

EXPLORATION 52

La mer sans limite



L'Exploration 52 est un bateau de grande croisière, un dériveur intégral en aluminium, mais avec la promesse de pouvoir naviguer sous toutes les latitudes et par tous les temps.

CONDITIONS DE L'ESSAI: Cherbourg. Vent de 8 à 13 nœuds secteur Nord-Nord-Est.

Le 52 est le grand frère du 45. Un voilier déjà conçu pour naviguer sous les plus hautes latitudes et dont le premier exemplaire, skipé par Jimmy Cornell, a franchi le passage du Nord-Ouest. Alors un bateau plus grand, qu'est-ce que ça change? Beaucoup de choses, même si la philosophie générale reste la même. On retrouve sur l'Exploration 52 un long rouf largement vitré qui abrite un salon de pont surélevé et une table à cartes en position très avancée pouvant se transformer dans le mauvais temps en véritable timonerie (même les

commandes moteur y reviennent). La disposition générale reste la même que celle du 45, mais deux mètres de plus permettent de disposer de davantage de volume pour ranger, de plus de place pour circuler et d'une bien meilleure ergonomie.

CONFORT ET FACILITÉ

Si l'on commence par l'extérieur, on ne peut que saluer ce grand cockpit dont la partie avant est particulièrement bien protégée par une casquette enveloppante qui délimite une zone de veille. La bonne idée,

c'est que cette casquette est maintenant vitrée et devient une petite bulle depuis laquelle, à l'abri du vent et des embruns, on peut veiller à la bonne marche du bateau. C'est aussi sous cette bulle que sont placés les instruments électroniques, traceurs et répéteurs qui restent visibles depuis les postes de barre. Le barreur peut s'installer au vent ou sous le vent, il dispose d'un large cale-pied escamotable pour barrer confortablement au près. La barre est d'ailleurs plutôt douce et le bateau réagit bien aux sollicitations des deux safrans. Toutes les manœuvres reviennent sur les larges hiloires qui encadrent les bancs du cockpit et arrivent sur de beaux winches Andersen. L'écoute de grand-voile et celle de génois sont dirigées vers les winches placés juste en avant des barres à roue pour être toujours à portée de main du barreur. Il y a en fait deux circuits d'écoute de grand-voile, ce qui per-

met de se passer de rail, le circuit au vent contrôlant l'angle de la bôme par rapport à l'axe du bateau, et ce lui sous le vent permettant d'ouvrir plus ou moins la chute. On apprécie les mains courantes placées devant la barre, mais aussi celles situées sur la casquette pour faciliter le passage vers ou depuis le pont. D'une manière générale, on trouve toujours un point pour se tenir lors de nos déplacements, que ce soit sur le pont ou à l'intérieur. Un bon point pour les solides balcons de mât qui rassurent, un autre pour les cages en tube inox qui protègent manches à air et boîtes à dorades. On note aussi que le balcon arrière se prolonge sur près de deux mètres le long du passavant. La longueur du bateau profite au cockpit, mais aussi à la jupe arrière, très large, qui sera un atout incontestable pour manœuvrer l'annexe ou préparer un mouillage. Il est prématuré de décrire le comportement du bateau



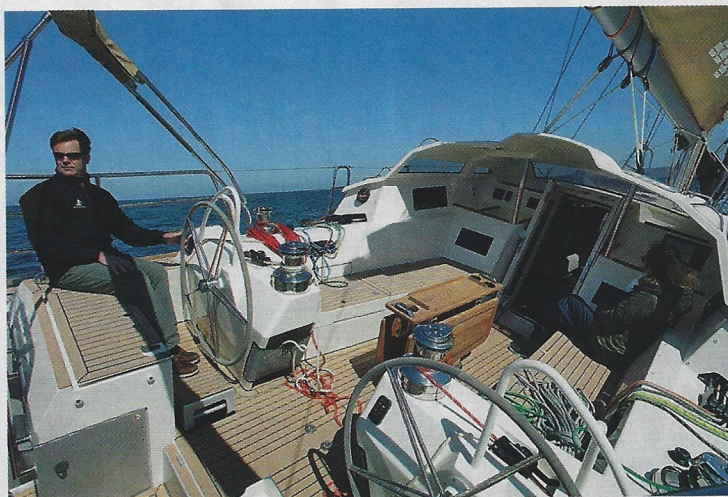
la brise, mais par 10 nœuds de vent, il se révèle très agréable. Nous constatons que le bas-étai sur lequel est installée une trinquette ne gêne pas les mouvements, mais le génois finit par passer tout seul, sous réserve de ne pas le border trop vite.

POUR TOUS LES TEMPS

On apprécie la présence de winches électriques; la surface des voiles et le placement du navire imposent quelques efforts. Nous regrettons un peu trop mou lorsque nous exécutons le spi de l'immense souflet. L'asymétrie vient s'amurer à l'extrémité de la delphinrière, ce qui ne permet pas de le dégager de l'étai. Pour faciliter les emménagements, nous avons installé une porte étanche. Ça fonctionne, comme les cloisons étanches à l'avant et à l'arrière. Ou bien on passe les coques avec tubes en aluminium soudés qui permettent de passer les vannes au-dessus de la

flottaison. Le double vitrage du rouf associe solidité et isolation thermique. Un atout pour les pays froids comme pour les tropiques. Là est l'originalité de l'Exploration, qui doit pouvoir affronter les climats les plus rigoureux et se révèle tout aussi adapté au soleil. Ce premier exemplaire risque d'aller naviguer dans le froid si l'on en juge par la présence de grands radiateurs. Le chantier a même prévu une cadène au niveau du brion pour permettre de tirer le bateau au sec dans les contrées reculées. Et si le mauvais temps s'installe, on doit pouvoir le supporter dans de bonnes conditions. Grâce à l'isolation très soignée de la coque et des planchers, grâce aussi au volume des cabines et à leurs larges hublots qui préviennent la claustrophobie. En termes de comportement marin, le chantier a travaillé la répartition des poids: réservoirs, batteries et puits à chaîne sont centrés pour limiter le tangage. ■

Protecteur. Dès sa conception, l'Exploration 52 a été pensée pour protéger son équipage, à l'image du véritable abri qui vient coiffer le cockpit à l'arrière du rouf.





Salon de pont. L'appellation n'est pas volée : le carré surélevé permet de profiter à plein du rouf panoramique. La très grande cuisine en long est conçue pour être utilisée en navigation.



Chaleureux. Les cabines ont soigneusement été aménagées. Ici, la cabine arrière tribord a priori réservée aux invités. On veut bien en être!



Timonerie. La table à cartes située en avant du carré devient un vrai poste de pilotage isolé du mauvais temps. On a la main sur le pilote automatique mais aussi sur les commandes moteur.

CE QUI NOUS

A SÉDUITS

- La profusion de mains courantes sur le pont comme dans les emménagements.
- De vraies couchettes de mer avec planches antiroulis.
- Le poste de veille sous la casquette vitrée.
- Une immense cuisine utilisable à la gîte.
- La qualité des finitions.

CE QUI NOUS

A DÉPLU

- La table à cartes est loin du cockpit.
- Pas mal de marches dans les emménagements.
- Silhouette un peu pataute.

EXPLORATION 52

La mer sans limite

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	EXPLORATION 52	BORÉAL 52	EXPLORATION 52
Longueur coque	16,55 m	15,86 m	16,55 m
Longueur flottaison	14,59 m	13,82 m	14,59 m
Largeur	4,80 m	4,63 m	4,80 m
Tirant d'eau	1,27-3 m	1,10-3,06 m	1,27-3 m
Déplacement	18,8 t	12,75 t	18,8 t
Lest	6,1 t	4,8 t	6,1 t
Surface de voile au près	119 m ²	129 m ²	119 m ²
Génois	58 m ²	74 m ²	58 m ²
Grand-voile	61 m ²	55 m ²	61 m ²
Motorisation standard	110 ch	55 ch	110 ch
Matériau	aluminium	aluminium	aluminium
Architecte	Berret-Racoupeau	Delevoye	Berret-Racoupeau
Constructeur	Garcia	Boréal	Garcia
Prix	838 800 €	822 000 €	838 800 €

www.garcia-yachting.com

MESURES

Cabine avant

Hauteur sous barrots : 190 cm

Lit : 132 x 200 cm

Carré

Hauteur sous barrots : 217 cm

(descente), 197 cm (cuisine)

et 170-160 cm (carré)

Table : 63 x 147 cm

Cabine arrière bâbord

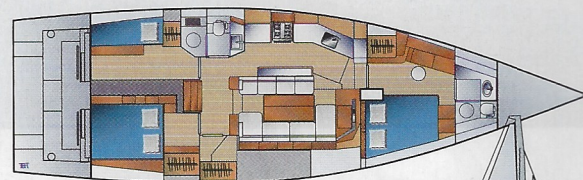
Hauteur sous barrots : 208 cm

Lit : 200 x 65 cm

Cabine arrière tribord

Hauteur sous barrots : 208 cm

Lit : 201 x 143 cm



PRIX

PRIX BATEAU NEUF

838 800 €

BATEAU ESSAYÉ

1 088 400 €

PRINCIPALES OPTIONS

Trinquette autovireuse 10 470 €

Pack électronique

B & G 26 024 €

Chauffage à eau 14 348 €

Dessalinisateur 15 346 €

CONCLUSION

Ce grand bateau semble armé pour répondre à un programme de navigation tous azimuts. Le cockpit est très réussi et la disposition intérieure originale offre un confort exceptionnel avec un champ visuel inégalé. Le souci de la sécurité comme à l'ergonomie est très rassurant.

