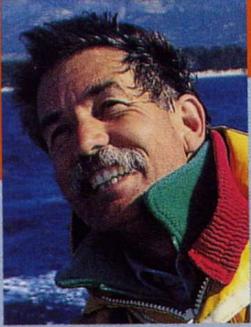


spécial
essais



Texte et photos
Jacques Anglès

Mistral 650

6,50 m de pur plaisir !

Signé Bernard Nivelte, spécialiste en la matière, ce petit nouveau dans la famille des Minis de série vise la suprématie des Pogo et Super-Câlin. Facile à prendre en main, il peut faire un excellent croiseur.

En navigation

Une prise en main prometteuse



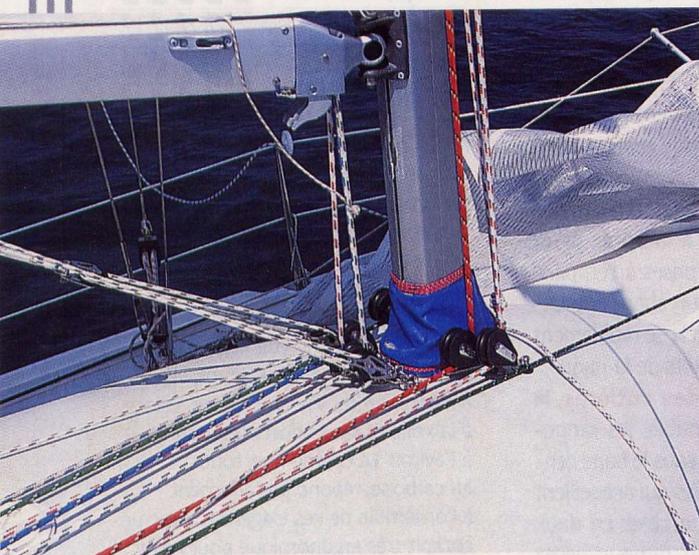
Doté d'un accastillage haut de gamme, le cockpit aura besoin de bannes à bouts pour éviter le méli-mélo.

les +

Insubmersible.
Performant.
Construction CP-
époxy. Accastillage
course complet.

les -

Il ne reste à ce
voilier séduisant
qu'à faire ses
preuves en course



Les drisses et bosses courent directement du pied de mât aux coinçeurs du piano pour réduire les frottements.

> **Pour son premier voilier**, le chantier AMC, spécialisé dans l'entretien et la réparation, n'a pas choisi la facilité, la clientèle de la classe Mini étant relativement limitée. Cette audace de vrais passionnés mérite un coup de chapeau, d'autant que le « bébé » est beau. Pas de doute, c'est un vrai Mini, avec son étrave droite et ses lignes tendues jusqu'à la poupe de 3 m de large ! La barre et le support de rail d'écoute en acajou lamellé soigneusement verni révèlent l'amour du charpentier pour son œuvre. Ce Mini est en effet en contreplaqué-époxy, avec une technique de construction innovante. La coque est d'abord assemblée sur un mannequin, puis retournée dans un conformateur. La face interne des bouchains est ensuite stratifiée en continu avant de poser les lisses en red cedar puis les couples-cloisons en contreplaqué d'okoumé, par col-

lage, joint congé et stratification sur le bordé. Cette technique procure une meilleure homogénéité structurelle. Une stratification extérieure de finition renforce encore cette homogénéité et protège le contreplaqué du poinçonnement lors des petits impacts.

> **Faute de moteur** sur notre bateau d'essai, nous sortons de Fréjus en remorque. Sur le pont, Caroline Vieille et Claire de Nomazy arrivent de Bretagne pour un week-end de prise en main et d'entraînement sur ce voilier qu'elles vont mener dans le Triangle du Soleil. Les voiles sont vite envoyées et le Mistral accélère aussitôt en se calant sur son bouchain, dans une brise légère de 5 à 6 nœuds. Vu du bateau-remorqueur où j'ai embarqué pour la séance photo traditionnelle, ce petit voilier tout neuf a fière allure. La jolie coque blanche enjo-



Bien stable sur son bouchain, ce Mini de largeur maxi n'a pas besoin de beaucoup d'air pour faire valoir son appétit de croqueur de milles.

livée d'une vague bleu marine est bien dans ses lignes et cavale déjà vite. Voilà un bateau qui fait envie et je grimpe à bord dès que les photos sont assurées.

> **A la barre**, c'est un vrai plaisir. On sent vivre le bateau qui réagit à chaque risée et répond à la plus petite sollicitation. La barre est assez ferme – peut-être un réglage d'articulations à peaufiner? – mais précise et l'excellente stabilité de route autorise à lâcher la barre le temps d'une brève manœuvre. Calé sur son bouchain avec une légère gîte (12-15°), le bateau va tout droit sans effort apparent. Un tel équilibre dès les premières sorties avec un réglage de gréement approximatif est de bon augure pour la suite.

> **Au près**, le Mistral 650 grimpe au vent sans se faire prier bien que ce ne soit pas l'allure favorite des Minis. Sous une brise de force 2 à 3, safran au vent remon-

té pour réduire la traînée (les safrans coulissants, identiques, sont interchangeables en cas d'avarie), nous évoluons entre 5 et 6 nœuds, laissant sur place les rares voiliers qui ne sont pas au moteur. Aucun instrument n'étant encore installé, seul mon GPS portable permet d'évaluer l'angle de remontée au vent, avec une route fond d'environ 100° d'un bord sur l'autre. En abattant, le bateau accélère encore, à un peu plus de 6 nœuds, soit à peu près sa vitesse de carène.

> **Au travers et au portant** sous genaker (une voile provisoire mal taillée), le GPS grimpera à 6,8 nœuds, chaque risée étant saluée par une accélération immédiate. Ce n'est pas du surf, juste une glissade un peu plus rapide avec une coque qui traîne peu d'eau. Il faudra probablement 12 à 14 nœuds de vent pour commencer à vraiment surfer.



Toutes les manœuvres latérales convergent vers le winch, avec des coinçeurs bien placés et la manivelle à portée de main.

spécial essais

Mistral 650



Au près, le Mistral atteint sa vitesse de carène dès que le vent dépasse force 2.

Vie à bord

Un confort restreint mais de l'espace

les +

Utilisable en petite croisière à quatre maxi. Grand cockpit confortable. Grand lit avant. Poufs-fauteuils près de la descente.

les -

Aération intérieure. Confort minimal

> Sur un voilier de ce type, la vie à bord ne se distingue pratiquement pas de la navigation. On est là pour le plaisir sous voiles et pas pour mijoter des petits plats comme à la maison. C'est dans le cockpit que l'on passe la plus grande partie du temps. Très large, celui-ci se révèle confortable, tout au moins tant que la mer ne moutonne pas trop. Aucune hiloire ne le protégeant, on peut s'attendre à une ambiance humide au près dans les vagues par vent frais, bien que le côté au vent du bateau soit alors assez haut au-dessus de l'eau en raison de la

largeur de la coque. Pour l'heure j'apprécie, sous le soleil de Méditerranée, l'efficacité des gros cale-pieds longitudinaux et l'agrément d'un accastillage bien distribué qui place tous les réglages à portée de main. Reste qu'avec les bosses de pataras, les écoute et les multiples bouts qui reviennent au cockpit par le piano de rouf, via huit coinceurs, ou par les plats-bords (huit de plus), ce cockpit ressemble vite à

un gros plat de spaghetti, ce qui fait ressentir le besoin de quelques bailles à bouts judicieusement réparties.

> La circulation sur le pont ne pose aucun problème, avec un antidérapant efficace. Le bout-dehors orientable se replie facilement le long du plat-bord. Ce pont spacieux, conjugué avec la stabilité du bateau, sera sans aucun doute très agréable au mouillage.

> L'intérieur, laqué de blanc et non cloisonné, affiche une certaine élégance nourrie de tradition navale. La structure apparente de la coque est mise en

Les points forts

Descriptif	Mistral 650
Architecte	Bernard Nivelte
Constructeur	AMC marine
Longueur coque	6,50 m
Flottaison	6,50
Maître bau	3 m
Tirant d'eau	1,60 m
Déplacement	950 kg
Lest	470 kg
GV/génois	22/18 m ²
Spi	75 m ²
Homologation	B/3 personnes ou C/4 personnes
Prix sans voiles	30629 € (200913 F)

Le gréement

Mât et bôme Sparcraft, gréé en 8/9 avec barres de flèche poussantes, sans bastaques mais avec deux pataras largables suivant l'amure se manœuvrant comme des bastaques.

Le cockpit

Très large (1,65 m), deux gros longerons sur le plancher permettent de se caler à la gîte.

L'écoute de grand-voile

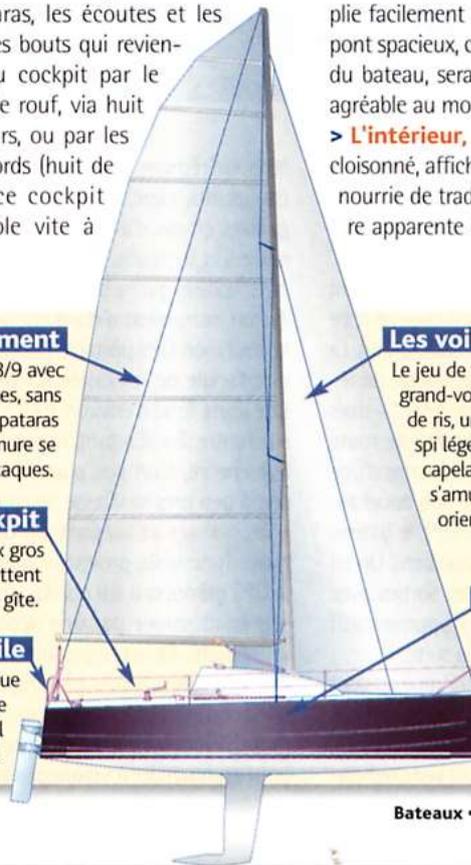
En bout de bôme pour une tenue optimale de la grand-voile, elle revient sur un très long rail d'écoute à la poupe.

Les voiles

Le jeu de voiles comprend une grand-voile lattée à trois bandes de ris, un génois, un solent, un spi léger en tête et un spi de capelage pour la brise. Les spis s'amurent sur un bout-dehors orientable de 2,40 m.

La coque

Insubmersible, la construction à neuf pans se rapproche d'une coque en forme. Le rouf est en sandwich Airex-verre-polyester.





Les emménagements exploitent au mieux le volume de la coque et s'offrent même le luxe de quelques touches d'acajou verni.



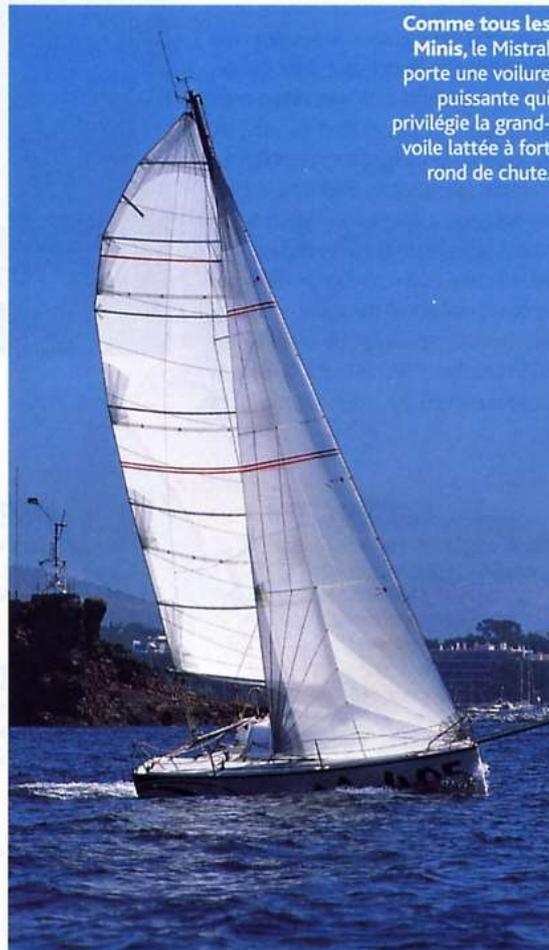
Le winch de rouf central est très pratique pour les manœuvres.

Le coffre à batteries fait office de table de carré avec un petit fauteuil à bâbord.

valeur par quelques éléments de bois verni et l'agencement est astucieux, avec une hauteur sous rouf de 1,55 m, généreuse pour un Mini (on trouve plus souvent 1,40-1,45 m) qui améliore nettement le confort. Un grand lit de 200 x 155 occupe tout l'espace en avant du mât, avec deux petits coffres en dessous.

> Le "carré" compris entre le mât et la descente est lui aussi assez spacieux (158 x 210 cm), avec un bon dégagement au pied de la descente et une petite table centrale formant coffre pour deux batteries. La cuisine (un simple réchaud mono-feu sur cardan) et une banquette avec coffre en dessous encadrent cette table, tandis qu'à tribord et à bâbord de la descente, on trouve deux gros poufs remplis de billes de polyester qui forment deux confortables fauteuils et participent à l'insubmersibilité.

> Autre astuce d'aménagement, tout le volume arrière sous le cockpit est sans cloison pour faciliter le matassage en course. Cette grande « cabine » (195 x 210 cm), bien éclairée par le panneau de survie arrière, reçoit soit deux couchettes latérales soit un grand lit double transversal en croisière. Il suffira d'ajouter quelques équipets de rangements en filet ou tissu pour rendre cet intérieur fonctionnel et agréable en navigation ■



Comme tous les Minis, le Mistral porte une voilure puissante qui privilégie la grand-voile lattée à fort rond de chute.

Le bilan

> En navigation

Voilure	★★★★
Manœuvres	★★★★
Comportement	★★★★
Performances	★★★★

> Vie à bord

Cockpit	★★★
Carré	★★★
Cabines	★★★

S'il est impossible de préjuger de ses résultats à venir en course, lesquels dépendront d'ailleurs en grande partie du matériel ajouté (voiles, électronique, etc.) et de l'expérience de l'équipage, ce nouveau Mini au dessin moderne semble réunir de solides atouts. Les fondamentaux – équilibre sous voiles, stabilité, facilité de manœuvre, sensations de barre – sont respectés et devraient se confirmer dans la brise, la signature de Bernard Nivellet étant sur ce point une garantie. De plus, sa facilité de manœuvre le prédispose à la croisière, pour peu que « l'esprit Muscadet » habite son équipage. Les quelques concessions au confort domestique que cela implique seront amplement compensées par le plaisir sous voiles... et par celui d'arriver à l'escale souvent plus vite que des unités deux fois plus longues. En outre, le chantier propose des kits à divers niveaux de finition permettant de s'en tenir à un budget très raisonnable.

