



Le « Super Sport V » de Starcraft maniable et spacieux avec Art Mikesell à la barre

SI vous croyez que les bateaux en aluminium sont tous de petits bateaux de pêche de 3 à 4 m, jetez un coup d'œil sur le nouveau bolide de Starcraft, le « Super sport V », entièrement construit en aluminium.

Pour en faire l'essai, je suis allé voir dernièrement les chantiers Starcraft près de Goshen, dans l'Indiana. On y construit de grands bateaux en aluminium et en fiberglass. J'en ai profité pour me mettre au courant des derniers perfectionnements des bateaux en aluminium. Starcraft semble bien placé pour me renseigner. Cette firme est non seulement l'un des plus grands constructeurs de bateaux en aluminium (plus de 35 000 l'année dernière) mais elle a également 40 ans d'expérience dans la construction des bateaux en métal.

Avant de faire l'essai du « SS-V », j'ai fait une visite des chantiers sous la conduite de Bill Dieterly qui dirige le réseau de distributeurs de la firme. L'aluminium utilisé par Starcraft est un alliage spécial pour usage marin appelé « 5052 » dans le métier. Il résiste bien à la corrosion et il a été mis spécialement au point pour les bateaux. C'est un alliage d'aluminium et de magnésium avec des traces d'autres métaux.

« Nos coques sont doublement rivées, dit Bill, mais il n'y a pas de joint en dessous de la ligne de flottaison. Là où le fond touche les côtés, nous utilisons une triple

couche de caoutchouc « Nuchromeseal » pour joindre les deux éléments d'aluminium.

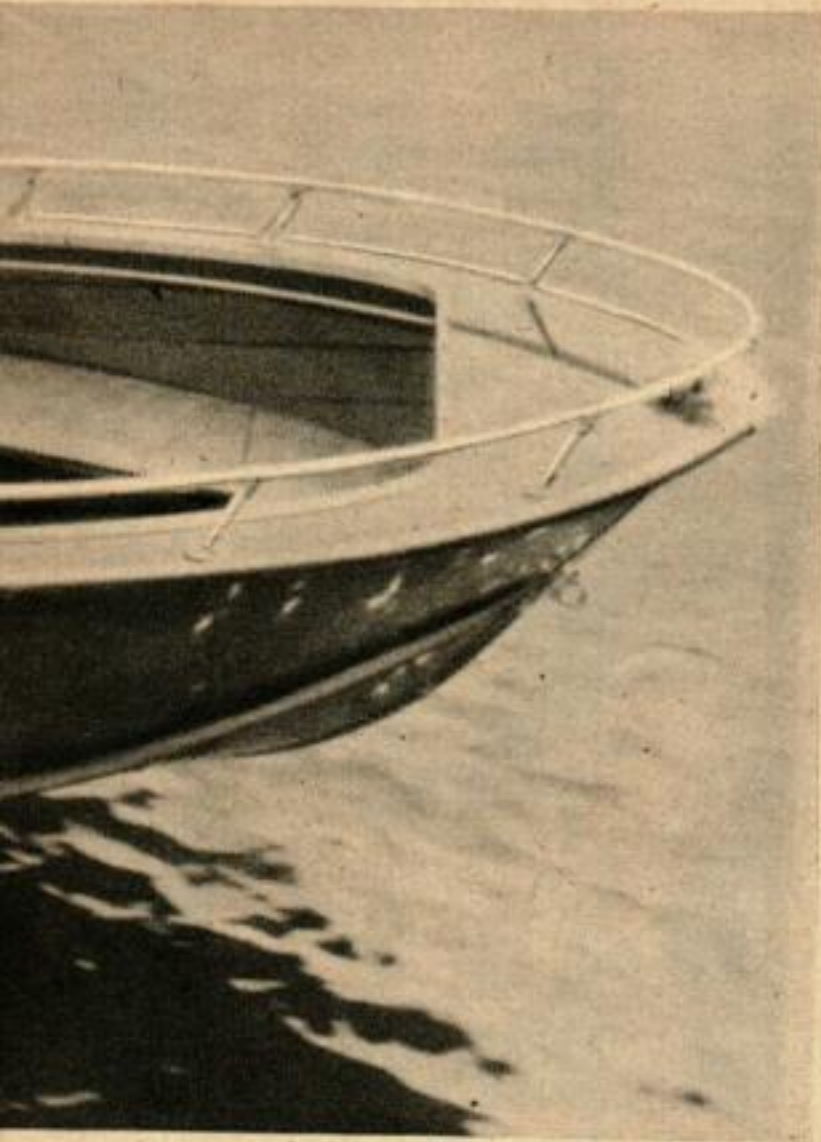
Nous posons ensuite une double rangée de rivets matés à la main dans toute l'épaisseur. Tous les rivets du bateau sont d'ailleurs matés à la main. Les deux bords du joint — intérieur et extérieur — sont ensuite colmatés avec du Goodyear Pliobond, calfatage marin. Avec ce joint triplement armé, nous pouvons garantir nos coques contre l'infiltration ou l'arrachage des rivets pendant 15 ans. »

Et ce fameux bruit que font les coques en aluminium ?

« Dans ce cas, le bruit vient d'une part de la façon de joindre les éléments, d'autre part de la façon de placer les matériaux insonorisants, dit Bill. Au lieu de faire le joint sur la quille, nous le faisons sur les bouchains, avec une garniture de caoutchouc, puis nous renforçons l'ensemble par de fortes membrures. Cela rend la coque fort rigide. Pour atténuer le bruit, nous posons des morceaux de polystyrène expansé sur le fond de la coque, puis nous posons le plancher en contreplaqué par-dessus, que nous serrons fortement. »

Après la visite des chantiers, je posai la question finale : « Quel est le plus grand avantage de l'aluminium sur le fiberglass et le bois dans la construction des bateaux ?

— La légèreté et la bonne tenue, répondit Bill sans hésitation. A cause de la légèreté,



Le bateau fait déjà bonne impression au quai. Le cockpit est bien dessiné, sans encombrement. La surface est bien faite, j'en fis la remarque à Allan :

« Nous avons de bons employés et la plupart d'entre eux sont depuis longtemps chez nous, dit-il. Nos chantiers se trouvent dans une région habitée par les Amish Menno-nites. Ce sont de bons artisans, des gens sérieux. Je dirais que c'est là l'une des raisons de notre prospérité. Il faut des années pour apprendre à cintrer et à former le métal. »

J'ai sauté dans le cockpit, mis le « Johnson 60 » en marche, débordé du quai et mis le cap vers le large.

En m'habituant au bateau, j'ai découvert quelques petites choses à critiquer, rien de bien grave.

D'abord, il y a seulement un doigt d'écart entre le levier de gaz et l'arc-boutant du pare-brise, bien que le pupitre de commande soit monté sur un panneau séparé de contre-plaqué.

En montant des leviers de commande plus courts, cet inconvénient disparaîtra sans doute. Le plancher devant le pilote est plat. Pour ma part, je préfère une planche inclinée pour le pied. Ça, c'est pour la rogne et la grogne.

Une fois au large, j'ai mis les gaz et j'ai commencé par exécuter la série classique de virages à plein gaz, de virages en huit, de sauts de sillage, et le reste. Je me rendis compte alors que le « SS. V » est vraiment amusant à piloter.

Comme il est plutôt léger pour un bateau de 5 m, le « Johnson » 60 CV donne l'impression d'avoir 75 CV au moins.

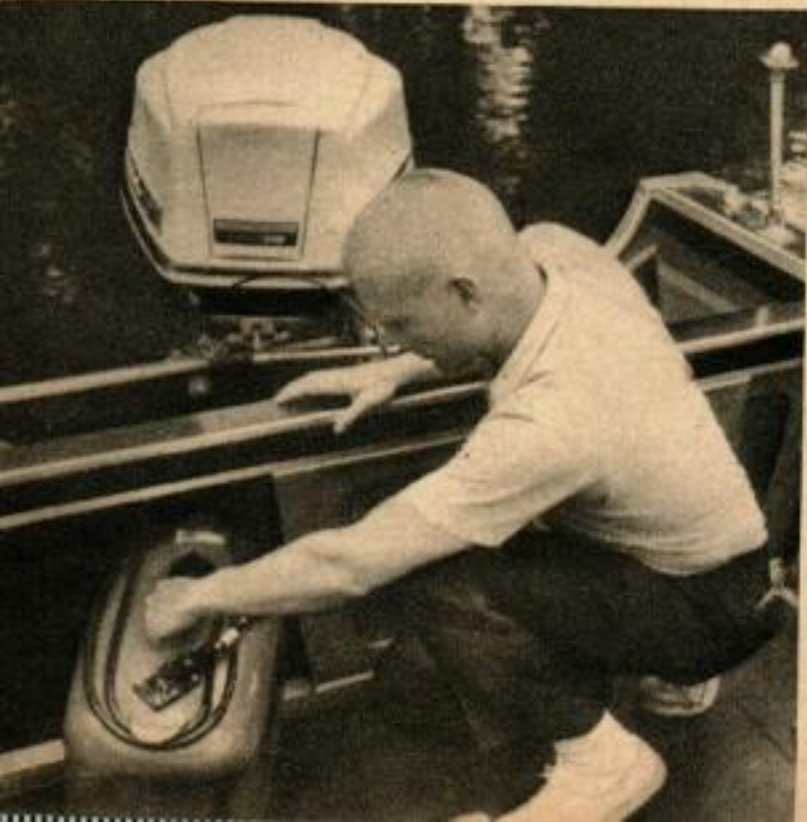
La légèreté de la coque se manifeste de plusieurs manières. Les virages sont rapides avec très peu de dérapage (grâce sans doute à la forme concave de la coque).

Il amorce le virage sans secousse, main-

il faut moins de puissance pour propulser un bateau en aluminium. Il est ainsi moins cher à acheter et à entretenir, plus facile à remorquer derrière une voiture, à charger sur la remorque, à mettre à l'eau. »

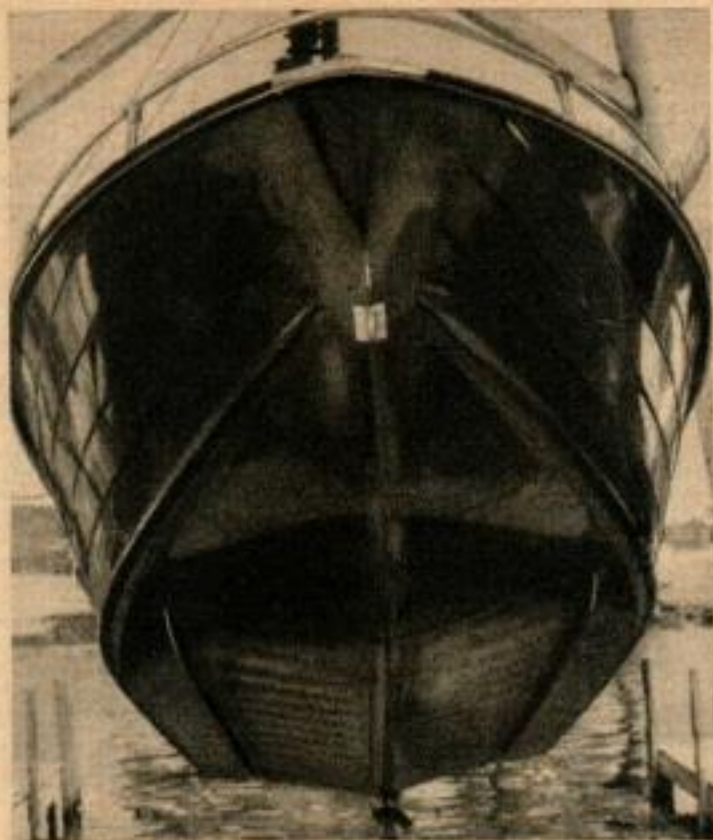
En méditant sur toutes ces choses, je pris la direction de Lake James où Alan Isley, le directeur de publicité de Starcraft faisait photographier les modèles 1968. Le « Super sport V » était à l'eau, prêt à appareiller.

LE COMPARTIMENT DU RESERVOIR à essence est bien aéré avec des portes coulissantes en alu perforé en dessin tressé.



LE SIEGE DU PILOTE est bien placé avec une bonne visibilité, mais la manette des gaz approche trop du pare-brise.





LA COQUE CONCAVE a une forme classique de V pour amortir le clapot mais s'abaisse vers les bouchains pour pouvoir planer plus facilement.

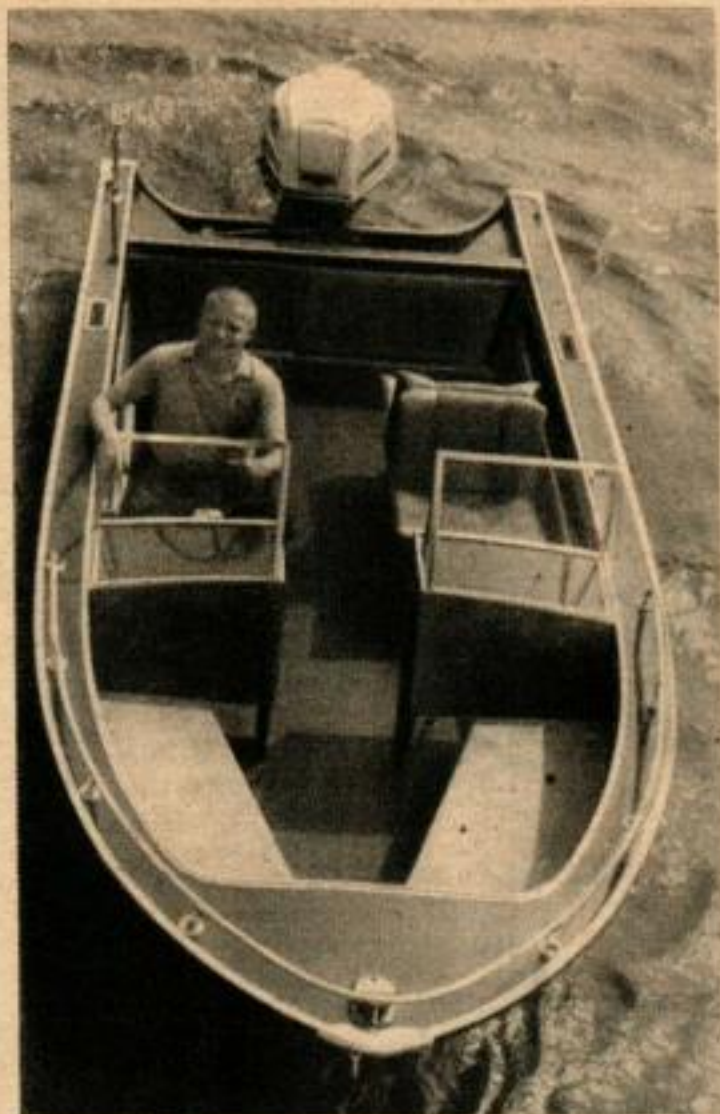
LE COCKPIT SPACIEUX a des soutes sous les sièges avant. On peut y transporter confortablement six personnes.

tient une bonne inclinaison latérale et se redresse rapidement mais sans brusquerie, avec une grâce exquise.

A grande vitesse, j'ai l'impression de planer sur du velours. Pourtant, dans toutes les manœuvres serrées, la tenue est parfaite.

Le « SS. V » ne fait pas plus de bruit que la plupart des bateaux en fibreglass de même taille. Même dans les sauts de sillage — qu'il exécute avec une grande douceur — on n'entend pas de claquements sonores comme on a l'habitude avec les bateaux de pêche en aluminium.

La légèreté qui le rend si maniable le rend



également très sensible à la répartition du chargement. Il faut donc faire un peu attention quand on place les passagers et le matériel à bord. Il ne devient pas instable si l'assiette n'est pas parfaite, mais il devient moins agréable à piloter.

Pour résumer, c'est un bon bateau d'usage sportif courant, bien construit et d'aspect séduisant. Le cockpit est assez grand pour une famille de plusieurs enfants. On garde quand même l'impression de pilotage sportif à grande vitesse. Si vous avez des tas de préjugés contre les bateaux en aluminium, ce modèle peut vous en délivrer.

CARACTERISTIQUES DU « S.S. V »

TYPE : SPORTABOUT.

Longueur axiale : 5 m.
Longueur de plat-bord : 5,35 m.
Largeur : 1,98 m.
Hauteur d'étrave : 86 cm.
Hauteur au milieu : 86 cm.
Largeur de tableau arrière : 1,75 m.

Hauteur de tableau arrière : 53 cm.
Poids approximatif : 300 kg.

CHARGE RECOMMANDEE.

Poids : 680 kg.
Personnes : 7.
Puissance : 80 CV.

EQUIPEMENT NORMAL :

Deux pare-brise en plexiglass ; sièges capitonnés à l'avant ; poste de pilotage sur le côté ; sièges dos à dos pouvant être convertis en couchettes ; pilotage mécanique ; feux de position à l'avant et à l'arrière ; garde-fou à l'avant ; soutes sous les sièges ; matériau de flottabilité sous le plancher ; plancher couvert de vinyle ; parois latérales couvertes de vinyle ; râteliers sur les côtés ; puits de moteur avec vide-vite ; monture de moteur en contreplaqué ; bordure de tableau arrière en aluminium ; anneau d'étrave ; poignées à l'arrivée ; siphon de vidange ; Tasseaux à l'arrière ; marchepieds ; garniture de plat-bord avec renfort en vinyle ; garde-coque avec renfort de vinyle.