



## à la barre de l'Edel III

par Jacques Monsault

**L**ORSQUE l'on parle d'un bateau dessiné par Philippe Harlé, les images qui viennent à l'esprit sont, en général, celles de bateaux à bouchains, aux formes efficaces certes, mais peu classiques. L'Edel III fait exception. Ses lignes sont jolies. Agréable à contempler au port, il est tout aussi séduisant sous voiles.

Au premier contact, on est frappé par le volume du bateau. Ses dimensions sont pourtant celles des autres 15 pieds : 7,80 mètres hors-tout, et 2,50 mètres au maître-bau. En fait, ce sont les superstructures et les francs-bords qui font que l'Edel donne cette impression de grand bateau, et qu'on est surpris par la faiblesse de son rating. Il est vrai que le « rating » ne veut plus dire grand-chose, et qu'il est dangereux à la vue d'un bateau d'essayer de lui « donner » un nombre de pieds. L'Edel est un gros pour sa catégorie. Il nous rappelle ces bateaux australiens hauts sur l'eau et bien défendus, prévus pour affronter la grosse mer.

Ses lignes sont douces et l'on trouve jusqu'à l'arrière un bon volume. Son frégatage, sans être accentué, est malgré tout prononcé. On note que le maximum de bau se situe à l'endroit où s'effectue la mesure pour la jauge. A l'avant et à l'arrière de l'aileron, le profil est régulièrement courbe et l'on ne trouve pas, comme sur certains bateaux de même taille, un fond plat et

tendu, ce qui limitera les départs au planning.

La surface mouillée est faible. On note la présence devant le gouvernail d'un aileron peu large, mais profond, et l'absence derrière la quille d'un volet de bord de fuite, pourtant à la mode.

Le lest est constitué d'un bulbe situé à l'extrémité d'un aileron encastré dans la quille. Le constructeur fait là un effort qu'il convient de souligner car ce principe est excellent et permet un meilleur écoulement des filets d'eau. Onze boulons de 12 millimètres en inox assurent la liaison lest-coque. Le dessous du bulbe est horizontal de manière à faciliter l'échouage. Le gouvernail, soutenu par un aileron qui fait toute la hauteur, a sa mèche inox de 30 millimètres qui sort au tiers arrière du cockpit.

Si le rapport de lest est relativement faible, environ 35 %, la stabilité de forme est bonne. Sans être d'une extrême raideur à la voile, l'Edel ne doit pas être un bateau gitard, d'autant qu'il faudra, pour le mener dans de bonnes conditions de vitesse, ne pas lui laisser prendre plus de 20 à 25° de gîte.

Son plan de voilure est classique : une grand'voile de surface modérée (11 m<sup>2</sup>) et un génois assez important (20 m<sup>2</sup>). L'architecte n'a pas obtenu son rating en rognant sur le plan de

L'Edel au large. A noter la hauteur du franc-bord. Le pont est très au-dessus de l'eau. L'équipier est bien placé pour travailler son foc.

Au près, le foc est bordé à l'intérieur des filières. Il pourrait d'ailleurs être plus aplati.

## LE PROMOTEUR NOUS ECRIT

*Le programme d'un bateau, c'est finalement le client qui, inconsciemment, en est l'auteur.*

*Il nous soumet son désir, nous consulte sur telle possibilité et, de là, suivant l'importance de la demande, nous envisageons l'étude du bateau. Il convient alors que nous mettions de l'ordre dans un fatras de suggestions.*

*Le système métrique n'est plus en usage chez le connaisseur. Il parle en pieds. Il nous était fréquemment demandé l'étude d'un 18 pieds, puis d'un 15 pieds (de rating). Devant cette incertitude, nous avons été amenés à faire deux projets, 15 et 18 pieds.*

*L'emménagement du 18 pieds convenait à l'unanimité, mais le prix du bateau était trop élevé. Le 15 pieds avait un prix très acceptable, mais un emménagement qui n'emportait que peu de suffrages.*

*Il nous a donc été demandé un 15 pieds avec l'emménagement du 18 pieds... Les exigences principales étaient :*

— Côté féminin : cuisine dégagée, wc isolé, place de rangement, plage avant bain de soleil, tringles à rideaux, etc.

— Côté masculin : un bateau « qui marche », plus de « trous à rats », mais hauteur sous barrots pour des séjours prolongés, table à carte, accastillage course, esthétique racée.

*Tel a donc été le programme que nous avons suivi. En conclusion la course-croisière et la croisière familiale doivent faire bon ménage à bord de l'Edel III.*

Maurice EDEL.



voilure, ce qui à notre sens est grandement préférable pour la bonne marche du bateau.

## CONSTRUCTION

Réalisée en plastique armé, la coque de l'Edel sort d'un moule en deux parties. On trouve dans les fonds des varangues en acier servant à renforcer la coque et à supporter le lest. Jusqu'au bouchain, l'épaisseur de la coque est de 12 millimètres. Dans les hauts cette épaisseur décroît pour n'être plus que de 8 millimètres. Une cloison, située à l'avant du mât, vient renforcer la structure transversale du bateau. A l'arrière, une demi-cloison sépare cuisine et w-c, et une autre, décalée sur l'avant, limite la penderie. D'autre part, on trouve sous le pont deux barrots portant sur quatre épontilles, elles-mêmes reposant sur des varangues. Cet ensemble assure une bonne rigidité sous l'emplanture. A la partie arrière de la penderie, la cloison vient s'appuyer sur une cinquième épontille. Pont et cockpit sortent d'un même moule. La jonction pont-coque est assurée par l'assemblage de deux lèvres dont la liaison garantit l'étanchéité.

La fixation des diverses ferrures, étrave, bal-



On remarque le mât posé sur le pont, entouré par une surface plastique lisse. De part et d'autre, les deux dorades de ventilation. On aperçoit le capot avant niché dans un creux peu esthétique et les deux mains courantes guère utiles en cet endroit.

La descente est large et bien dégagée. On distingue sur ce document les différents niveaux des superstructures.

cons avant et arrière, chandeliers est réalisée soigneusement et inspire confiance.

A la vue du bateau et à la première visite, on ne note nulle part de points de faiblesse. On pourrait même dire que la première impression est que l'on a affaire à un bateau sérieux, résistant, bien construit, peut-être un peu lourd. Cette idée de lourdeur est due au fait que pont et superstructures manquent un peu de finesse et d'élégance.

#### DISPOSITION INTERIEURE

De même qu'en arrivant sur le quai, on a eu du mal à réaliser que l'on avait sous les yeux un 15 pieds, une fois descendu à l'intérieur, on est étonné de voir le volume offert.

Le poste avant est exigu certes, mais néanmoins habitable; deux personnes peuvent y coucher et trouver, pour ranger leurs affaires, de la place dans les deux coffres sous les couchettes, dans les équipets et sur les étagères.

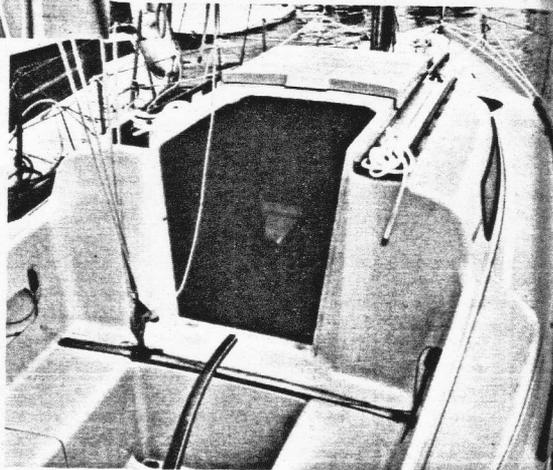
Entre le poste avant et le carré se situe le compartiment w-c-penderie. Une porte permet d'isoler totalement le carré très lumineux et bien aéré (entre autres, par deux aérateurs du type dorade placés au droit de la cloison avant).

À bâbord une couchette s'encastre légèrement sous le cockpit. À sa tête prend place la cuisine, simple mais fonctionnelle, comportant un réchaud deux feux à cardan, un évier avec eau courante alimenté par une pompe à pied, des placards de rangement contre la coque et un vaste tiroir sous l'évier.

Contre la cloison cuisine-couchette, une barre amovible s'emboîtant dans le bloc cuisine, bloque, une fois tirée, le cuisinier devant ses fourneaux.

Contre la paroi et sous le passavant, on découvre des équipets et des placards de rangement, toujours fort appréciés. En dessous des couchettes bâbord et tribord, un réservoir souple alimente l'évier.

Toujours à bâbord, la table à carte, qui, en position de repos trouve sa place sous le banc de cockpit et ne gêne en rien l'accès à la cou-



chette. Pour utiliser la table, on la fait glisser le long du rail fixé sous les hublots; il reste à en poser les deux pieds le long du rebord de la couchette et le navigateur a un bon pupitre à sa disposition.

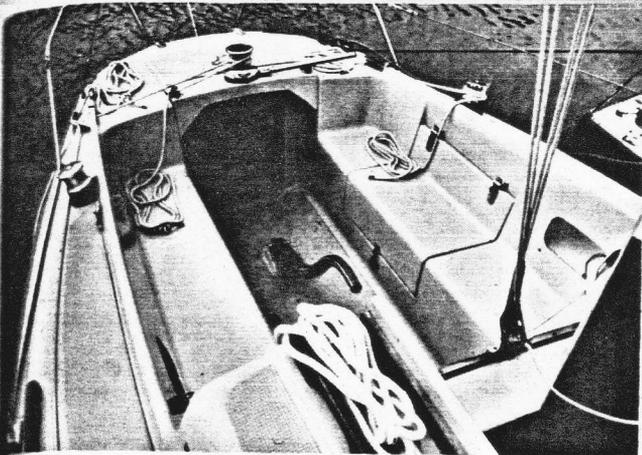
À tribord, sont situées deux couchettes, dont une cercueil ainsi que des étagères et des équipets de rangement. La table du carré trouve sa place de rangement sous le banc de cockpit tribord, de la même manière que la table de navigation sous le banc bâbord.

Enfin, contre la cloison de cockpit et sous la descente, deux équipets et un coffre de rangement sont disposés astucieusement et se révèlent pratiques à la mer.

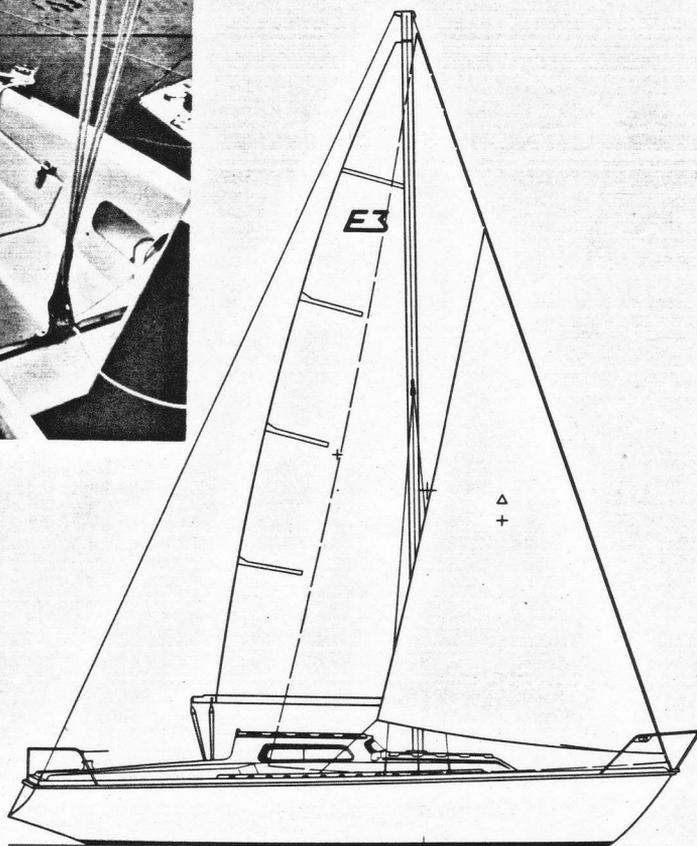
L'aspect d'ensemble du carré a bien changé depuis le premier bateau de la série. Le chantier a nettement amélioré ses finitions. Nous avons d'ailleurs appris que le modèle dont nous disposions n'était pas encore le définitif. L'Edel III doit sortir avec un intérieur contre-moulé, ce qui est certainement le seul moyen de rendre agréable l'intérieur d'une unité plastique et d'assurer la bonne finition à laquelle l'acheteur a droit.

#### GREEMENT ET ACCASTILLAGE

À l'extérieur, le bateau est un peu moins séduisant. On a l'impression que le construc-



Le cockpit avec son fond légèrement courbe, la barre qui sort au tiers arrière. Les hiloires sont un peu inclinées, ce qui repose le dos du barreur. A l'arrière, le winch de foc et le puits moteur.



teur a cherché à compliquer à plaisir ses superstructures. La plage avant est, malgré tout, suffisante pour manœuvrer à l'aise. Il n'en va pas de même au pied du mât. On a du mal à bien caler ses pieds, d'autant que toute une surface du pont est en plastique lisse, ce qui est dangereux car une fois mouillée c'est une véritable patinoire.

A l'extrême avant se situe une ferrure d'étrave solide et fonctionnelle; derrière cette ferrure se trouve le coffre à chaîne et ancre avec un capot se manœuvrant facilement. Devant le roof, une bitte d'amarrage sert aussi d'aérateur. Toute cette plage avant est limitée par un pavois assez haut, et sur l'arrière par le pont et le roof. Ce décrochement ne facilite pas les déplacements. Le capot du poste avant est encastré dans une baignoire et là encore, on a l'impression qu'il y a eu complication dans la réalisation. Les passavants sont suffisamment larges, mais la descente dans le cockpit n'est guère aisée, d'autant que les bancs de ce cockpit, au demeurant aussi petits que l'intérieur est vaste, sont particulièrement glissants. Les hiloires ont été inclinées, ce qui est agréable. Toutefois la position du barreur est assez inconfortable car il ne peut étendre les jambes qu'en les mettant sur le banc sous le vent. S'il est assis normalement la barre vient buter sur les genoux.

Le fond du cockpit a une forme particulière,

légèrement concave, qui n'est pas sans intérêt. Sur bâbord, un coffre facilement accessible est ménagé dans le banc. A l'arrière, on trouve deux coffres latéraux et le puits-moteur qui se ferme avec une trappe. Au-dessus de ce puits-moteur est fixé le winch de foc. La solidité de l'ancrage et du support ne peut être mise en doute. De plus, cette formule est astucieuse : l'équipier peut border et régler son foc sans gêner aucunement le barreur. D'autre part, s'il n'est jamais conseillé de charger les extrémités, la position de l'équipier ne semble pas beaucoup jouer sur l'assiette du bateau.

L'accastillage est simple, mais fonctionnel : deux rails d'écoute pour le foc, un rail d'écoute de grand'voile de taille maximum, trois winches dont un plus gros pour les focs. On aimerait toutefois avoir deux taquets pour les winches de spi et un autre pour le foc, car si les taquets coinçeurs sont efficaces lorsqu'ils sont neufs, ils faiblissent et laissent filer l'écoute. Le système de bloc poulie horizontal assurant le passage des écoutes est simple.

Mât et bôme sont en alliage léger : sur le mât sont placés un winch pour le foc et quatre taquets, un seul étage de barres de flèche, un étai, deux bas-haubans, un galhauban, et deux pataras. Là encore, on a une impression de solidité et de sécurité. Le pied donné aux bas-

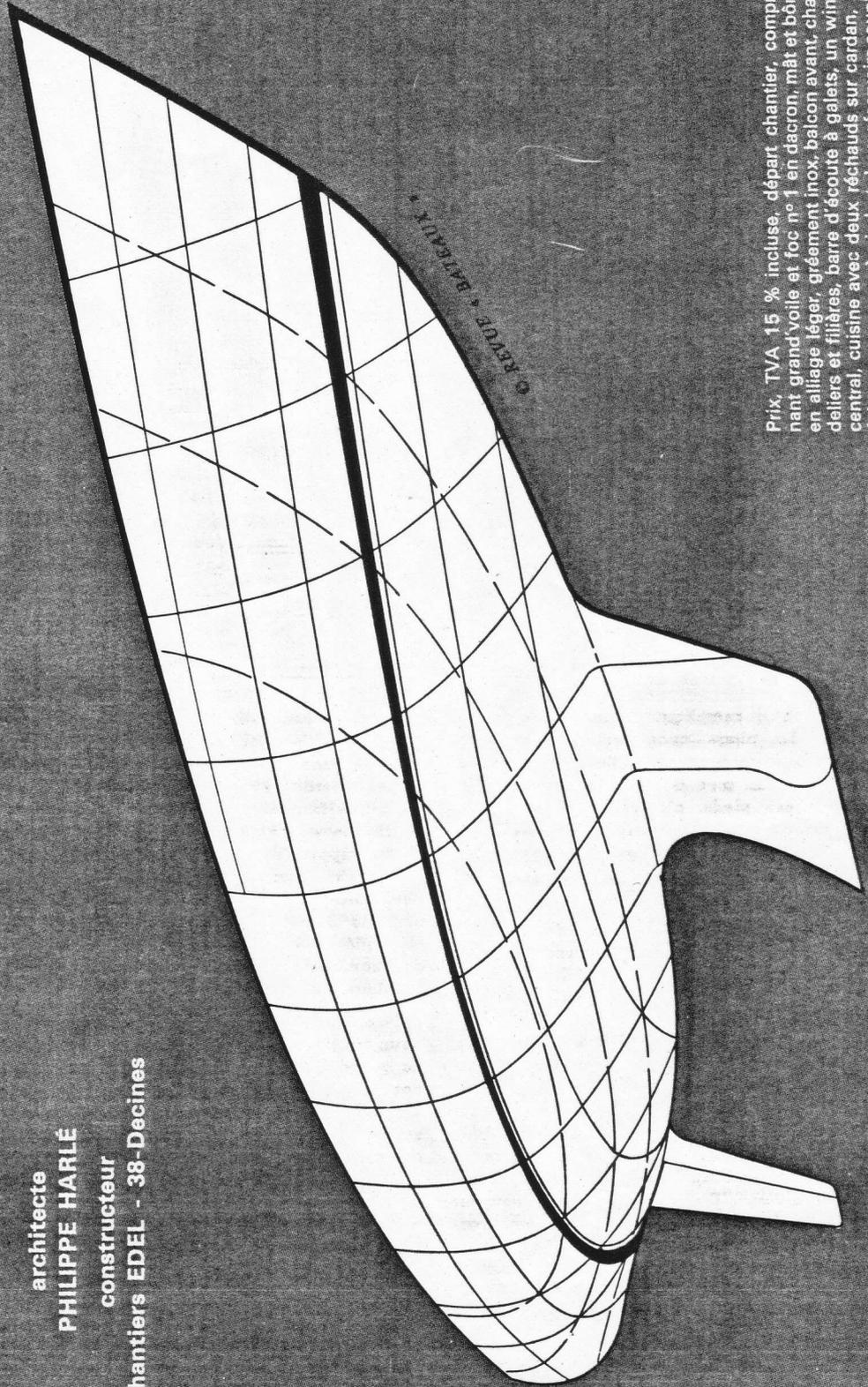
**EDEL III**

architecte

**PHILIPPE HARLÉ**

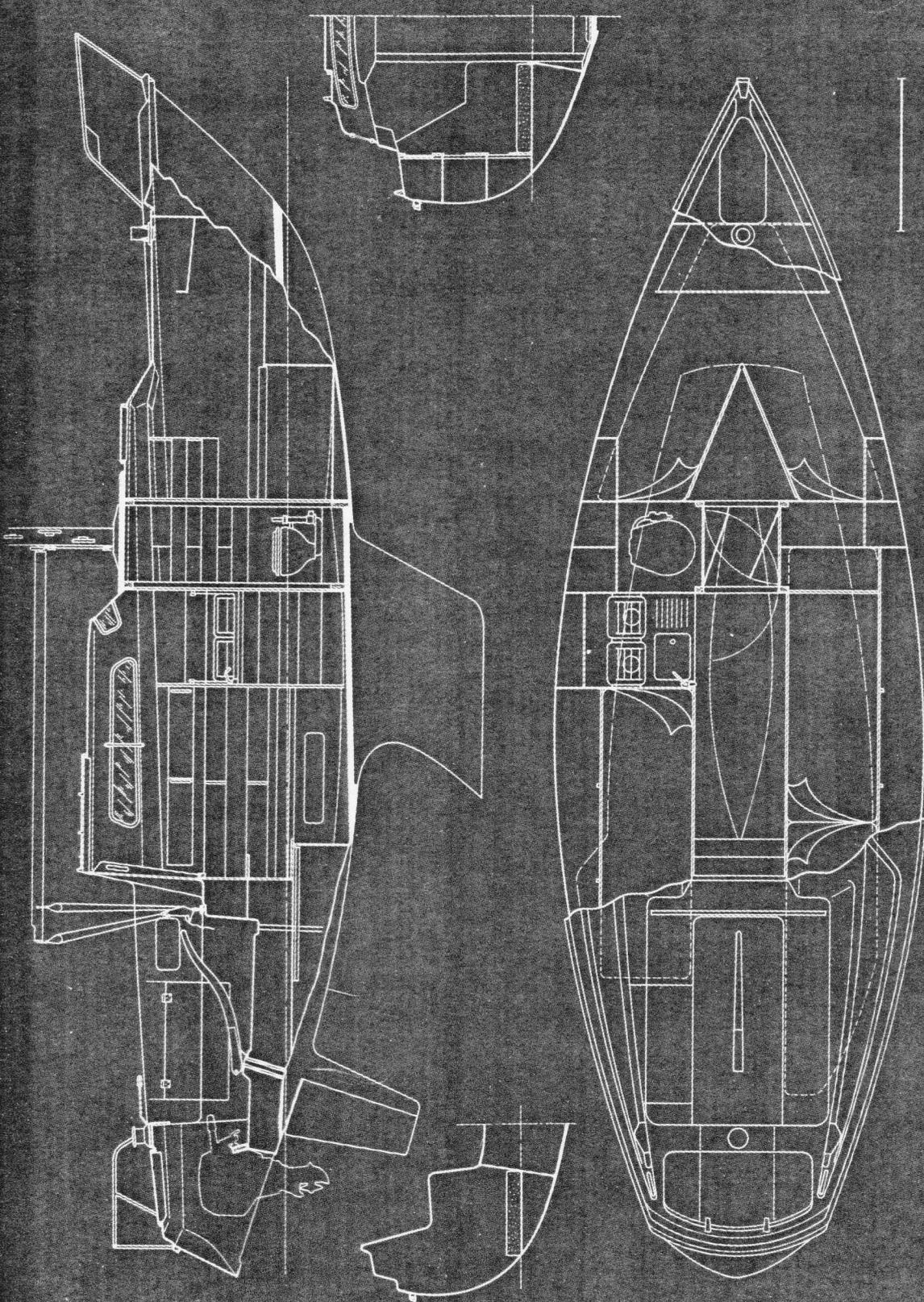
constructeur

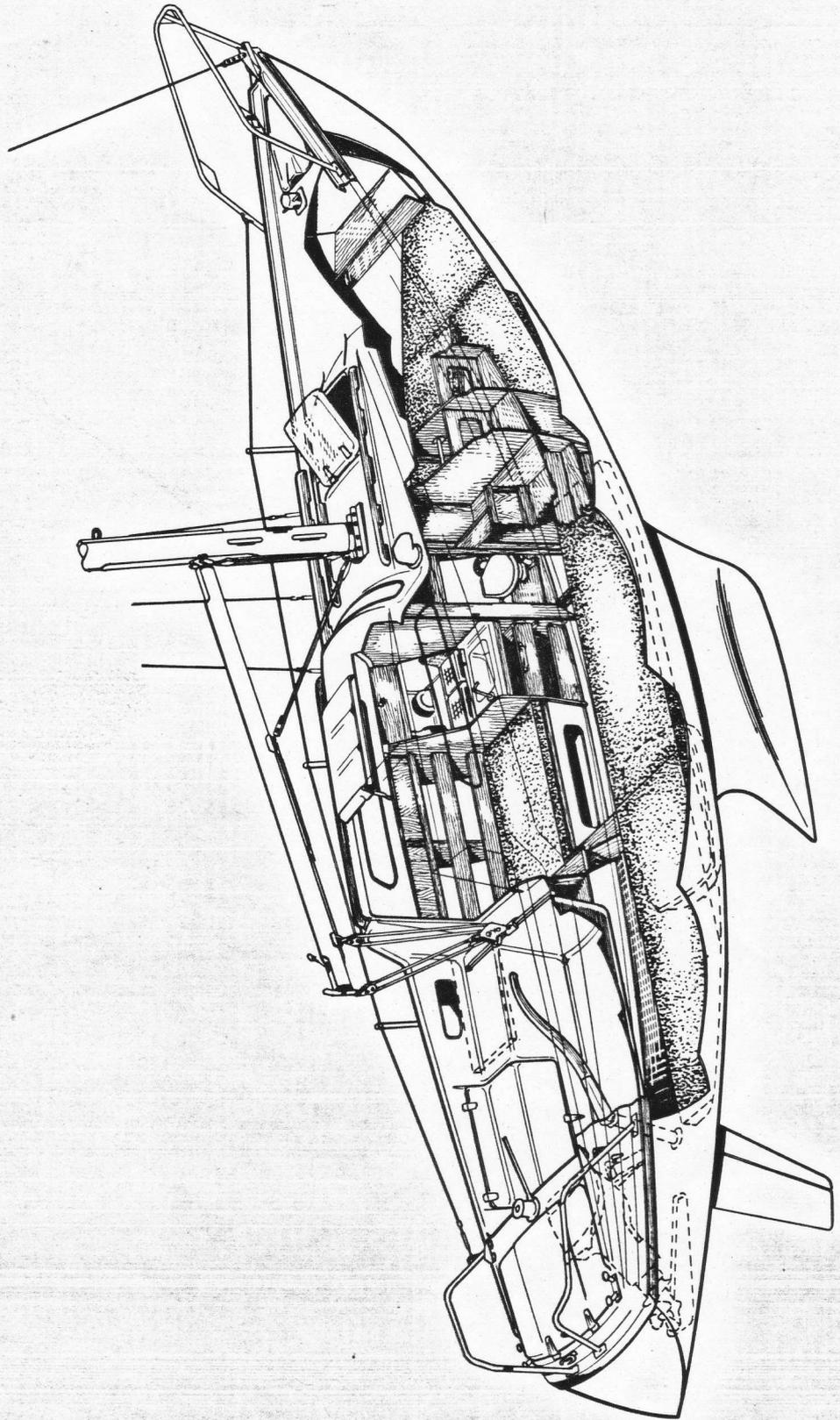
chantiers EDEL - 38-Decines



Prix, TVA 15 % incluse, départ chantier, comprenant grand'voile et foc n° 1 en dactron, mât et bôme en alliage léger, gréement inox, balcon avant, chandeliers et filières, barre d'écoute à galets, un winch central, cuisine avec deux réchauds sur cardan, un évier avec pompe à pied et deux réservoirs souples 120 litres, cinq matelas toileés, wc marin : 33.762,68 F.

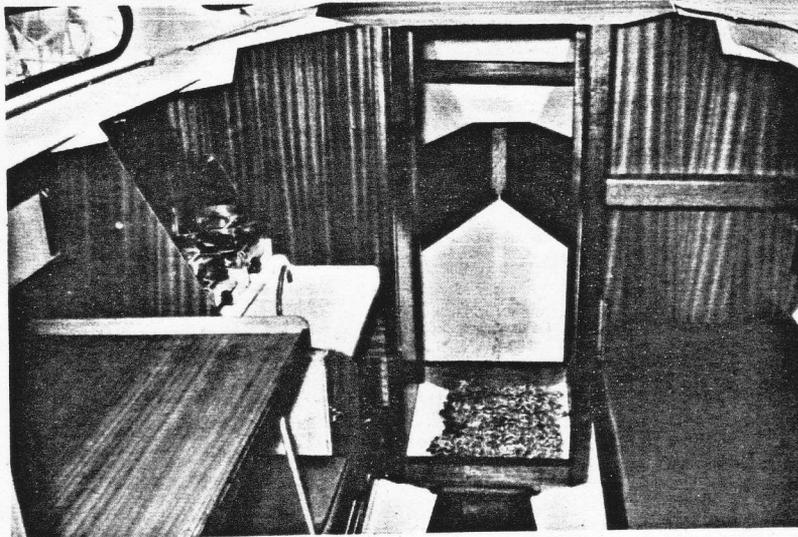
© EDEL III - 2013





On voit nettement les barrots de renfort, les épontilles et les verangues qui assurent la rigidité sous le mât. On aperçoit le poste avant et ses deux couchettes ; deux importantes planches de roulis ont été mises à poste.

La table à carte est ici en position de travail. Elle coulisse sur un rail fixé contre l'équipet, et repose sur deux pieds engagés contre le matelas.



haubans est important et la tenue du mât ne doit pas poser de problèmes.

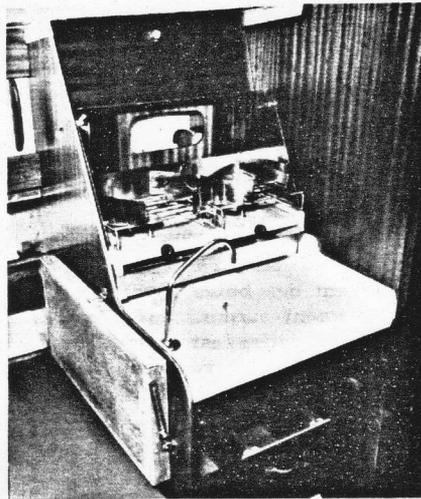
### PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

Son allure générale, plus les détails de superstructure, nous avaient donné l'impression que l'Edel était prévu pour le gros temps. Nous avons donc été agréablement surpris de le voir démarrer par brise très légère. Doux à la barre, il remonte bien dans le vent et passe facilement. Bien sûr, comme tous les bateaux, il pose quelques petits problèmes de réglage, mais rail d'écoute de foc et de grand'voile permettent de les résoudre.

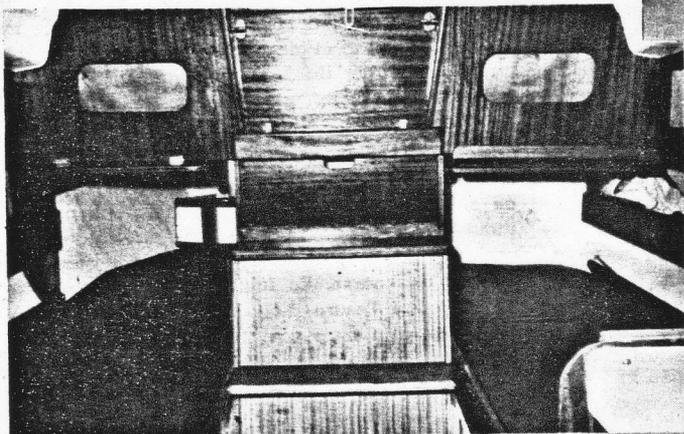
Par brise moyenne, force 3 à 4, le bateau avec génois et voile haute, porte bien sa toile. Il accuse rapidement une gîte de l'ordre de 20°, puis en reste là. Une fois encore son cap est bon et la barre demeure très agréable. Puisant, il passe fort bien dans le clapot sans taper et sans encenser. Bien protégé par son haut franc-bord, il mouille peu et le barreur, calé contre la cloison du cockpit, est à l'abri.

Dans la brise, il faut réduire la toile et le

faire assez vite, c'est-à-dire avant que l'eau ne vienne courir sur le pont. Sous foc et grand'voile à un ris, le bateau est bien équilibré. La gîte est peu importante et la barre, bien que plus dure, reste malgré tout très agréable. Le passage dans la mer formée est facile, et l'Edel ne mouille pas. En fait, le seul ennui pour le barreur c'est un certain inconfort du fait de l'exiguïté du cockpit.



Le réchaud deux feux monté à la cardan, l'évier alimenté par une pompe à pied et un vaste tiroir de rangement. On distingue les placards de rangement.



Vue du carré avec les deux couchettes cercueil. Au-dessus d'elles, sous le cockpit, la table à carte et la table du carré. La descente est un escalier sûr et commode. La dernière contre-marche dissimule un coffre très utile à la mer. On note aussi la présence de deux équipets contre la paroi du roof.



La largeur du bateau ne semble pas importante, si on le compare à d'autres 15 pieds sous le même angle.

Aux allures portantes, le bateau est stable et la barre douce. Partant au lof sous spi, du fait de la mer, il se rattrape assez facilement.

Il est toujours difficile de chiffrer la vitesse d'un bateau lorsqu'on est seul sur l'eau. Toutefois, ayant des bases à terre, nous avons été agréablement surpris. Au près, l'Edel marche vite et sa dérive est normale. Au large, sa vitesse croît relativement peu et il faut attendre d'avoir le spi pour le voir démarrer. Sur une lame, il pourra peut-être partir au planning, mais ses formes générales ne le disposent pas à ce genre de performance.

En fait, sans être un foudre de guerre, l'Edel est un très bon bateau, absolument pas spécifique d'un type de temps. Marchant très bien par brise légère et temps moyen, il reste bon dans la brise et, bien armé par un équipage compétent, il est sûr en course de se retrouver aux places d'honneur.

Les manœuvres à la mer sont faciles. Le bateau évolue aisément même à faible vitesse et vire avec un faible rayon de giration. Dans les virements de bords, le barreur est toutefois un peu gêné par sa barre : s'il la relève, il risque de la voir se bloquer sur son axe du fait de son

inclinaison, ce qui peut poser des problèmes ; sinon, il éprouve des difficultés pour passer sur l'autre bord. Une amélioration pourrait certainement être apportée. L'équipier, derrière, est très à son aise pour travailler son foc. La dimension du winch est suffisante pour border le génois sans efforts violents.

Le puits moteur est très accessible et l'on peut donc facilement utiliser un hors-bord.

À la mer, le cockpit ne peut supporter qu'un maximum de trois personnes qui, d'ailleurs, n'auront guère de place pour manœuvrer, ce qui est un peu dommage. À l'intérieur, par contre, cuisinier et navigateur sont à l'aise et les mouvements du bateau permettent de travailler ou de dormir en toute quiétude.

Construit sérieusement, bien accastillé, l'Edel III nous a séduit. Son volume habitable, sa hauteur sous barrots (1,75 m), ses qualités de confort, tant à la mer qu'au port, sont des atouts indispensables pour un bon bateau de croisière. Ses performances en font aussi un bon bateau de course. En fait, rien n'a été sacrifié à l'un ou à l'autre de ces deux domaines. De plus, son prix reste compétitif, ce qui est aussi un facteur de succès.

## Caractéristiques – éléments de comparaison – coefficients

Caractéristiques	EDEL III	SAMOURAI	CONTEST 25
Longueur de la coque .....	7 m 78	7 m 36	7 m 62
Longueur de flottaison (L) .....	6 m 00	6 m 30	6 m 50
Bau maximum .....	2 m 43	2 m 45	2 m 20
Bau flottaison .....	2 m 15	2 m 28	1 m 98
Franc-bord avant .....	0 m 91	0 m 78	0 m 96
Franc-bord milieu .....	0 m 75	0 m 57	0 m 60
Tirant d'eau maximum .....	1 m 30	1 m 29	1 m 26
Tirant d'air .....	9 m 85	9 m 42	9 m 20
Déplacement en charge (D) .....	2,210 t	2,150 t	2,700 t
Poids en ordre de marche .....	1,600 t	1,600 t	2,150 t
Poids du lest .....	650 kg	700 kg	850 kg
Nature du lest .....	fonte	fonte	—
Hauteur sous barrots .....	1 m 70	1 m 25	1 m 60
Largeur entre couchettes .....	0 m 60	0 m 84	0 m 72
Largeur moyenne des passavants ...	0 m 40	—	0 m 35
Surface du triangle AV (1) .....	12 m <sup>2</sup> 83	11 m <sup>2</sup> 42	11 m <sup>2</sup> 35
Surface maximum du génois (2) ....	19 m <sup>2</sup> 65	16 m <sup>2</sup> 50	16 m <sup>2</sup> 80
Surface du foc n° 1 (3) .....	9 m <sup>2</sup> 93	11 m <sup>2</sup> 37	11 m <sup>2</sup> 50
Surface de la grand-voile (4) .....	10 m <sup>2</sup> 50	10 m <sup>2</sup> 12	13 m <sup>2</sup> 60
Surface maximum (2 + 4) (V) .....	30 m <sup>2</sup> 15	26 m <sup>2</sup> 62	30 m <sup>2</sup> 40
Surface pour la jauge (1 + 4) (v) ....	23 m <sup>2</sup> 33	21 m <sup>2</sup> 54	24 m <sup>2</sup> 95
Surface du maître couple immergé en charge (B) .....	0 m <sup>2</sup> 738	0 m <sup>2</sup> 650	0 m <sup>2</sup> 810
Surface de dérive : coque seule ....	2 m <sup>2</sup> 09	1 m <sup>2</sup> 78	2 m <sup>2</sup> 59
aileron .....	1 m <sup>2</sup> 00	1 m <sup>2</sup> 43	1 m <sup>2</sup> 74
aileron AR .....	0 m <sup>2</sup> 11	0 m <sup>2</sup> 34	—
safran .....	0 m <sup>2</sup> 26	0 m <sup>2</sup> 33	0 m <sup>2</sup> 30
totale .....	3 m <sup>2</sup> 46	3 m <sup>2</sup> 88	4 m <sup>2</sup> 63
Surface mouillée totale (M) .....	12 m <sup>2</sup> 84	14 m <sup>2</sup> 78	15 m <sup>2</sup> 16
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) ....	CD 2,70	6,30 1,60	3,52 1,00
Écart entre CV et CD en % de L ....	19,60	10,50	13,80
<b>Coefficients</b>	<b>EDEL III</b>	<b>SAMOURAI</b>	<b>CONTEST 25</b>
Aptitude à naviguer par petit temps { $\frac{V}{M}$	2,35	1,80	2,01
Vitesse moyenne { $\frac{v}{B}$	31,60	33,13	30,80
Vitesse limite (coefficient prismatique) { $\frac{D}{B \times L}$	0,500	0,525	0,510
Raideur à la voile { 15° 30°	3,68 6,11	5,49 8,54	4,21 7,98

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au numéro 103, page 42.)

Calculs effectués et plans relevés par P. Gutelle.