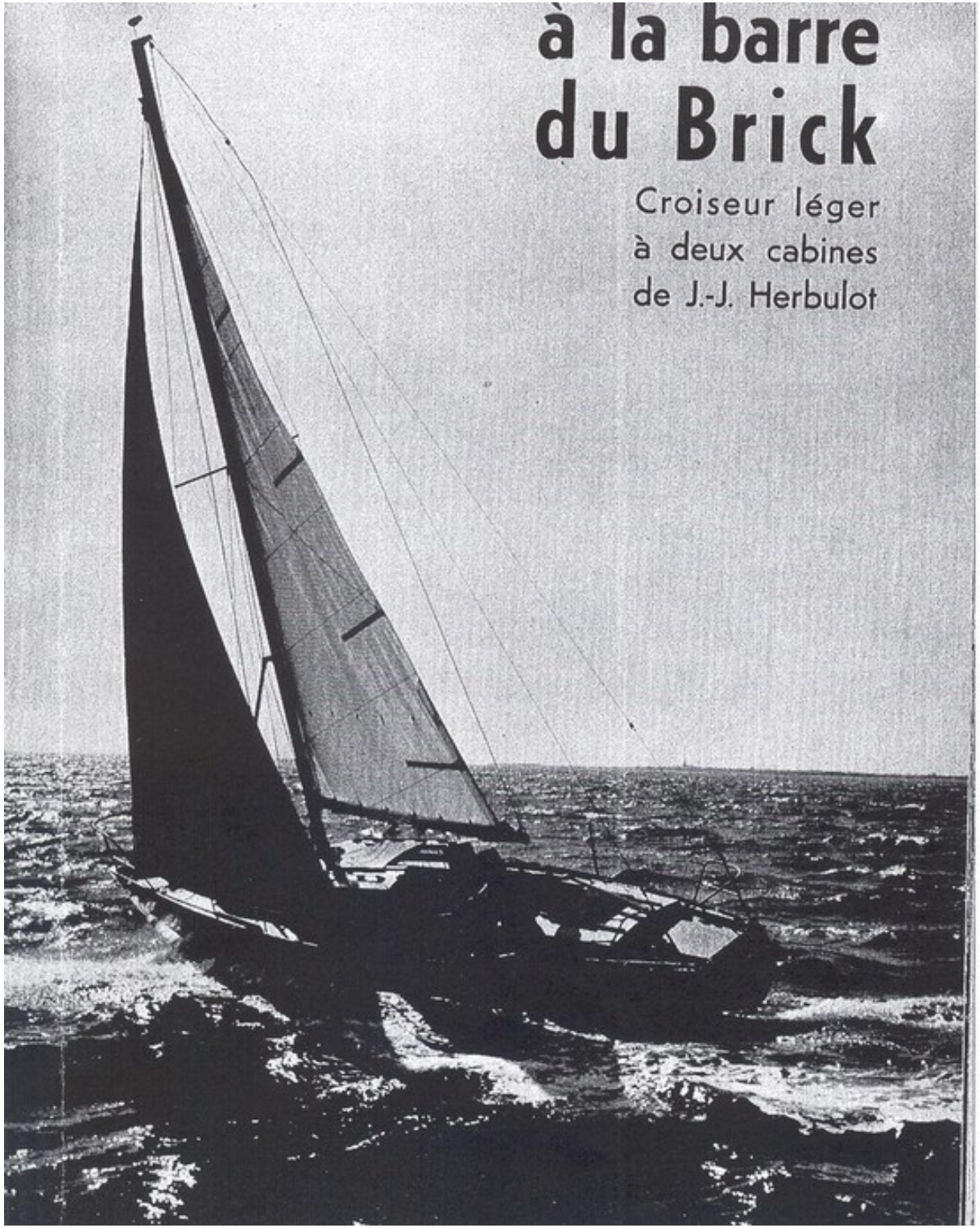
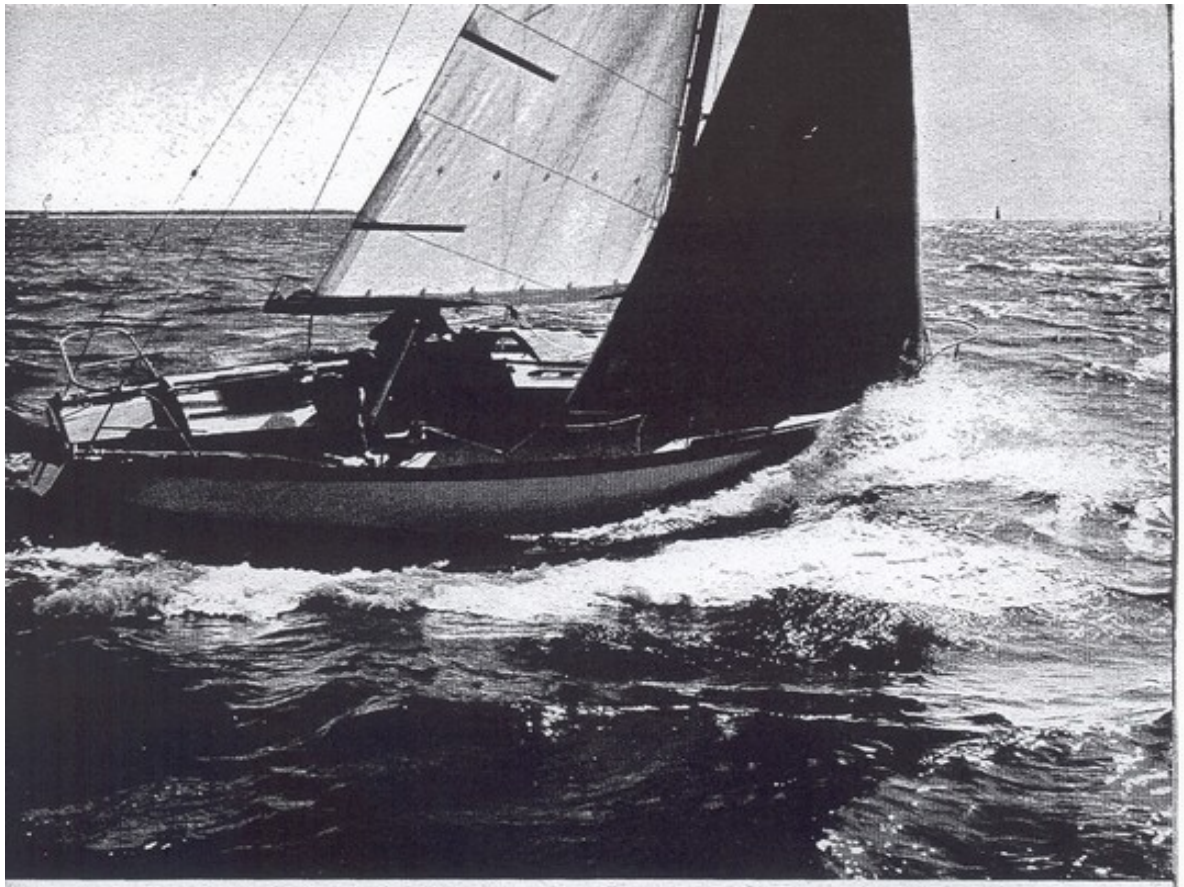
à la barre du Brick

Croiseur léger
à deux cabines
de J.-J. Herbulot





à la barre du Brick

par Jacques Monsault

La « généalogie » des voiliers dessinés par J.-J. Herbulot est parfois reconnaissable. C'est quelquefois le roof qui sert de lien de parenté, d'autres fois, c'est une partie de la coque... toutes ces combinaisons intelligentes aboutissent à des unités toujours intéressantes dont le succès commercial vient presque toujours confirmer le bien-fondé car elles s'appuient sur des prix intéressants.

En voyant pour la première fois le Brick au C.N.I.T. nous avons immédiatement cherché quels étaient ses ancêtres et trouvé ce qui suit : le Brick a la longueur et la double cabine du Cap Vert, il a un lest composé d'un voile de contre-plaqué, flanqué de deux saumons de plomb comme le Trèfle ou le Pique dont il a aussi emprunté une partie de la disposition intérieure, notamment dans le système de cloisons qui soutient le mât et isole le compartiment-toilette du carré, et enfin le double bouchain de la Corvette et du Pique avec des angles de fond intermédiaires entre ces deux unités.

Il a été conçu pour la croisière familiale visant à assurer l'isolement de deux ménages, ou des parents avec leurs enfants,

avec la hauteur sous barrots, pour les dames au moins, et un confort certain qui permet des croisières prolongées sans tous les frottements qui découlent d'une trop franche promiscuité.

CONCEPTION GENERALE

Demandé à l'architecte par des propriétaires de Corvettes, satisfaits de leur bateau, qui lui cherchaient un successeur plus grand, plus rapide, plus confortable et permettant de trouver parfois de l'isolement, et par le chantier Mallard qui a construit de nom-

breuses Corvettes, le Brick est la synthèse de ces demandes.

C'est un sloop de croisière moyen, à quille, avec une coque à double bouchain, bordée en contre-plaqué sur de robustes lisses et le cloisonnement intérieur qui constitue les aménagements. Avec sensiblement la même hauteur sous barrots que la Corvette et des fonds plus en V, et une longueur supérieure de près d'un mètre, la silhouette du Brick se trouve très nettement améliorée. Si le franc-bord est assez élevé, il comporte maintenant un petit pavois, la hauteur du roof principal est très modeste et ne pèse pas sur l'ensemble, le roof arrière qui dépasse un peu la hauteur de l'hiloire est discret. Les élancements très modérés s'équilibrent bien à l'œil, l'étrave a une courbe élégante et le tableau inversé se marie bien dans l'ensemble avec une tonture légèrement inversée. Le mât, posé sur le roof près de son décrochement, est soutenu en tête par un étai avant ancré un peu en retrait de l'étrave, et qui ne monte pas tout à fait en tête de mât, par deux galhaubans et deux pataras ; on trouve, de plus, au niveau de l'étage unique de barres de flèche, un faux étai avant et deux bas haubans.

La carène est nettement plus creuse que celle de la Corvette, les deux panneaux de fonds étant beaucoup moins vrillés sur le Brick ; le maître couple est un peu plus en V et le tableau l'est beaucoup plus. La carène est donc nettement mieux balancée et le Brick plus tolérant à la gîte.

La virure de bouchain divise l'étrave en trois parties sensiblement égales, elle reste nettement plus large que sur la Corvette jusqu'au tableau. On a donc un maître couple moins stable de formes, et cela est compensé par un lest très supérieur en pourcentage, près de 30 % du déplacement en charge sensiblement plus élevé. De plus, ce lest est porté nettement plus bas puisque le tirant d'eau atteint 1 m 20. Il est composé de deux demi-lest de plomb, boulonnés de part et d'autre d'un voile épais de contre-plaqué, tenu côté coque par boulonnage entre deux cornières, elles-mêmes boulonnées à travers la quille et des varangues. Cette formule paraît très simple, elle serait pourtant plus onéreuse à fabriquer, nous a-t-on dit, qu'un bulb en fonte pour une série importante, elle permet, en tout cas, d'obtenir facilement des variantes de tirant d'eau entre la croisière pure et le maximum non taxé pour les épreuves de haute mer.

Le gouvernail est séparé de l'aileron porte-lest. On trouve sur le Brick un ensemble très semblable à celui que nous avons vu sur le Cap Vert, la Corvette et la Frégate : un élément fixe en tôle devant lequel peut être placée l'hélice d'un moteur fixe (Gota) dont l'installation est possible sur le baquet du cockpit, cet aileron soutenant l'extrémité de la mèche qui porte safran également en tôle.

La jaumière verticale traverse la coque en arrière de la cloison qui sépare la cabine arrière du coqueron, la barre se déplaçant au-dessus du roof et du capot arrière.

Le coqueron arrière peut être équipé d'un puits pour un moteur hors bord, installé à poste fixe.

Les aménagements constituent la carcasse transversale du Brick qui est monté sur sept cloisons fixes en contre-plaqué, et deux demi-cloisons plus ou moins échancrées. De l'arrière à l'avant, on trouve successivement : le tableau, la cloison qui le sépare de la cabine arrière, celle qui sépare celle-ci du cockpit, celle qui ferme le carré, deux demi-cloisons qui limitent, à l'arrière du carré, la cuisine et la table à cartes des têtes de couchettes, une forte cloison qui supporte l'emplanture, une autre cloison qui sépare les aménagements du vaste coqueron avant et une derrière au niveau de la bitte. Raidie, de plus, par les étagères, allongé de couchettes et du cockpit, on peut dire que la coque du Brick, bordée en contre-plaqué marine de 12 mm sur des pièces maîtresses suffisantes, est robuste et bien liée, malgré un poids assez modeste.

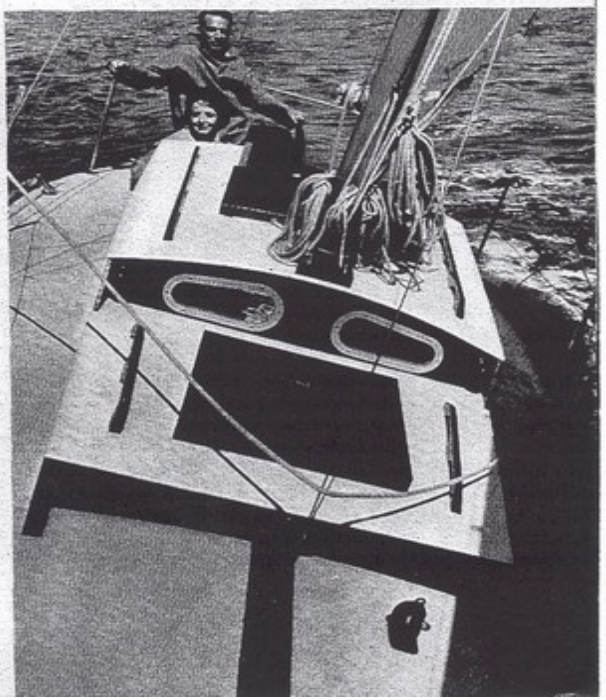
PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

Le Brick porte une voilure assez importante et, si on se réfère à la Corvette, cette différence est très sensible, d'autant plus que la coque est plus en V jusqu'au tableau qui se dégage bien et la marche par petit temps est très correcte. Le Brick est docile à la barre et possède un rayon de giration assez court qui facilite les manœuvres dans les ports.

Au cours de nos sorties, nous avons participé à de petites épreuves réservées aux croiseurs et ne nous sommes jamais trouvés handicapés en face d'unités de taille voisine. Le Brick n'est plus, comme la Corvette, un bateau lent qui se fait presque toujours laisser en arrière, les aménagements confortables dont nous parlerons tout à l'heure, sont enveloppés dans une coque qui marche bien, à toutes les allures.

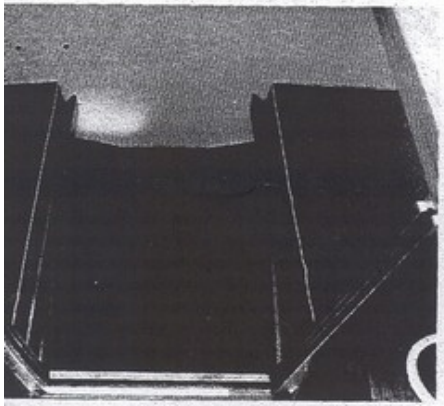
Le cap tenu au plus près est très correct, de même que la vitesse, et le passage dans le clapot est bon. Le matériel de manœuvre dont nous disposions n'était pas tout à fait celui qui était prévu au plan : nous disposions d'une grande barre d'écoute traversant tout le cockpit, et la bôme était contrôlée par son milieu ; il y avait sur le pavois une bande métallique comportant

La voilure du Brick est déjà importante. Aussi ne faut-il pas hésiter à prendre rapidement un ris pour éviter que la gîte ne s'accentue et que le bateau ne devienne trop ardent. Le cockpit est agréable et bien protégé, comme on peut en juger sur la photographie ci-dessus.



plusieurs points de tire qui permettait un bon réglage des focs. Avec deux bons winches fixés aux hiloires, les possibilités de réglage et de manœuvre étaient très bonnes, et nous avons beaucoup apprécié le comportement du Brick.

Pourtant, très bien équilibré et docile tant que la gîte est faible, il devient rapidement assez ardent quand celle-ci s'accentue et, pour notre part, nous serions assez tentés d'avancer tout le plan de voilure : emmenant l'emplanture du mât aussi en avant que possible sur son tas et l'ancrage de l'étai avant jusqu'à l'étrave ; on y gagnerait certainement dans la brise, de reculer le moment où il faut réduire la voilure pour conserver la meilleure marche où l'on serait tenté de le pousser pour utiliser pleinement le rappel



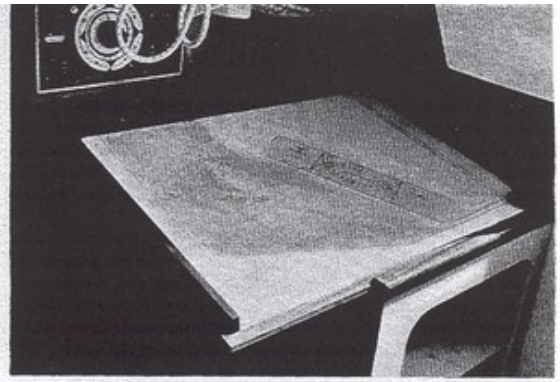
La " chambre " arrière vue de la descente : deux couchettes dont le pied se situe assez loin sous les bancs du cockpit.

du lest, vers les 30 ou 35° de gîte, que la carène elle-même nous semble pouvoir supporter sans mal.

Aux allures portantes, le comportement du Brick est très sympathique, la tendance à l'embardée est assez facilement contrôlée par la barre, grâce sans doute à l'efficacité plus grande que lui confère la position très reculée du safran et la mèche verticale. On risque pourtant d'être gênés par la houle le faisant rouler, mais tous les bateaux en sont là.

La tenue en mer d'un bateau de cette taille, dont le volume est très important par rapport à son déplacement et dont le franc-bord est fort, n'appelle pas de commentaire.

On peut barrer très confortablement assis sur le roof arrière, les pieds calés sur l'ou-



D'importants volumes de rangement sont à portée de main du navigateur. La table à cartes peut coulisser pour permettre d'étaler complètement une carte.

verture du capot, mais la barre devrait pouvoir basculer un peu plus bas : sa position très dégagée au-dessus du capot la rend fatiguante à tenir.

L'accastillage fourni est de bon aloi, il paraît sérieusement monté ; seule la plaque de tôle d'inox qui portait les poulies de retour du foc demanderait un montage plus solide.

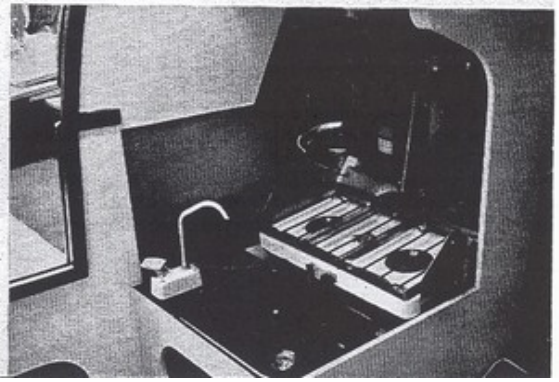
CONFORT ET AGREMENT

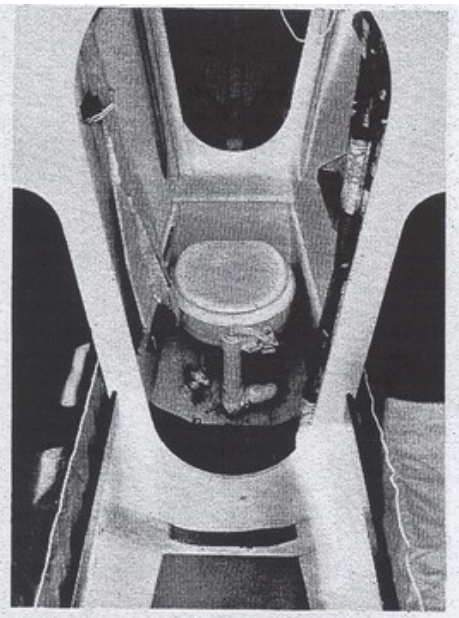
Nous disions plus haut que des aménagements très confortables avaient été logés dans une coque de bonne marche, dont toutes les caractéristiques étaient signées J.-J. Herbulot et avaient déjà été utilisées sur d'autres unités de cet architecte.

Les aménagements sont également partiellement déjà vus, mais comme chaque fois que cet architecte s'y penche, ils ont un peu évolué et se sont perfectionnés, arrivant en ce qui concerne le Brick à une certaine perfection dans le genre.

On trouve, de l'arrière à l'avant : un très volumineux coqueron qui peut contenir, à tribord, le puits d'un moteur hors bord et quelques jerricans, sans compter les dé-

Le coin-cuisine est bien équipé et permet de ranger facilement tout le matériel nécessaire pour une croisière.





fenses et autres amarres. Le cockpit central et l'élancement arrière permettent d'utiliser ce volume sans risque d'engager le tableau. La cabine arrière, largement ouverte sur le cockpit, comporte deux couchettes confortables, engagées sur plus d'un mètre sous le cockpit et surmontées d'un équipet profond. Des adultes de bonne taille y seront à l'aise pour dormir, hors du passage, mais l'accès demande une certaine souplesse. De jour, capot ouvert, c'est une suite du cockpit où l'on est bien, abrité du vent et à portée de manœuvre.

Le cockpit, coupé en deux par la barre d'écoute qu'il faut enjamber, peut recevoir mer, c'est un peu beaucoup. Des hiloires six personnes à table, au mouillage : à la inclinés à l'extérieur sont très agréables et, assis en contrebas du pont, on a l'impression d'être bien à l'abri. Des dalots et des conduits assurent sa vidange : leur diamètre est suffisant si l'on tient compte de sa position élevée et éloignée des extrémités de la coque. L'arrière du roof, incliné vers l'avant, procure un dossier très confortable au rêveur de service ou aux dames.

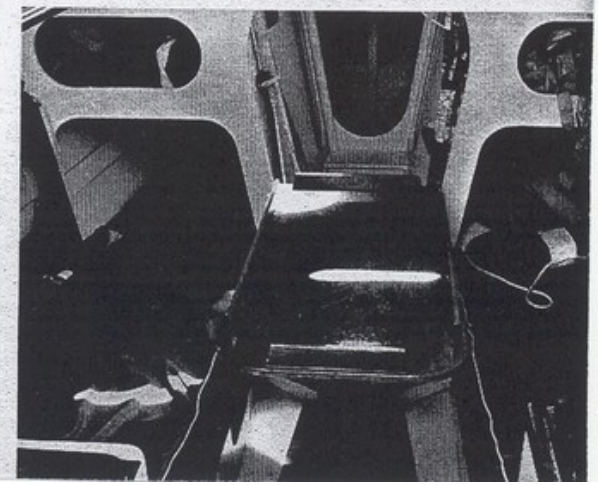
On trouve, à la descente, sous un capot coulissant d'une étanchéité correcte, à tribord une grande table à cartes posée sur un important volume de rangement, casiers, tiroirs, placard à cirés, s'étendant jusqu'au pied des couchettes arrière.

Cette table à cartes bordée de tous les équipets pour le matériel de navigation est coulissante et peut se glisser davantage vers la couchette, permettant ainsi d'installer une carte non pliée, ce qui est rare sur une unité aussi logeable.

A bâbord, symétriquement, un coin cuisine bien équipé, réchaud à butane basculant transversalement, évier, vaisselier et de nombreux casiers.

Ensuite, une couchette de chaque bord, bordée d'équipets et d'étagères et engagée sur près de la moitié de sa longueur dans un caissonnage assez complexe qui supporte le mât et raidit l'ensemble de la coque à cet endroit.

Les cloisons longitudinales qui limitent les couchettes et cuisine et table à cartes, se prolongent jusqu'à la deuxième cloison varangue qui, après le W.-C. marin, raidit l'avant de la coque. Au-dessus, deux cloisons inclinées vers l'extérieur, isolent un compartiment toilette d'où l'on a accès à un très vaste coqueron avant, à deux penderies, une de chaque côté, et à deux grands équipets au-dessus du pied des couchettes. Un panneau ouvrant permet de sortir les voiles du coqueron, d'accéder au pont sans que les



En regardant vers l'avant, une fois passé le coin-cuisine et le coin-navigation, on trouve deux couchettes qui s'engagent sous le cloisonnage assez complexe qui raidit la coque et soutient le mât. Au milieu, complètement isolé, devant par un rideau, sur les côtés par des parois qui le séparent du pied des couchettes, le coin-toilette (voir photo ci-dessus) et au-delà la soute avant.
Ci-contre : la table pliante est installée.

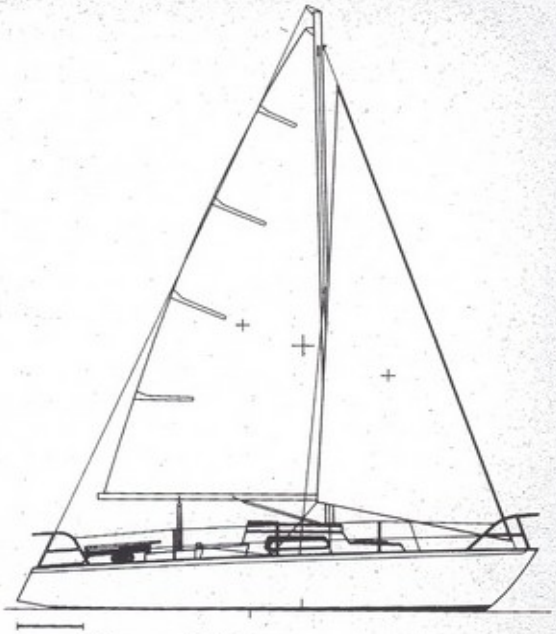
embruns éventuels risquent de mouiller l'intérieur.

On trouve donc sur le Brick des aménagements très fonctionnels et un carré aussi commode que sympathique ; une table normalement rangée dans le coqueron avant permet à six personnes de prendre place : deux de chaque bord sur les couchettes, pas plus, une autre dans le passage vers l'avant, la dernière à l'arrière étant le cuisinier. Le carré ne fait que 1 m 75 de longueur et peut paraître petit pour un bateau de 8 m. Il faut choisir entre l'impression d'espace et le désagrément de la promiscuité. Il est parfois difficile de vivre à deux ménages pendant un mois, en partageant le même volume total complètement et tout à fait impossible de caser sur 8 m de longueur deux cabines utilisables, un grand cockpit, un compartiment toilette, deux coquerons très volumineux sans que le cloisonnement vienne limiter les volumes. Pour nous, nous approuvons résolument la disposition très ingénieuse qui a été adoptée ; tout au plus émettrions-nous quelques regrets sur le fait que le passage vers le coqueron avant nous demande un certain effort... certainement salutaire !...

CONCLUSION

Le Brick est un petit croiseur très sympathique, dont la construction et l'accastillage paraissent très sérieux. Il offre des performances très correctes et comparables à celles de la plupart des unités de sa taille, avec l'agrément d'aménagements très bien conçus et complets avec un très grand volume de rangement. Sa taille et son tirant d'eau limiteront les transports par route, mais la croisière longue en mer est tout à fait à sa portée, facile à manœuvrer, béquillant sans difficulté sur des béquilles qui se rangent sous le cockpit.

Nous ne connaissons pas son rating, mais savons qu'il n'a pas été conçu en fonction



de ce critère artificiel ; quoi qu'il en soit, il devrait bien se placer en temps réel parmi les bateaux de sa taille.

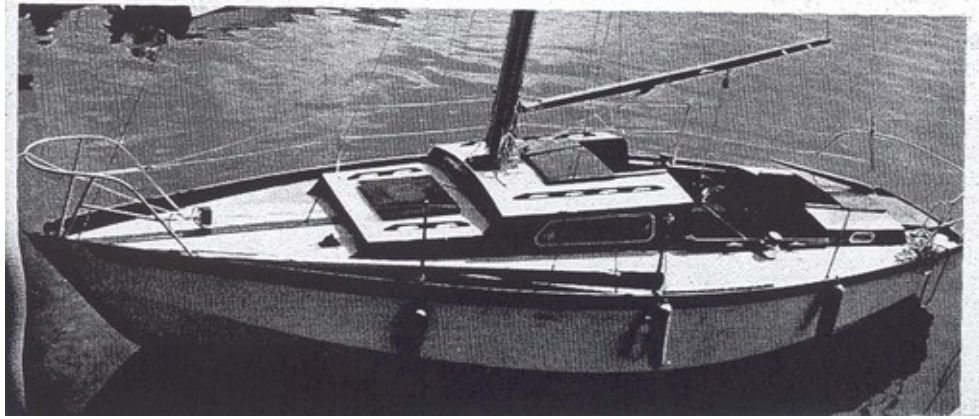
Si on rajoute sa bonne marche à ses autres agréments, le Brick nous paraît être un très bon croiseur, déjà hauturier, pouvant recevoir quatre passagers pendant des périodes longues dans d'excellentes conditions de confort très intéressant eu égard à son prix.

CONSTRUCTEUR :

Roger Mallard, Construction Navale, rue des Chantiers, La Rochelle (Charente-Maritime).

PRIX :

19 000 F hors taxes, départ chantier, avec grand-voile, foc n° 1, accastillage standard.



Caractéristiques — éléments de comparaison — coefficients

	BRICK	CAP-VERT	CORVETTE
Longueur de la coque	7 m 95	8 m	7 m
Longueur flottaison	6 m 50	7 m 32	6 m
Bau maximum	2 m 50	2 m 42	2 m 40
Bau flottaison	2 m 10	2 m 15	2 m 03
Franc-bord avant	1 m 04	0 m 96	0 m 90
Franc-bord milieu	0 m 90	0 m 83	0 m 81
Tirant d'eau dérive haute		0 m 81	
Tirant d'eau dérive basse	1 m 20	1 m 42	0 m 76
Hauteur du mât au-dessus de la flottaison	9 m 90	10 m 75	8 m 90
Déplacement à vide	(pour la jauge) 1 800 kg	(pour la jauge) 1 875 kg	950 kg
Déplacement en charge	2 300 kg	2 500 kg	1 430 kg
Nature de la dérive		métallique 80 kg	
Hauteur sous barrots	1 m 70	1 m 60	1 m 60
Largeur entre couchettes	0 m 55	0 m 60	0 m 60
Largeur des passavants	0 m 55	0 m 70	0 m 60
Poids du lest	700 kg	575 kg	320 kg
Triangle avant : hauteur	8 m 30	9 m 70	7 m 90
base	2 m 80	2 m 40	2 m 10
surface	11 m² 61	11 m² 64	8 m² 30
Surface réelle des voiles :			
foc	10 m² 35	10 m² 55	8 m² 50
trinquette		6 m²	
grand-voile	15 m²	17 m² 45	11 m² 50
totale	25 m² 35	34 m²	20 m²
Surface du maître couple immergé en charge	0 m² 62	0 m² 50	0 m² 376
Surf. de dérive — Coque seule	2 m²	1 m² 70	1 m² 28
Surf. de dérive — Ail. du gouv.	0 m² 33	0 m² 15	0 m² 20
Surf. de dérive — Aileron	1 m² 68	1 m² 30	0 m² 91
Surf. de dérive — Safran	0 m² 34	0 m² 27	0 m² 25
Surf. de dérive — Dérive		0 m² 55	
Surf. de dérive — Totale	4 m² 15	3 m² 97	2 m² 64
Surface mouillée — Dérive haute		14 m² 84	totale 11 m² 33
Surface mouillée — Dérive basse	(totale) 14 m² 30	15 m² 94	(totale) 11 ² 33
Coefficients :			
$\frac{\Sigma V}{\Sigma M} = \frac{\text{Surface de voile}}{\text{Surface mouillée}}$ = aptitude à naviguer par petit temps.	1,77	2,14	1,76
$\frac{\Sigma V}{B2} = \frac{\text{Surface de voile}}{\text{Surface du maître couple immergé}}$ = degré de voilure du bateau.	40,9	68	53
$\frac{L}{\sqrt[3]{D}} = \frac{\text{Longueur de flottaison}}{\sqrt[3]{\text{Déplacement}}}$	4,28	5,95	5,33
Stabilité : couple de redressement à 15° de gîte	500 m/kg	475 m/kg	450 m/kg
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flott.	C.D. 5,1 % en AR C.C. 0 %	C.D. 4,24 % en AR C.C. 0,3 % en AV	C.D. 2,33 % en AR C.C. 1,62 % en AV