

L'ESSAI DU PRO



LE X-34 AU CRIBLE



par Fred Le Peutrec

Avant de partir barrer Groupama 3 pour le Trophée Jules Verne, Frédéric Le Peutrec, est venu début janvier tester le dernier-né et le plus petit des courses-croisières conçu par le chantier danois X-Yachts. Un bilan positif pour ce 34 pieds plutôt typé pour les petits airs méditerranéens et les plans d'eau abrités.

EN MOINS DE QUATRE SAISONS,

les trois Scandinaves Niels Jeppesen (architecte), Lars Jeppesen (Directeur général) et Birger Hansen (chef de production) ont réussi le tour de force de renouveler totalement leurs modèles et de proposer trois gammes distinctes. X-Yachts décline en effet trois types de voiliers : X-cruising (Xc-42, Xc-45) pour la croisière, X-racing (X-35, X-41) pour la monotypie et X-performance (X-34, X-37, X-40, X-43, X-46, X-50, X-55, X-65) pour la course-croisière. Le nouveau 34 pieds est donc le plus petit de la gamme dans un secteur plutôt étoffé puisque ses

concurrents directs sont aussi récents comme le First 34.7, J-105, A-35, Dehler 34, Dufour 34... Le créneau est donc porteur dans cette taille de bateau pour un programme mixte de régates (plutôt parcours banane et petits côtiers) et de croisières côtières. Mais en y regardant de plus près, force est de constater que le pourcentage course et croisière n'est pas toujours équilibré avec des unités qui visent plutôt la croisière rapide en offrant un confort intérieur satisfaisant (Dufour, Dehler), tandis que d'autres ciblent clairement la compétition, voire même uniquement la régata entre trois bouées.

C'est le cas pour le dernier-né des X-Yachts qui s'inspire fortement de son "frère monotype", le X-35, tant au niveau du plan de pont que de la carène et même des emménagements. L'essai effectué début janvier entre deux dépressions par 10-13 nœuds de vent d'Ouest, mer clapoteuse et grande houle de quatre mètres devant les Sables d'Olonne, a ainsi confirmé que ce course-croisière est un redoutable capeur au près, très à l'aise dans le petit temps, mais plutôt volage au portant et assez technique à faire marcher. Frédéric Le Peutrec en fait un tour d'horizon...

La carène

"J'ai rarement régaté en IRC, à l'exception de quelques entraînements d'hiver sur un Sydney 38 et récemment sur un First 34.7. Le X-34 est plutôt étroit, tant à la flottaison qu'au pont, ce qui laisse augurer de bonnes performances au près, et ce qu'a confirmé l'essai aux Sables d'Olonne. Le gréement est élancé avec une grande perche et une belle surface de grand voile avec un petit triangle avant sans beaucoup de recouvrement : il est donc très facile et rapide de virer de bord, mais cela déséquilibre légèrement le bateau qui est un petit peu ardent. Il est probable

que le génois plus grand sans enrouleur annihile ce phénomène. La raideur à la toile est essentiellement assurée par le lest de plus de 2 tonnes mais comme les volumes arrières de la carène sont faibles, il faut être attentif à ne pas monter sur la barre sur un largue serré. Le réglage de la grand voile est très important pour rester équilibré à la barre ! Les appuis ne sont pas francs et il faut conserver une bonne vision du guindant au près, surtout dans la houle de travers que nous avons lors du test.”

A la barre

“La douceur de barre est nette car la pelle de safran est très grande et on sent bien les vagues passer sous le bateau : très sympa à barer et efficace mais fin et très sensible. La réponse à la barre est très directe et il faut s’y habituer car la grande roue amplifie les mouvements et il faut trouver le bon dosage pour ne pas partir en zigzag. L’évolutivité est très bonne et le X-34 tourne rapidement sur lui-même en donnant de la barre mais en revanche, la relance est plus délicate, surtout dans le clapot puisque le triangle avant est réduit. On prend du plaisir au près mais ce bateau s’avère plus technique au portant avec de la mer car il a tendance à balancer avec son centre de voilure assez haut et sa faible surface mouillée : ce ne sera pas forcément un “foudre de guerre” dans la brise, mais un redoutable “glisseur” dans le petit temps au portant !”

Manoeuvres

“La grande roue a l’avantage de confiner le barreur en arrière de la barre d’écoute sans être gêné par l’équipage en manœuvre : le cockpit est ainsi bien libéré pour les réglages. Le barreur peut intervenir sur sa barre d’écoute et sur son écoute de grand voile avec le retour à “l’allemande” par le pied de mât et sur un winch dédié de chaque côté. Le calage est excellent au près avec le pied avant sur la console de barre pour le près, et le petit surbau dû au coffre de canot de survie qui permet de se rehausser, debout au vent arrière, avec un pan biseauté pour le largue serré gîté afin de se caler. Mais on peut se poser la question du doublement bras-écoute de spinnaker ! Au vu de la surface du spi et de la longueur de tangon, une seule manœuvre par côté serait suffisante car en sus, cette technique à double bras impose de renvoyer les écoutes de spi sur les winches de rouf, ce qui tamponne avec le pianiste qui doit gérer sa balancine et son hale-bas à l’empannage... Trop compliqué au vu de la taille du bateau et en sus, cela positionne le n°1 dans le balcon pour passer son tangon sous l’étai et vu l’étroitesse de l’étrave, l’empannage dans la brise ne va pas être facile en faisant piquer la carène sur l’avant...”

Plan de pont

“Le plan de pont et l’accastillage semblent bien dimensionnés et

positionnés avec juste une remarque sur les taquets coinçeurs pas toujours bien angulés (pataras par exemple). L’ergonomie du cockpit est réussie puisqu’il n’est pas trop profond ce qui facilite la circulation et l’accès au rappel dans les filières, qui est à ce propos assez confortable grâce au liston-cale pieds arrondi intégré dans la stratification du pont. La circulation avec les haubans sur le livet est assez facile vers la plage avant. L’enrouleur de génois est pratique pour la croisière mais aussi pour les courses en solitaire ou en équipage réduit comme la Transquadra. Mais comment réduit-on dans la forte brise ? Il faudrait pouvoir installer un bas étai pour passer sous foc de brise ou tourmentin. L’antidérapant sur la plage avant, très étroite, est un peu glissant.”

Emménagements

“L’intérieur est assez classique et j’ai apprécié le carré symétrique qui permet de s’installer sous le vent en croisière pour se reposer, ce que n’autorisent pas les carrés décalés avec un siège central... L’aménagement de la cuisine ou de la cabine avant est plutôt fait pour vivre à plat, donc au mouillage, pas en navigation ! Je ne me vois pas faire la cuisine gîté bâbord amure... Vivre en mer de nuit, en course ou en croisière, ça ne me paraît pas évident comme compromis. Et on peut se poser la question : est-ce bien d’avoir un bateau performant au près quand on fait de la croisière où on

CARACTERISTIQUES

Architecte : Niels Jeppesen
 Constructeur : X-Yachts (Danemark)
 Longueur de coque : 10,36 m
 Flottaison : 9,09 m
 Largeur : 3,40 m
 Tirant d’eau : 1,90 m
 Déplacement : 5 300 kg
 Lest : 2 200 kg
 Surface GV : 40,3 m²
 Surface génois 106% : 27,6 m²
 Surface spinnaker : 92,5 m²
 Motorisation : 20 HP
 Prix version standard : 153 088 € TTC
 + 19 315,40 (pack prestige)

cherche plutôt le portant ? Il faudra mieux être quatre en croisière et cinq en régates dans le petit temps avec un tacticien qui s’occupe aussi de la grand voile afin qu’il ne soit pas trop avancé, et six équipiers dans la brise...”

Course ou croisière ?

“Belle surface de toile et finesse de la carène pour le petit temps, bon passage dans le clapot, excellent bateau de près : c’est un course-croisière bien adapté aux parcours banane avec une bonne descente au vent arrière, qui permet de rester au contact de la flotte en visant le centre du plan d’eau et pas les extérieurs comme devrait le faire un bateau plus large, donc plus adapté au largue. Ce X-34 est bien fait, bien construit, solide, bien fini, avec une structure sur une carlingue en acier très rassurante pour affronter la mer.”

Propos recueillis par Dominic Bourgeois

Course Au Large remercie Guillaume Hauser, propriétaire du X-34 testé aux Sables d’Olonne.

