à bord de

Kelt 7,60 m

Deux jours aux îles d'Or

Avec deux cent cinquante unités vendues, le Kelt 7,60 m est un croiseur heureux. Comme son constructeur Gilles Le Baud, qui accompagnait Hubert Devictor durant un essai venteux autour de l'île de Porquerolles. La démonstration fut brillante. Bien que nés en Bretagne Sud tous les deux, Gilles et son voilier se comportèrent parfaitement dans ces eaux très méditerranéennes !

Croiseur semi-hauturier, rapide et confortable, destiné à une famille ou à deux couples souhaitant passer de vraies vacances à bord ». Cette phrase, extraite du cahier des charges du *Kelt 760,* définit pleinement le programme de ce voilier proposé en quillard et dériveur.

Conçu par Jean Berret - architecte passionné de régate - en étroite collaboration avec Gilles le Baud et toute l'équipe de Kelt Marine, le *7,60* a été, avant son lancement, l'objet d'une mise au point rigoureuse à partir d'une concertation avec des utilisateurs potentiels.

Cette technique, déjà appliquée sur les autres Kelt, permet de connaître rapidement les réactions des clients devant les innovations et évite ainsi de modifier trop profondément le bateau après sa commercialisation.

Si le bateau a été dessiné pour offrir un maximum de confort, les qualités nautiques n'en ont pas été pour autant négligées. Gille le Baud et Jean Berret ont donc été à la hauteur de leur réputation. La carène du *760,* fine à l'étrave pour mieux passer dans le clapot, possède des courbes douces et un arrière large, ce qui lui donne à la fois puissance et confort. Le volume de son grand roof aux lignes tendues qui coiffe la coque bordée aux couleurs Kelt, s'intègre parfaitement au dessin du bateau grâce à son pont légèrement surélevé. Son tableau arrière est droit et supporte le gouvernail extérieur.

SOUS VOILES

Depuis moins d'une demi-heure, nous naviguons dans la rade d'Hyères où, en cette fin d'octobre, souffle un fort mistral. Bien abrité de la mer par la presqu'île de Giens, le *Kelt 760* glisse sur l'eau au petit largue, sous grand'voile arisée et inter, avec une vitesse établie autour de six nœuds.

La petite passe est déjà là, avec une mer formée et des creux atteignant plus de deux mètres. Pendant plus d'une heure, nous nous sommes amusés à remonter au près dans une mer croisée, sous grand'voile au bas ris et foc n° 1, entre la Plage-d'Argent, la Jaune-Garde, le Grand-Ribaud et Escampobariou. Le *7,60* quillard que nous essayons s'amuse autant que nous, passant sans jamais taper, malgré les vagues très rapprochées. Gilles le Baud qui nous accompagne, plus habitué aux tempêtes de Bretagne qu'à celles de Méditerranée, se régale de ces conditions de navigation, idéales pour un essai.

A la barre, le bateau est très vivant et légèrement ardent, et si par moment il a des envies de partir au lof, le barreur, confortablement assis sur le plat bord et adossé aux filières, les réprime d'un simple coup de safran, toujours efficace, quel que soit l'angle de gîte.

L 'équipage, tantôt au rappel tantôt dans le cockpit, apprécie le dessin confortable du pont et le volume du cockpit. Malgré la vigueur du vent, force 8 dans les rafales, le *Kelt 7,60* gîte peu, qualité appréciable pour un croi-

Le Kelt 7,60 *au près. La fine carène à l'étrave passe bien dans le clapot. Le tableau arrière est droit.*



seur familial, à condition, bien sûr, de ne pas chercher à le survoiler. Il ne faut pas hésiter à réduire dès que le vent monte.

GREEMENT ET ACCASTILLAGE

Le gréement, bien dimensionné, ne souffre pas de ces conditions de navigation et paraît au contraire les apprécier. Le renvoi des principales manœuvres au cockpit facilite le travail de l'équipage. Seules les prises de ris et le changement de foc obligent à sortir du cockpit. La bonne qualité de l'antidérapant intégré au pont, les solides filières et balcons, le rail de fargue qui ceinture la coque, la main-courante formée par les rails du capot de descente, sont autant d'éléments de sécurité qu'apprécient les utilisateurs. La barre d'écoute placée près de la descente se manie aisément, et le barreur peut toujours règler « au poil » son bateau. Les winches à deux vitesses posés sur le plat bord, sont très efficaces et permettent de règler les voiles d'avant sans forcer.

Tout au long de notre sortie dans la mer déchaînée, un *Kelt 8 m* nous accompagne pour nous servir d'étalon. Il nous a permis d'apprécier les réelles qualités du *7,60*, plus à l'aise et parfois plus rapide que son aîné.

La descente vent arrière sur Porquerolles nous permet de goûter aux joies de la survitesse, le *Kelt* n'hésitant pas à partir sur les vagues, malgré l'absence de spi. Suivant son cap comme sur des rails tout en procurant d'extraordinaires joies au barreur, le bateau semble vouloir s'envoler sur les vagues.

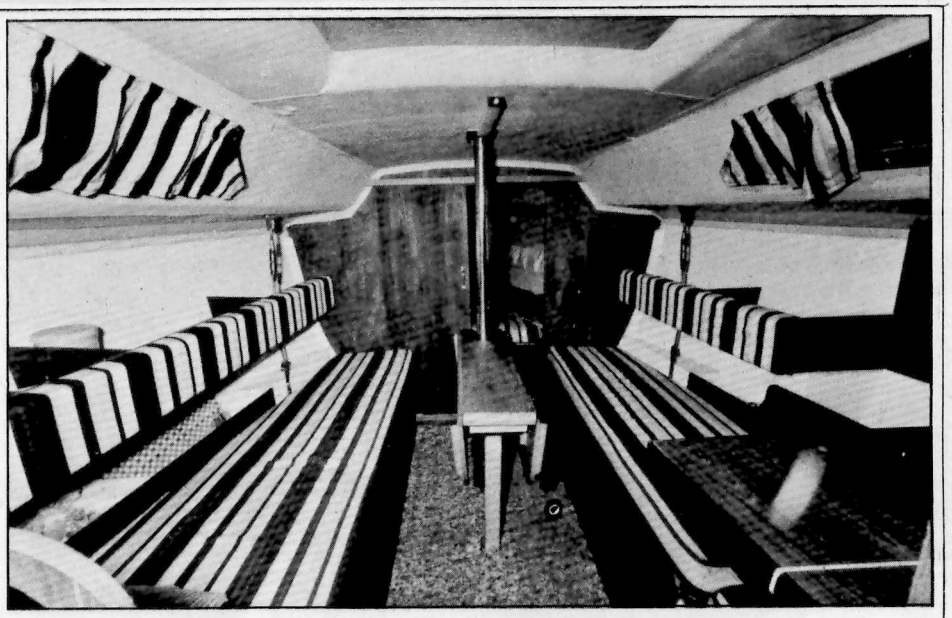
Installé dans le cockpit, il est agréable de voir en toute sécurité défiler le paysage à plus de huit nœuds.

Le port de Porquerolles, terme de notre première étape, déserté par les hordes d'estivants, apparaît sur tribord et semble très calme. Seule présence humaine, le gendarme de faction devant les navires de la gendarmerie. Nous n'avons aucune difficulté aujourd'hui à trouver une place et c'est à la voile que nous prenons un mouillage. Après un superbe pique-nique largement arrosé de bon vin, c'est plein d'allant que nous reprenons la mer en direction de Port-Cros. Nous avions au préalable plié toutes les voiles hissées le matin dans l'un des grands coffres du cockpit. Ces deux coffres, de bonnes dimensions, abritent aisément une garde-robe bien fournie, et tout le matériel nécessaire pour réaliser une longue et bonne croisière.

Le mistral a perdu un peu de sa vigueur et c'est sous génois et grand'voile que nous nous laissons porter vers Port-Cros. Pendant que Robin est à la barre, Gilles le Baud m'explique les détails de la construction.

CONSTRUCTION

La coque est réalisée en stratifié monolytique au contact et bénéficie de renforts généreux dans les points sensibles, étrave, fond de coque, tableau arrière et sous la flottaison. La pièce





En haut, le carré ; il est très vaste pour un voilier de cette dimension et la large utilisation du bois l'a rendu chaleureux et confortable. Ci-dessus, la table à cartes et le coin navigation qu'il est très rare de trouver sur un bateau de 7,60 m. Ci-dessous : le coin cuisine, parfaitement fonctionnel et complet.



Photos : Frédéric Allain

Kelt 7,60 m

d'emménagement en polyester contribue à la rigidifier ; suréchantillonnée au niveau du mât où elle permet de réaliser un véritable anneau, ainsi qu'à la reprise des cadènes. Les cloisons en bois qui la limitent à l'avant et à l'arrière sont strafiiées à la coque.
Le pont est construit en stratifié polyester sandwich-balsa, avec des « inserts » en bois sous les principales pièces d'accastillage. Un renfort plus particulier est apporté au niveau du mât pour finir le cerclage.
La liaison pont-coque fait l'objet de soins particuliers, tout comme la ferrure d'étrave, les cadènes ou encore l'ancrage du gouvernail.

FICHE TECHNIQUE

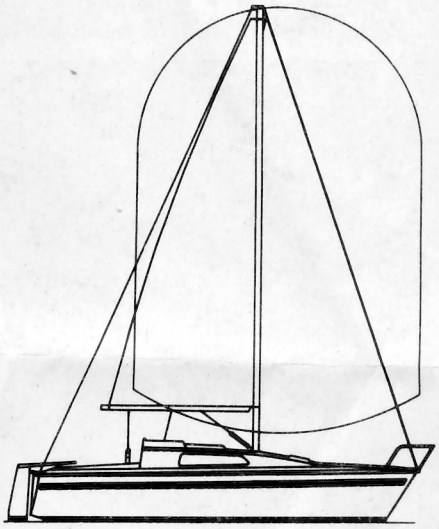
L.h.t. : 8,30. Longueur de coque : 7,60 m. Largeur : 2,88 m. Tirant d'eau : Quillard, 1,30 m. Dériveur : 0,75/1,60 m. Poids : Lest quillard : 740 kg. Lest dériveur : 780 kg. Dérive : 45 kg. Poids total : 1 900 kg. Hauteur sous barrots carré :1,72 m. Nombre de couchettes : 4/5. Jauge brute : 5,54 tx Catégorie de navigation 3e catégorie.
Architecte : J. Berret
Constructeur : Kelt Marine - ZI Le Prat - 56000 Vannes. Tél. : 16 (97) 54.17.89.

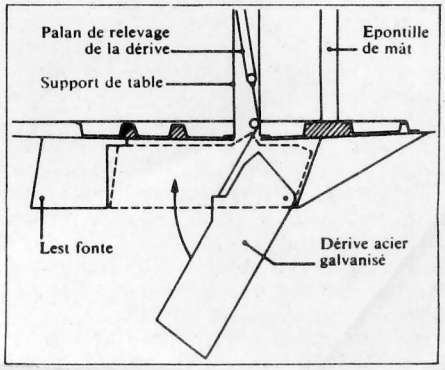
MOUILLAGE

Le soleil décline rapidement et, à la nuit tombante, nous mouillons dans la merveilleuse anse de Port-Man, où deux ou trois navires sont ancrés. Placé dans son coffre près de l'étrave, le mouillage se manie aisément. Grâce à l'anneau d'étalingure, il n'y a aucun risque de voir son mouillage sombrer dans la mer.
Un davier et un taquet de chaque côté permettent d'installer deux mouillages. Nous profitons des derniers instants de lumière pour faire le tour du gréement. Le mât posé sur le pont est soutenu par une épontille. Sur l'avant il est tenu par un étai, et sur l'arrière par un pataras légèrement décentré pour permettre le libre jeu du gouvernail, réglé par un ridoir. Une seule paire de barres de flèche.

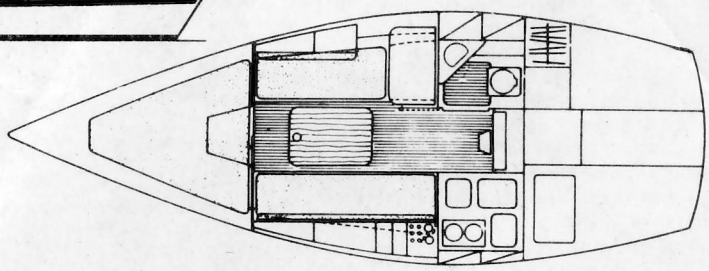
EMMENAGEMENTS

Il est temps de visiter les emménagements, car le froid s'est intensifié depuis l'arrivée de la nuit et n'incite pas à rester sur le pont. Pendant qu'une partie de l'équipage prépare le repas autour de coin cuisine situé près de la descente, j'en profite pour faire le tour du propriétaire.
Première surprise : le cabinet de toilette, situé face à la cuisine, entièrement indépendant du reste des emménagements. Il comporte un wc, un lavabo avec rangement, une penderie pour vêtements secs. Il est parfaitement fonctionnel. La cuisine mérite les mêmes éloges et notre cock ne me contredira pas : réchaud, glacière, évier, rangements, tout est ici réuni pour faire une excelllente cuisine !
Deuxième surprise : la table à cartes et le coin navigation. Eh oui ! le *Kelt 7,60* est équipé d'une véritable table abattante, face à laquelle on peut s'asseoir, un panneau est même prévu sur les flancs. La présence d'une telle table sur un bateau de cette taille est un fait suffisamment rare pour être souligné.
Le carré soutient aisément la comparaison avec celui d'unités de taille supérieure. Deux confortables banquettes - dont celles de bâbord - se transforment en couchette double, une table à double abattants qui dans la version dériveur cache le puits de dérive, de nombreux rangements et équipets... et surtout la chaleur qui se dégage du bois des cloisons et du tissu des coussins et dosserets.
Pendant tout une longue soirée, plats chauds, vins et digestifs vont se succéder, les bons et moins bons souvenirs de navigation seront évoqués ; le temps d'apprécier le confort du carré. Nous étions pourtant cinq à table, les deux équipiers du *8 m* nous ayant rejoints, et pas des plus minces !
La cabine avant séparée du carré par une porte coulissante ne souffre pas de la finesse de l'étrave ; l'espace est suffisant pour assurer le repos de deux personnes.
Les matelas des couchettes nous ont permis de passer une bonne nuit et

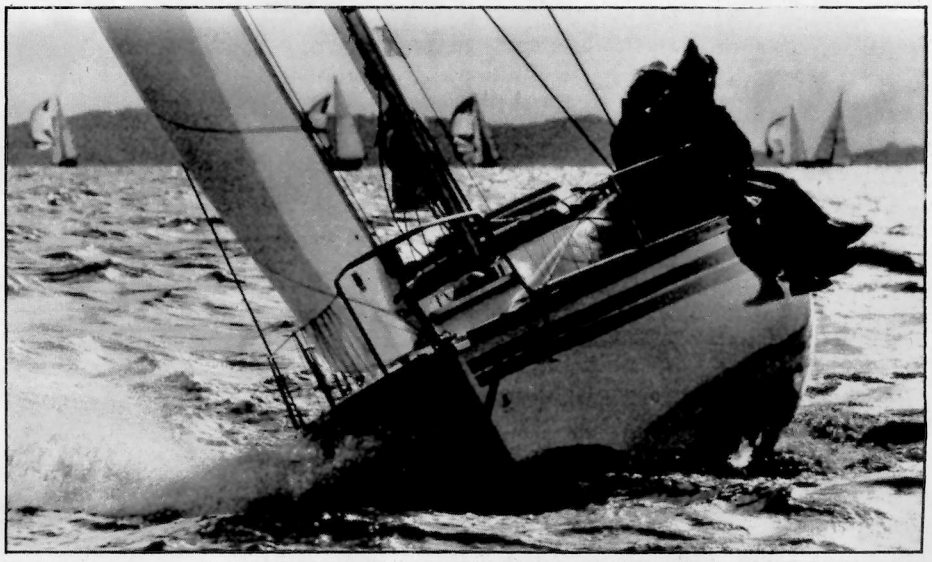




Système de relevage de la dérive : en position haute, elle s'escamote dans le lest extérieur.



Au près ou au vent arrière, le 7,60 reste fiable, sensible et rapide à toutes les allures.



Eléments de comparaison

Caractéristiques	KELT 7,60 M	DUFOUR 1800	SANGRIA
Longueur de la coque	7,58 m	7,60 m	7,62 m
Longueur à la flottaison **(L)**	6,70 m	6,70 m	5,80 m
Bau maximum	2,78 m	2,62 m	2,70 m
Bau à la flottaison	2,30 m	2,10 m	2,16 m
Franc-bord avant	0,99 m	0,92 m	0,98 m
Franc-bord milieu	0,91 m	0,83 m	0,89 m
Tirant d'eau maximum	1,65 m	1,34 m	1,27 m
Tirant d'eau dérive haute	0,81 m	–	–
Tirant d'air	9,90 m	10,80 m	10,30 m
Déplacement en charge **(D)**	2 630 kg	2 450 kg	2 040 kg
Poids en ordre de marche	2 200 kg	1 900 kg	1 600 kg
Poids du lest	780 kg	750 kg	700 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Poids de la dérive	45 kg	–	–
Nature de la dérive	acier galva	–	–
Hauteur sous barrots	1,76 m	1,62 m	1,72 m
Largeur entre couchettes	0,80 m	0,62 m	0,66 m
Largeur moyenne des passavants	0,40 m	0,35 m	0,40 m
Catégorie de navigation	3° - 5/8 - n° 1611	3e - 4/6 - n° 1 469	3e - 5/7 - n° 20
Jauge en douane (tonneaux)	5,54 tx	4,87 Tx	4,24 Tx
Jauge I.O.R. (pieds)	20'1	18'1	18'
Surface du triangle AV (1)	13,70 m²	10,84 m²	12,60 m²
Surface maximum du génois (2)	21,65 m²	16,64 m²	19,10 m²
Surface du foc n° 1	12,35 m²	9,37 m²	14,90 m²
Surface de la grand-voile (3)	12,15 m²	14,29 m²	13,80 m²
Surface maximum (2 + 3) **(V)**	32,80 m²	30,93 m²	32,90 m²
Surface pour la jauge (1 + 3) **(v)**	25,85 m²	25,13 m²	26,40 m²
Surface du maître couple immergé en charge **(B)**	0,78 m²	0,76 m²	0,70 m²
Surface de dérive : coque seule	2,00 m²	2,12 m²	1,75 m²
aileron	0,86 m²	1,08 m²	1,20 m²
dérive	0,30 m²	–	–
aileron AR	–	–	0,25 m²
safran	0,32 m²	0,41 m²	0,26 m²
totale	3,48 m²	3,61 m²	3,46 m²
Surface mouillée totale **(M)**	14,31 m²	13,45 m²	13,22 m²
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de **L**) **CD**	4,03	2,16	8,30
CC	2,91	0,30	5,20
Écart entre **CV** et **CD** en % de **L**	15,70	17,16	21,40

Coefficients		KELT 7,60 M	DUFOUR 1800	SANGRIA
Aptitude à naviguer par petit temps	$\frac{V}{M}$	2,29	2,30	2,48
Vitesse moyenne	$\frac{V}{B}$	33,14	33,02	37,70
Vitesse limite (coefficient prismatique)	$\frac{D}{B \times L}$	0,503	0,473	0,500
Raideur à la toile	**15°**	4,19	2,90	3,66
	30°	8,03	6,29	6,59

Plans relevés et calculs effectués par Daniel ANDRIEU

Plans de formes.

