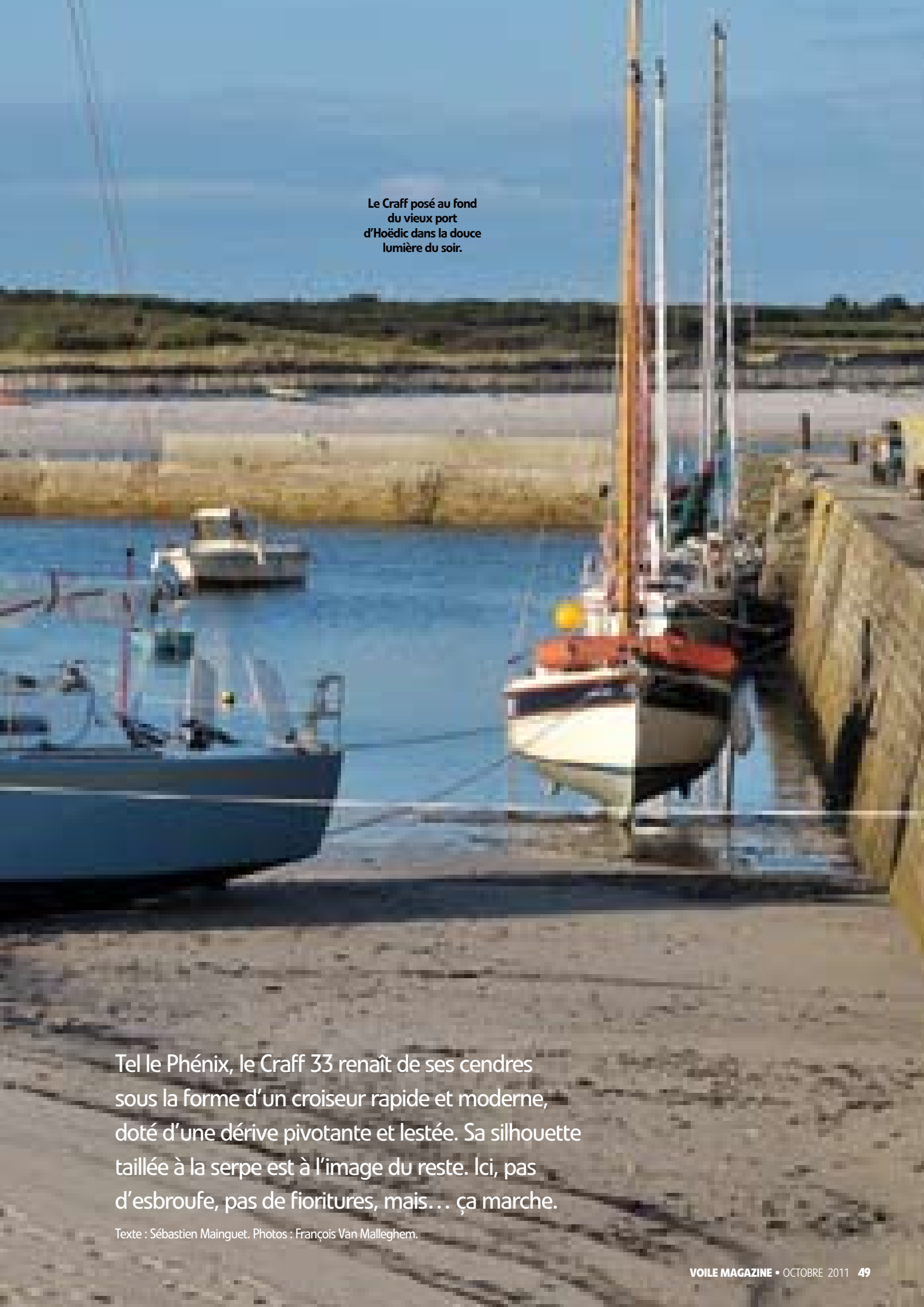




CRAFF 29.5

Le rustique c'est fantastique



Le Craff posé au fond
du vieux port
d'Hoëdic dans la douce
lumière du soir.

Tel le Phénix, le Craff 33 renaît de ses cendres sous la forme d'un croiseur rapide et moderne, doté d'une dérive pivotante et lestée. Sa silhouette taillée à la serpe est à l'image du reste. Ici, pas d'esbroufe, pas de fioritures, mais... ça marche.

Texte : Sébastien Mainguet. Photos : François Van Mallegghem.



▲ Début de flot dans la chambre des Vases du Croisic – une escale insolite et pittoresque. Le Craff sera comme d'habitude le premier à flotter... de même qu'au jusant il est toujours le dernier à se poser!

HOULA, C'EST ETROIT! Comment allons-nous glisser notre coque entre ces petites barques amarrées dans le vieux port d'Hoëdic? Finalement, le plus simple est encore de longer les quelques bateaux qui se sont installés le long du quai. Dérive entièrement relevée, safrans relevés aux trois quarts, le Craff a bien sûr tendance à glisser mais il reste à peu près manœuvrant – c'est l'avantage du safran sabre par rapport au safran pivotant! Avec notre tirant d'eau carrément dérisoire (35 cm), on peut se payer le luxe d'aller jusqu'au fond du port, à gauche en entrant, côté ouest. On hésite un peu à s'amarrer contre le quai, mais on ne résiste pas au plaisir de poser l'étrave sur le sable. Toutefois, le quai n'étant qu'à quelques mètres, on peut facilement y passer une amarre, et même deux. Notre arrivée coïncidant juste avec la pleine mer, et la hauteur d'eau baissant très légèrement à la pleine mer suivante (5 cm de moins), il faut cependant éviter de poser le bateau tout en haut de l'estran. Mais avec ce dériveur plutôt léger, il nous suffit de pousser tranquillement sur l'étrave, de temps en temps, pendant la première heure de jusant. Un peu plus tôt dans l'après-midi, l'étrave de *Prélude* s'était posée dans le creux de la grande plage d'Houat, le temps d'une petite pause déjeuner-baignade.



▲ Faute de vent, nous n'avons pas tout à fait parcouru 100 milles entre Pornichet et Houat.

Avec un tel bateau, il est si facile d'approcher le rivage et de débarquer à pied que l'annexe devient quasiment superflue, du moins tant que l'on peut échouer à la pleine mer (ce qui suppose d'avoir le temps). En l'occurrence, nous l'avons gonflée au cas où (par exemple pour aller positionner un mouillage arrière, ou faire quelques photos) avant d'arriver à Houat, et finalement... elle n'a pas servi du tout! Une fois le bateau posé dans le vieux port d'Hoëdic, et avant de partir à la découverte de l'île, un petit coup de fil à Mico Bolo s'impose. Le « miccomodore@ » du CNH (Club nautique hoëdicais), grand organisateur de la Course des Iles et la Transquadra, saura nous indiquer où diriger nos pas. Il est sur le continent mais nous recommande le restaurant-librairie « Chez Jean-Paul » qui est hélas fermé. En passant devant le Café du Repos, nous sommes hélés par Isabelle, une autre figure de la Transquadra, qui se trouve attablée là en terrasse et s'empresse de nous expliquer comment ça marche. Il paraît que l'ambiance commence à monter à partir de 23 heures... rendez-vous est pris.

UNE RAIDEUR A LA TOILE TOUT A FAIT CORRECTE

Ce « 100 milles à bord » avait commencé la veille, à Pornichet, dans des conditions plutôt engageantes : ciel changeant, vent bien établi à 18/20 nœuds, on ne peut rêver mieux pour une séance photos – les gens de La Baule Nautic (le concessionnaire Bénéteau/Fontaine du quartier) nous ont gentiment trouvé un petit Flyer (coque open Bénéteau) pour embarquer notre photographe ainsi que son pilote, lequel n'est autre que Thierry Roger de Trégor Composites, le constructeur du Craff. Au départ, c'est toutefois un grain qui nous cueille à la sortie du port. A bord du Craff, en plus de votre serviteur se trouvent l'architecte Frédéric Neuman, qui a dessiné le bateau, et Cédric, un équipier recruté en dernière minute



sur un ponton de Pornichet, spécialiste du J 80 et régatier accompli. C'est d'ailleurs lui qui prend tout d'abord la barre pour grimper au louvoyage vers la pointe de Penchâteau, à l'ouest de la baie de La Baule. Sous grand-voile haute et foc autovireur, le Craff affronte vaillamment un clapot bien formé. Cédric ne tarde pas à rendre son verdict : voilà un bateau très sécurisant, qui n'a aucune tendance à passer sur sa barre dans les risées. Alléché par ce compte rendu, je m'empare des commandes et fais la même constatation : un peu ardent au bon plein/petit large, ce qui est bien naturel avec cette bonne brise, ce plan Neuman est tout à fait équilibré au près serré. A ce train-là, on se retrouve assez vite à la hauteur du joli clocher de Batz-sur-Mer, et il est temps de redescendre sous spi. Equipé d'un bout-dehors amovible et d'un tangon, notre bateau d'essai porte aussi bien le spi symétrique que l'asymétrique, mais pour cette descente le symétrique est forcément plus adapté. Là encore, difficile de prendre le Craff en défaut. Sans doute ne lui manque-t-il que quelques nœuds de vent pour partir au planing, mais il surfe déjà volontiers

“ Sur *Prélude*, on se prépare à envoyer le spi ; en attendant, au près dans la brise sous foc autovireur, ça marche fort. ”



Escale à Hoëdic, suivez le guide et arrivez jusqu'au bar

Plus petite, moins haute mais surtout bien plus intime que sa voisine Houat, Hoëdic (prononcer é-dic et surtout pas o-é-dic) possède un charme bien différent. Pour en profiter au mieux, rien de tel qu'une escale dans le vieux port (dit Port La Croix), qui se trouve au sud. Protégé à l'ouest par un plateau rocheux, cet abri est simplement constitué de deux jetées en pierres grim pant sur une belle plage de sable fin. Rien de plus, rien de moins, c'est minimaliste et irrésistible. Il est possible d'échouer contre le quai principal à l'ouest, au pied duquel les fonds se situent entre le niveau moyen (à l'entrée) et... la laisse de haute mer au fond à gauche, côté ouest. Mais en été, les places sont vite comptées le long de ce quai, alors que l'on trouve toujours un coin de sable sur la plage. Et attention, l'abri est pour le moins précaire

par fort vent de secteur sud. Si vous n'avez pas la possibilité d'échouer au vieux port, reste le port principal de l'Argol, au nord, qui est depuis peu équipé d'un ponton installé à l'initiative du Club nautique hoëdicais (CNH). Mais attention, à basse mer par grand coefficient, les bateaux à grand tirant d'eau peuvent toucher... Il y a aussi les mouillages forains : le « port » de l'Eglise (en fait une plage), juste à l'ouest de l'Argol, ou encore la petite anse à l'est entre le Grand Mulon et la pointe d'Er Lannegi – à choisir en fonction de l'orientation du vent, cela va de soi ! Deux ou trois bonnes adresses à retenir : le restaurant-librairie Chez Jean-Paul, recommandé par Mico Bolo en personne (on mange dans la librairie !), le bar La Trinquette (le seul à être ouvert toute l'année), ou encore le café du Port (ci-contre), un endroit très convivial.

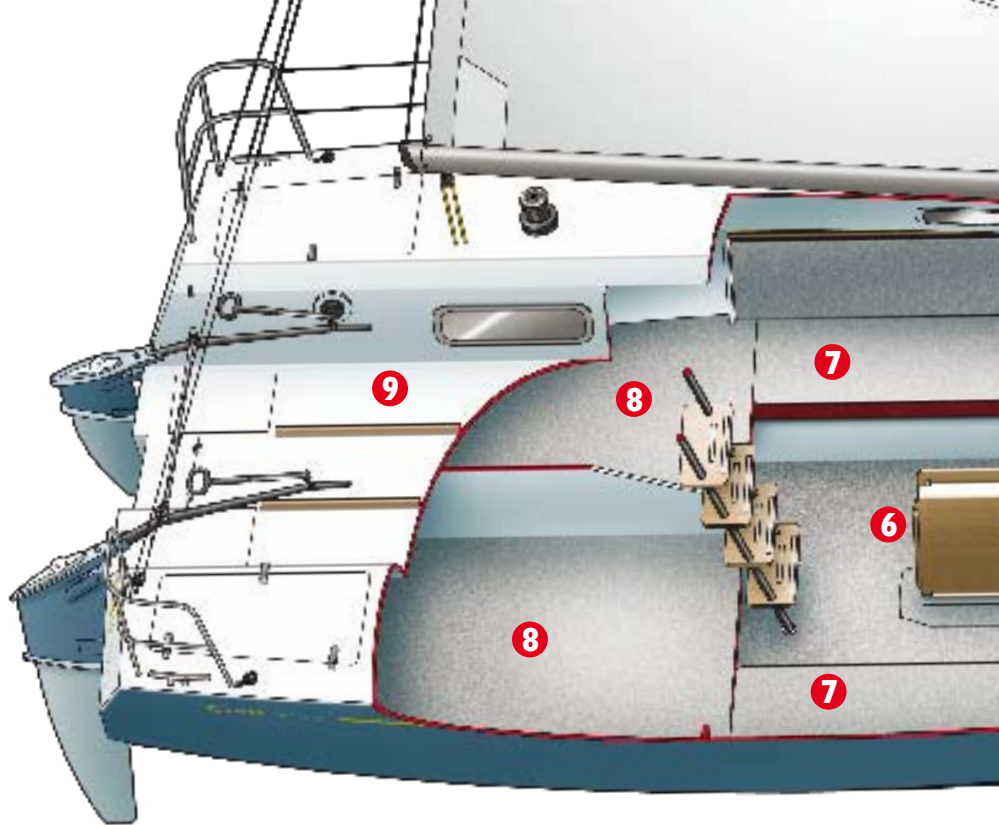


▲ Après une rude journée de labeur, l'équipage s'offre un instant de réconfort. Ici le constructeur (de dos), l'architecte (de face)... et le photographe (à gauche).

à 11/12 nœuds bien que la mer ne soit pas très formée. Quant à l'équilibre du bateau, il est très au-dessus de la moyenne des croiseurs lambda – la prestation du Craff est plutôt digne d'un bon course-croisière. Le temps de ramener le Flyer à La Baule Bautic, de récupérer notre photographe et notre constructeur, et nous voilà repartis vers l'ouest. Le défi est le suivant : arriver au Croisic à temps pour entrer dans la chambre des Vases, cet étonnant bassin d'échouage où l'on s'amarre sur des pontons (qui eux-mêmes échouent !). Avec notre tirant d'eau ridicule, on doit pouvoir entrer jusqu'à deux heures avant la basse mer, il nous faut donc y être avant 20 h 30, soit... dans moins de trois heures. Or il y a une douzaine de milles à faire, avec un vent d'ouest à environ 20° de l'axe de la route. Dans la baie comme le long de la côte entre la pointe de Penchâteau et la pointe du Croisic, le courant de jusant nous aide bien : environ 0,7 nœud, portant grosso modo à l'ouest. N'empêche. Au compas, nous avons mesuré 75° d'un bord sur l'autre pour une vitesse de près de 6 nœuds... Voilà qui n'est pas courant, surtout pour un dériveur intégral ! Il faut dire que le vent est toujours établi à près de 20 nœuds, et que *Prélude* est doté de belles voiles en sandwich (taillées par X Voiles). La profonde dérive profilée en fonte semble quand même offrir une portance remarquable, et sans doute le brion très nettement immergé aide-t-il aussi le bateau à grimper. En outre, le Craff ne tape quasiment pas dans le clapot court, et ralentit donc à peine. Après avoir traversé la baie bâbord amure, on fait le contre-bord vers le sud. A la barre,

EN CHIFFRES...

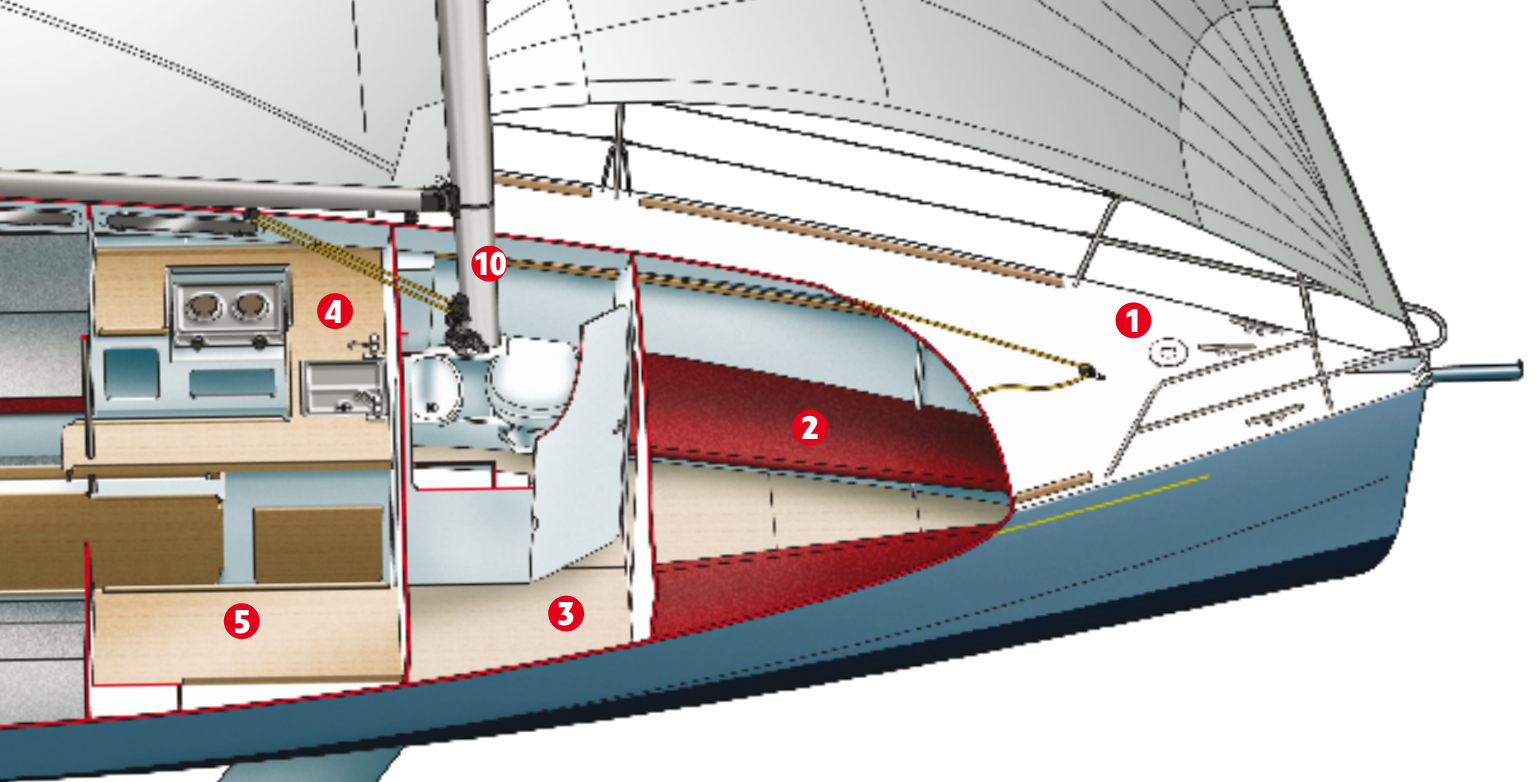
Craff 29.5 dériveur	
LONGUEUR DE COQUE	9,14 m
LONGUEUR FLOTTAISON	8,92 m
LARGEUR	3,23 m
TIRANTS D'EAU	0,30-2,00 m
DEPLACEMENT LEGE	3 000 kg
LEST	1 200 kg (dont dérive 600)
SV AU PRES	55,40 m ²
GRAND-VOILE	26,40 m ²
GENOIS 135 %	29 m ²
FOC AUTOVIREUR	19 m ²
GRAND-VOILE	26,40 m ²
SPI SYMETRIQUE	environ 70 m ²
PUISSANCE MAXI	1,35 tm
MATERIAU	CP 12 mm (fonds 24 mm)
CONSTRUCTION COQUE	découpe num., joints époxy, sans strat. extérieure
CONSTRUCTION SUITE	Puits de dérive en verre-époxy infusé
ARCHITECTE	Frédéric Neuman
CONSTRUCTEUR	Trégor Composites
CATEGORIE CE	B pour 6 personnes
PRIX BASE (AVEC HORS-BD)	95 750 €
PRIX DU BATEAU ESSAYE	118 755 €*
*Avec Honda 10 ch et jeu de voiles à 13 497 € (grand-voile, génois 135 % à mousquetons et foc autovireur à ris en sandwich polyester, spis symétrique et asymétrique avec bout-dehors) + démarreur électrique et commande à distance pour le moteur, réfrigérateur, etc.	



Le Craff 29.5 en 10 points

1. Pas de baille à mouillage. Comme on peut mouiller dans 1 ou 2 mètres d'eau, ce n'est pas très gênant. Mais le davier est bien là. Pas non plus d'enrouleur en standard...
2. Dans cette pointe avant, deux couchettes cadre – ce n'est pas le grand confort, mais le chantier peut faire un autre aménagement... La hauteur sous barrots est limitée à 1,53 m.
3. Dans cette coursive qui donne accès à la cabine avant, une grande penderie à cirés. La hauteur sous barrots est de 1,62 m.
4. Installée sur l'avant, la cuisine est très agréable, même si la hauteur sous barrots est limitée à 1,70 m en raison de la présence d'un plancher surélevé de 10 cm – mais cela permet de ranger des bouteilles en dessous...
5. Une belle table à cartes : 1,20 x 0,50 m ! On y est bien installé sur un siège rabattable.
6. Pas de carré à proprement parler, mais la grande table (1,20 x 1,20 m) coulisse vers l'arrière grâce à un système astucieux. La hauteur sous barrots est de 1,81 m.
7. Les couchettes latérales mesurent 1,40 x 0,60 m, mais à tribord la longueur est portée à 1,80 m car on peut glisser ses pieds dans une « boîte » sous le meuble de la table à cartes.
8. Sous le cockpit, deux couchettes doubles de 1,88 x 1,20 m.
9. Le cockpit n'est pas bien long (2,13 m dont 38 cm de bridge-deck) mais on circule facilement sur le pont. La largeur des passavants est suffisante : 55 cm.
10. Les espars sont fournis par AG+ et l'accastillage par Harken (winches 40 deux vitesses pour le génois, 20 une vitesse au piano qui seront remplacés par des 35 deux vitesses).





▲ Des emménagements décloisonnés. Pas terrible pour l'intimité, mais l'impression d'espace est vraiment agréable. Au fond, les deux couchettes doubles arrière, qui sont strictement symétriques. A noter aussi que la descente n'est pas très profonde malgré la présence d'un petit bridge-deck – un bon point!



▲ Mention très bien pour la table à cartes, installée à tribord le long du bordé : il y a de la place, et les équipets sont pratiques.



▲ Pas beau, le lavabo; ces toilettes sont assez tristes quoique plutôt vastes.



▲ En standard, il faut se contenter de deux couchettes cadre à l'avant.

A voir...

et à revoir !



▲ Le bout-dehors permet de gréer un spi asymétrique, mais pas un gennaker, faute de sous-barbe. De toute façon, il y a un beau génois.

c'est un régal, la présence de deux safrans ne nuit guère à la légèreté. On est bien installé, dommage que la trop faible hauteur du cale-pieds rende la position assez inconfortable à la longue – ce point sera corrigé sur les prochains exemplaires. La raideur à la toile est très satisfaisante, puisqu'il n'est nul besoin de prendre un ris. Il faut dire que le rapport de lest est généreux et qu'en outre, la moitié du lest se trouve dans la dérive – c'est là le secret du nouveau Craff (voir encadré « Du Craff 33 au 29.5 »). A noter que cette formule de lest hybride est très peu courante. Trop peu, pourrait-on dire, vu son intérêt évident. A notre connaissance, et dans un registre assez différent puisqu'il s'agit de gros croiseurs tout confort à salon de pont, seuls les Southerly du chantier britannique Northshore y avaient recours jusqu'à présent. Mais sur les Southerly, « seulement » un tiers du lest (environ) est dans la dérive ; alors qu'ici, on est à 50%... et le constructeur serait même partisan d'aller encore plus loin (l'architecte étant plus réservé, invoquant des difficultés techniques difficiles à surmonter sans aboutir à une explosion des coûts).

Je monte un peu au-dessus de la pointe de Penchâteau, et pour rester centré, je propose de virer avant que l'on se rapproche trop du bord du cadre... dont je pense être encore assez loin. Erreur : sitôt relancé – il se relance d'ailleurs très vite, même avec le foc autovireur – le bateau pointe son étrave droit sur la pointe. Et si c'est encore un peu juste, le courant fera le reste ! De fait, nous arrivons à la pointe du Croisic un peu avant 20 heures, soit à peine plus de deux heures pour 9 milles de louvoyage. Même si le vent n'est pas dans



Difficile de faire plus simple, mais on peut faire plus pratique : le bout-dehors amovible entre tout simplement dans un trou en haut de l'étrave, et il est bloqué par la tension de l'amure. Cependant, même si la pièce n'est pas bien lourde, ce n'est déjà pas très reposant au port. Alors en mer...



Des marches dans le tableau arrière permettent de monter à bord (malgré la présence du moteur), quand le bateau est échoué – vu le tirant d'eau, la première n'est pas haute ! Notez les safrans rétractables qui glissent dans des casques en composite.



Ce cale-pied n'est pas assez haut – un défaut qui sera vite corrigé.



Le plan de travail est étroit mais long pour un bateau de 9 m.



Pas de baille à mouillage, un choix qui peut se discuter...



Pour isoler les deux couchettes arrière, des rideaux somme toute assez jolis et bien conçus.



Côté chariots, ça ne va pas du tout : pas de palan (génois) ou un palan quasi inutilisable (GV).



Pratique



La grande table du carré est articulée dans le sens longitudinal; démonstration...



Pratique



Selon les besoins, on peut faire coulisser vers l'arrière un seul de ses deux abattants...



Pratique



... ou les deux. Cela permet de gérer au mieux la circulation vers l'avant.



Pratique



Un cockpit peu profond mais plutôt confortable. Notez la position de la barre d'écoute, sur le bridge-deck devant la descente – à l'ancienne, quoi! Notez aussi les dimensions très généreuses des deux hublots ouvrants des couchettes arrière – très appréciable.

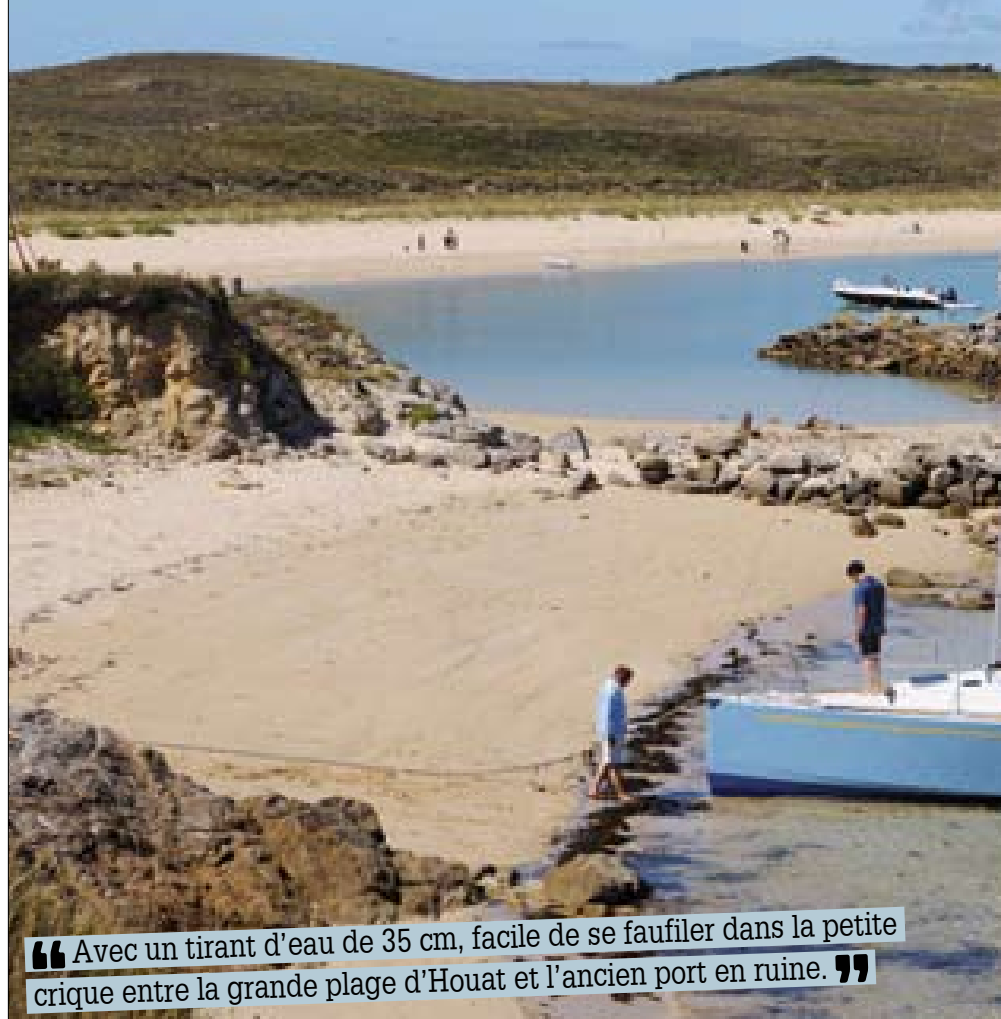


Pratique



A la table à cartes, un siège rabattable très pratique. Dans cette position, le navigateur est parfaitement calé sur les deux amures.

l'axe de la route, et même avec l'aide du courant, c'est un très bon résultat. En pratique, avec un vent un peu plus faible et en intégrant bien sûr la dérive, on pourra compter sur un VMG de 4 nœuds, ce qui décidément est assez remarquable pour un dériveur intégral. Après la pointe du Croisic, on abat et on rejoint le chenal du Croisic, où nous attend un courant contraire plutôt vif. Un bon test pour le moteur hors bord Honda 10 ch, qui étale sans trop de difficulté. Quand *Prélude* se présente à l'entrée du bassin, il est 20 h 30, et il reste un petit mètre d'eau dans tout le bassin, largement assez pour entrer dérive haute. Celle-ci se relève au moyen d'un simple palan six brins, la manœuvre étant ramenée au piano – et il faut « s'énerver » un peu sur le winch ! Le petit ponton visiteurs étant complet, nous nous amarrons de manière assez peu orthodoxe, à couple en bout de ponton, au milieu du bassin, et il ne reste plus qu'à se mettre en quête d'un restaurant. Ce n'est pas ce qui manque sur les quais du Croisic ; mais en jetant un œil sur les menus, et en constatant qu'à peu près tous ces établissements proposent la même formule à 19 €, avec peu ou prou les mêmes entrées, les mêmes plats et les mêmes desserts, on s'inquiète... et on a raison de s'inquiéter. Sur la terrasse, on profite du charme des lieux, mais côté gastronomie ce n'est pas vraiment ça... Bref. Après ce dîner de touristes, on retrouve le bateau sagement posé dans la vase, quelques dizaines de centimètres plus bas que le voisin – un *Fantasia* biquille, qui n'a pas le même tirant d'eau ! C'est le moment de découvrir nos appartements. Et là, on peut dire que ça n'a rien à voir avec les croiseurs de grande production. Au premier abord, on cherche en vain le carré, mais le regard est attiré par une superbe cuisine en U située en plein centre du bateau, juste en arrière du pied de mât et de la cloison principale qui le soutient, avec une très belle table à cartes en



“ Avec un tirant d'eau de 35 cm, facile de se faufiler dans la petite crique entre la grande plage d'Houat et l'ancien port en ruine. ”

face. Ne cherchez pas non plus les vaigrages et autres boiseries, le *Craff* donne plutôt dans la sobriété. On est également frappé par le nombre de cloisons et porques structurels : un porque au niveau de la descente, un autre 1,50 m plus en avant, séparant les couchettes latérales de la zone cuisine/table à cartes, encore deux cloisons à l'avant, et encore un porque dans la cabine avant. A noter aussi que le grand panneau de bordé est structuré par une lisse. De quoi faire un bateau rigide, ce qui peut aussi expliquer les bonnes performances au louvoyage. En revanche, pas de portes pour isoler les deux cabines arrières ; seulement des rideaux qui servent aussi à

protéger les matelas des éventuels embruns ou paquets de mer. Parlons-en, de ces matelas et coussins : ils sont remarquablement épais, et donc confortables. Si les couchettes doubles arrière sont de dimensions juste suffisantes, les couchettes latérales en avant de la descente sont très courtes ; à tribord, un adulte peut toutefois y dormir en glissant ses pieds dans une « boîte » sous la table à cartes. En fait, ces banquettes latérales sont d'abord celles du « carré » (voir encadré pages précédentes). A l'avant, une petite coursive dessert les toilettes, pas vraiment luxueuses (le WC à dépression Lavac ne nous a pas convaincus...), et la cabine avant qui est assez spartiate elle aussi – dans la version standard, elle est plutôt conçue comme une soute de rangement, même si deux couchettes cadre permettent d'y dormir ; cependant, moyennant un supplément de 1 595 €, le chantier peut aménager une vraie cabine double. Forcément paisible, la nuit l'est d'autant plus que le vent tombe. Résultat, le lendemain matin, on se fait à l'idée que ce « 100 milles » ne fera pas tout à fait 100 milles – pour un petit bateau avec moteur hors bord, on s'autorise ce genre de dérogation, eh oui. Néanmoins, une (très) légère brise oscillant entre le nord et le nord-ouest (voire entre le nord et l'ouest) anime encore le plan d'eau au sud de l'estuaire de la Vilaine et de la presqu'île de Rhuys. En gros, pour rejoindre Houat, il va falloir suivre les adonnantes de près et savoir garder de la vitesse. Ça tombe bien, le *Craff* étant doté d'un gréement assez classique avec des cadènes à l'intérieur des passavants, il peut porter un vrai génois, et justement nous avons dans la soute avant



▲ Sous spi symétrique, le *Craff* descend avec une grande aisance mais il faudrait un peu plus de vent pour planer. Si le tangon est ici très relevé, c'est parce que le guindant de cette voile est trop court.



une belle voile en sandwich, légère et joliment taillée. Avec un tel « moteur », on arrive à se hisser jusqu'à la hauteur de l'île d'Hoëdic, que nous laissons à bâbord. La barre est décidément d'une finesse et d'une douceur remarquables pour un bateau équipé de deux safrans. Frédéric a l'idée de relever le safran au vent (façon 60 pieds!), et me demande si cela change quelque chose. En effet, c'est encore plus léger... Hélas, alors que nous ne sommes plus qu'à 4 milles de la grande plage d'Houat, le vent tombe complètement. Place à la risée « sans plomb »...

LE MOTEUR HORS BORD, IDEAL POUR L'ECHOUAGE

En quittant Houat, nous tentons d'attraper une ou deux « bouffes » d'ouest dans l'asymétrie, mais l'expérience tourne court – non seulement le thermique refuse de s'établir, mais nous devons être à l'heure (de la pleine mer) pour entrer dans le vieux port d'Hoëdic. Pour le troisième et dernier jour de cet essai, les horaires de marée imposent d'ailleurs un lever très matinal. Le bateau étant posé presque en haut de l'estran, et la pleine mer étant à 5 h 30, il faut être debout... à 5 h 30. Avant l'aube donc, et même avant l'aurore, je saute à l'avant du bateau dans 50 cm d'eau (fin août elle n'est pas froide!) et vais tranquillement quérir l'ancre posée dans les herbes folles au-dessus du sable. Ne reste plus qu'à glisser le bateau le long du quai où nous avons déjà deux amarres frappées – pratique! Pas besoin de démarrer le moteur et de perturber la quiétude nocturne des lieux

La motorisation

Ce premier exemplaire de la série était équipé d'un moteur hors bord Honda 10 ch et il a été conçu spécialement pour cette configuration. D'où la présence de deux safrans – un seul suffirait mais cela permet d'intégrer une chaise au centre du tableau arrière. La puissance est suffisante et surtout l'on dispose d'un démarreur électrique et d'une poignée de gaz déportée, exactement comme avec un moteur in board. Et pour la glisse, il n'y a rien de plus efficace qu'une hélice... hors de l'eau – ce hors-bord se relève très facilement. Pour l'instant, on ne peut pas faire pivoter ce moteur, mais l'architecte Frédéric Neuman réfléchit à installer une petite barre... Une version in board (14 ch) est disponible, mais seulement avec la quille rétractable à bulbe.



Niveaux sonores (en dB)

Conso



RESERVE D'ESSENCE (2 JERRICANS) **2 x 20 litres**

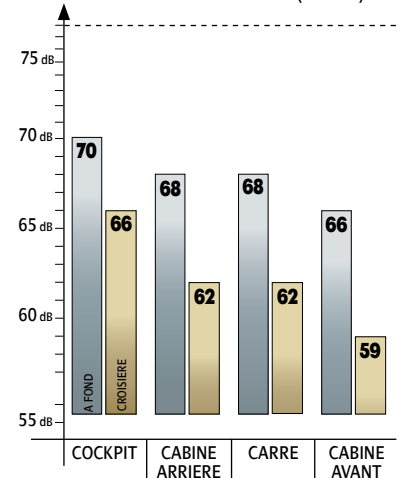
AUTONOMIE EN VITESSE DE CROISIERE **24 heures**

Vitesse



VITESSE DE CROISIERE **4,8 nœuds**

VITESSE MAXI **6 nœuds**



Du Craff 33 au 29.5 : esprit es-tu là ?

Ce nouveau Craff 29.5, c'est une histoire de famille. A son ancêtre le 33 signé Dominique Presles (et lancé en 1981), il emprunte un peu plus que son nom – celui des chantiers de Robert Craff, de Bénodet, qui produisaient le 33, mais aussi le 24 que nous avons essayé dans notre n° 133. Frédéric Neuman, l'architecte du 29.5, est en effet l'élève de Dominique Presles, et celui-ci lui a confié tous ses plans du 33. Frédéric est aussi le copropriétaire de ce premier exemplaire... avec le fils de Dominique Presles! Comme le 33, le Craff 29.5 est d'abord un bateau de croisière, même si une version plus sportive est prévue. Construction en contreplaqué à double bouchain vif (avec un bouchain supérieur au ras de la flottaison), rouf en sifflet, la silhouette générale est très similaire. Quant à la disposition des emménagements,



▲ Un Craff 33. Il faut reconnaître qu'il y a comme un cousinage!

elle est identique! Mais la grande originalité de ces Craff d'hier et d'aujourd'hui, c'est qu'ils sont aussi à l'aise au ras des cailloux qu'au large. Ils parviennent à offrir à la fois un tirant d'eau minimal et des qualités marines (et des performances) de premier ordre – ce qui constitue, soulignons-le, une véritable gageure pour un dériveur intégral de cette taille, en 2011 comme il y a trente ans. Dans les deux cas, on a fait d'abord appel à une dérive profilée, en n'hésitant pas non

plus à faire un bateau simple et léger qui puisse supporter un rapport de lest généreux sans marcher comme une enclume. Cependant, alors que le Craff 33, lesté à 50 %, portait une dérive de moins de 200 kg constituée de six panneaux de contreplaqué prenant en sandwich deux feuilles de plomb de 70 kg, le 29.5 n'est lesté qu'à 40 % mais sa dérive en fonte pèse 600 kg, soit la moitié du poids total du lest puisque l'on trouve encore 600 kg de plomb dans les fonds.

“ Frédéric Neuman : je n'ai pas inventé grand-chose sur le schéma global! si ce n'est une réadaptation quand même assez radicale... ”



Un plan de pont bien dégagé, avec un cockpit sur un seul niveau (ici au mouillage devant la petite plage à l'est d'Hoëdic).

“ Thierry Roger, le constructeur (à gauche) et Frédéric Neuman, l'architecte, vont apporter de nombreuses améliorations à ce Craff 29.5. ”



(et celle des voisins). Tout est si simple quand il suffit de mettre les pieds dans l'eau et de pousser le bateau à la main ! Courageux mais pas trop téméraires, nous hâtons simplement le bateau 20 m plus loin, là où il y a un bon mètre d'eau en plus... et replongeons illico dans les bras de Morphée qui nous accorde ainsi une heure d'étreinte supplémentaire avant qu'il n'y ait plus d'eau sous le bateau. Non que la sortie du port de nuit soit très compliquée (on distingue très bien la silhouette noire de la tourelle verte à l'entrée), mais on voudrait s'offrir un dernier mouillage devant la petite plage voisine, à l'est de l'île, pour le petit-déjeuner. Sans compter que la soirée de la veille a été plus longue que prévu. A 8 heures, en tout cas, faut y aller. Le petit port s'est vidé ; presque tous les autres bateaux (dériveurs lestés ou biquilles) sont déjà posés, seuls flottent encore le Craff et un Kelt 8.50 amarré derrière nous. Il ne reste guère plus de 50 cm d'eau sous la coque, impossible donc de sortir le moindre bout de dérive, or il faut sortir en marche arrière (pas

la place de faire un demi-tour), et le passage n'est pas large. Là encore il suffirait de sauter dans l'eau pour haler le bateau à la main, mais en descendant 20 cm de safrans et en prenant appui sur les voisins de derrière, on y arrive très bien au moteur. Un bout flottant à la surface nous barre la route ? Il suffit de le faire plonger avec une gaffe, de le glisser ainsi sous l'hélice du moteur hors bord, et ensuite il n'y a plus aucun obstacle, le bout glisse sur les fonds plats jusqu'à l'étrave. Décidément

le moteur hors bord fixé sur le tableau arrière est idéal pour manœuvrer dans les petits ports d'échouage où la place est comptée : on peut contrôler que l'hélice est libre, on peut la sortir de l'eau comme on veut, et une fois que Frédéric aura installé sa petite barre, le moteur permettra aussi de manœuvrer plus facilement même sans aucun appendice immergé. La plage voisine que nous lorgnions vaut le détour, même si, avec la petite brise de nord-est qui s'est levée la veille au soir, elle est moins abritée. Problème, à la fin du petit-déjeuner, cette brise faiblit et ne tarde pas à nous abandonner ; mais quand nous arrivons à la pointe du Croisic, le thermique se lève et nous offre une dernière glissade sous spi... Voilà donc un petit croiseur qui ne manque pas d'atouts : performances, emménagements accueillants, tirant d'eau très limité, échouage très facile. A noter que le chantier compte réaliser un moule de pont, et peut-être même un moule de coque, pour les prochains exemplaires. Une version quille rétractable à bulbe sera aussi proposée : moins de lest, un centre de gravité plus bas, une grand-voile à corne, la catégorie A en prime, et un tirant d'eau de 55 cm... Pourquoi pas ? ■

LE CRAFF 29.5 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Craff 29.5	RM 880	Sun Odys. 30i der.	Océanis 31 der.
LONG. DE COQUE	9,14 m	8,72 m	8,79 m	9,30 m
LONG. FLOTTAISON	8,92 m	8,05 m	8,26 m	8,69 m
LARGEUR	3,23 m	3,25 m	3,18 m	3,39 m
TIRANT D'EAU	0,35-2,00 m	1,25 m (biquille)	0,85-2,00 m	0,95-2,17 m
DEPLACEMENT	3 000 kg	3 000 kg	4 050 kg	4 850 kg
LEST	1 200 kg (dérive : 600)	990 kg (2 x 495 kg)	1 039 kg	nc
SV AU PRES	55,40 m ²	44 m ²	43 m ²	49,20 m ²
MOTORISATION STD	Honda 10 ch	Volvo 14 ch	Yanmar 21 ch	Yanmar 21 ch
ARCHITECTE(S)	Frédéric Neuman	Marc Lombard	Marc Lombard	Finot-Conq
MATERIAU	contreplaqué-époxy	contreplaqué-époxy	strat. verre/polyester	strat. verre/polyester
CONSTRUCTEUR	Trégor Composites	RM Fora Marine	Jeanneau	Bénéteau
PRIX	95 750 €	87 880 €	74 104 €	83 839 €

L'avis de Voile Magazine. Décidément, le Craff 29.5 est unique en son genre... A vrai dire aucun de ces « concurrents » n'est tout à fait comparable. En tout cas, c'est le seul dériveur intégral du lot.