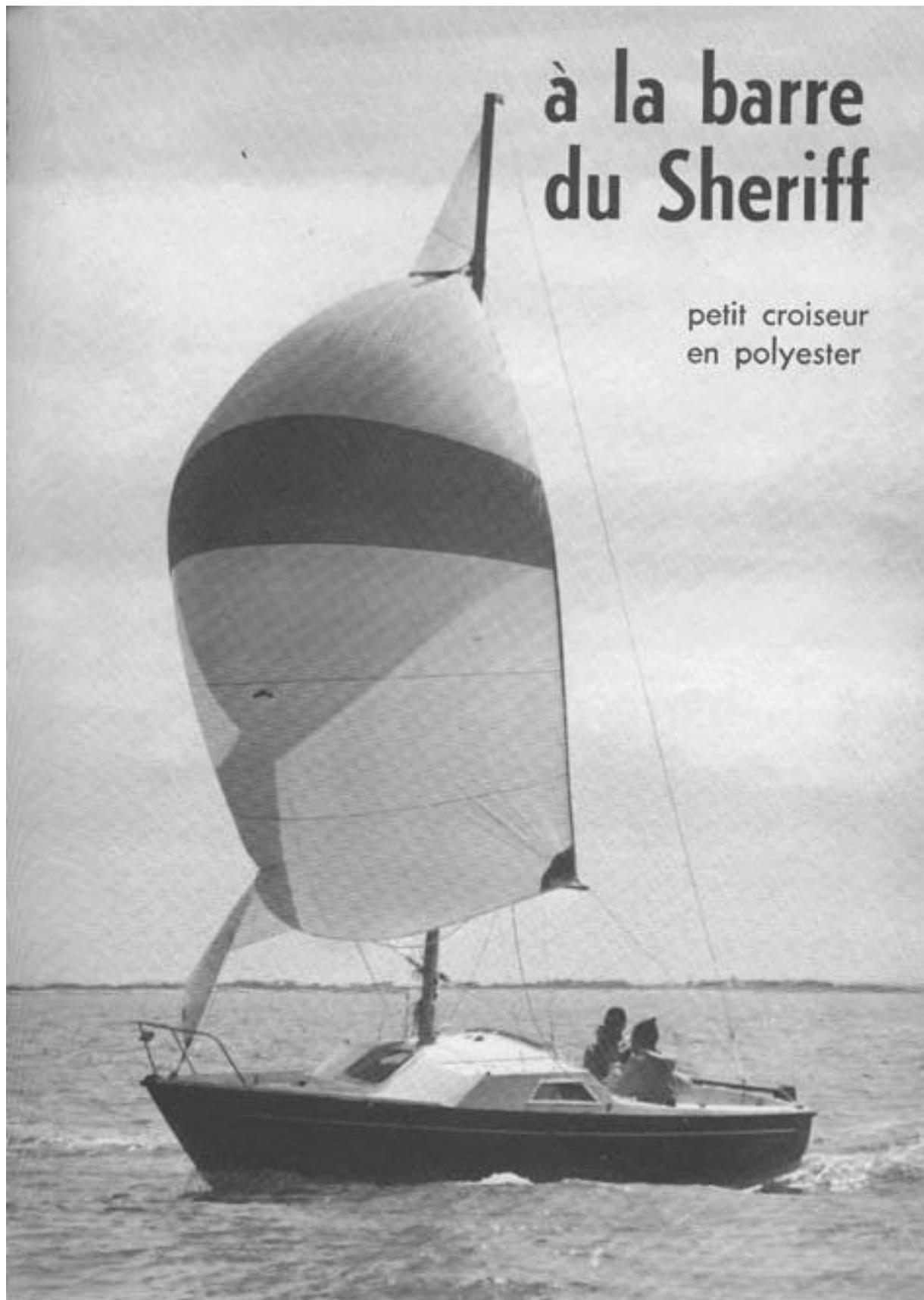


à la barre du Sheriff

petit croiseur
en polyester





à la barre du Sheriff

par Jacques Monsault

CHACUN se souvient du succès exceptionnel que connut naguère le Tiburon, ce petit voilier rondouillard et débonnaire, construit par Jouët sur des plans de son propre bureau d'études.

Un peu démodé après quelques années de vogue, il a été nécessaire de lui chercher un successeur. Pour la première fois chez Jouët, l'étude en a été confiée à un architecte indépendant dont la réputation n'est plus à faire : Philippe Harlé.

Comme le Tiburon, le Sheriff est un bateau destiné à toutes les formes de la plaisance familiale : promenades, pique-niques, pêche côtière avec, à l'occasion, un peu de petite croisière.

L'architecte et le bureau d'études de Dubigeon-Normandie ont associé leur expérience des possibilités des matériaux disponibles et des plus récentes techniques de fabrication pour réaliser économiquement le meilleur compromis autour du programme commercial du promoteur.

Le bon démarrage de la série tendrait à prouver que l'on y est parvenu.

CONCEPTION GENERALE

Ce sloop à quille est esthétiquement séduisant. Il porte, sur des espars d'alliage léger, une voilure importante dont le triangle avant monte aux 5/6 de la hauteur au-dessus du pont.

Le franc-bord élevé, divisé par une bande de flottaison et un filet décoratif, donne une impression de puissance soulignée par l'étrave agressive et une ligne de tonture réussie.

Le roof anguleux, qui s'étend sur toute la largeur de la coque, paraît court grâce à ses faces avant et arrière fortement inclinées. Le cockpit autovideur, bordé d'hiloires épaisses, est vaste et accueillant.

L'ensemble nous a séduit par le confort qu'il offre; mais la largeur impressionnante nous inspirant quelque inquiétude quant aux performances, nous sommes aussitôt allé voir par-dessous sur quoi tout cela était posé.

La coque est ronde, en courbes à grand rayon, quel que soit l'angle sous lequel on la regarde. Le bouchain est insensible et la carène conti-

LE PROMOTEUR NOUS ECRIT...

A la suite des accords avec les Chantiers Arcoa et Lanaverre, le Tiburon, construit à près de 1 000 unités, entrain en concurrence interne avec l'Arcoa 520, qui, depuis dix ans, satisfait à cent pour cent les amateurs de pêche et de promenade.

Nous avons cherché à créer un nouveau style de bateau, « le voilier vacances », avec un programme très ambitieux, allant de la pêche à la ligne à la régata, en passant par le pique-nique en mer.

Il faut croire que cette formule était bonne, car le Sheriff, présenté pour la première fois au Salon 1969, connaît déjà une large diffusion (300 unités en 6 mois) tant en France qu'à l'étranger (45 en Suède).

Ce succès, nous le devons au crayon de Philippe Harlé, qui a dessiné une carène volumineuse et rapide. Nous le devons également à Yachting France qui, par son réseau de distribution et d'après-vente, garantit à nos clients un service complet.

Nous demandons à tous les lecteurs propriétaires de Sheriff de se mettre en rapport avec nous, dès leur retour de vacances, pour constituer une association de propriétaires pour développer cette série dont l'avenir semble déjà assuré.

JOUËT

nue de s'évaser presque jusqu'au pont à partir d'une flottaison dont le bau, à vide, dépasse à peine les 2/3 du total. La section maîtresse très reculée, ainsi qu'un court élanement arrière, placent le cockpit assez près du centre de carène pour que, même avec les quatre équipiers que le règlement autorise, le tableau ne traîne pas dans l'eau. Malgré l'importance du bau, on remarque la finesse des entrées au pied des couples avant évoluant vers un V assez prononcé.

Une telle coque disposera de peu de stabilité initiale à vide, mais celle-ci augmentera vite avec l'enfoncement qui accroît rapidement le bau à la flottaison: le couple de redressement s'amplifie donc avec la gîte.

Le plan de dérive est constitué par un petit aileron de fonte boulonné sur la coque et par un gouvernail de bonne taille suspendu au tableau. Le tirant d'eau à vide ne dépasse pas 0,75 mètre, ce qui donne accès à la plupart des petits ports.

CONSTRUCTION

Partant de trois pièces principales, la construction est réalisée en stratifié. Une coque externe et un contre-moulage interne sont réunis au liston sur toute la surface du tableau et dans deux renforcements dont l'un reçoit les boulons de quille. L'autre est destiné aux vannes de coque d'un wc marin (version luxe). Entre les deux moulages, 1 100 litres environ de mousse expansée assurent à l'ensemble rigidité, insubmersibilité et insonorisation.

Le troisième moulage, englobant pont, roof, hiloires, bancs de cockpit et pièces de couronnement, est relié aux deux autres sur le liston coiffé d'une ceinture de défense en néoprène noir.



On se rend compte à la gîte du volume qui surmonte la petite carène du Sheriff.



Les larges hiloires reçoivent aisément taquets et winches. Le cabriolet de toile donne hauteur d'homme.

Un fort barrot surmoulé, garni de polyuréthane expansé, supporte le gros des efforts transmis par le mât et le gréement transversal et les retransmet à une contrepartie formée dans le moulage interne. Une cloison en contre-plaqué soutient le pontage avant et isole un coqueron d'étrave.

DISPOSITION GENERALE

Le vaste cockpit est autovideur par un petit puisard situé au tableau où deux vide-vite évacuent l'eau embarquée. Les très larges hiloires portent des winches à cliquets, des écoutes de foc et quatre forts taquets de nylon. Les bancs sont de forme accueillante. Ils recouvrent un bon volume de rangement ouvert. Les découpures des largues de contre-plaqué verni sur lesquels ils reposent permettent d'y accéder.

La face arrière très inclinée du roof sera un très confortable dossier pour les équipiers allongés sur les bancs, tandis qu'une nervure axiale du stratifié porte un cale-pied d'acajou qui sera très apprécié dans un cockpit aussi large.

Par le roof nervuré et muni d'un grain antidérapant, on accède à la plage avant, qui devrait satisfaire les amoureux du soleil. L'avant

du roof porte un panneau transparent. Vers l'étrave, un renforcement du pont, bordé d'un petit pavois, et un balcon complété par des filières frappées sur les cadènes antérieures, faciliteront la manœuvre des focs.

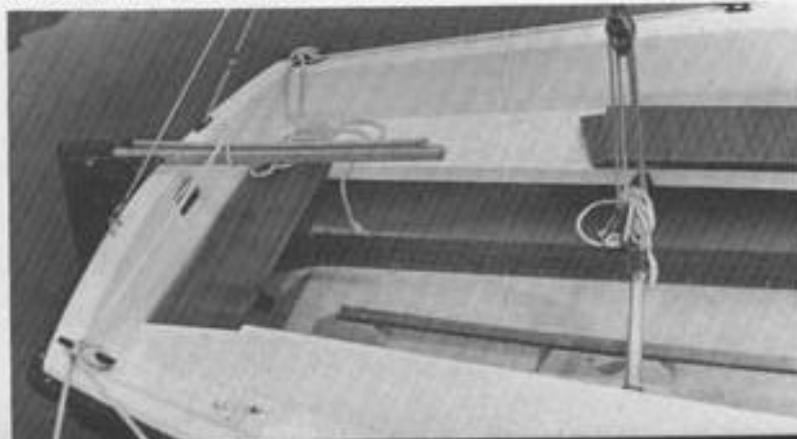
La pièce d'étrave formant chaumard est très astucieusement combinée, la bitte aérateur qui la suit est d'une taille convenable.

La forte inclinaison de la face arrière du roof permet de se tenir commodément debout dans la descente sans capot ouvrant. Un cabriolet de toile y donne hauteur d'homme à l'abri.

La cabine paraît étonnamment spacieuse. Les deux blocs placés de chaque bord sous la face inclinée du roof sont judicieusement disposés. Celui de bâbord forme cuisine avec un bon volume de rangement dessous. Y trouve place notamment un jerrycan alimentant la pompe d'évier. Celui de tribord forme une table de navigation très convenable, avec tiroirs à cartes et rangement dessous.

Des équipets haut placés occupent toute la longueur de la cabine jusqu'à la cloison située au pied des couchettes par laquelle on accède au coqueron d'étrave où se rangeront les sacs à voiles.

On a englobé un coffre de 60 dm³ dans la mousse qui garnit l'intervalle entre coque et



Le vaste cockpit comporte des bancs avec un volume de rangement ouvert. La version luxe est équipée d'une barre d'écoute à galets.

cockpit, isolé par un minimum de 5 centimètres de mousse, cela fait une fort belle glacière.

Les couchettes en V de 1,92 mètre (en biais) peuvent se réunir en une vaste plate-forme de 1,80 mètre de large, permettant, à l'occasion, d'y passer une nuit à trois. Leurs têtes sont normalement séparées sur une longueur de 0,80 mètre, ce qui permet à quatre convives de s'asseoir à l'aise autour d'une table démontable, comprise dans la version luxe, et qui se range sous le pont dans le coffre d'étrave.

En avant de cette découpe, la version luxe comporte aussi un wc marin installé sous un panneau et un coussin amovibles.

Eclairée par deux grands hublots latéraux et un capot transparent de bonne taille, la cabine est claire, gaie et accueillante. Si les finitions intérieures, très simplifiées, sont agréables à l'œil, leur montage nous a paru un peu léger.

Les volumes de rangement paraissent suffisants pour l'utilisation prévue. Ils doivent permettre, sans trop de matériel supplémentaire, un peu de croisière côtière.

ACCASTILLAGE

Le mât en alliage léger repose par un sabot sur deux cornières appuyées sur le fort barrot incorporé dans le moulage du roof. Il est soutenu par un gréement simple en inox composé d'un étai avant, deux haubans et deux galhaubans sur barres de flèche, auxquels peut se joindre un patacas volant servant aussi de balancine. Les cadènes de gréement transversal sont ancrées au sommet des hiloires de roof. Les ridoirs sont en bronze chromé.

Les drisses sont mixtes. La version luxe, qui nous était conlée, était équipée de façon très complète avec palan d'amure pour le foc, winch de drisse, hale-bas d'amure, retenue de bôme, barre d'écoute à galets.

Le tableau porte deux coulisses dans lesquelles une chaise Goiot permet d'utiliser un propulseur hors bord qui, relevé, peut rester à poste en navigation à voile. Moteur et jerrycan peuvent se loger sous les bancs du cockpit dans des équipets qui restent ouverts.

PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

Ce qui nous a frappé, en premier lieu, pendant toute la durée de nos essais, c'est l'extrême docilité du Sheriff à l'action de sa barre. Quels que soient l'allure, la charge ou l'angle de gîte, même à faible vitesse et sous la seule grand'voile pour les manœuvres de port, le bateau répond toujours et le manque à virer sera absolument exceptionnel.

C'est un atout certain pour un voilier appelé à un très large marché qui le mettra souvent entre des mains inexpérimentées.



Même par brise moyenne, le Sheriff acquiert une bonne vitesse sous spi. Aux allures portantes, il surprend par ses qualités de vitesse et sa manœuvrabilité.

Bien sûr, cette barre est un peu lourde dans les virements de bord; on est entraîné par la rotation de l'arrière de la coque, mais c'est la rançon de son efficacité. Par contre, en route, elle est toujours facile à tenir.

Le Sheriff démarre au moindre soufle et ses performances par petit temps sont flatteuses, surtout avec un équipage et un armement réduits, comme on pouvait l'attendre d'une coque assez voilée, dont les formes rondes et des appendices de petite dimension réduisent la surface mouillée.

Il faut pourtant apporter une petite restriction: il est très important de faire courir le Sheriff et de ne serrer le vent que très modérément et progressivement après lui avoir fait prendre de la vitesse; sans quoi, au près serré, il dérive beaucoup, que ce soit par manque de surface ou mauvais rendement de l'aile. Cette faiblesse s'estompe à mesure que la brise s'affirme sans pour autant qu'il paraisse jamais payant de chercher à piper.

Dès qu'on choque les écoutes, le Sheriff accélère franchement et paraît se classer parmi les bateaux rapides de sa longueur.

Les focs sont taillés pour utiliser uniformément le même filo disposé sur l'hiloire de roof. Le réglage se fait en jouant sur la longueur du palan d'amure.

Le Sheriff, facile à vivre, s'est néanmoins montré agréablement sensible au réglage. Sous spi, il est amusant et facile à manœuvrer grâce

Un carré très vaste bordé d'équipets élégants. Entre les couchettes, sur la version luxe, un coussin masqué un wc marin. A l'avant des couchettes la route à voiles.

L'accès à l'accueillante cabine avec la cuisine à bâbord et la table de navigation à tribord.



à un matériel bien prévu. Sa docilité à la barre devient alors particulièrement appréciable.

Par brise plus fraîche, si le bon balancement permet toujours un contrôle aisé, on commence par contre à remarquer que le grand cockpit, où l'on est si bien, est posé sur un bateau de petite taille, à la flottaison relativement étroite.

La raideur à la toile n'est pas grande et, si l'on ne dispose pas d'un équipage complet décidé à se mettre au rappel, la réduction de voilure est vite nécessaire.

Avec deux équipiers seulement, le génois sera amené dès le bas de la force 3 pour être remplacé par le n° 1. Le premier ris suivra très vite.

Au cours de cette manœuvre, nous avons

Un fort barrot surmoulé enveloppant du polyuréthane expansé supporte les efforts transmis par le mât posé sur le roof.



regretté que des renforcements pouvant servir de marche ne soient pas ménagés dans la face arrière du roof et que la face avant en soit lisse: car ni le passage vers l'avant, ni la manœuvre au pied du mât ne sont très plaisants. Par contre balcon et pavois rendent facile le changement de foc sur l'étai.

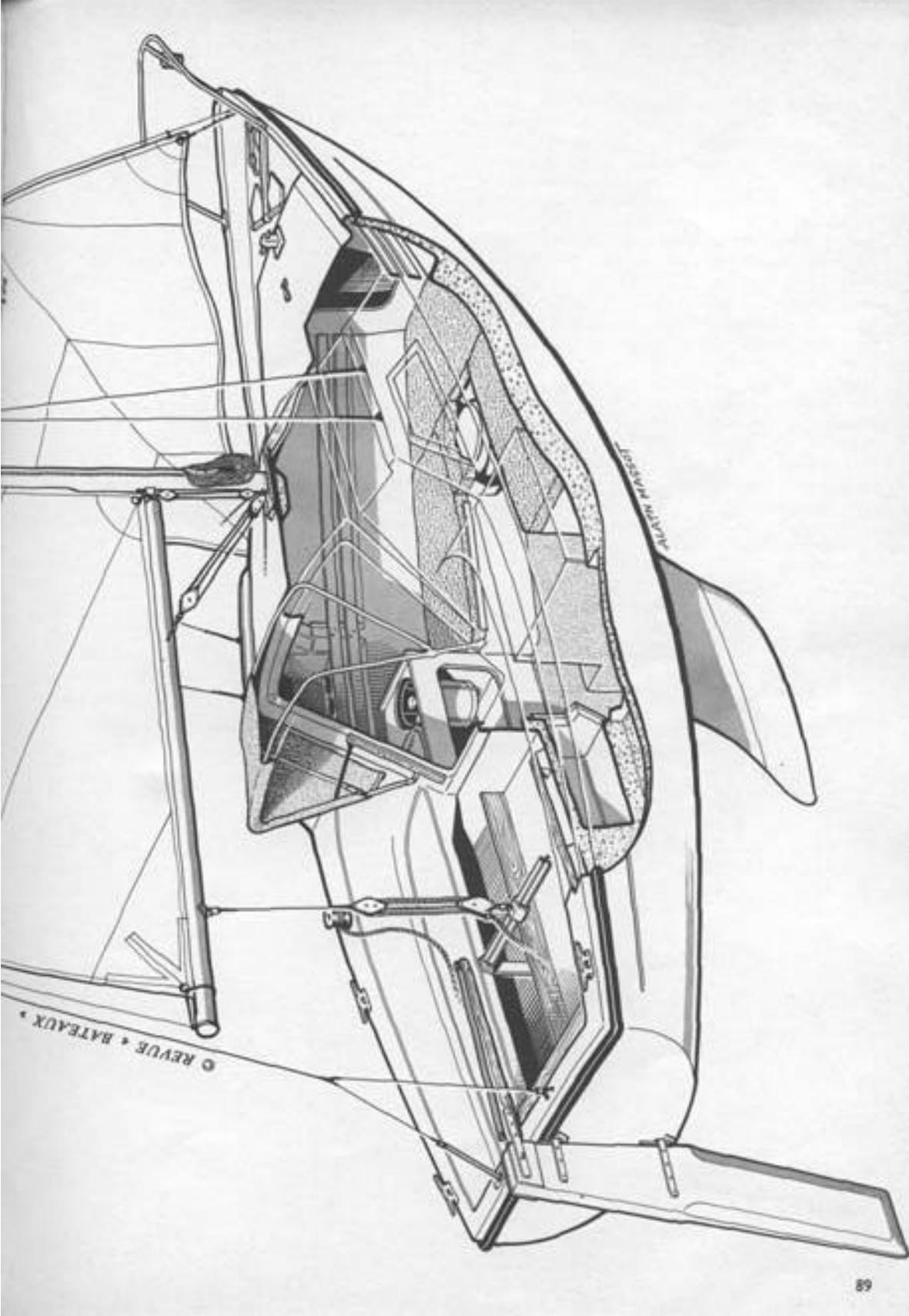
Sous la voilure du temps, le Sheriff continue de faire route au plus près de façon très honorable, à condition de ne pas trop chercher à serrer le vent et de jouer sur l'ouverture de la grand'voile pour limiter la gîte à la vingtaine de degrés qui laissent une efficacité suffisante au petit aileron.

L'enfoncement de la coque, qu'il soit dû à du matériel (le loger de préférence dans le bas des meubles de la descente, chaîne et ancre étant placées dans le coqueron avant) ou à un équipage complet, augmente sensiblement la puissance de la coque.

A quatre à bord, assis sur l'hiloire, la grande largeur de la coque donne un bon bras de levier et l'envie de disposer de sangles, si ce n'est pour le rappel, au moins pour s'assurer à bord. Nous avons alors beaucoup apprécié la marche du Sheriff. Sous grand'voile pleine et n° 1, dans un vent soufflant dans le haut de la force 4, nous avons admiré la facilité avec laquelle il se jouait d'un clapot court, passant sans taper, mouillant peu son équipage et restant très agréable à mener.

Par vent de cette force, obligés par moment de choquer la grande écoute dans les surventes, nous avons beaucoup apprécié la possibilité d'utiliser la balancine pour raidir l'étai avant ainsi que toutes les autres possibilités: hale-bas d'amure, palan de bordure permettant de travailler la grand'voile.

Si le vent et le tirant d'eau réduits correspondent bien au programme fixé, qui comprend le transport sur route et de fréquentes sorties à toucher la terre, il nous semble qu'une partie plus sportive des acquéreurs accepterait facilement un peu plus de lest en quille et de pied dans l'eau pour profiter davantage des possibilités certaines de la jolie carène du Sheriff.

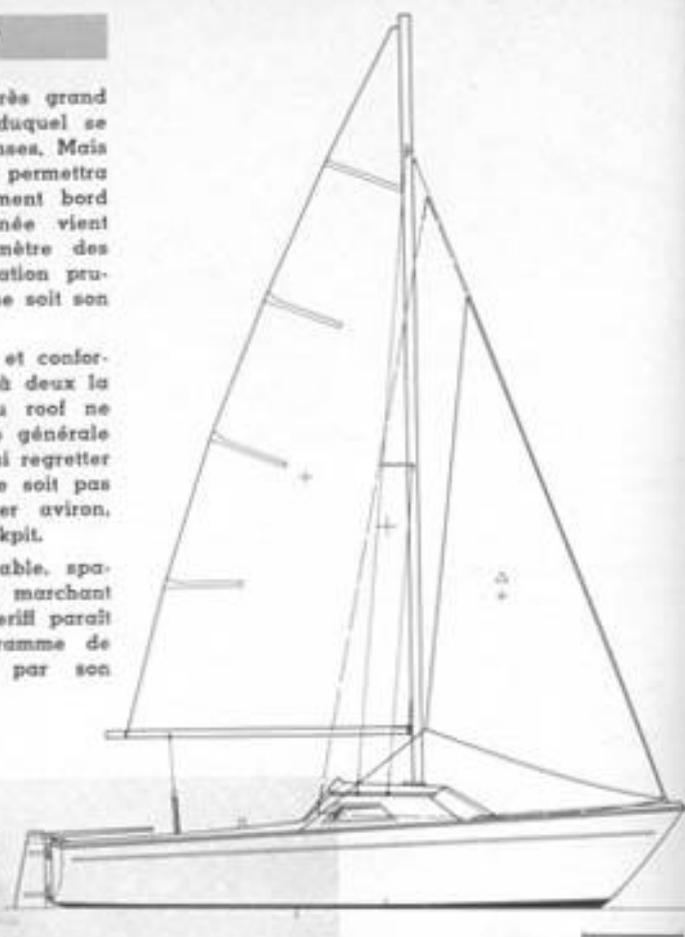


CONFORT ET AGREMENT

Nous ne reviendrons pas sur le très grand confort du cockpit sous les bancs duquel se logeront facilement cordages et défenses. Mais l'existence de ce grand volume ouvert permettra à pas mal d'eau de circuler librement bord sur bord, si une déferlante inopinée vient embarquer. Ceci, et le faible diamètre des dalots d'évacuation imposera l'utilisation prudente du Sheriff, quelque certaine que soit son insubmersibilité.

La cabine est étonnamment vaste et confortable, très suffisante pour pratiquer à deux la croisière côtière. Seul l'intérieur du roof ne paraît pas correspondre à l'élégance générale d'un peaufinage réussi. On peut aussi regretter que la cloison arrière du cockpit ne soit pas échancrée pour qu'on puisse enfilier aviron, gaffe et tangon sous l'hiloire du cockpit.

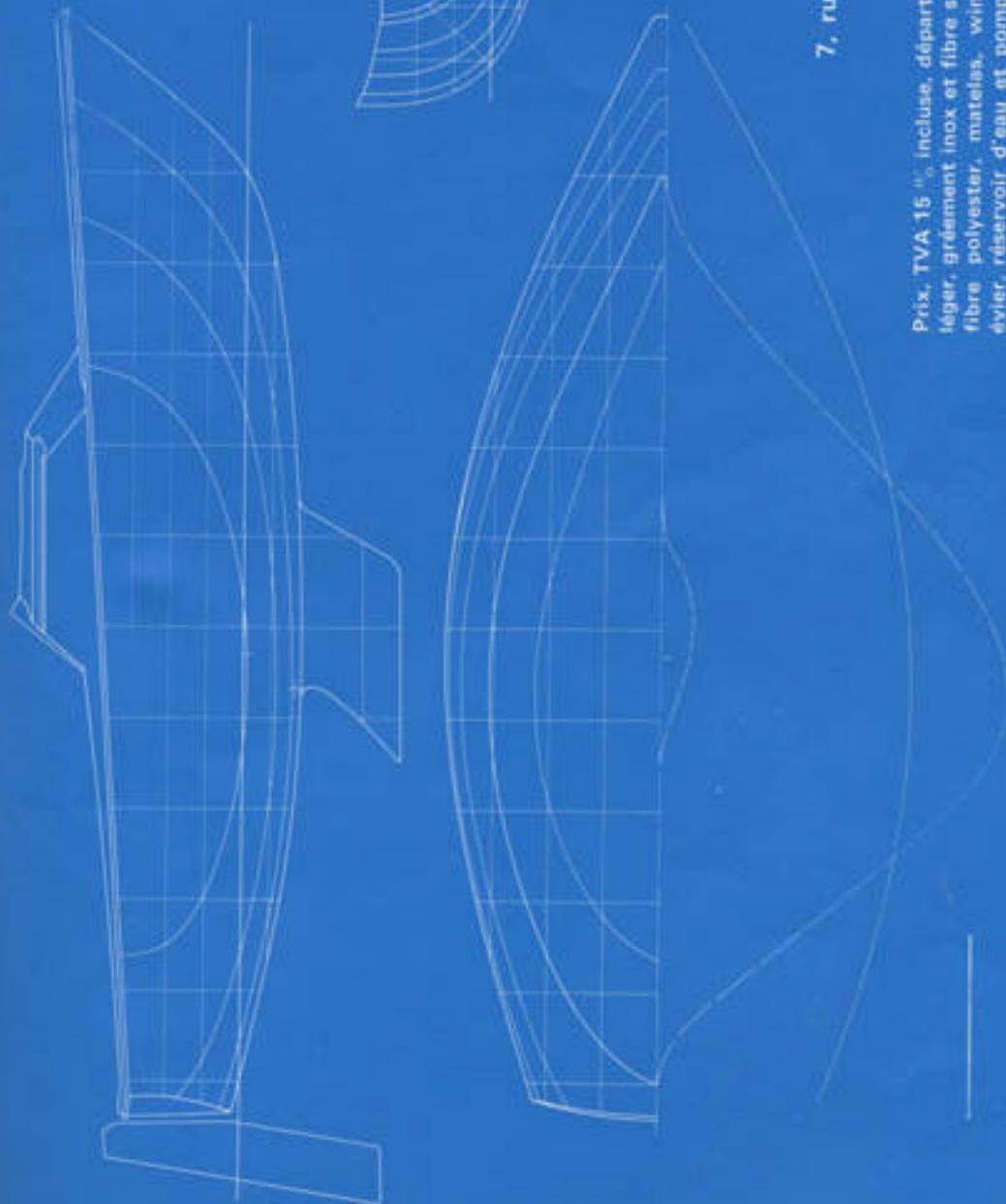
Joli, moderne de lignes, transportable, spacieux, insubmersible, mouillant peu, marchant très agréablement à la voile, le Sheriff paraît correspondre parfaitement au programme de petite plaisance familiale défini par son constructeur.



La marche au près du Sheriff est grandement facilitée, si l'on a pris la précaution de le faire courir avant de serrer le vent.

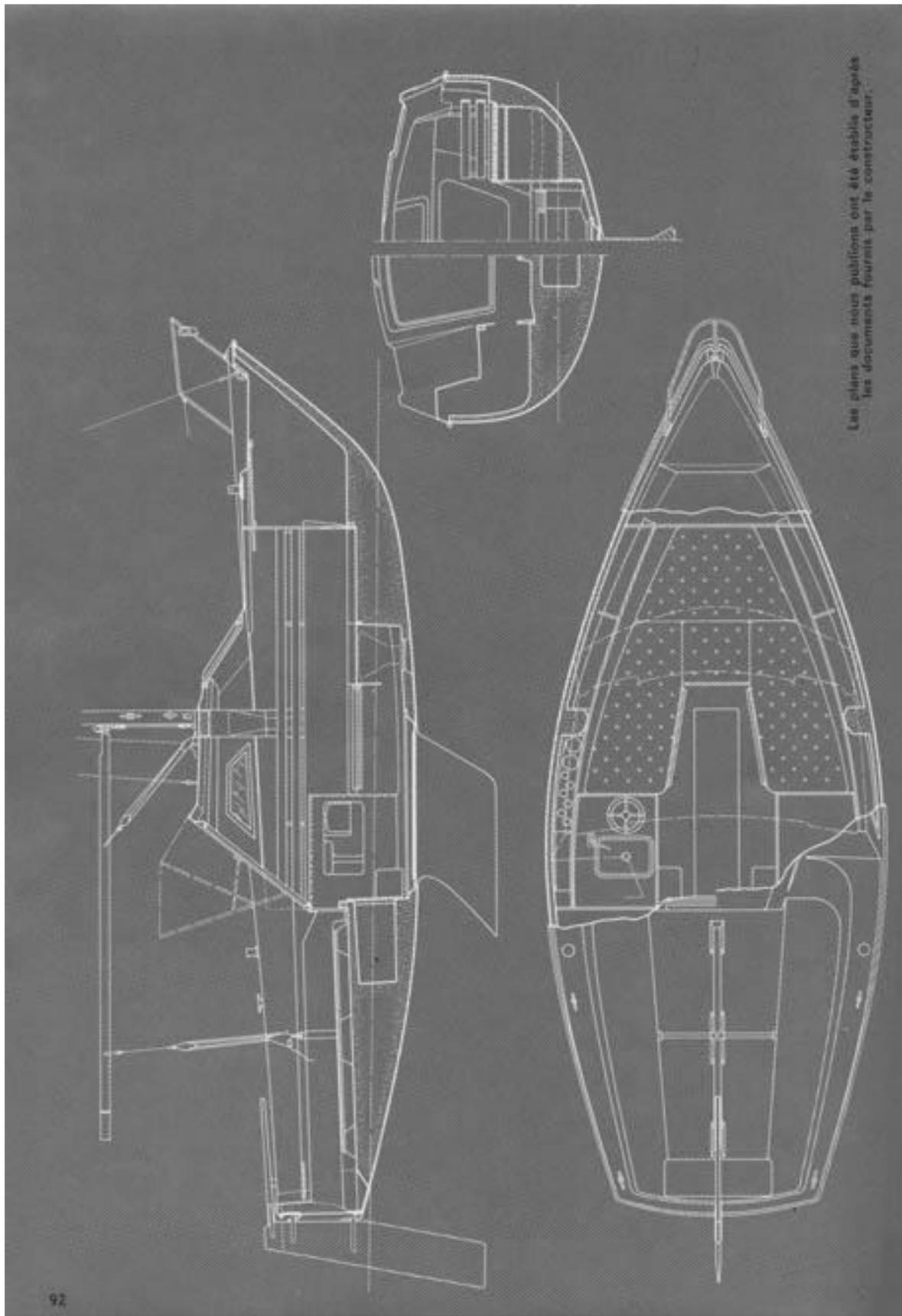
SHERIFF

Architecte :
PHILIPPE HARLÉ



Constructeur :
JOUET-YF
7, rue Caumartin, 75-Paris 9e

Prix, TVA 16 %, incluse, départ chantier, avec mât en alliage léger, grément inox et fibre synthétique, grand'voile et foc fibre polyester, matelas, winches, balcon, table à repas, évier, réservoir d'eau et pompe, wc marin, capote sur entrée de cabine, réchaud sur cardan, éclairage et feux de navigation, 13.380 F.



Les plans que nous publions ont été établis d'après les documents fournis par le constructeur.

Caractéristiques - éléments de comparaison - coefficients

Caractéristiques	SHERIFF	CORSAIRE	EDEL II	
Longueur de la coque	6 m 00	5 m 50	5 m 50	
Longueur de flottaison (L)	5 m 00	4 m 92	4 m 95	
Bau maximum	2 m 31	1 m 92	2 m 10	
Bau flottaison	1 m 84	1 m 72	1 m 78	
Franc-bord avant	0 m 98	0 m 82	0 m 70	
Franc-bord milieu	0 m 76	0 m 69	0 m 55	
Tirant d'eau dérive haute	—	0 m 58	0 m 53	
Tirant d'eau maximum	0 m 85	1 m 02	1 m 03	
Tirant d'air	8 m 65	8 m 10	7 m 92	
Déplacement en charge (D)	1 030 kg	850 kg	900 kg	
Poids en ordre de marche	750 kg	550 kg	550 kg	
Poids du lest	210 kg	150 kg	150 kg	
Nature du lest	fonte	fonte	grenaille plomb	
Poids de la dérive	—	18 kg	30 kg	
Nature de la dérive	—	acier	acier	
Hauteur sous barrots	1 m 40	1 m 25	1 m 25	
Largeur entre couchettes	0 m 80	0 m 45	0 m 40	
Largeur moyenne des passavants ...	—	—	0 m 20	
Surface du triangle AV (1)	7 m ² 50	5 m ² 30	5 m ² 83	
Surface maximum du génois (2)	10 m ² 10	6 m ² 70	8 m ² 30	
Surface du foc n° 1 (3)	5 m ² 05	4 m ² 40	5 m ² 50	
Surface de la grand-voile (4)	10 m ² 50	11 m ² 60	9 m ² 10	
Surface maximum (2 + 4) (V)	20 m ² 60	18 m ² 30	17 m ² 40	
Surface pour la jauge (1 + 4) (v) ...	18 m ² 00	16 m ² 90	14 m ² 93	
Surface du maître couple immergé en charge (B)	0 m ² 41	0 m ² 32	0 m ² 36	
Surface de dérive : coque seule	1 m ² 10	0 m ² 91	1 m ² 53	
aileron	0 m ² 53	0 m ² 47		
dérive	—	0 m ² 30		
safran	0 m ² 24	0 m ² 17		
totale	1 m ² 87	1 m ² 85	2 m ² 06	
Surface mouillée totale (M)	8 m ² 48	8 m ² 85	8 m ² 46	
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) ...	CD CC	6,7	7,72	7,3
		3	2,23	2,8
Écart entre CV et CD en % de L		16,7	9,15	10,9
Coefficients	SHERIFF	CORSAIRE	EDEL II	
Aptitude à naviguer par petit temps } $\frac{V}{M}$	2,43	2,07	2,06	
Vitesse moyenne } $\frac{v}{B}$	43,9	53	41,5	
Vitesse limite (coefficient prismatique) } $\frac{D}{B \times L}$	0,50	0,54	0,51	
Raideur à la voile } 15°	4,21*	3,57*	4,05**	
	30°	4,42	5,97	

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au numéro 103, page 42.)
* 2 adultes assis au vent. ** 2 adultes assis au vent.