

CONATI 31

Confort et performances

Premier voilier de série dessiné par Gérard Danson – un élève de Daniel Tortarolo –, le « Conati 31 » semble allier diverses qualités nautiques qui peuvent le mener au succès. Succès commercial grâce à son confort, tandis que sa carène doit lui assurer de bonnes performances en régate. Certains petits détails de finition méritent d'être revus, mais il s'agit d'une maladie de jeunesse...

arrondis sur l'avant, les fonds deviennent pratiquement plats au niveau de la quille et conservent cette forme jusqu'au safran, où se produit un décrochement.

Le *Conati 31* a été conçu pour la croisière familiale à 6 personnes avec un grand confort intérieur. Mais ses qualités nautiques, sa stabilité de route, un passage dans la mer excellent et une carène rapide lui ouvrent largement les portes de la régate. La coque est construite en deux demi-moules en raison de son frégatage et de la technique des lèvres employée pour la liaison pont-coque et fait l'objet de soins particuliers lors de sa fabrication. Avant de boulonner entre eux les demi-moules, trois mâts, trois rowing en plus du gel-coat recouvrent les flancs de la coque. Plusieurs plis dans le sens transversal et longitudinal sont stratifiés une fois liés entre eux. Les fonds du voilier ont une épaisseur constante d'environ 35 mm, et la proportion de verre se situe aux alentours de 45 %. Une fois démoulée, la coque prend place dans un conformateur, où sont montés les emménagements. Cloisons et bas-flancs sont re-stratifiés à la coque afin de leur assurer une meilleure rigidité.

La quille est boulonnée à travers la coque au moyen de douze boulons en inox de



LA consonnance toute italienne du nom dissimule en fait un voilier purement français construit près des pyramides de La Grande-Motte. Les Constructions nautiques de l'Artimon, le chantier constructeur, ont été fondées voici trois ans et leur première production, l'*Aventure*, a déjà dépassé la soixantaine d'exemplaires (plan Allègre). Outre le 31, deux autres voiliers sont inscrits au catalogue de ce fabricant, un 22 pieds sur plan de Gérard Danson et une nouvelle version de l'*Aventure*, rebaptisée pour l'occasion *Conati 26* et dont le plan de pont et la dispa-

rition de l'étrave à guibre ont été les principales modifications.

Gérard Danson, l'architecte, a dessiné avec le *Conati 31* son premier voilier de série. Seuls quelques bateaux construits à l'unité étaient alors nés sur ses planches à dessin. Ses débuts dans l'architecture navale ont été guidés par Daniel Tortarolo.

La conception du *Conati 31*, voilier de 9,50 m est particulièrement intéressante. Il a une étrave fine, des fonds plats, et un maître-bau important situé sur l'arrière qui permettent de le comparer à certains plans de Bruce Farr. Du bas de l'étrave à la poupe, on note un bouchain très prononcé. A peine

16 mm, des varangues en acier sont aussi posées. Pour conférer à la quille en fonte un fini irréprochable, celle-ci est prise dans deux demi-coques stratifiées.

Le pont, construit en sandwich balsa, renforcé aux points d'effort (winches, rails, etc.) par du contre-plaqué, est recouvert d'un antidérapant en forme de pointe de diamant. La liaison pont-coque est assurée par un collage et un boulonnage du rail de fargue. Si la construction du *Conati 31* n'est pas sujette à critique et nous a semblée de bonne qualité, un contrôle plus strict des poids lors de la fabrication paraît s'imposer. Ainsi, le bateau mis à notre disposition dépassait de

plus de 200 kg le poids prévu par le devis. La création d'une nouvelle unité de production près de Lunel devrait permettre au chantier d'obtenir le poids initialement prévu, tout en sauvegardant le sérieux de la construction.

Emménagement : chaleur et confort

Séparée du carré par une cloison et fermée par des portes à glissières, la cabine avant se compose de deux couchettes transformables en une vaste couchette double par l'adjonction d'un triangle de liaison. Deux équipets courent le long des flancs de la coque. Un épais tissu sert de vaigrage tant à la coque qu'au pont et assure une bonne finition. Il contribue à donner à la cabine une impression de chaleur et de confort. Seul le réservoir d'eau situé sous la couchette avant nous semble critiquable, tout d'abord à cause du poids important présent dans l'étrave et aussi en raison de la longueur des tuyaux d'alimentation des points d'eau qui augmente ainsi les risques de fuite. La solution pratique serait de diviser la réserve de 100 litres en deux de 50 et de les placer sous les banquettes du carré. Ce système aurait

ouvrant en plexiglass permet une bonne ventilation et plusieurs hublots sur les côtés laissent pénétrer la lumière du jour. Dans le prolongement du carré se trouvent : à bâbord la table à cartes puis la salle de bains, à tribord la cuisine et la cabine arrière.

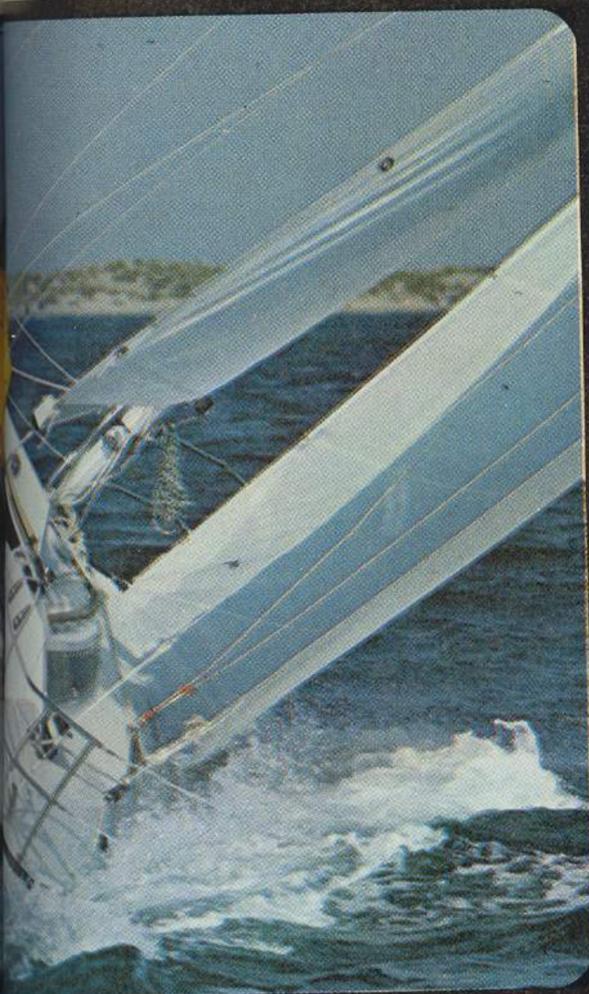
L'originalité du *Conati* réside dans le fait que son maître-bau se trouve en cet endroit et confère à l'ensemble un volume et un espace appréciable aussi bien qu'inhabituel car, généralement, coins cuisine et toilettes, qui sont souvent sacrifiés sur les bateaux de cette taille, trouvent ici une bonne mesure. La cuisine en forme de L est pratique. Un évier à deux bacs (peut-être pas assez profonds) avec une large vitre en plexiglass, protégeant la banquette d'éventuelles éclaboussures, séparent la cuisine du carré. Un réchaud à deux feux montés sur cardans (four en option) est placé le long des flancs. Divers coffres et étagères accueilleront des ustensiles de cuisine. Un revêtement antidérapant en caoutchouc recouvre le plancher allant de la cuisine à la table à cartes. La glacière placée sous l'évier dans le sens de la largeur ne paraît pas toujours utilisable à la gîte et devrait passer dans le prolongement de l'évier. Seul manque un plan de travail, mais cet oubli sera dans le futur réparé puis-

A bâbord se trouve la table à cartes fixe du type demi-aigle, une bibliothèque destinée aux livres de navigation et le tableau électrique qui, avec ses voyants de contrôle lumineux, mérite une mention particulière. Le siège du navigateur, un peu étroit à prime abord, se révèle suffisant à l'utilisation. Le cabinet de toilette est de bonne taille. Il se compose d'un lavabo encastré et prolongé par une petite tablette avec, en dessous, un placard et, au-dessus, des équipets et un hublot. Les W.-C. se trouvent au fond. Un nouveau dessin actuellement à l'étude devrait permettre à ce coin toilette de gagner en volume de rangement et d'être plus pratique dans son utilisation.

Sous les marches de la descente se trouve le moteur. Un capot amovible permet d'accéder sans difficulté à ses différents éléments.

Tout le monde sur le pont

Le cockpit est large et confortable. Sous la banquette bâbord un vaste coffre à voile permet de ranger une garde-robe particulièrement fournie, mais une séparation en deux compartiments nous semblerait plus rationnelle. Sur les plats-bords sont posés les deux winches de génois avec leurs taquets, et en



Trois attitudes qui pourraient laisser croire que le « 31 » est difficile à contrôler. Il n'en est rien, la barre restant toujours douce.

l'avantage de rendre étanche le coffre avant et la partie non-utilisée des coffres du carré tout en centrant les poids.

Le carré est vaste, clair et chaleureux, grâce à la prédominance du bois et de la toile qui sert de vaigrage. Les deux banquettes-couchettes confortables abritent des équipets appropriés à divers rangements. Des violons entourent la table à cartes du carré qui peut accueillir 6 à 8 personnes. La moquette posée sur le plancher doit être remplacée par du bois latté sur les autres unités. Un capot

qu'une planche est prévue pour fermer une cuvette de l'évier.

A l'arrière de la cuisine se trouve « la chambre d'amis » ou la « cabine du propriétaire » suivant le choix. Cette cabine est très agréable et comprend une couchette à deux places qui occupe toute la largeur avec, en dessous, d'importants volumes de rangements, un petit hall d'entrée et une grande penderie. Des équipets sont posés le long de la coque. Un hublot percé sur le côté d'un banc du cockpit assure l'aération. La longueur de la couchette sera agrandie par rapport à celle des premières unités (dont le bateau que nous avons essayé) en reculant la cloison du coqueron arrière.

option ceux du spinnaker. En mer, par vent frais, le barreur à la possibilité de s'asseoir confortablement sur le plat-bord, adossé aux doubles filières. De part et d'autre de la descente, sur le plat du roof, sont disposés deux winches, deux bloqueurs et des taquets pour les drisses de grand'voile, de foc, de spinnaker, les hales haut et bas de tangon et la balancine du chariot de tangon. Le chariot de la barre d'écoute, placé près de l'entrée, se règle par deux petits palans.

L'accastillage de pont du *Conati*, particulièrement simple, se compose de deux rails d'écoutes et de trois taquets d'amarrage.



CONATI 31



La particularité du plan de pont consiste en la présence d'un surbau sur toute la largeur du roof dont il épouse la forme en sifflet. L'intérêt de ce surbau : permettre un gain de volume intérieur plutôt qu'une amélioration quelconque de la navigabilité. La plage avant dégagée de tout accastillage, à l'exception du taquet, devient un merveilleux solarium. Le puits à mouillage se trouve dans l'étrave.

Gréé en 1/10^e, le mât du *Conati 31* a des barres de flèche poussantes. La nécessité de gréer les bastaques sous le capelage de l'étai avant s'est révélé nécessaire à l'usage pour une meilleure tenue du mât. Galhaubans et bas-haubans sont pris sur une même cadène qui est elle-même reprise efficacement sur le dossier des banquettes du carré.

Le profil de mât utilisé par le constructeur est le dernier modèle de la gamme Isomat avec gorge pour le chariot de tangon. La bôme fixe du même fabricant est équipée de bloqueurs pour l'étaillage et les itaques de ris ainsi que d'un hale-bas. Si la bôme est pratique à l'utilisation, le chariot de tangon pris dans la gorge du mât ne mérite pas le même compliment. Pour pouvoir le maintenir à la hauteur désirée, il ne faut pas oublier d'y capeler un hale-bas. Si par mégarde on omet de prendre cette précaution, il faut aller chercher une gaffe pour le récupérer au réas de la balancine faute d'un arrêt à la hauteur correcte ! Le piston bloqueur s'est d'ailleurs révélé plusieurs fois inefficace. Sur l'étai arrière est installé un ridoir à volant bien dimensionné et d'usage aisé.

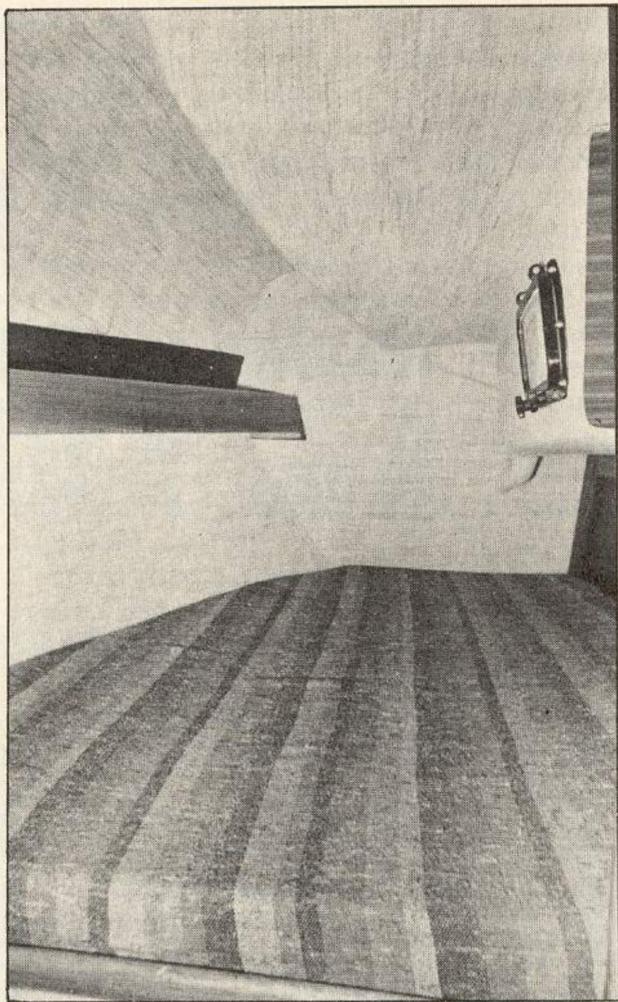
Sous voiles

Pour essayer le *Conati*, nous avons choisi son port natal : La Grande-Motte. Après deux sorties manquées pour cause de mauvais manchonnage du haubanage et de l'étai avant dont il est difficile d'identifier le véritable responsable, nous avons pu enfin tester le voilier.

Un fort vent de sud-est, avec une mer particulièrement dure a soufflé lors de notre première sortie. Dès les premiers bords, alors que nous naviguions au près sous grand-voile arisée à deuxième ris et foc numéro un, nous avons constaté le bon passage de la carène dans la vague et l'absence de toute trainée d'eau. Posé sur son bouchain, le *Conati* passe dans la lame en douceur et malgré une forte mer, l'équipage n'a jamais été mouillé. Confortablement assis au vent sur le plat du bord du cockpit, le barreur peut se concentrer pour négocier les vagues car la barre reste très douce. Aux allures portantes par ce même type de temps, le bateau part aisément en survitesse sur le dos des vagues.

Par forte brise, l'usage des bastaques s'avère nécessaire si l'on veut contrôler au mieux le mât. Sans vouloir critiquer le principe du grément en 1/10^e qui a ses avantages, un grément en tête nous semblerait plus adapté, surtout pour les acquéreurs dont la croisière est le programme, avec, occasionnellement, de petites courses.

Dans le petit temps, jusqu'à force 2, le *Conati* souffre d'un manque évident de voi-



Photos Frédéric Allain

En haut à gauche : la cabine arrière. On remarque le hublot d'aération et l'étagère latérale. En haut à droite : agréable à la barre, le « Couah » glisse sur l'eau aux allures portantes et part en survitesse sur les vagues. Ci-dessous : le « 31 » passe en douceur dans la lame.

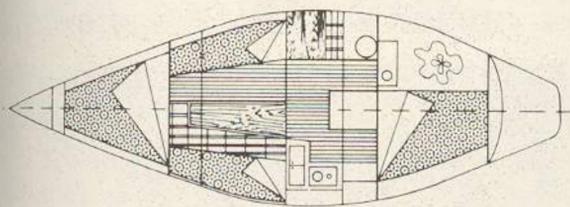
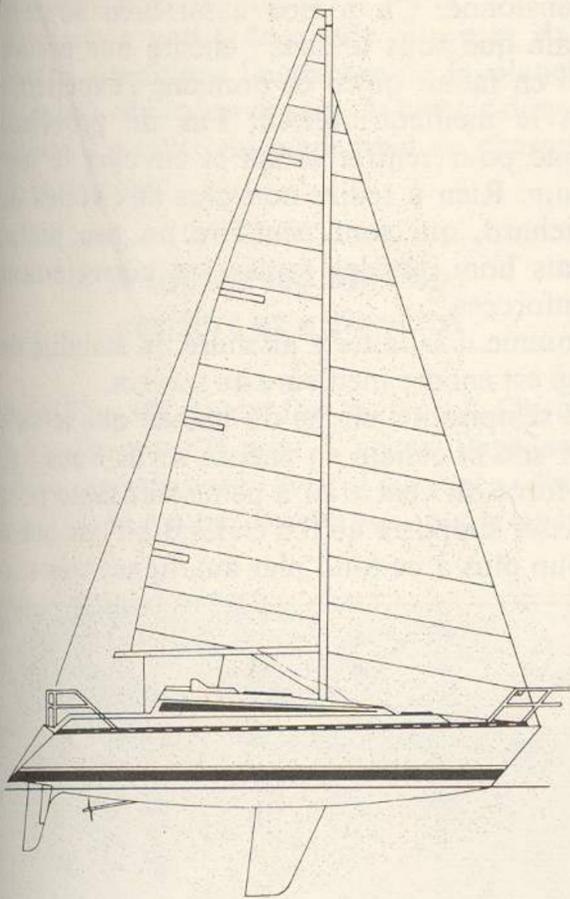
lure, sept à huit mètres carrés de plus seraient alors nécessaires. Lorsque le vent dépasse cette force, il devient à nouveau agréable à la barre et sa vitesse augmente nettement. Au près, son cap est excellent par rapport à d'autres voiliers de sa catégorie et mérite d'être signalé. Sa carène glisse sur l'eau sans contrainte. Avec trois personnes dans le cockpit, on ne note aucune turbu-

NOUS AVONS AIME

- Ses performances et ses qualités nautiques
- Sa construction
- La table à cartes
- La cabine arrière
- Le volume du coffre à voiles
- Les lignes du bateau

NOUS AVONS MOINS AIME

- Certains détails de finition
- Le mauvais emplacement de la glacière
- La hauteur sous barrot insuffisante en certains points.



FICHE TECHNIQUE

Architecte : Gérard Danson

Longueur : 9,50 ; Longueur à la flottaison : 7,30 m ; Maître bau : 3,30 m ; Bau à la flottaison : 2,60 m ; Tirant d'eau : 1,70 m ; Déplacement : 2 800 kg Lest : 1 t ; Surface de voilure : 46,5 m² ; Spinnaker : 65 m² ; Moteur diesel : 8 CV ; Réservoir carburant : 30 l ; Construction : coque polyester - pont : sandwich balsa. Couchettes : 6 réparties en 3 cabines ; Cuisine : 2 bacs-évier, glacière, réchaud 2 feux avec four et grille-pain. Salle d'eau avec w.-C., lavabo, douche (en option), tableau électrique avec disjoncteur et prise de courant. Batterie 12 V/55 Ah. Huit points électriques.

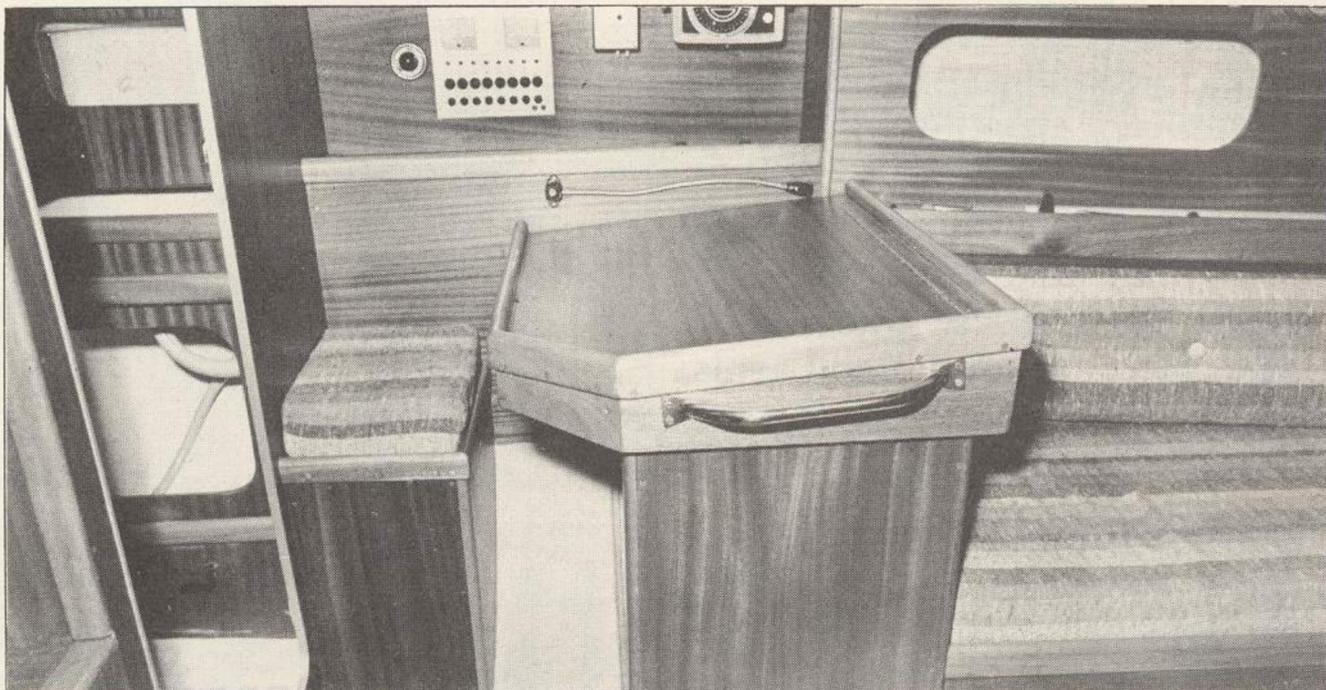
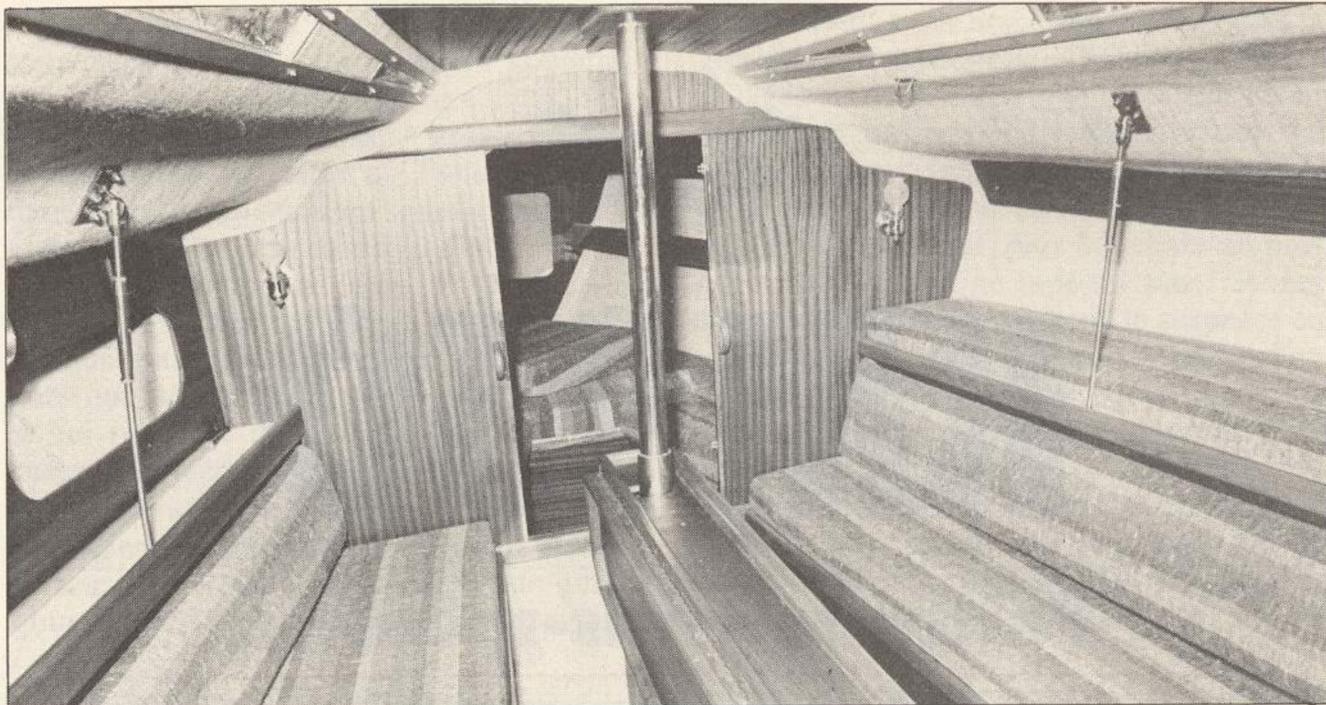
Grément, mât et bôme en alliage léger anodisé. Accastillage complet (5 winches, bosses de ris, etc). Homologation en 2^e catégorie - N° 1 317. Jauge type 8 tonneaux.

Prix : *Version Kit n° 1* : Coque pontée avec cloisons principales (longitudinales et latérales), bas-flanc des couchettes centrales. Accastillage de pont posé, grément et voile : 110 000 F TTC.

Version Kit n° 2 : Identique au kit n° 1 : coque pontée avec en plus cabine avant aménagée, couchette arrière, support de la table à cartes, cuisine = 120 000 TTC. Les deux kits peuvent naviguer avant d'être terminés intérieurement.

Version Standard : Avec 3 voiles (grand-voile, génois medium et foc n° 2) moteur Renault-Couach diesel RC8 = 142 000 F TTC. *Version course* : Selon devis.

Constructeur : Constructions nautiques de l'Artimon, rue Navigarde - 34280 La Grande-Motte, tél. : (67) 56.68.81.



Photos Frédéric Allain

En haut : le carré est vaste et spacieux. La couchette supérieure tribord est désormais supprimée et les deux côtés deviennent symétriques. Un bar est incorporé à la table. Au fond, on aperçoit les portes coulissantes de la cabine avant. Au centre : le coin navigateur. Bien conçu, il est un des atouts de ce voilier. Ci-dessus : la cuisine. Elle s'avère pratique à l'usage. Seule critique : la glacière.

lence anormale dans les sorties d'eau malgré l'importance de son tableau arrière. Au portant sous spinnaker, le *Conati* navigue sur des « rails » sans jamais partir au lof. Jusqu'à force 4 - 5, nous avons pu tenir toute la voilure au prés sans que la gîte devienne excessive : le *Conati* reste posé sur son bouchain. Dans les différentes manœuvres au port que nous avons effectuées même par fort vent, nous avons apprécié l'efficacité du moteur en marche avant comme en marche arrière.

Conclusion

Le *Conati 31* est un agréable voilier de croisière avec une carène performante, bien construit et qui mérite amplement le succès qu'il a remporté au dernier Salon de Paris. Les quelques détails que nous avons critiqués pourront tous - et sont presque tous - en train d'être modifiés. Son prix particulièrement attrayant est un atout de plus à mettre à son actif.

Hubert DEVICTOR