

Des douzaines de nouveaux tricoques extrêmement stables.

De nouveaux cockpits spacieux occupant toute la longueur du bateau. Un nouveau style GT pour les runabouts.

Les bateaux de 1968



LA grande nouvelle, cette année, ce n'est pas une nouvelle coque révolutionnaire ou un aménagement original du cockpit, c'est tout simplement l'excellente qualité des articles présentés.

Les nouvelles coques sont mieux carénées sous la ligne de flottaison, plus fonctionnelles dessus. L'espace utilisé avec beaucoup plus d'ingéniosité. Les couleurs sont appliquées avec plus de goût. Le plus important, c'est que les gens qualifiés ont accordé plus de soin aux détails de conception et de construction.

On trouve encore un certain nombre de mauvais bateaux sur le marché. Mais les baillies sont plus rares cette année que durant toutes les années précédentes. Presque tous les grands constructeurs de bateaux ont fait un effort d'amélioration et cela se voit.

Une tendance parallèle, c'est l'incorporation sur de nombreux bateaux d'accessoires autre-

THUNDERBIRD offre maintenant un bateau de pêche ouvert du type comanche de 5,80 m (en haut à gauche), équipé d'une glacière, d'un bassin d'appâts et de deux réservoirs de 45 litres.

LE STAMAS V24 TARPON, à gauche, est le premier bateau ouvert de pêche sportive équipé d'une toilette incorporée dans un coffre.

LE NOUVEAU BOSTON WHALER, une version habitable de la coque de 5 mètres, a une grande écoutille en coquille à l'avant. L'équipement standard comprend des couchettes-sofas et une toilette.



LE GLASTRON SIGMA est un nouveau dériveur léger de 4,30 m avec 9 m² de voilure. Il possède des sièges incorporés pour 4 personnes et une réserve de flottabilité.



fois facultatifs comme équipement normal. Par exemple, tous les runabouts Silver Line Deville sont maintenant équipés d'un réservoir de carburant incorporé, un capot complet avec fermeture à glissière, double avertisseur, extincteur, pompe de cale et ventilateur de compartiment moteur. Excepté pour le matériel de sauvetage, un Deville est prêt à prendre la mer.

Un autre exemple, c'est l'Explorer de 4,90 mètres de Crestliner, qui est vendu avec le capot complet, un réservoir de croisière incorporé et un indicateur de niveau d'essence électrique ; tous ces équipements étaient l'année dernière des suppléments. Avec tout cela, il coûte moins cher.

Larson équipe sa série Volero avec un capot complet, un réservoir, un indicateur et les



LE GLASTROM VAGABOND, un tricoque très original de 6,50 m, à une échelle relevable à l'arrière et deux couchettes à l'avant, de sorte qu'il peut servir de roulotte pendant le voyage vers le plan d'eau.

LE COBIA MONTE CARLO (à droite) est un runabout de 5 m 20 qui existe en version hors-bord et en version avec moteur embarqué. Comme pour les bateaux Cobia, la coque a une garantie complète de cinq ans.





LA SERIE CHRYSLER HYDRO-VEE est présentée cette année en couleurs différentes. De haut en bas, on voit le Courier de 5,20 m et 3-Chargers mesurant 4,90 m, 4,60 m et 4,30 m respectivement. Le Commando, un runabout ouvert de 4,60 m et deux versions de 7 mètres complètent cette série de coques. Chrysler vend également le Modified Vee, le Deep-Vee et le Quad Chisel ainsi que 3 modèles de voiliers en fibre de verre.

LE GLASTRON GT. 160, à droite, a un cockpit tout à fait en avant avec le poste du barreur à l'arrière, où il y a le moins de secousses. La coque est du type Aquo-Lift II de Glastron, légère mais rapide.



LE JOHNSON SEA SPORT II peut être équipé d'un moteur de tableau soit de 120 soit de 155 CV et possède toutes sortes d'accessoires de luxe, par exemple, deux rafraîchisseurs démontables, un pare-brise en verre de sécurité Sunscreen et capot repliable.

LE GLASSPAR CUTLAS existe en versions de 4,30 m et de 4,90 m, ce dernier avec un moteur hors-bord ou un moteur embarqué de 120 CV.



LE LUND K-20 HOLIDAY a une solide coque en aluminium de toute beauté avec une charge utile de plus d'une tonne. Il est équipé soit d'un moteur intérieur de 110 ou 120 CV ou d'un gros moteur hors-bord.



La conception du runabout prend toutes sortes de formes avec les nombreux modèles de grande classe qui sont présentés cette année.



LE BUEHLER CABALLERO, un bateau de sport pour ski nautique, est équipé d'un marchepied à l'arrière, au-dessus de la tuyère de sortie (en haut) et d'un gradin à l'intérieur (ci-dessus) qui sert en même temps de coffre qu'on peut fermer à clef.

LE MFG CHEVRON a un peu plus de 5 mètres de long avec une largeur maximale de 1,90 m et un poids de 500 kg à nu.

LE CRESTLINER MUSTANG 14, un runabout en fibre de verre à bouchain vif. Avec un moteur de 40 CV, c'est un ensemble qui ne coûte pas cher et ne consomme pas beaucoup.

L'EVINRUDE ROGUE II, une nouvelle coque à quilles latérales de 5,80 m, est un runabout équipé d'un moteur intérieur de 210 CV avec pare-brise à passage et une écoutille coulissante pour faciliter l'amarrage.





LE CHRIS-CRAFT FUTURA, une version galbée du 7,90 m de la série Cavalier, a une coque en contre-plaqué marine peinte de rouge vif. Une carène en fibre de verre peut-être posée sur demande.



LE LYMAN EXPRESS DE 8 METRES ou 4 couchettes, avec salle de toilette debout, un coin spacieux pour la cuisine et beaucoup de place pour le rangement.

BATEAUX HABITABLES SPACIEUX ET CONFORTABLES



LE DRIFT-R.-CRUZ de 12 mètres a tout le confort d'une maison propulsée par un moteur intérieur Chrysler de 210 CV. C'est une version pour usager moyen du seul bateau-maison qui ait terminé la course des 500 des Bahamas.



LE NAUTA-LINE DE 10 METRES a 6 couchettes dans une installation spacieuse et confortable. Sa cuisine est aussi grande que celle d'un appartement moderne. Ses portes et ses fenêtres sont en aluminium anodisé.

autres commodités courantes, et par-dessus le marché un siège réglable pour le barreur et un appareil à musique stéréo à bande magnétique, le tout comme équipement normal.

Mais, si bien équipé que soit un bateau, il se vendra mal s'il n'a pas une apparence séduisante. On peut même dire que pour ceux qui achètent un bateau pour la première fois, l'apparence peut jouer un rôle plus important que les qualités nautiques. Les constructeurs de bateaux ont donc accordé une place de choix à la conception générale du bateau.

Chez MFG, par exemple, les chiffres pour les premiers mois de 1968 montrent une augmentation de 80 % des ventes. Le directeur des ventes, Bill Pearson, estime que cela est dû surtout aux efforts importants qui ont été

faits pour donner un style séduisant aux modèles de 1968, et il en attribue le mérite en grande partie à Thomas Kellog, le conseiller de MFG pour la conception et le style.

Chez Glastron, on peut juger de l'importance accordée à la conception et au style par le fait que le directeur, Bob Hammond, est directement responsable aussi bien pour l'apparence que pour les qualités nautiques de tout le matériel mis en construction. En présentant la série 1968, il a révélé que la production de bateaux hors-bord de la firme a fait un bond de 60 % l'année dernière, à la suite de la mise en vente de trois nouveaux modèles Swinger.

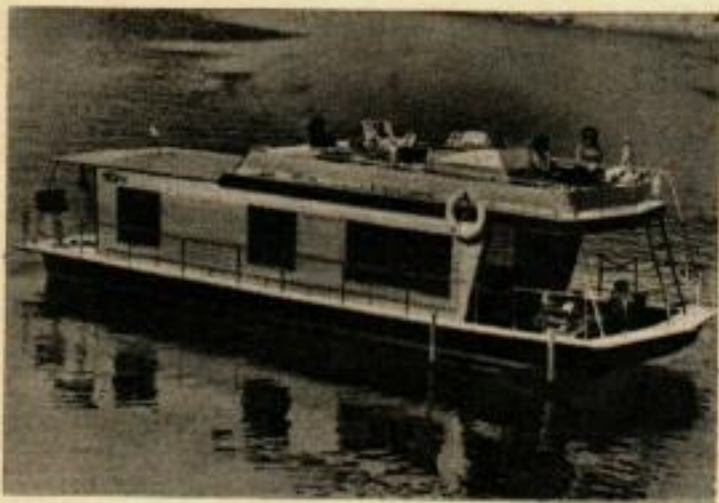
Cette année, Glastron offre huit coques (18 modèles) basées sur la carène tricoque Swin-



L'UNIFLITE 20 est un croiseur trapu en fibre de verre avec 2 couchettes dans une cabine qui a 1,50 m de hauteur sous barrot. Il est normalement équipé d'un moteur de tableau de 155 CV.



LE TROJAN de 7,30 m, un croiseur de sport avec couchettes en V et un meuble de cuisine dans la cabine-abri. On peut faire installer une toilette.



LE CARGILE QUEENLINER de 13 mètres a un salon particulier, une cuisine complète et une salle de bains. Le propriétaire peut ainsi l'adapter à ses besoins particuliers.



LE RIVER QUEEN DE 12 METRES a 6 couchettes et il est normalement équipé de deux moteurs Chrysler intérieurs de 210 CV qui lui permettent d'atteindre la vitesse de 50 km-h.

ger de l'Aqualift II. La plus grande surprise est le GT 160, un modèle flambant avec un aménagement tout à fait original du cockpit basé sur le cockpit ouvert des premiers Swinger. C'est un runabout ouvert de 4,90 mètres avec un petit cockpit ouvert triplace à l'arrière, à la place qui convient pour un bateau appelé à faire des régates au large. A l'avant, il y a une cabine spacieuse.

La nouvelle version habitable du Boston Whaler n'est pas aussi sensationnelle, mais mérite certainement une mention. La cabine est complètement capitonnée et séparée du cockpit par un rideau d'isolement. Selon Fisher Pierce, le bateau donne « une impression de maîtrise sur toutes les conditions de navigation possibles qui est au moins en partie

justifiée. » C'est ce genre de franchise qui a créé la fidélité inébranlable des propriétaires de Whaler à cette firme qui a lancé les tricoques. A propos de ce genre de coque, l'éternelle question de la puissance du moteur qu'on peut monter sur un certain bateau sans compromettre sa sécurité a été récemment soulevée pour les tricoques. La formule puissance/tonnage utilisée par l'association des constructeurs de bateau (B.I.A.) a été souvent critiquée comme étant défavorable pour les tricoques qui sont par construction plus stables que les coques classiques.

Avec la multiplication subite des tricoques en 1968, beaucoup de constructeurs sont maintenant intéressés par cette question, comme l'a dit un directeur de firme : « Si vous n'avez



LE LARSON SHARK 142, un joli bateau de servitude de 4,40 m avec un tableau de bord livrant passage, un capitonnage intérieur de vinyl aux couleurs assorties et des sièges dos à dos.

pas un tricoque dans votre série cette année, vous n'êtes tout simplement pas à la page. » La B.I.A. a donc décidé de revoir la situation.

Le comité d'essais de bateaux de la B.I.A. a réuni en Floride 25 types de tricoques, a installé dessus des instruments pour mesurer toutes sortes de choses telles que angle de gîte, dérapage et rayon de virage, et pendant toute une semaine, les a soumis à divers essais à grande vitesse.

« Nous avons pensé que ce genre de bateaux pourrait être équipé de moteurs plus puissants, a dit Don Reed, le directeur technique de la B.I.A., parce qu'il est généralement plus lourd et plus large que les coques classiques. »

« Nous avons tracé les caractéristiques des bateaux sur un graphique et nous avons découvert que la plupart sont légèrement supérieures à la courbe actuelle de puissance admissible par rapport au tonnage. Certaines étaient très supérieures, mais quelques-unes étaient légèrement inférieures. »

Après avoir analysé les résultats des essais, la B.I.A. a conclu que bien que la formule soit un peu sévère pour les tricoques, la différence n'est pas assez grande pour justifier des changements.

Ce refus poli ne suffira sans doute pas pour entamer la foi des partisans du tricoque. Pour les bateaux de plaisance en général et les tricoques en particulier, 1968 sera sans doute l'année du bond en avant.



LE MONARK PRO est un bateau de servitude de 4,60 m à faible tirant d'eau, avec une carène en V modifiée. Le siège qui est tout à fait l'avant peut être facilement réglé ou démonté. La monture avant pour moteur de faible allure est normalement fournie par Monark Boat Co, Monticello, Ark. 71.655.



LE STARCRAFT STAR TREK-V. 5 a une disposition originale des sièges, banc à l'avant, avec passerelle au milieu munie d'un siège pivotant pour le barreur. Ce bateau de sport en aluminium de 4,60 m, acceptant un moteur de 45 CV, est fabriqué par Starcraft Corp, Goshen, Indiana.

LE PENNYAN AVENGER 23 a maintenant une version sportsman avec poste de pilotage supérieur. La cabine a une cuisine complète, des couchettes en V, une toilette et un coin pour les repas qui se transforme en doubles couchettes. Il est construit par Penn Yan Boats Inc., Penn Yan, N.Y. 14.527.

