

DRAKKAR 24

La voile collective

ON PEUT EVOQUER une première pour le chantier Dufour, réputé pour ses croiseurs, avec le lancement d'un voilier collectif déjà connu en 2013 sous le nom de Tutor 23, programme pouvant se compléter par une utilisation familiale dans le cadre d'une sortie à la journée. Exceptionnellement, c'est lors de l'ouverture des pontons du Grand Pavois, sur les coups de 18 heures, que nous avons pris le large en profitant de la présence à bord de Julie Gerecht, 7^e aux JO de Pékin en Yngling, excusez du peu, et spécialiste de match-race au niveau international aux côtés d'Anne-Claire Leberre. Ce qui frappe avant même d'embarquer sur le Drakkar 24, c'est l'importance accordée au cockpit. Il est immense avec ses deux bancs faisant office de coffres mesurant près de 3,70 m de longueur. Ils sont dévolus au rangement des voiles que l'on roule et complétés par un grand coffre sous le pontage avant accessible par un panneau ouvrant dans lequel on peut ranger un petit moteur d'appoint, des sacs, ainsi que le spi asymétrique. Ce dernier s'amure sur un bout-dehors en alu coulissant dans une sorte de gouttière pratiquée sur le pont avant. Autre bonne surprise, la hauteur de la bôme. Elle est largement suffisante pour ne pas heurter la tête d'équipiers débutants pas toujours aguerris aux techniques de l'empennage, volontaire ou non. Avant de poursuivre, il est important de préciser que le bateau dont nous disposons est appelé à subir quelques modifications. Le safran par exemple. Accroché sur le tableau, il est fixe mais devrait être remplacé par un modèle relevable. De même le génois, actuellement endraillé sur l'étai, est équipé de mousquetons. Il est probable qu'il cède sa place à un foc monté sur un emmagasineur. Il s'agit là de points de détail qui n'ont en rien gâché notre plaisir de naviguer sur le Drakkar 24. Tenez ! Dès que l'on prend



en main le stick de la barre franche, on se retrouve avec une carène qui se révèle très facile à mener et ne se couche pas à la première risée. La barre reste douce, précise. Un dériveur selon Julie, sentiment confirmé par votre serviteur. Même sous spi asymétrique où nous avons tenté de faire décrocher le safran, la carène signée Umberto Felci, l'architecte de toute la gamme des croiseurs, reste contrôlable. Côté grément, le Drakkar fait dans la simplicité. Le mât est tenu par un étai, un étage de barres de flèche, un bas-hauban et un patacas réglable dont la position des ancrages au niveau du tableau

sera revue. L'accastillage est de la même veine. On dispose cependant d'une barre d'écoute à fond de cockpit, d'un palan d'écoute de grand-voile avec tourelle, de rails pour régler le point de tire de génois, ce dernier disposant d'écoutes en continu. Bien



Le bout-dehors en alu est sorti pour porter l'asymétrique. Il coulisse dans une gouttière du pontage avant.



EN CHIFFRES...
 Long. coque : 7 m. Long. flot : 7 m. Largeur : 2,54 m. TE : 0,20/1,50 m. Dépl. : 870 kg. Lest : 300 kg. SV au près : 26,70 m². Génois : 11,70 m². GV : 15 m². Mat. : strat. verre. Arch. : Umberto Felci. Const. : Dufour Yachts. Prix standard : 27 600 €.

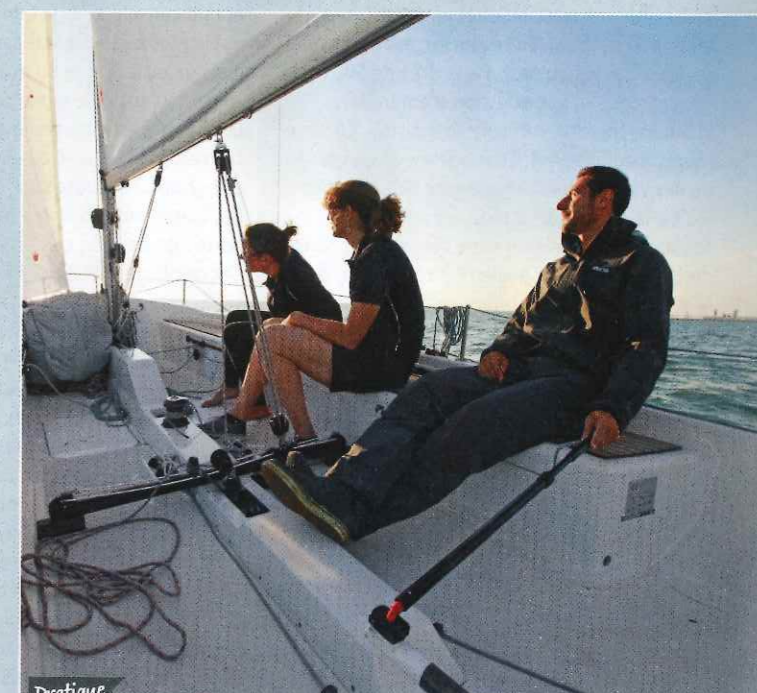
Cette photo au près du Drakkar parle d'elle-même. Le cockpit est suffisamment grand pour accueillir un équipage de cinq ou six personnes.

évidemment, c'est assis sur les bancs disposant de petites filières, les pieds calés sur l'enveloppe du puits de dérive, que se mène le Drakkar 24 appelé à faire son entrée dans les écoles de voile. Il est transportable et dispose d'une dérive relevable par un winch. Bref, tout pour plaire dans sa version définitive.

Texte : Bernard Rubinstein.
Photos : Olivier Blanchet et l'auteur.



Les bancs faisant office de coffres sont rapportés par collage à la coque. Chacun est équipé d'un accès situé sur l'arrière. Deux accès seraient bienvenus.



Le puits de dérive situé dans le fond du cockpit se révèle très utile pour se caler à la gîte. Notez la barre d'écoute de GV et le seul winch utilisé pour remonter la dérive.