaux/59 420)
Architecte : Holman et Pye
Longueur hors-tout : 10,80 m
Longueur à la flottaison : 9,36 m
Maître-bau : 3,60 m
Tirant d'eau : 1,85 m
Déplacement : 6 500 kg
Lest : 3 000 kg (plomb)
Matériau : Stratifié de polyester
Jauge : 12,5 tonneaux
Rating IOR : environ 26 pieds
Surface de voilure :
Grand-voile : 24 m²
Génois médium : 51 m²
Foc n° 1 : 25 m²
Tourmentin : 11 m²
Moteur : Diesel 25 cv à embase S-Drive
Réserve d'eau douce : environ 250 l
Réserve de fuel : 95 l
Prix : environ 380 000 F TTC départ chantier (supplément de 4 700 F pour la barre à roue)

CONCEPTION

Le Prétorien est tout à fait dans la lignée de ses prédécesseurs. Des bateaux marins, solidement construits et aménagés luxueusement pour la croisière et son large marché international. Wauquiez a exporté à 55% en 1979. Le Prétorien ne présente que 70 cm de plus que le Gladiateur, mais plus d'un mètre supplémentaire en flottaison et 0,30 m au maître-bau, ce qui lui confère une jauge de 12,5 tonneaux et un déplacement de 6 500 kg.

Nous sommes en présence d'un bateau plus puissant et surtout beaucoup plus volumineux et la place réservée aux emménagements s'en trouve augmentée. La coque est plutôt pleine, haute de franc-bord et coiffée d'un petit roof long venant mourir en pente douce sur l'avant. L'étrave est assez élancée et la voûte très porteuse terminée par un tableau fortement inversé de manière à allonger la flottaison effective et affiner la silhouette.

Les œuvres vives rappellent celles du Gladiateur avec toutefois certaines améliorations découvertes ces dernières années sur les carènes rapides. Les entrées d'eau sont plutôt fines, le maître-bau situé en arrière du milieu, les « dessous » en arrière de la quille assez plats, larges et très porteurs. La coque possède un très léger retour de galbord sur lequel est rapporté le lest en plomb. L'intérêt de ce matériau plus lourd que la fonte est un gain de finesse de la quille tout en créant un centre de gravité plus bas. Le bord de fuite de la quille est perpendiculaire tandis que le safran est rejeté tout à l'arrière. Sa surface est plutôt forte et contribue de façon notoire à la stabilité de route du bateau. Ce safran est précédé d'un petit aileron sur toute sa hauteur. Voilà donc une carène simple, respirant la puissance et surtout étudiée pour les allures de près. Une coque tout à fait sage avec des caractéristiques normales : un bon pied dans l'eau avec 1,85 m de tirant d'eau, un rapport déplacement-lest approchant les 50 % garantissent une excellente raideur à la toile.

Le plan de voilure est celui d'un classique sloop en tête avec un fort allongement et une priorité donnée à la surface du triangle avant comme le veut la tendance de la jauge IOR.

Bien que le Prétorien ait été conçu avant tout pour les croiseurs, son rating, qui devrait être peu différent de 26 pieds, a été pris en considération pour le dessin d'ensemble. Avec son équipement standard et ses emménagements, le Prétorien, de toute façon, s'apparente beaucoup plus au croiseur rapide qu'à la « bête » de course.

L'importance donnée au cockpit est raisonnable et n'entrave nullement l'équilibre général du volume intérieur destiné aux emménagements. Ces derniers se caractérisent par une petite cabine arrière complètement indépendante et comprenant une bonne couchette-double et un petit coin toilettes. Il s'agit davantage d'une couchette particulière plutôt que d'une véritable cabine. Le reste est classique avec un grand carré, un poste avant et un cabinet de toilette fort bien conçu où l'on peut accéder de l'avant ou de la petite coursive séparant le carré du poste avant.

Le Prétorien peut être classé dans les unités dites « classiques » avec une construction sérieuse, de bons matériaux, un équipement complet. Sa morphologie est celle d'un bateau puissant, plutôt lourd avec des formes assurant un bon passage dans la mer, des mouvements souples et un rappel « doux ».

CONSTRUCTION

Le sérieux apporté à la construction des bateaux Wauquiez est connu. Le travail de base de polyester et de bois inspire confiance tandis que la finition dans le détail met en valeur l'ensemble d'un travail qui sort tout à fait de l'ordinaire par rapport à la plupart des autres chantiers. Si le prix, dans certains cas, relève plutôt de l'escroquerie par rapport à la qualité fournie, cette qualité est, chez Wauquiez, un gage tangible de sérieux.

La coque est moulée d'une seule pièce en stratifié de polyester et les tissus sont posés à la main. Elle est ensuite structurée dans les fonds par de nombreux renforts. Le pont en sandwich de balsa-polyester comporte des lèvres tout autour destinées à recevoir la coque par emboîtement. Il est ensuite boulonné puis surmoulé afin de parfaire l'étanchéité de l'ensemble de la liaison. Le rail en aluminium qui sert de cale-pied est boulonné par dessus, à la fois au pont et à la coque.

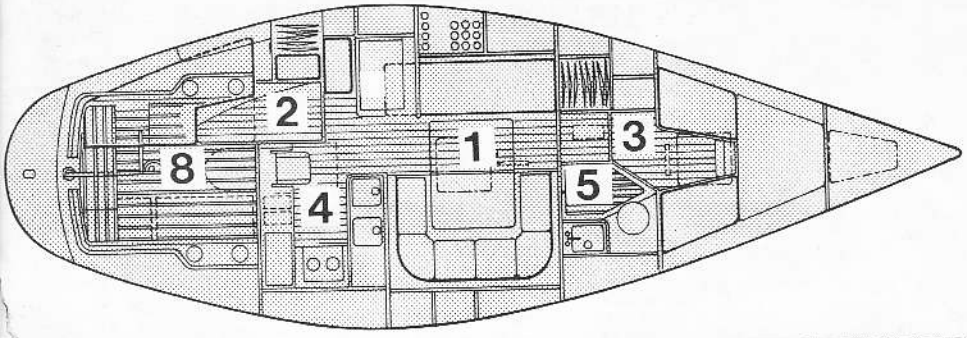
Autre particularité, les cloisons principales sont stratifiées à la coque mais également au pont et s'intègrent de ce fait dans la construction proprement dite de la coque en assurant un surcroît de rigidité.

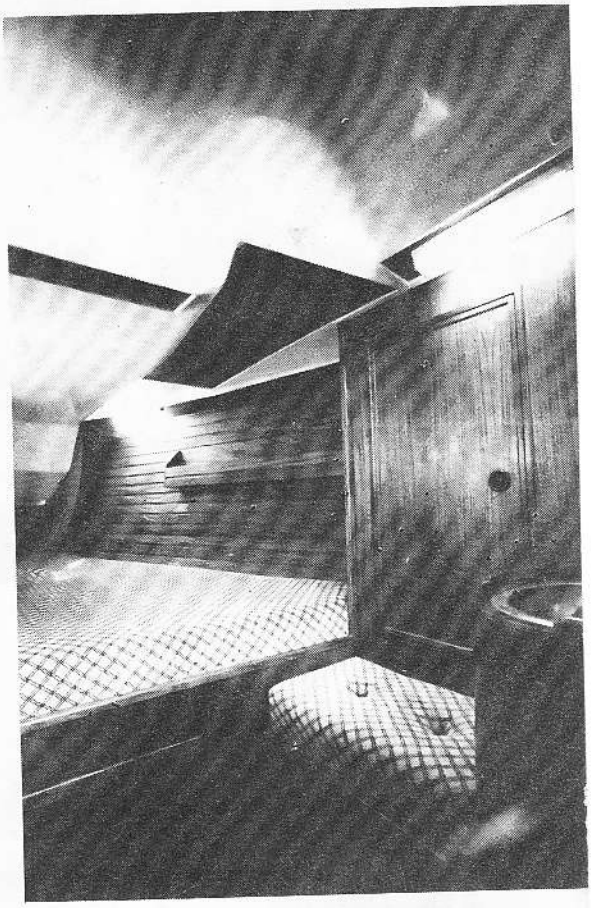
Le lest en plomb est rapporté à la quille à l'endroit où celle-ci amorce un retour de galbord. Il est fixé au fond du bateau par l'intermédiaire de solides varangues et fixé par 10 broches inox boulonnées à la coque. Chaque broche est pourvue d'une contreplaque inox de manière à assurer un meilleur serrage de chaque écrou.

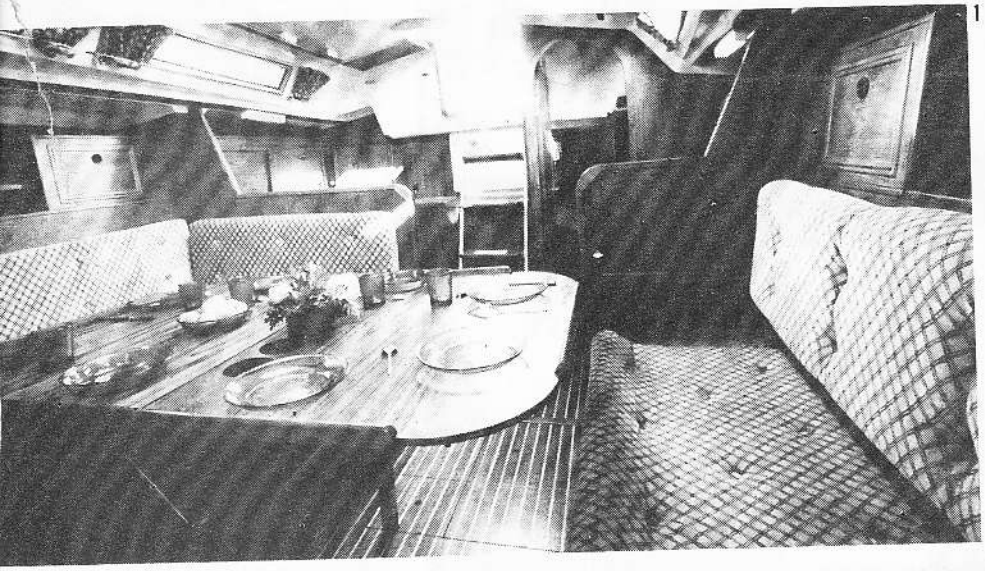
Le mât traverse le pont et vient reposer sur la quille. Il est équipé de deux étages de barres de flèche. Les bas-haubans arrière reprenant l'effort des barres de flèche supérieures sur l'arrière nous ont paru superflus.

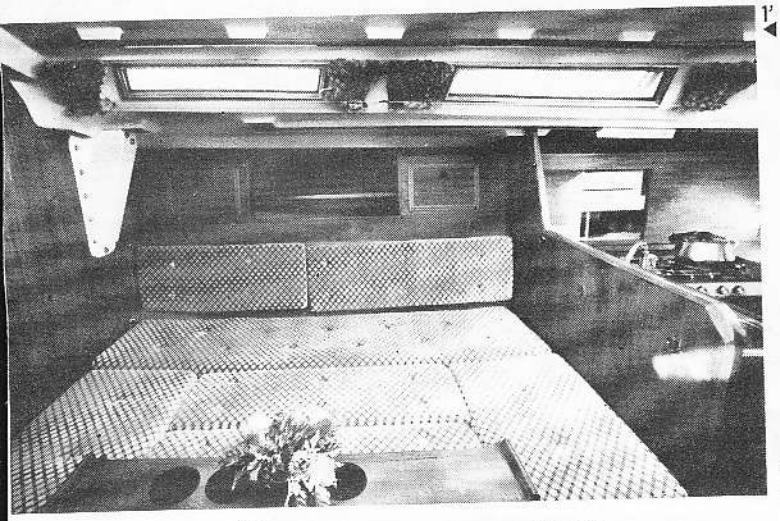
Le gouvernail est construit en polyester et comporte une âme en mousse. La mèche de 40 mm de diamètre est renforcée par des platines d'acier inox soudées à l'ensemble. Le système de barre de secours (sur le modèle équipé d'une barre à roue) est bien pensé.

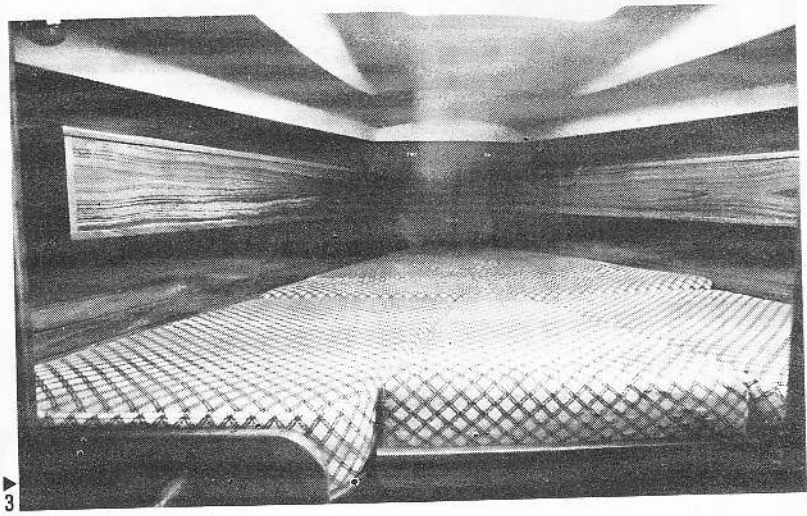
Les bois utilisés pour la finition intérieure sont des tecks massifs ou des contreplaqués de teck clair. Ils contribuent au style traditionnel de la maison Wauquiez. Le soin apporté aux détails fait de l'intérieur une entité pratique et d'utilisation aisée. Un point toutefois nous a semblé déficient : l'aération qui n'est pas suffisamment bien étudiée, en particulier au voisinage de la cuisine. L'éclairage au néon qui diffuse une lumière directe et crue n'est pas agréable non plus dans un intérieur aussi raffiné. Par contre le ramasse-poussière, le grand fractionnement des planchers, les deux pitons pour accrocher l'échelle de descente lorqu'il est nécessaire de la déplacer pour avoir accès au moteur, le rangement pour les chaussures, le bar du carré, le puisard sont autant de petits détails parmi tant d'autres qui facilitent la vie du bord et prouvent la qualité du travail du chantier.











EMMÉNAGEMENTS

1. *Le carré vu de l'avant vers l'arrière. Un coin dinette fait face à une banquette où il est possible de prendre place pour déjeuner lorsque l'on déplie complètement la table. Les dossiers rendent la position assise confortable mais la formule velcro n'est pas tout à fait au point et les coussins tiennent mal au parois. Large panneau ouvrant, hublots longs : le carré est bien éclairé.*

1'. *Le carré est transformé en cabine pour la nuit. La table est pliée et la banquette tirée de manière à former une couchette double. Une formule courante mais qui n'est pas toujours très pratique. Ici le dessous de couchette coulisse bien et l'ensemble est solide une fois en position de couchage. Sur le plan de la décoration si le bois de teck clair est agréable à l'œil, l'ancrage de cadène est fort laid et la découpe des deux meubles supérieurs qui ne prennent pas tout le volume disponible n'est pas très heureuse. Mais n'est-ce là qu'une affaire de goût ?*

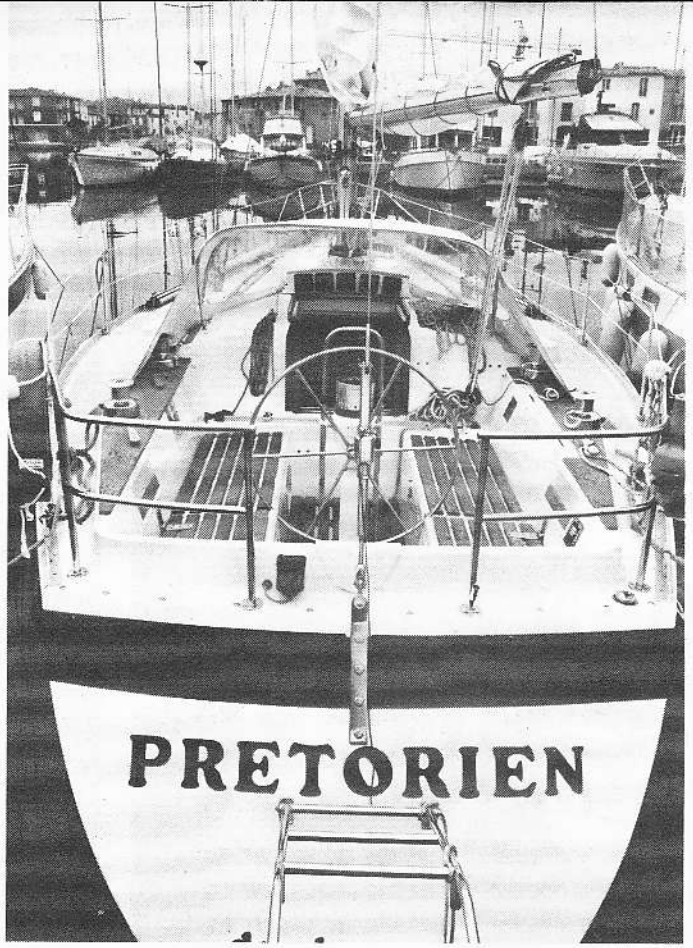
2. *La cabine arrière placée sur bâbord comprend une couchette double, un petit siège et un lavabo. Un placard permet d'y ranger des affaires personnelles. Le cockpit vient mordre de façon importante dans le volume disponible qui demeure assez restreint. En fait, il s'agit d'une couchette-cercueil double qu'il est possible d'isoler en fermant la porte plus qu'une véritable cabine. Manque d'aération.*

3. *Le poste avant qui, une fois le triangle du milieu ajouté entre les deux couchettes, offre une couchette double confortable. Des équipets ceinturent tout le tour. Un panneau ouvrant diffuse une importante lumière et permet une bonne aération.*

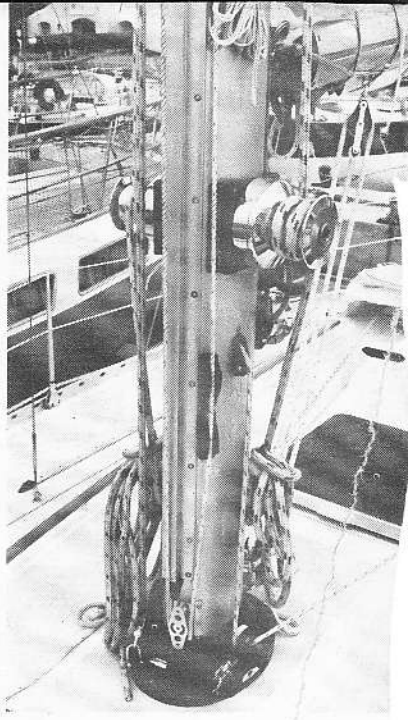
4. *La cuisine au pied de la descente à tribord. Evier deux bacs. Deux robinets d'eau douce dont l'un est sous pression. Pas de robinet d'eau de mer. Cuisinière avec four sur le même plan qu'une « paillasse » située à sa gauche et montée sur cardan. Pas nécessaire car d'une efficacité toute relative. A droite de la cuisinière, un important plan de travail coiffant la glacière équipée de petits paniers placés fort*



4



7

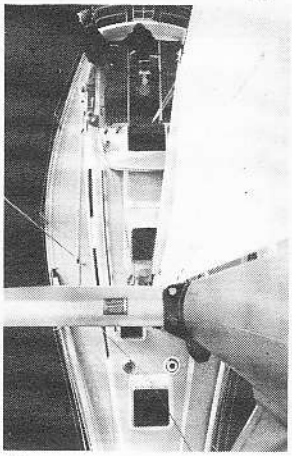


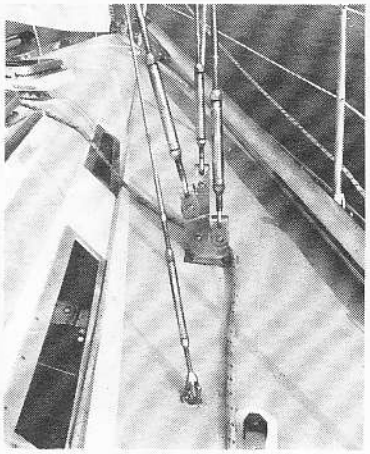
9



5

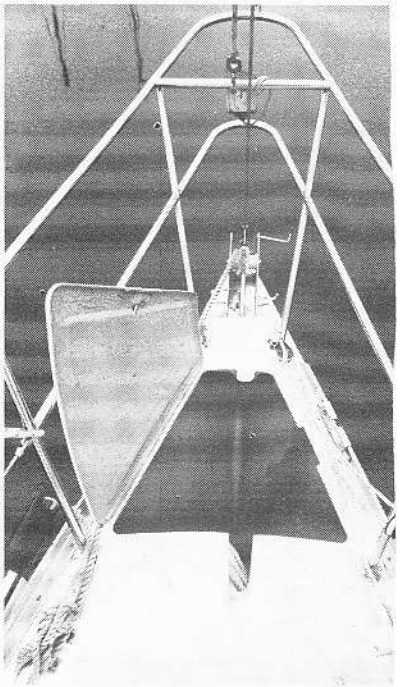
10





12

13



ÉQUIPEMENTS ET ACCASTILLAGE

judicieusement en quinconces. Il serait nécessaire de disposer d'une barre pour protéger la cuisine en cas de roulis violent. Manque d'aération. Bon volume pour le rangement de la batterie de cuisine, des verres et des couverts.

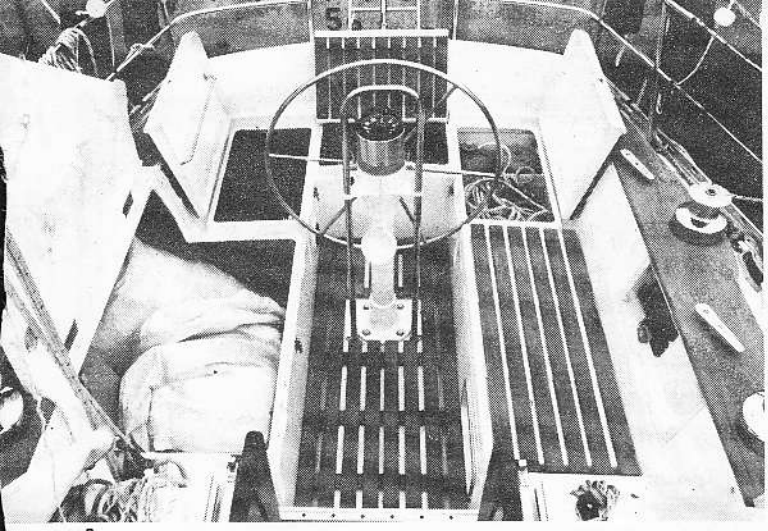
5. *Le compartiment toilettes donnant accès d'une part directement au poste avant et d'autre part sur la coursive reliant le poste avant au carré. La difficulté que présentait la présence de trois portes dans un endroit aussi restreint a été résolue adroitement. Les vannes de fermeture des tuyaux sont d'une utilisation très aisée.*

6. *L'échelle a été démontée de façon à accéder au moteur. D'un geste simple elle a été accrochée à deux pattes prévues à cet effet. Le moteur est un diesel de 25 cv, un Volvo MD II C avec Sail Boat Drive. La transmission se fait directement par embase au travers de la coque. Les vibrations sont moins fortes et l'entretien du presse étoupe et de l'arbre d'hélice est réduit. D'autre part, la traînée est moins importante. L'autre avantage est de pouvoir placer le moteur plus facilement ou on le désire. Il est très bien insonorisé et livré avec un alternateur de 35 A, deux batteries de 80 à 12 v et une hélice fixe bi-pale. Le réservoir en inox a une contenance de 95 litres. La vitesse au moteur par mer plate et sans vent est proche de 6,5 nœuds.*

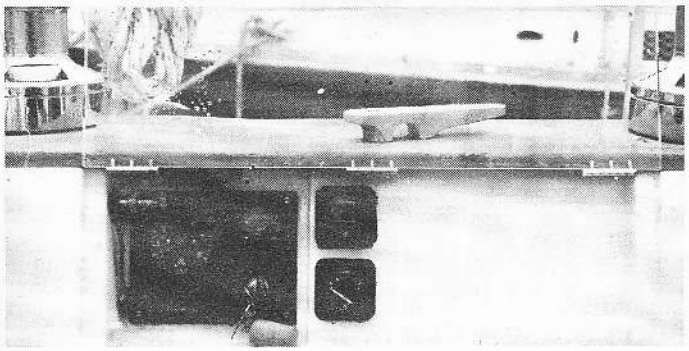
7. *Il est vrai que la photo déforme, mais le Prétorien a bien cependant un arrière large et porteur. Au premier plan on voit l'échelle de coupée fixée au tableau arrière et qui, une fois relevée ferme le balcon arrière. En position complètement basse elle sert d'échelle de bain. Une solution simple, peu courante et cependant très pratique. Remarquez également la capote qui protège la descente des embruns et du froid. Les hiloires supportant les winches (Lewmar) ceinturent bien le cockpit et l'inclinaison intérieure permet d'être confortablement assis.*

8. *Le cockpit est fonctionnel : coffre à voiles sur tribord avec une très grande ouverture pour faire passer les sacs à voiles sans difficulté. En arrière à tribord, un coffre servant aussi bien aux aussières qu'aux parebattage. Il est très profond et peut recevoir une grande quantité de matériel. Au centre, l'emplacement est prévu pour un canot de sauvetage. Dans le coffre arrière bâbord : les bouteilles de gaz ainsi qu'un bac à cordage. Les couvercles du coffre qui sont ici relevés cachent deux petits vide-poches. Le tableau électrique de commande du moteur sur bâbord est protégé par une paroi en altuglass transparent* **(14).**

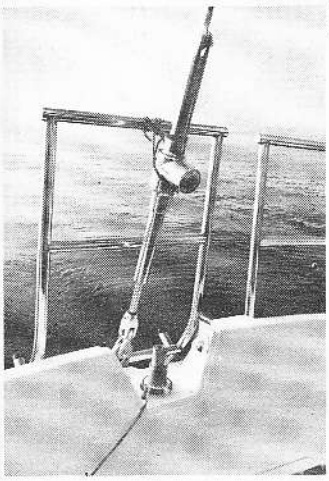
9. *Le mât traverse le pont. L'accastillage est bien dimensionné et les drisses d'un bon diamètre. Ils sont toutefois placés un peu haut car leur manœuvre est gênée par la présence de la*



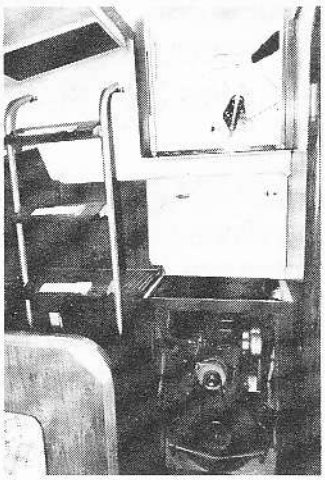
8 ▲



14 ▶



11 ◀



▶ 6

bôme au vent arrière. Le système de prise de ris est classique avec trois coinceurs placés sous la bôme et correspondant l'une au milieu pour l'amure de la voile à l'extrémité, les deux autres pour les deux bosses de ris qui arrivent au winch placé dessous sur le mât.

10. *Vu du premier étage de barres de flèche. De larges passavants ; une place raisonnable donnée au cockpit par rapport au reste des emménagements.*

11. *Détail de l'échelle de coupée faisant échelle de bain et balcon arrière. On aperçoit le haut de la mêche du gouvernail qui permet de placer en cas de besoin une barre franche sur la version du bateau équipée d'une barre à roue. Le pataras est réglable à l'aide d'une manivelle de winch.*

12. *Ancrage sur le pont du gréement latéral avec une cadène unique pour les galhaubans et les bas-haubans. Si les cardans sont utiles et indispensables pour le travail du gréement, une pièce plus belle aurait pu être dessinée pour recevoir les trois filins. Le bas hauban arrière ne semble pas indispensable mais ce n'est qu'à l'utilisation que l'on pourra dire s'il est possible de le supprimer et en particulier au largue dans la brise sous spi.*

13. *La plage avant comporte un bac à mouillage qui peut être verrouillé. Les taquets sont solides et bien placés. La ferrure d'étrave à double point d'amure, pratique. Balcons et chandeliers sont solidement fixés au pont.*

COMPORTEMENT A LA MER

Ayant passé plusieurs jours à bord, nous avons pu apprécier à leur juste valeur la disposition des emménagements et celle du plan de pont et du cockpit. Par contre, le vent n'a pas daigné monter au-dessus de 15 nœuds. Nous ne pouvons donc pas, en toute objectivité, juger du comportement du Prétorien par brise fraîche et mer formée. Nous nous contenterons donc d'émettre un opinion quant aux performances du bateau dans le petit temps. Disons-le tout de suite, nous pensons que le Prétorien est une unité qui s'exprimera le mieux aux allures de près. C'est dans ces conditions que la qualité de sa carène devrait donner le maximum. Un déplacement médium à fort, un bon tirant d'eau, un large safran, le bateau passe en douceur et se cale à son cap sans être du tout volage. Il est alors permis de lâcher la barre plusieurs minutes de suite sans le voir dévier d'un degré. Le cap semble excellent et la vitesse correcte. Les réactions quant à elles sont des plus saines avec une barre légèrement ardente comme il se doit et une tendance du bateau à vouloir grimper dans le vent. Au vent arrière la coque est bien tenue par le safran d'une bonne efficacité ; et au largue, le test sous spi même, sous 12 nœuds de vent le plus pointu possible, à la limite de la dévente, ne nous ont pas permis de déceler la moindre faiblesse.

L'équilibre de la carène est bon, les rapports de surface mouillée, déplacement, surface de voilure donnent un bateau doux et agréable à la barre.

A NOTRE AVIS

Il manquait, nous l'avons dit plus haut, une unité de croisière au sein de la gamme Wauquiez entre le *Gladiateur* et le *Hood 38*. Avec le Prétorien, cette lacune est comblée. Ce bateau offre l'avantage de remplir sensiblement le même programme que le *Gladiateur* avec cependant beaucoup plus d'espace et de volume. A un prix beaucoup plus élevé certes, mais nous pensons que la différence de 100 000 francs est en l'occurrence parfaitement justifiée. La possibilité, en particulier, de disposer de trois cabines complétement indépendantes, si l'on compte le carré pour le couchage de nuit, n'est pas négligeable. Pour ce prix, l'utilisateur ne disposera pas seulement d'un croiseur rapide, sûr et marin sur le plan du comportement à la mer, mais également d'un bateau où vivre à l'intérieur est agréable en raison de la chaleur du bois, de la qualité de l'équipement, de mille et un détails qui font que l'on se sent bien sur la mer.



(photos NEPTUNE DEGUY)

LE POUR ET LE CONTRE

- *Qualité de la construction.*
- *Finition bois.*
- *Equilibre de la carène.*
- *Fractionnement des emménagements.*
- *Qualité de l'équipement du bord.*
- *Ventilation intérieure, en particulier cuisine et cabine arrière.*
- *Eclairage au néon.*
- *Dessin des meubles d'équipets du carré et des cache-cadènes.*
- *Inefficacité des bas-haubans arrière.*