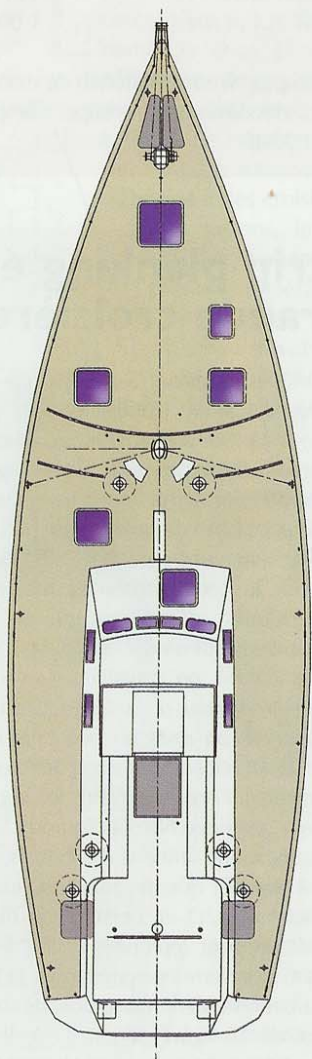


Une silhouette peu commune sur un bateau de voyage.  
Le 50 ST devrait se révéler très robuste et puissant.

# 50 pieds ST

par Sébastien Schmidt

Installé à Genève, Sébastien Schmidt est peu connu en France mais travaille beaucoup pour les régatiers du lac Léman. C'est d'ailleurs cette culture que l'on retrouve sur le projet de grand bateau de voyage en acier qu'il nous présente ici.



Le pont est très dégagé, en grande partie grâce à la simplification de l'accastillage.

Ce bateau a été étudié spécifiquement à la demande d'un ancien régatier désirant partir en grande croisière en famille. Pour un budget donné, nous avons choisi le matériau le plus économique à ce jour, l'acier, dont... — et dont la densité n'a pas gêné ce déplacement moyen de 50 pieds.

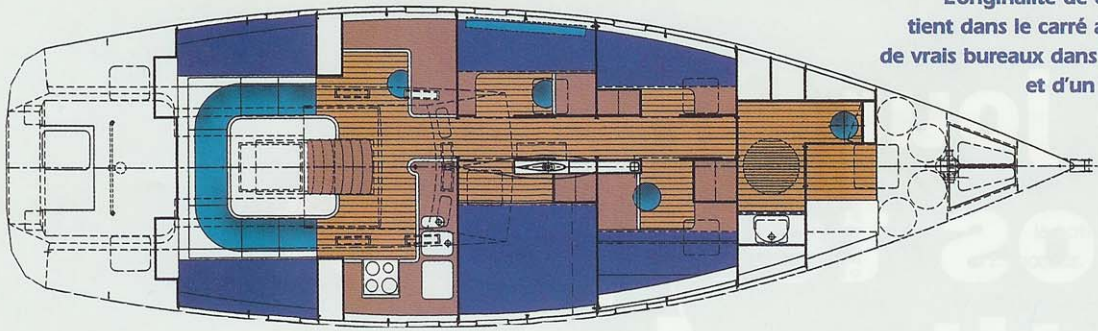
Compte tenu de la présence permanente de cinq personnes à bord, la priorité a été donnée à l'espace de vie au mouillage ou au port. Sur le cahier des charges initial, le bau maximum avait même été prévu à 5 mètres. Nous l'avons ramené à 4,60 pour des raisons de sécurité en mer. Nous ne voulions pas que la stabilité de forme intervienne trop dans la capacité générale du bateau à faire route et on connaît les risques des bateaux trop larges dans les conditions extrêmes (forte surface de bordé offerte au vent et aux vagues à la gîte, stabilité à 180°...). Dans l'ensemble, un gros travail a été effectué sur la sécurité pour que la grande largeur et le faible tirant d'eau ne rendent pas le bateau dangereux au chavirage. La répartition des formes, des masses, le bouge prononcé du pont et le mât étanche per-

mettent ainsi de conserver un moment de redressement statique positif jusqu'à environ 135°.

Mais dans sa version définitive, on obtient un bateau très volumineux pour une taille raisonnable, en conservant de l'élégance grâce, en particulier, à la discrétion des superstructures.

## EN ACIER ET PERFORMANT !

Malgré le caractère voyage et le matériau, le plan de formes a été soigné, avec des entrées d'eau très fines, beaucoup de "rocker" à l'arrière pour la tolérance en mer formée, et une multiplication des bouchains très bien maîtrisée à la construction. Les appendices essentiels aux bonnes performances ont fait l'objet de beaucoup d'attention. Compte tenu de la largeur au tableau et du tirant d'eau retenu, la solution du double safrans à grand allongement s'imposait. Chacun est équipé d'un talon d'échouage. La quille de 1,60 mètre est elle aussi prévue pour pouvoir pratiquer des échouages sans ménagement.



L'originalité de ces aménagements tient dans le carré arrière, la présence de vrais bureaux dans les cabines enfant et d'un cabinet de toilette très volumineux.

Deux alvéoles dans un bouchain à l'avant permettent de rajouter des béquilles pour l'échouage à long terme. Une dérive sabre intégrée à la quille permet de pousser le tirant d'eau à 3 mètres et d'obtenir des bonnes performances de près.

Le gréement élancé (22,35 mètres de tirant d'air...) est poussant et doté de barres de flèche longues et de cadènes sur le livet. Nous avons choisi un plan de voilure simple et performant : grand-voile lattée à fort allongement avec bôme posée sur le pont et solent autovireur. Ainsi, le bateau a un rapport de puissance satisfaisant sans nécessairement imposer de manœuvres de réduction (voiles d'avant) trop fréquentes. L'écoute de grand-voile à patte d'oie permet de libérer le cockpit et le passage vers l'arrière. En fait, on n'utilise que l'écoute et le point d'ancrage sous le vent. Ceux "au vent" n'étant utilisés que pour "barberiser" la grand-voile lors du près serré. En complément du pataras, des cadènes supplémentaires sont prévues pour pouvoir bastaquer (bastaques volantes) le mât dans la grosse mer ou lorsqu'on remplace le solent roulé par un foc de route ou un tourmentin.

## DES AMÉNAGEMENTS POUR VIVRE EN MER

Nous avons voulu un plan de pont très simple afin de limiter le travail de chaudronnerie, pour conserver des lignes agréables et limiter les superstructures par grosse mer. En arrière de la descente, on trouve un cockpit "repas" protégé avec hiloires, puis un cockpit arrière ouvert vers la mer. Un grand coffre est prévu à cet endroit pour le bib et le matériel de plongée avec ouverture directe sur la jupe arrière.

La trappe en fond de cockpit en verre synthétique dépoli donne à la fois une lumière zénithale à la table de carré et permet la dépose du bloc moteur en cas de panne. Compte tenu de la longueur et du franc-bord généreux, nous avons fait le choix d'un carré arrière qui présente beaucoup d'avantages en grande croisière. Sur notre plan, il permet en plus de se départir de l'encombrement du puits de dérive, masqué dans la cloison axiale qui distribue les cabines en avant de la descente.

A l'intérieur, le cahier des charges prévoyait une utilisation réelle des aménagements en

mer : on a travaillé sur l'absence de niveau (le plancher est plat sur toute la longueur), et sur des portes, passages et coursives étroits. La table à cartes est généreuse et dans le sens de la marche. Des petits hublots de roof permettent de surveiller le gréement et les réglages depuis l'intérieur. Dans cette zone de descente, on trouvera aussi une couchette de quart sur chaque bord et une vraie armoire à cirés. Plutôt que de multiplier les petits W.-C., peu pratiques en mer, le propriétaire a préféré investir dans ce que l'on pourrait appeler des toilettes de "cosmonaute". Leurs dimensions et leur ergonomie permettent en effet d'y rester tranquillement calé, quel que soit l'angle de gîte ou de tangage.

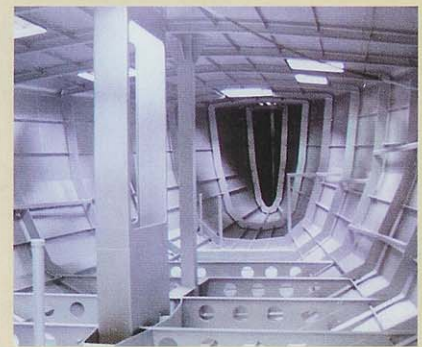
Si les zones de circulation ont été travaillées dans le sens de la sécurité en mer, le volume des cabines est étudié pour bien vivre en grande croisière. La couchette double tribord est très généreuse, un vrai bureau est prévu ainsi que de grands volumes de rangements. Les aménagements sont encadrés par deux cloisons étanches, celle de l'avant étant réservée aux voiles et aux mouillages. La construction de ce bateau s'est déroulée en deux temps. La chaudronnerie a été réalisée sous contrôle Véritas à Turnu Severin en Roumanie. La coque a ensuite été rapatriée à Genève par le Danube et par route, pour y être aménagée, en ce moment, par son propriétaire. ■

Sébastien Schmidt  
8, rue de la Coulouvrenière - CH-1204 Genève  
Tél. (00) 41 22 800 34 46  
Fax : (00) 41 22 800 34 48

## Caractéristiques principales

- longueur HT ..... 15,50 m
- longueur flottaison ..... 14,50 m
- Bau maxi ..... 4,62 m
- Tirant d'eau d'échouage ..... 1,60 m
- Tirant d'eau dérive basse ..... 3 m
- Déplacement léger ..... 18 tonnes (dont 6 t de lest)
- Surface de voilure au près .. 137,5 m<sup>2</sup>
- Tirant d'air ..... 22,35 m
- Réservoirs gasoil ..... 500 l
- Réservoirs eau ..... 500 l

## Un plan antidérive à double détente



La chaudronnerie a été réalisée en Roumanie. Rapatrié par le Danube, le 50 ST est actuellement en finition en Suisse.

Le compromis tirant d'eau/performance est un des points essentiels de la définition du bateau de croisière. Dans le cahier des charges du 50 ST, nous avons à gérer à la fois l'échouage et des performances satisfaisantes au près. Pour conserver un fort degré de sécurité, nous avons éliminé la solution complexe et coûteuse des quilles sabres. Ici, le lest est contenu dans la quille fixe dont la corde importante assure une bonne stabilité à l'échouage. Même si on vient à endommager la dérive qui coulisse à l'intérieur, l'intégrité du bateau ne peut pas être remise en cause. On peut continuer à tailler la route au près dans des conditions satisfaisantes, et de vitesse et de sécurité. Le fait d'aligner la dérive et la quille permet de se départir des problèmes de décalage de centre antidérive. Point important : le propriétaire est un bon régatier. Il a donc une sensibilité naturelle. Ce n'est que dans ce contexte que l'on peut se permettre des choix de ce type, choix qui réclament plus d'attention. En particulier en phase d'approche de mouillage et dans la très grosse mer, pour mieux éviter et présenter la surface antidérive la plus faible.