

FRANÇOIS
BEAUDOUIN

LE PROMOTEUR NOUS ECRIT :

Les routes encombrées font de plus en plus hésiter les estivants en vacances à s'y promener et tout naturellement leur vient le désir de goûter « aux plaisirs de la navigation ». Cela commence par quelques essais sur des embarcations gonflables, ou engins de plage, et rapidement leur vient l'impérieuse envie de posséder un « vrai bateau », et c'est à ce moment-là que se pose le problème du choix de ce premier bateau qui doit satisfaire à certaines exigences de tout débutant de la voile.

- *Etre d'un maniement particulièrement simple, afin de n'attirer trop l'attention sur les maladresses d'un néophyte, tout en possédant les qualités d'un vrai voilier...*
- *Etre conçu de telle façon qu'il offre le maximum de sécurité à l'emploi et qu'il puisse même être confié sans appréhension à des enfants...*
- *Etre utilisé sans crainte pour la promenade familiale et pouvoir servir éventuellement d'embarcation de pêche.*
- *Etre réalisé dans un matériau ne nécessitant pas d'entretien et facilement réparable.*
- *Etre transportable sur le toit d'un véhicule de tourisme, le cas échéant, donc, d'un poids n'excédant pas 100 kg.*

Enfin, être d'un prix n'affectant pas gravement un budget modeste, c'est-à-dire aux environs de 1500 F.

Nos efforts pour « coller » à ces définitions ont donné naissance au Zef qui a bien commencé sa carrière, puisque depuis son lancement, en mai 1962, ont été produites 1465 coques, parmi lesquelles 980 voiles ont été numérotées à ce jour.

Le Zef est un bateau très sûr, pardonnant les plus grosses fautes de manœuvres et restant cependant très vivant ; ses formes, quoique généreuses, n'affectent pas de bonnes performances, et le Zef peut se mesurer souvent avec succès à des bateaux approximativement de mêmes dimensions.

Idéal pour l'initiation, il équipe déjà plusieurs écoles de voile pour la plus grande satisfaction des moniteurs.

Sa coque en plastique ne demande aucun entretien particulier. Les trois caissons étanches d'un total de 380 litres formant banquettes latérales et caisson avant rendent ce bateau absolument insubmersible et redressable en eau calme, même par les débutants.

Sa production en série industrielle permet de livrer ce dériveur de qualité à un prix accessible à tous les budgets, et nous pensons nous être approchés le plus possible de ce que recherchait une clientèle nombreuse tentée par la voile, mais n'osant s'aventurer sur des bateaux trop sportifs.

Une association de propriétaires s'est créée et, sous l'impulsion dynamique de son secrétaire général, l'« ASZEF » groupe déjà près de 400 adhérents et un peu partout en France s'organisent des bases Zef qui prouvent la vitalité de cette nouvelle association.

Michel NIVELT.



À la barre du Zef

Par Jacques Monsault

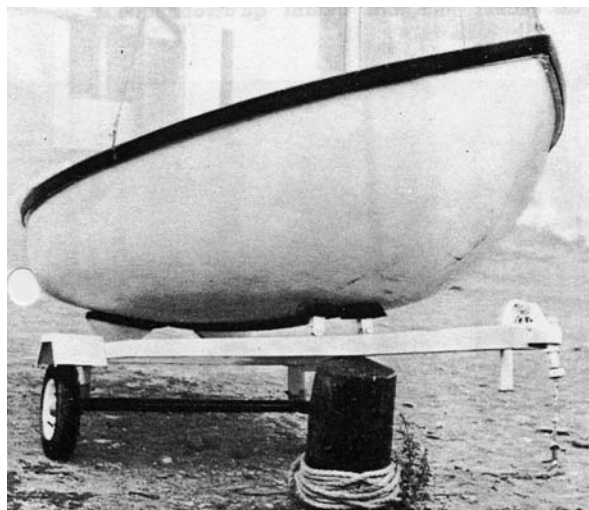
Un des grands éléments du succès continu remporté par le Vaurien dont le nombre d'unités produites se situe maintenant aux environs de 14000, est son prix qui en fait peut-être le bateau le plus avantageux au nombre de francs dépensés. Le constructeur du Zef paraît être parti de cette idée pour l'appliquer au plastique. Le démarrage rapide de la série semble lui avoir donné raison. S'il en est ainsi, le Zef est le premier prix du dériveur en plastique armé... et ce prix est, à très peu de choses près, celui du Vaurien. Encore qu'elle pourrait être intéressante.

Nous ne voudrions pas que cet « A la barre » soit une confrontation entre les deux bateaux.

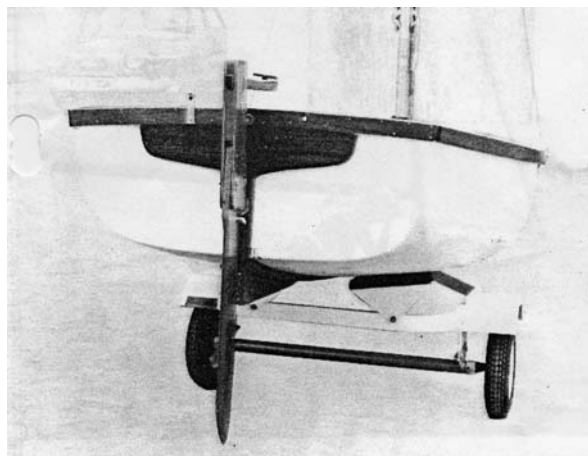
Nous craignons pourtant que celle-ci n'apparaisse, par moments, inévitable, au moins dans l'esprit de ceux de nos lecteurs qui, attirés par la question prix, hésiteront entre les deux. Nous les engagerons alors à se reporter à notre « A la barre du Vaurien (voir n° 17. p.31).

CONCEPTION GENERALE

Le Zef est un dériveur nettement plus court que ceux auxquels nous sommes accoutumés en France. C'est, nous semble-t-il, une des conséquences fatales de la recherche d'un prix bas.



Le Zef est rond de partout. Son programme, initiation et plaisance, lui vaut une bonne largeur, nécessaire pour assurer une stabilité suffisante à cette coque courte de bon youyou.



Il convient pourtant de remarquer ceci: d'une part, plusieurs séries à deux équipiers conçues depuis la guerre marquent une tendance à la réduction de longueur, provenant sans doute aussi de considérations financières, et se situent entre 3,80 m et 4,20 m et, d'autre part, de

nombreuses séries anglaises de dériveurs de compétition à 2 équipiers ont 12 pieds de long, comme le Zef, et des adeptes passionnés.

Sa destination, initiation et plaisance, lui vaut une bonne largeur, nécessaire pour assurer une stabilité suffisante à cette coque courte et ronde de bon youyou.

Cette coque trapue a une surface développée faible qui a permis, sans dépasser un poids raisonnable, de donner au bordé une épaisseur suffisante pour que la construction en polyester soit possible sans utiliser de tissus de verre, mais seulement des fibres projetées en même temps que la résine d'où un gain non négligeable de prix de revient.

Les doubles courbures assez accentuées des surfaces, l'épaisseur relativement élevée du bordé, les renforts que constituent la quille, les pieds de cloison et les caissons confèrent à la coque une bonne rigidité. Il ne faudra pas oublier que cette technique de stratification donne une moins bonne résistance aux chocs, une moins bonne résilience qu'un stratifié plus dense à base de tissus.

Là encore, l'épaisseur supérieure permet d'espérer une qualité équivalente. Nous n'avons pas entendu parler d'accidents laissant craindre qu'il n'en soit ainsi. Il convient de signaler que le tout dernier modèle qui nous a été confié, est nettement mieux réussi, côté moulage, que les unités précédentes dont la surface présentait, côté tribord, des irrégularités, légères sans doute, mais d'un aspect peu flatteur.

Le Zef est très rond de partout et très ouvert. Le mat est posé sur une cloison qui termine un petit pontage avant. Cette cloison est découpée pour donner accès à un coffre assez vaste compris entre le pontage et un caisson étanche venu de moulage. Un rebord moulé y gardera les affaires rangées, tandis

que la face supérieure du caisson remonte sur les côtés, assurant une meilleure rigidité.

Même à la gîte, l'eau embarquée n'y trouvera pas accès par les interstices séparant la cloison du bordé. Sur les premières unités sorties, ce caisson n'existait pas et comme l'étanchéité de la cloison ne paraissait pas meilleure, il y avait de l'eau dans le coffre dès qu'il y en avait à bord.

Deux étroits passavants poursuivent le pontage jusqu'au tableau (sur les premières unités, ce pontage s'interrompait au niveau du banc de nage). Des caissons latéraux étanches vont du banc de nage qui soutient l'arrière du puits de dérive jusqu'au tableau, renforcé pour supporter un petit propulseur.

La voilure est composée d'un foc assez petit et d'une grande voile assez importante envergure maintenant sur des espars en alliage léger, soutenus par un grément en acier inoxydable (les premiers espars étaient en bois).

Les écoutes de foc parviennent à l'équipier par des filoirs en nylon montés sur les passavants. L'écoute de grand voile présente la même disposition que celle inaugurée sur le Vaurien et reproduite depuis sur de nombreuses séries.

Il n'y a ni retenue de borne, ni taquets.

L'intérieur de la coque est maintenant entièrement revêtu d'un granité plastique gris, antidérapant efficace, qu'on trouve sur de nombreuses coques. Nous n'en avons jamais beaucoup apprécié l'aspect «quincaillerie sanitaire». Auparavant, le banc de nage et le dessus du puit étaient vernis, solution esthétiquement préférable, à notre avis.

PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

N'ayant que des prétentions limitées, le Zef doit bénéficier d'une certaine indulgence. L'absence de sangles de rappel, de taquets coinçeurs et de tout matériel à prétention compétitive joint à une voilure relativement importante, le voue à une navigation très paisible, par beau temps, et c'est en fonction de ce genre de navigation que nous l'avons étudié.

Par petit temps, sa surface de voilure importante (le Zef porte un peu plus de toile que le Vaurien) et sa coque courte et ronde à faible surface mouillée en font un excellent marcheur à toutes les allures, qui atteindra très facilement sa vitesse limite et démarrera très vite. Nous avons pour notre part regretté que l'absence complète de taquets rende plus difficile l'utilisation du Zef en solitaire.

Elle est, en effet, tout à fait possible à condition qu'il fasse beau. Le foc, assez petit, peut parfaitement être bordé et tourné sur un taquet. Nous avons utilisé un amarrage dont nous avons le secret et nous sommes fort divertis, mais un taquet fixé sous l'arrière du banc de nage nous aurait été bien agréable. Sous la seule grand'voile, le safran nous a paru manquer d'immersion pour assurer un bon contrôle et nous avons dû relever partiellement la dérive pour obtenir l'équilibre. Avec deux personnes à bord, le Zef continue de marcher très convenablement. Le volume de carène est largement calculé et on ne traîne pas d'eau. Trois personnes y trouvent facilement place, mais on atteint alors une immersion trop forte. La marche se ressent nettement de cette surcharge.

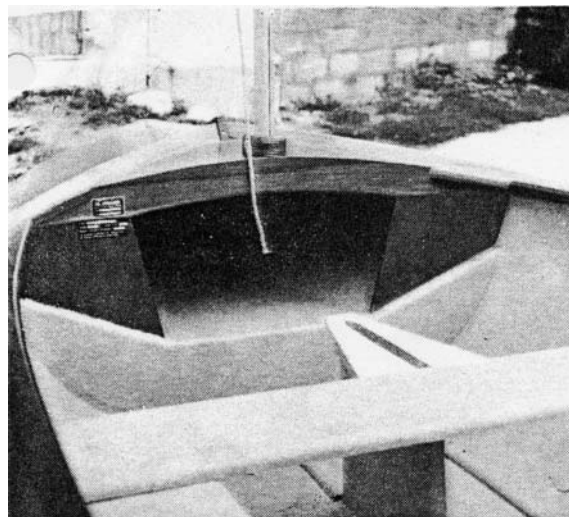
Quand la brise force un peu, la bonne largeur de la coque permet de faire un rappel efficace en restant à l'intérieur; le barreur assis sur l'avant du caisson, l'équipier à

cheval sur le banc de nage, soit « dans la coque », soit assis sur le liston.

Quand le Zef accélère, les petites vagues viennent gifler ses joues rondes et arrosent copieusement l'équipage, tandis que le sillage se remplit de remous. Il nous est arrivé de décoller sur une crête et par belle brise, un planer marginal autant qu'acrobatique doit pouvoir se produire. Nous aurions alors quelques craintes parce que la coque ronde roule très facilement si on relève un tant soit peu la dérive, parce que, si on la laisse abaissée, la tenue du gouvernail nous semble problématique et parce qu'il n'y a pas de retenue de borne... tout ceci n'étant évidemment qu'une fantaisie de l'usager. Le Zef n'a pas été conçu dans ce but.



Par petit temps, avec deux personnes à bord, le Zef continue de marcher convenablement, même si on lâche la barre.



Le mât est posé sur une cloison qui termine un petit pontage avant. Cette cloison est découpée pour donner accès à un coffre assez vaste compris entre le pontage et un caisson étanche venu du moulage.

Une retenue de bôme, même rudimentaire, est un accessoire indispensable et le constructeur devrait la prévoir. On sait combien elle contribue à diminuer le risque de chavirage au vent arrière, allure où la rondeur du Zef le rend particulièrement rouleur. Il n'y faut pas grand'chose sur un bateau de promenade : une sangle rivée sur la bôme, un boulon à œil à travers la quille et un simple petit bout suffisent. Nous conseillons vivement à ceux qui ont acheté le Zef de le munir de cette manœuvre. Ce n'est pas une question de marche, encore qu'elle permette d'améliorer un peu aux allures arrivées, frais de simple sécurité. Et, même ainsi, nous déconseillons aux promeneurs de relever la dérive au vent arrière s'il y a du clapot.

Le couple de redressement du Zef ne subit pas les variations brusques qu'on rencontre à bord des coques à fond plat, il varie progressivement et, de ce fait, la réaction à

une claque n'a pas à être aussi rapide. Il faut remarquer qu'en règle générale, s'il est chargé normalement comme il est dit plus haut, il passera sur sa barre et loffera avant de chavirer.

COMFORT ET AGREMENT

Largement ouvert à partir du mat munis de bancs et de caissons disposés à une hauteur correcte, et dont la surface ne glisse pas, le Zef est un bateau confortable pour sa taille.

Le puits de la dérive sabre n'encombre pas la coque. Et comme il est muni de dames de nage et d'avirons, et que son tableau peut supporter un propulseur, le Zef peut se prêter, en plus de l'utilisation en dériveur que nous examinons aujourd'hui, à toute la gamme d'emplois, d'un bon youyou pour enfants, à l'annexe de yacht ou de club.

Le coffre «sec» existant entre le pontage avant et le caisson d'étrave sera particulièrement apprécié.

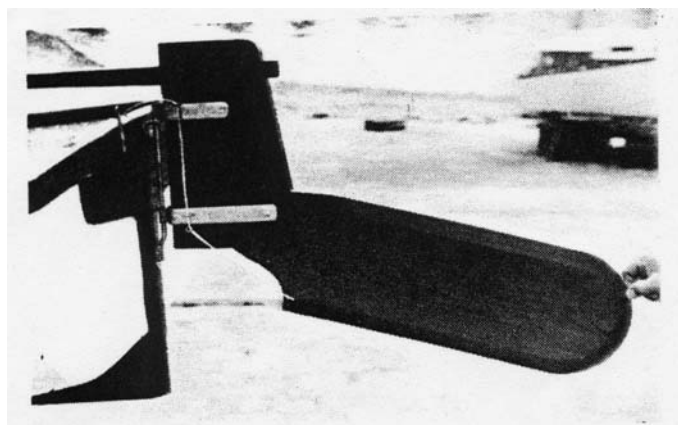
Son poids rend les manutentions assez faciles. A signaler pourtant que le liston, sous lequel on glissera les doigts pour le soulever puisqu'il n'y a pas de poignées, présente, comme le banc de nage, un angle vif sur lequel on risque de se blesser.

L'entretien se limitera à fort peu de chose puisque la coque est en polyester teint dans la masse, que le gréement est en acier inoxydable et les espars en alliage léger.

Quand la brise force un peu la bonne largeur de la coque permet de faire un rappel efficace en restant à l'intérieur, le barreur assis sur le caisson, l'équipier à cheval sur le banc de nage.



Le gouvernail paraît monté un peu haut, l'ensemble dépasse trop du tableau et la grande écoute s'y accroche fréquemment aux empannages. Nous préférons pour notre part, que ce soit la barre qui vienne coiffer la tête du gouvernail, elle a alors une plus grande dimension. L'axe de relevage du safran est, lui aussi, situé un peu haut et le bout est assez faible.



Seuls le pontage avant, le liston, la dérive et le gouvernail vernis demanderont des soins plus fréquents. La carène pouvant se contenter d'un polissage périodique avec des produits pour carrosseries automobiles

jusqu'à ce que les égratignures inévitables rendent une peinture nécessaire pour l'aspect.

SECURITE ET ACCASTILLAGE

Sous l'angle sécurité, le Zef est muni de trois caissons étanches bien disposés dans les fonds qui lui permettront de porter son équipage après chavirage. Leur étanchéité paraît assurée correctement. Comme ils ne couvrent pas toute la périphérie de la coque, il est certain qu'en cas de gîte important on embarquera beaucoup d'eau. Une bonne écope fera donc partie de l'armement indispensable, d'autant plus que le volume limité des caissons et les dimensions réduites du Zef, relativement au poids total avec équipage à bord, rendent problématique l'évacuation de l'eau par vide-vite. Le constructeur s'est sagement dispensé d'en équiper le Zef.

En cas de chavirage, le redressement de la coque par l'équipage sera assez facile. Le bateau, bien rempli, ne dérivera pas trop vite et la dérive restera à portée facile d'un nageur. Il faudra procéder ensuite comme à bord d'un Vaurien: un équipier embarquant d'un coté pendant que l'autre assurera l'équilibre en se tenant de l'autre côté. Le premier embarqué vidant le gros de l'eau avant d'embarquer son équipier. Tout ceci étant, comme nous l'avons déjà dit assez athlétique, il n'est pas à considérer comme normal que de chavirer. Pour notre part, nous n'avons chaviré accidentellement que quatre fois en près de trente ans de pratique du dériveur léger.

Le gouvernail paraît monté un peu haut, et nous n'aimons pas la disposition adoptée pour la barre qui est prise dans la tête du gouvernail sans aucune possibilité d'inclinaison autour d'un axe horizontal. L'ensemble dépasse trop du haut du tableau et la grande écoute s'y accroche

fréquemment aux empannages. La barre est un peu trop souple et le contrôle qu'elle donne n'est pas immédiat. Nous préférons nettement que ce soit la barre qui vienne coiffer la tête du gouvernail. Elle a alors sa plus grande dimension horizontale et se trouve ainsi beaucoup plus rigide.

Les ferrures de gouvernail sont peu espacées, montées assez haut sur le tableau, ce qui paraît un gaspillage de résistance mais surtout l'axe de relevage du safran est, lui aussi, trop haut. Dès qu'on en relève une partie, pour passer sur un haut fond par exemple, la surface immergée du safran diminue très vite ainsi que son efficacité.

Le lien qui permet de tenir le safran abaissé est également un peu rudimentaire: son guidage n'est assuré que par deux petits pitons à œil en laiton, tout juste bons à accrocher des cravates... Des crampons de taud présenteraient plus de garantie de durée et de résistance aux chocs. N'oublions pas en effet que nos bateaux souffrent davantage au port et au transport qu'en navigation. Mais c'est en mer qu'on casse ce qui a été abîmé à terre.

L'absence de taquets d'écoute peut être un élément de sécurité si elle oblige effectivement à garder les écoutes à la main. L'ennui c'est qu'on ne renonce pas toujours à les tourner... nous l'avons avoué tout à l'heure... et nous nous demandons si un ou deux taquets ne seraient pas préférables à ces nœuds qui les remplaceront parfois.

Nous aimerions aussi voir à bord du Zef un anneau de remorquage solidement pris dans l'étrave. Cela évite souvent des dégâts à l'étau avant en cas de remorquage. Cela permettrait aussi de laisser le Zef au mouillage, ce qu'il supporterait très facilement. Le gréement est, par ailleurs, très convenablement fait et fixé.

CONCLUSION

Le Zef est venu fournir aux plaisanciers le « premier prix » en polyester comme le Vaurien l'avait fait en bois. Les caractéristiques nous paraissant l'adapter mieux à la plaisance pure: promenade, pêche, etc., que le Vaurien. Ce dernier paraissant avoir été surtout prévu pour l'initiation par la compétition. La variation de stabilité du Zef est moins brutale, la coque en forme tapera moins. Animée par une voilure plus importante, le Zef devrait être plus rapide et vivant par petit temps.

Par contre, il est relativement moins spacieux et ses possibilités sont plus faibles par brise plus établie. Il est assez fréquent de voir planer un Vaurien, alors que le Zef plus court, n'y arrivera que très exceptionnellement avec un équipage très compétent. Au plus près également, le Zef atteindra plus facilement ses limites.

A notre avis, le Zef est une bonne petite unité qui répond bien au programme de son constructeur à quelques petites améliorations près, énumérées plus haut. Il n'en reste pas moins certain, et nous ne le soulignerons jamais assez, qu'il faut en limiter l'emploi aux eaux abritées, aux bassins bien surveillés et à la proximité immédiate d'un abri.

Promeneurs, plaisanciers, ne l'oubliez jamais: un dériveur léger tient très précisément ce que peut tenir son équipage et ceci est d'autant plus vrai qu'il est plus petit.

Le modèle 64, qui fait l'objet de cette étude, ne comporte aucune modification de voilure ni de forme de coque par rapport aux modèles antérieurs. Les seules modifications qui ont été apportées sont les suivantes:

1. Transformation du caisson-avant qui comporte désormais un compartiment totalement étanche en plastique et un volume de rangement pouvant contenir un moteur hors-bord 3ch.

2. Les plats bords sont prolongés jusqu'au tableau arrière et sont en acajou massif.

3. La dérive et le safran du gouvernail sont en contre-plaqué marine.

4. Le tableau arrière est modifié afin de pouvoir fixer le moteur hors-bord à la place désirée, soit dans l'axe de l'embarcation, soit déporté vers le côté pour une utilisation plus aisée.

5. L'intérieur de la coque est moucheté gris-bleu.

6. Le puits de dérive est en plastique et venu de moulage.

Ces modifications ne sont pas apparentes sur les plans que nous publions en pages 68-69.

«A la barre du Zef» a été réalisé grâce à l'obligeance de la maison Bernier, rue des Chantiers à La Rochelle.

Au plein vent arrière on regrette l'absence d'un hale-bas, même très simple, qui offrirait plus de sécurité sur un bateau que ses formes rondes rendent forcément rouleur.

REPORTAGE-PHOTO LA NOUVE BATEAUX



Caractéristiques – éléments de comparaison - coefficients

CONSTRUCTEUR ET PRIX

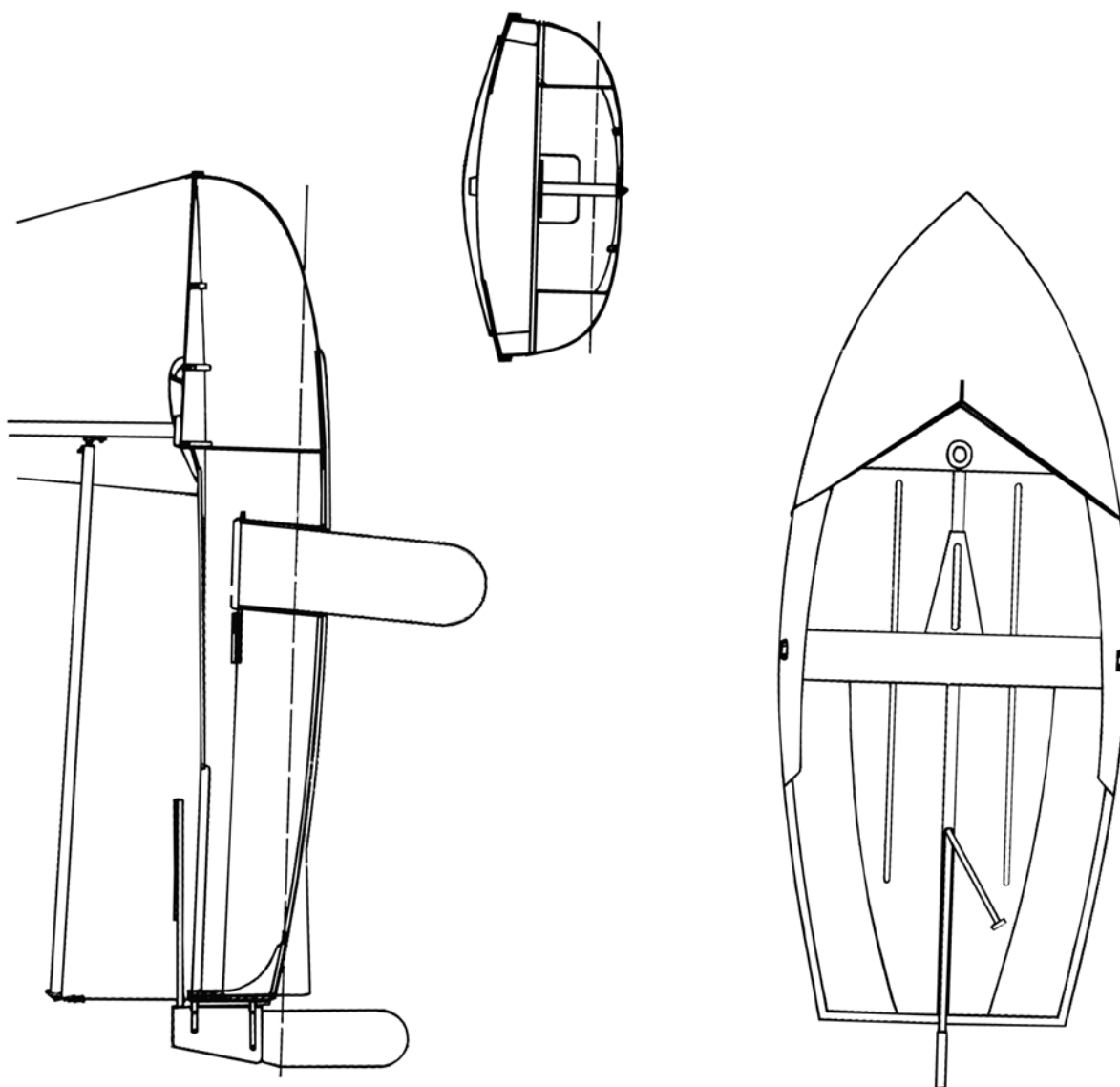
Société M.N.C. La Prairie, 3, avenue de Montbron, L'Isle-d'Espagnac (Charente). Tél. : Angoulême 95-34-01 et 95-36-75

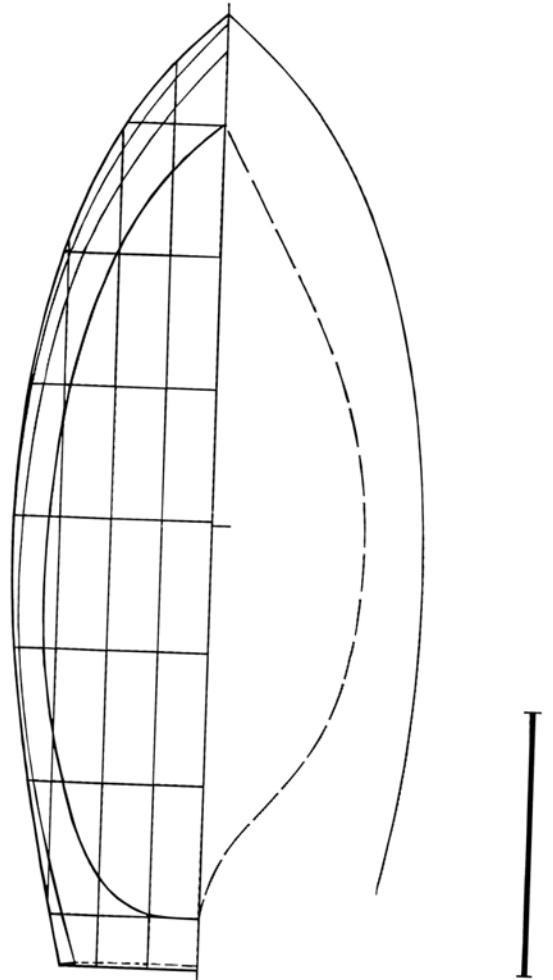
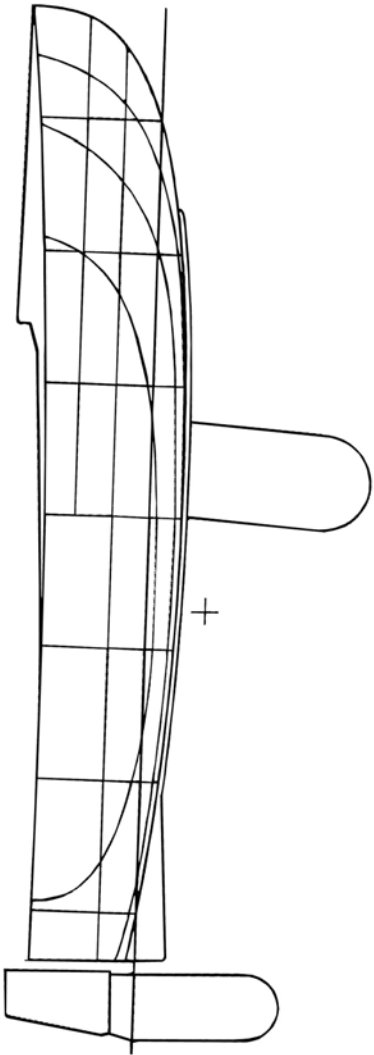
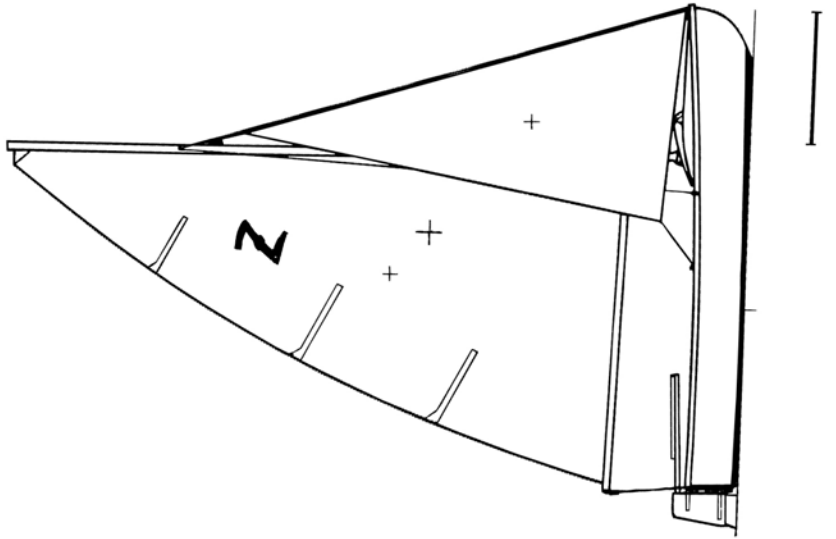
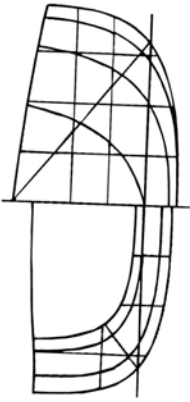
Prix du Zef modèle 64 avec voiles tergal (sans avirons) : 1530 F.

Supplément pour mât et bôme en alliage léger : 62 F.

ASSOCIATION

ASZEF. Secrétaire général : M. Lefebvre, 31, rue du 14-Juillet, Bois-Colombes (Seine). Tél. : STA. 06-07.





Caractéristiques – éléments de comparaison - coefficients

	ZEF	HADDOCK	VAURIEN
Longueur de la coque	3 m 60	3 m 90	4 m 08
Longueur flottaison	3 m	3 m 40	4 m 025
Bau maximum	1 m 55	1 m 55	1 m 47
Bau flottaison	1 m 25	1 m 37	1 m 21
Franc-bord avant	0 m 50	0 m 54	0 m 51
Franc-bord milieu	0 m 39	0 m 36	0 m 37
Tirant d'eau dérive haute	0 m 14	0 m 15	0 m 125
Tirant d'eau dérive basse	0 m 83	0 m 90	0 m 965
Hauteur du mât au-dessus de la flottaison	5 m 60	6 m 25	6 m 20
Déplacement à vide	90 kg	105 kg	95 kg
Déplacement en charge	200 kg*	245 kg*	245 kg*
Nature de la dérive	Bois	Aluminium	Bois
Triangle avant :			
- Hauteur	3 m 67	4 m 12	3 m 92
- Base	1 m 10	1 m 14	1 m 15
- Surface	4 m ² 04	2 m ² 35	2 m ² 25
Surface réelle des voiles :			
- foc	2 m ² 55	2 m ² 62	2 m ² 50
- grand-voile	6 m ² 78	6 m ² 80	6 m ² 30
- totale	9 m ² 33	9 m ² 42	8 m ² 80
Surface du maître couple immergé en charge	0 m ² 114	0 m ² 134	0 m ² 115
Surface de dérive :			
- Coque seule	0 m ² 335	0 m ² 34	0 m ² 38
- Dérive	0 m ² 235	0 m ² 27	0 m ² 24
- Safran	0 m ² 133	0 m ² 11	0 m ² 125
- Aileron arr.	0 m ² 037	-	0 m ² 025
- Total	0 m ² 74	0 m ² 72	0 m ² 77
Surface mouillée :			
- Dérive haute	3 m ² 38	3 m ² 58	4 m ² 20
- Dérive basse	3 m ² 85	4 m ² 12	4 m ² 70
Coefficients :			
$\frac{\Sigma V}{\Sigma M} = \frac{\text{Surface_de_voile}}{\text{Surface_mouillée}}$ = aptitude à naviguer par petit temps	2,43	2,29	1,87
$\frac{\Sigma V}{B2} = \frac{\text{Surface_de_voile}}{\text{Surface_du_maître_de_couple_immergé}}$ = degré de voilure du bateau	82	70,3	76,5
$\frac{L}{\sqrt[3]{D}} = \frac{\text{Longueur_de_flottaison}}{\sqrt[3]{\text{Déplacement}}}$	5,14	5,44	6,43
Stabilité : couple de redressement au maître à 15° de gîte, avec équipage assis normalement sur le plat bord.	85 m/kg	125 m/kg	115 m/kg
Stabilité de route : position du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison en % de la longueur de flottaison	C.D. 11,7 % en AR C.C. 0,5 % en AR	C.D. 7,35 % en AR C.C. 2,94 % en AR	C.D. 12,25 % en AR C.C. 3,20 % en AR

* On peut penser que le tableau a été dessiné pour des adolescents puisque le poids des équipiers est compté pour 55 kg chaque.