

G. Beauvais

Avantage sur l'eau, donc, au Sun Fizz qui, à défaut d'avoir la carène la plus moderne, profite des meilleurs indices en matière de rapport voilure/poids et d'efficacité du gréement.

bord qui croît avec le volume habitable et le déplacement, sauf pour le Sun Fizz qui justifie ses bonnes performances par temps léger à médium par une option quelque peu différente se traduisant par une largeur à la flottaison plus faible associée au déplacement plus léger, et entraî-

nant une raideur à la toile inférieure qui se montrera moins favorable dans la brise établie. Les calculs de prédiction de vitesse montrent que le progrès réalisé ne s'est pas traduit ici par une amélioration notable des performances, et les temps calculés sur un parcours de 20 milles restent très

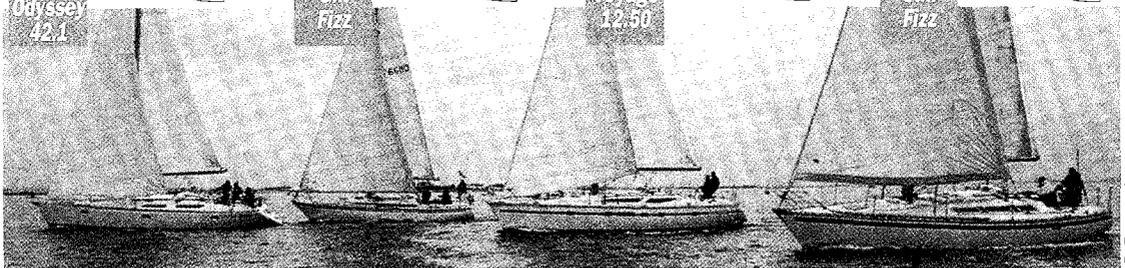
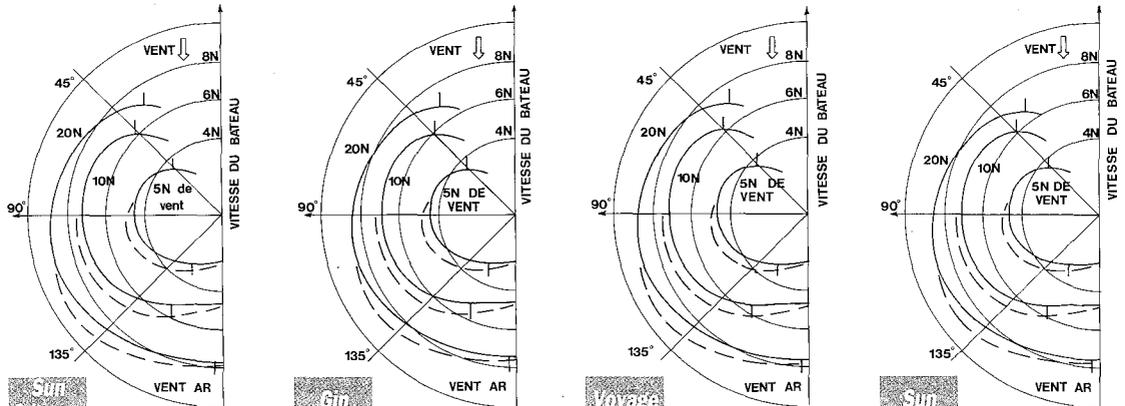
proches. Il convient toutefois de nuancer ces résultats dans la mesure où les calculs ont été réalisés avec le lest court pour les deux bateaux les plus récents qui seraient crédités de meilleures performances au près avec des quilles longues.

Ce qui signifie en fait que pour les bateaux qui se présentent avant tout comme des croiseurs confortables, comme les Sun Odyssey, la recherche s'est faite surtout pour améliorer le confort, et en vue de la facilité de manœuvre et d'utilisation, voilure et gîte modérées, tirant d'eau réduit, enrouleur de grand-voile, plutôt que dans la recherche de performances.

Les Gin Fizz et Sun Fizz étaient à leur époque les seuls pour couvrir aussi bien l'option course-croisière, symbolisée aujourd'hui par les Sun Fast, que l'option croisière confortable qui correspond au Sun Odyssey.

L'ordinateur du Crain confirme les bonnes performances affichées par petit temps par le Sun Fizz, le potentiel du surprenant Gin Fizz dans la brise au près, ainsi que le potentiel important des deux Sun Odyssey au portant, allure où le tirant d'eau n'est plus déterminant.

Le 42.1 se montre plus véloce au portant dès dix nœuds de vent réel, ce qui montre les qualités de cette belle carène qui ne demande qu'à bien marcher.



D. Bourgeois

## LE SECRET DES POLAIRES

Chacune des quatre polaires dessinées représente la vitesse du voilier testé en fonction du gisement exprimé en degrés et pour trois vitesses différentes du vent réel 5, 10 et 20 nœuds. Les tirets verticaux placés aux sommets inférieurs et supérieurs des polaires correspondent au gisement pour lequel la meilleure progression au vent arrière, ou au luvoyage, est obtenue.

La distance du point O, pôle ou origine, au tiret représente alors la vitesse du bateau, et sa projection verticale la progression équivalente

contre le vent ou plein vent arrière (VMG). Le trait plein indique la vitesse obtenue sous gènois, le tracé en pointillés la vitesse qu'il est possible d'atteindre en hissant le spi aux allures portantes. Un examen précis des polaires montre que les vitesses les plus élevées (voisines de 9 nœuds pour les quatre bateaux essayés) sont obtenues sous spi au grand large et pour 20 nœuds de vent réel. Par petit temps et sans spi, c'est au large que la vitesse sera la plus élevée et très proche de 5 nœuds pour les quatre bateaux.