

spécial  
essais



Texte et photos  
Antoine Berteloot

# Hunter 466

## Suréquipement de série

Le vaisseau amiral du chantier américain n'est représenté qu'à de rares exemplaires en France. Nous sommes sortis sur l'un d'eux dans la baie de Saint-Raphaël.

### En navigation

## Une immense grand-voile

> **Le 466 est un bateau imposant**, autant par son gréement que par son franc-bord et son vaste cockpit. Nous avons essayé le voilier d'un propriétaire qui a choisi la totalité des options proposées par le chantier, même plus, puisqu'il a ajouté l'air conditionné. Le gréement est de type Selden en tête à deux étages de barre de flèche poussantes et haubanage triangulé semi-autoporté, qui permet de se passer de pataras.

Autre signe distinctif « *made in Hunter* », les deux jambes de force qui soutiennent la base du mât et l'imposant arceau Inox qui enjambe le cockpit et supporte le rail d'écoute de grand-voile.

> **Winch électrique.** A la sortie du port, envoyer les voiles est l'affaire de deux personnes, un winch électrique de série supplée aux muscles des équipiers pour hisser l'immense grand-voile lattée à fort rond de chute, une opération d'autant

plus facile que cette dernière est équipée en standard de lazy jacks et d'un lazy bag. Le génois à 110 % de recouvrement est sur enrouleur, avec les rails d'écoute fixés sur le dessus du rouf. Toutes les manœuvres reviennent au cockpit, dont les prises de ris automatiques, ce qui finit par faire un joli paquet de bouts, heureusement que des bailles rigides sont prévues contre les parois du rouf pour en ranger le plus gros.

#### les +

Une grand-voile puissante.  
Un cockpit confortable.

#### les -

Bateaux lourds avec les options et le pont en teck.







L'architecture particulière du gréement, avec ses jambes de force et les haubans triangulés.



Tout dessus par une jolie brise d'été. On remarque le rail de grand-voile fixé sur le portique du cockpit.

> **Une quille en plomb.** La carène Hunter possède des entrées d'eau relativement fines en avant de la quille positionnée en arrière de l'emplanture du mât. Elle est totalement en plomb avec un bulbe doté d'amorces d'ailettes qui réduisent le tirant d'eau à 1,68 m. Cette disposition n'empêche pas le bateau d'être raide et d'avoir un cap tout à fait correct au près.

> **Puissant au portant.** C'est au reaching, puis aux allures débridées, que le Hunter 466 allonge véritablement la foulée et que la grand-voile délivre toute sa puissance. Le rail d'écoute placé en hauteur sur le portique du cockpit fait vriller naturellement la voile et il faut travailler au hale-bas pour en modifier le profil. A cette allure, le bateau est stable et le puissant pilote automatique maintient sans efforts la longue carène sur son cap. A la barre, le bateau répond facilement. Sans avoir la finesse d'un voilier de course IMS, il procure néanmoins ce qu'il faut de sensations au barreur.

## Plus de 40 pieds

> **Un confortable cockpit.** Le maître bau très reculé donne une importante largeur au cockpit, à l'ergonomie soignée. La descente est avancée à l'intérieur du rouf, laissant un petit couloir entre les parois intérieures du rouf pour travailler les manœuvres de voiles debout, bien calé. Les banquettes sont profondes et larges, avec d'importantes hiloires.

> **La console de barre** est un vrai meuble où est concentré l'essentiel des instruments de navigation, la commande du moteur, ainsi que les deux abat-tants de la table du cockpit. Le banc du barreur s'escamote et donne accès à la jupe et les balcons arrière sont dotés de deux sièges dans les angles.

> **Une circulation aisée.** Bien que les raisons d'aller manœuvrer à l'avant se limitent au mouillage et aux manœuvres de spi, la largeur des passavants autorise des déplacements sécurisés sur le pont, d'autant qu'une fargue généreuse court de l'avant à l'arrière. Le pont en teck est l'une des options du chantier, mais l'antidérapant que l'on retrouve sur le rouf paraît efficace, du moins dans le petit temps rencontré.



Aux allures portantes, la grand-voile libère toute sa puissance.



# spécial essais

## Hunter 466



**Le teck** est utilisé pour toutes les menuiseries. Les nombreux capots apportent beaucoup de lumière.

### Vie à bord

## Disposition très domestique

> **Les emménagements** du 466 amènent de nombreux commentaires. Tout d'abord sur l'omniprésence du bois : excepté le vaigrage des plafonds, les planchers et toutes les menuiseries sont en teck (portes, tables, coffres, équipets). La répartition des volumes se décline en trois plans d'aménagement qui concernent les cabines avant et arrière, le carré restant identique. On a le choix entre une cabine propriétaire à l'avant et deux cabines arrière ; deux cabines avant et deux cabines arrière ou encore une cabine avant et une arrière. Le bateau essayé est une version propriétaire avec deux somptueuses cabines, avant et arrière.

> **Une descente particulière.** C'est presque l'escalier du Lido : l'échelle de descente en Inox est dotée d'une pente exceptionnellement douce, encadrée par deux rambardes. Elle passe au-dessus du capot moteur. Sur tribord, se trouve une salle d'eau avec cabinet de toilette et douche séparée, qui communique avec la cabine arrière. Sur bâbord, la très vaste cuisine, en forme de L, présente la particularité d'avoir un meuble indépendant contre la descente soutenant le double évier en Inox.

> **Deux confortables chauffeuses.** Le carré décentré sur bâbord comporte une table fixe, une très confortable banquette en U et un siège double côté courside. En vis-à-vis, la table à cartes de bonnes dimensions est entourée d'un meuble pour l'électronique et du tableau électrique contre la cloison. Sous la table à cartes et sous le siège navigateur se cache l'ensemble des commandes du système électrique complexe du bord : batteries, dessalinisateur, 220 V... Entre la table à cartes et la cloison avant, deux chauffeuses séparées par un accoudoir compartimenté apportent une note cosy et surprenante tant cette disposi-

### les +

Espace et lumière. Confort des couchettes et banquettes. Grand puisard de quille.

### les -

L'entretien devra être régulier pour maintenir l'ensemble des équipements.

## Les points forts

Descriptif	Sormiou 28
Architecte	Warren Luhrs
Constructeur	Hunter (USA)
Longueur coque	14,05 m
Maître bau	4,27 m
Tirant d'eau	1,68 m
Déplacement	11 794 kg
Lest	4 309 kg
Couchage	7/9
GV/génois	46,82/46,08 m <sup>2</sup>
Motorisation	76 ch Yanmar
Prix standard	<b>236 900 €</b> (1 553 962 F)

### La grand-voile

L'absence de patacas permet d'avoir un fort rond de chute. Sur le 466 elle est particulièrement puissante.

### La luminosité

Pas moins de dix capots et onze hublots ouvrants garantissent luminosité et aération.

### La quille

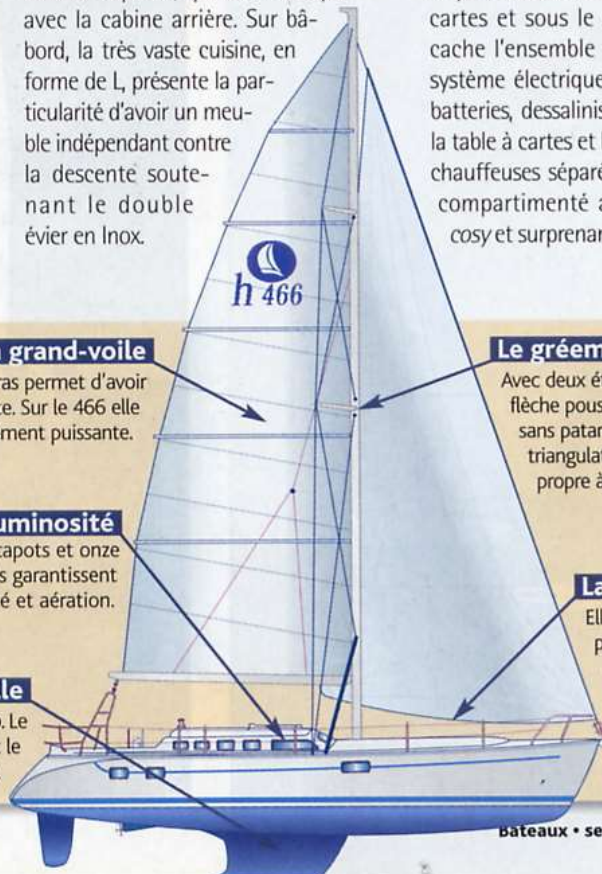
Elle est en plomb. Le bulbe à ailettes réduit le tirant d'eau à 1,68 m.

### Le gréement

Avec deux étages de barres de flèche poussantes, le gréement sans patacas reprend la triangulation des haubans propre à la marque.

### La coque

Elle est en monolithique pour les œuvres vives et en sandwich pour les œuvres mortes. Coque et superstructures sont garanties cinq ans.







## Plus de 40 pieds

Les deux confortables chauffeuses du carré sont tout à fait inhabituelles sur un bateau à voiles.



Les systèmes électriques sont commandés par des tableaux installés sous le siège navigateur et sous la table à cartes (à gauche).

## Le bilan

### > En navigation

Voilure	⚓ ⚓ ⚓
Manœuvres	⚓ ⚓ ⚓
Comportement	⚓ ⚓ ⚓
Performances	⚓ ⚓ ⚓

### > Vie à bord

Cockpit	⚓ ⚓ ⚓
Carré	⚓ ⚓ ⚓
Cabines	⚓ ⚓ ⚓

Le Hunter 466 est un bateau très équipé en standard et la liste d'équipements optionnels est quasi infinie. Toute la question est de savoir comment on navigue : en croisière lointaine, abondance de biens peut nuire et avoir à bord une multiplicité de systèmes complexes utilisant l'énergie électrique est, à court ou moyen terme, une source potentielle de problèmes. A contrario, en croisière côtière, le Hunter offre tous les agréments d'une résidence à terre. La construction est solide, la coque et les structures garanties cinq ans, notamment contre l'osmose. Comme pour le 356, le Hunter 466 présente des emménagements auxquels le plaisancier européen n'est pas habitué. Avec ces bateaux, il n'y a pas de demi-mesure, ou l'on adhère tout de suite au concept, ou on le rejette en bloc. Mais pas avant de l'avoir testé!



tion est inhabituelle. La cabine propriétaire porte bien son nom. Lit sur bat-flanc, nombreux placards et rangement, toilettes et douche indépendantes.

> **Pour la lumière et l'aération**, le Hunter détient assurément le record toutes catégories, avec dix panneaux ouvrants, onze hublots ouvrants et sept capots fixes. C'est dans la lignée du reste de l'équipement de série, jugez du peu : trois batteries de 12 V, convertisseur 12/220 V, panneau solaire, réservoir d'eau usée avec broyeur et vannes trois voies, micro-ondes, congélateur, frigo, électronique complète, radio CD stéréo... et la liste est loin d'être close, tant le bateau recèle une foule de détails et de systèmes visant à faciliter la vie à bord ■



La cuisine est réellement imposante et comporte tous les équipements domestiques.

L'échelle de descente en Inox a une pente agréablement douce.

