

Voile magazine

BAKEA 8

LA COTE BASQUE
SUR UN BATEAU UNIQUE

EMMAGASINEURS

6 GALETES DE GENNAKER
A LA TORTURE

IMPRESSION 3D

OSEZ L'ACCASTILLAGE
FAIT MAISON...

DOSSIER
NOUVEAUTES
CANNES, LA ROCHELLE

TOUTES LES STARS
DE LA RENTREE

100 MILLES EN BAVARIA C38

**UN SURDOUE
DE LA CROISIERE ?**

6,60 € - N°309 S - SEPTEMBRE 2021
BEL/LUX : 7,30 € - DOM. S. : 7,60 € - ESP./PORT. CONT./IT./GRECE/ANDORRE : 7,60 €
POL. S. : 11,15 CFP - CAL. S. : 10,20 CFP - CANADA : 10,90 \$CAD - TUNISIE
14,30 TND - MAROC : 80 MAD - SUISSE : 11,70 FS - MAURICE : 7,70 €

Editions
Larivière

L 19898 - 309 S - F: 6,60 € - RD



Nous avons été surpris par le C45, bluffés par le C42... Que penser du C38 qui poursuit le renouvellement de la gamme Bavaria sous l'ère Maurizio Cossutti ? Après 110 milles en baie de Seine, on peut affirmer qu'il collectionne les atouts.

Texte : F.-X. de Crécy. Photos : François Van Mallegheem et l'auteur.

BAVARIA C38

Croiseur de tous les talents



Arrivée au fort de Tatihou
après 45 milles tribord amuré
sous code 0 !

PAS LA MOINDRE houle, un vent évanescant qui ride la surface par endroits et oublie de vastes glacis parfaitement lisses... Ce matin, la baie de Seine prend de faux airs de lac Léman, les cimes enneigées en moins. Et nous n'en revenons pas. Voir l'étrave de notre Bavaria fendre à 5 nœuds et plus ces miroirs que tend la mer au ciel relève en effet du miracle. Dans le silence ambiant, on cherche le truc, le moteur électrique caché comme en ont, paraît-il, les champions cyclistes en manque de gagne. Mais non. Notre navigation miraculeuse tient à deux faits assez simples. Le premier, c'est que le vent, qui ne ride la surface que par endroits, souffle de façon continue à quelques mètres d'altitude. Le second, c'est que notre Bavaria, généreusement toilé sous code 0 – on y reviendra – est doté d'un plan de voilure très élancé, parfait pour aller chercher le vent là où il se trouve : en haut ! Pas de miracle donc, mais une heureuse alchimie qui nous offre ces moments magiques et nous permet, très concrètement, de couvrir presque sans moteur les 45 milles qui séparent Ouistreham de Saint-Vaast-la-Hougue – en comptant le petit détour par les îles Saint-Marcouf.

UNE PREPARATION IRREPROCHABLE

Mais revenons à Ouistreham, le port d'attache de la SNIP (Société Navale Industrielle et de Plaisance) depuis 1973. C'est là que nous a accueillis l'équipe en charge de la préparation – irréprochable – de ce C38 tout juste arrivé de Bavière. Là que nous avons découvert sa silhouette atypique, à la fois contemporaine et, disons-le, un peu épaisse. Du C42 que nous avions tant aimé l'an dernier, on retrouve le design tout en angles et en lignes brisées, le bordé quasi vertical, la volumineuse étrave droite et le grand hublot de rouf visuellement continu, prolongé sur l'hioloire de cockpit par une bande sombre. La parenté avec les autres bateaux de la gamme en C – comme Cossutti, son architecte, est évidente. La différence, comme l'aurait signalé Monsieur de Lapalisce, c'est que le C38 est plus court. Or comme le

chantier impose peu ou prou la même hauteur sous barrots, le bateau est forcément moins élégant : c'est aussi simple que cela. Comme tous les bateaux de grande série, les Bavaria doivent passer sous les fourches caudines du marketing international ! Ce constat étant posé, les premiers pas à bord n'apportent que des bonnes surprises : la facilité d'accès par la plateforme arrière, le volume de rangement dans le cockpit, la descente très douce qui mène à ce carré digne d'un 12 mètre... On note au passage quelques améliorations dues moins au chantier qu'à l'équipe de la SNIP qui n'a pas voulu retrouver certaines des « pipes à l'envers » notifiées sur le C42 : une fargue sur la table à cartes, une main courante au plafond du carré, une poignée sur la porte du frigo... Bravo pour la réactivité ! Bonne note également pour le grand coffre de cuisine très bien organisé : un solide avitaillement de croisière y trouve facilement sa place, juste à côté du frigo. Les volumes de rangement moins accessibles (dossiers des banquettes, fonds...) ne seront mis à contribution que pour une croisière de plusieurs semaines en autonomie.

La cambuse étant garnie, les pleins faits, cap sur l'écluse, point de passage obligé à Ouistreham. La météo semblait nous promettre de longues heures de moteur : il n'en sera rien. Mais en quittant le long chenal de Ouistreham et en prolongeant un peu à la recherche des premières risées du jour, nous aurons le temps d'apprécier les performances assez incroyables de notre C38 au moteur. Ce n'est peut-être pas la première qualité recherchée sur un voilier, mais c'est quand même appréciable : 6 nœuds à bas régime (2000 tr/mn), plus de 8 nœuds en appuyant un peu plus (2800 tr/mn) ! Des performances obtenues, il faut le souligner, avec la motorisation standard (30 ch)... C'est paraît-il le bénéfice de la nouvelle hélice tripale repliable Flexofold montée sur cette unité.

Quitte à naviguer au moteur, et même si l'isolation de la machine est excellente, autant que ça ne dure pas trop longtemps ! La suite, on l'a dit, sera délicieuse : une longue journée de glisse, sous code 0 au près bon plein. Soyons précis : de bon matin, l'anémomètre affiche 6,5 nœuds de vent réel, nous sommes

à 5,6 nœuds à 65° du vent. Que demander de plus ? L'arme fatale, dans cette configuration, c'est évidemment le code 0. A bord, on le surnomme « le tracteur » pour sa puissance et sa régularité... La bonne idée, au moment de choisir la garde-robe du C38,

(Suite page 80)



▲ On quitte de bonne heure le bassin à flot de Saint-Vaast... pour ne pas y passer la marée.





**“ Un croiseur généreusement toilé,
le rêve dans les petits airs. ”**

Les pieds dans le sable au Goëland 1951

De Saint-Vaast à Barfleur et au-delà, le Goëland est devenu une institution. On s'y presse pour déjeuner, dîner ou boire un verre en soirée. Le Goëland accueille même des événements artistiques, sans snobisme aucun mais par amour des belles choses et aussi pour faire la fête avec les artistes ! Son succès n'est pas dû qu'au site exceptionnel qu'il occupe sous la pointe de Saire, juste au nord de Saint-Vaast. C'est aussi celui d'une équipe exceptionnelle. Et si l'ambiance y est pour le moins conviviale (on vous conseille leurs clips sur Facebook...), ne vous y trompez pas. Faire face à une telle affluence de clients tout en maintenant une bonne qualité de service demande une organisation sans faille ! Par beau temps, il est tout à fait possible de mouiller dans le sud de la pointe – mais à bonne distance, regardez bien les sondes – et de venir en annexe.



▲ Le Goëland est perché sur la pointe de Saire depuis 1951 mais à l'origine, c'était plus un marchand d'articles de plage qu'un restaurant branché. Pierre Jeanclaude, le gérant, peut en être fier.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR HORS TOUT	11,38 m
LONG. COQUE/FLOT.	10,99 m / 10,28 m
LARGEUR	3,98 m
TIRANT D'EAU	2,05 m (PTE : 1,65 m)
DEPLACEMENT	9 070 kg
LEST	2 205 kg
SV AU PRES	79,30 m ²
GRAND-VOILE	46 m ²
FOC AUTOVIREUR	28,50 m ²
GENOIS	34,50 m ²
CODE 0	71 m ²
GENNAKER	127 m ²
MATERIAU	strat. verre/vinylester
CONSTRUCTION	au contact
MOTORISATION	29 ch Yanmar (39 ch option)
RESERV. GASOIL/EAU	210 l/360 l
ARCHITECTES	Cossutti Yacht Design
CONSTRUCTEUR	Bavaria
CATEGORIES CE	A/8 pers. et B/12 pers.
PRIX DE BASE	161 160 €
PRIX BATEAU ESSAYE	271 274 €

Options : pack Nav. Advanced (9 708 €), hélice tripale repliable (1 668 €), code 0 (6 474 €), chauffage (4 778 €)...



▲ La couchette avant est presque rectangulaire, grâce aux formes du bateau et à la présence d'une soute.



▲ Le cuisinier ne manque ni de place ni de volume de stockage - frigorifié ou non.



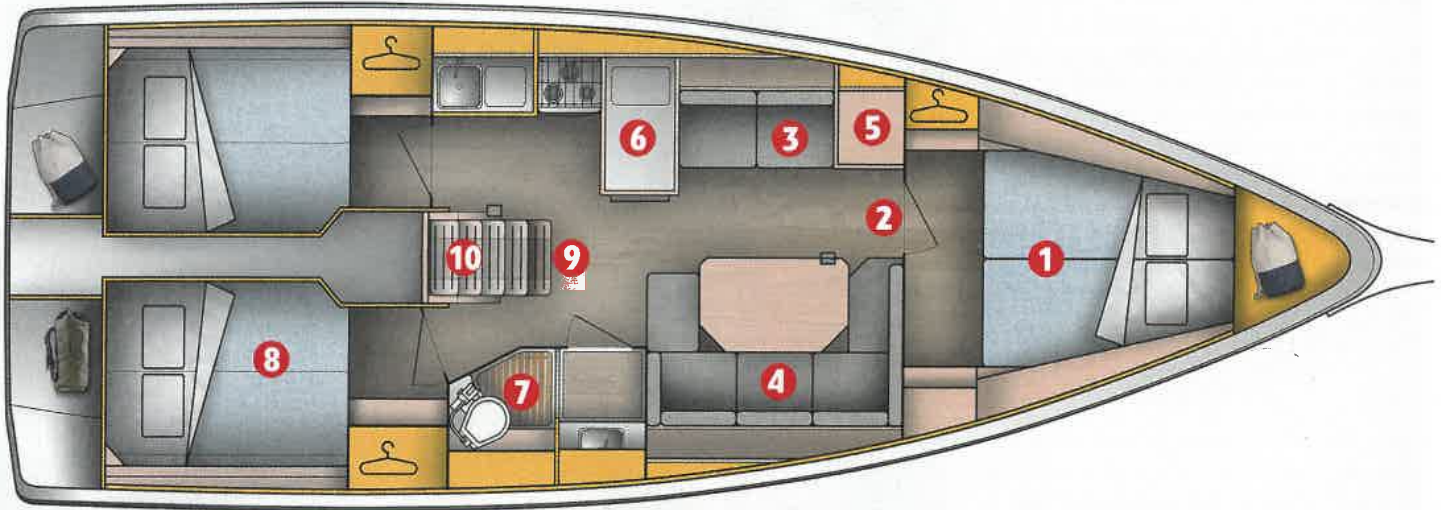
▲ Le cabinet de toilette bien équipé tire le meilleur parti d'une emprise au sol limitée.



▲ La douche, agréable à utiliser malgré le WC, est dotée de crochets pour les cirés.



“ Du volume à revendre et des finitions très sérieuses. ”



Le Bavaria C38 en 12 points

- 1.** La couchette avant mesure 2 x 1,63 m. Hauteur sous barrots : 1,93 m. Deux hublots de coque, un panneau de pont.
- 2.** La hauteur sous barrots est de 1,96 m à l'épontille. La table du carré fait 1,12 x 0,69 m (plateau dépliable en option).
- 3.** La banquette bâbord fait 1,28 m de long pour 0,50 m de profondeur.
- 4.** La banquette tribord fait 2 m de long, même profondeur.
- 5.** Le plateau de la table à cartes mesure 0,63 x 0,55 m.
- 6.** Le plan de travail du retour de cuisine fait 0,65 x 0,56 m. Grands hublots de coque au niveau du carré.
- 7.** 2 m de hauteur dans le cabinet de toilette. Vasque avec rangements, vraie douche séparée côté WC.
- 8.** Dans les cabines arrière, 1,93 m de hauteur sous barrots (1,79 m passage porte). Hauteur sur couchette : 1,02 m en tête de lit puis 0,62 m. Couchette : 2 x 1,47 m. Grand vide-poches prof. : 0,10 m.
- 9.** Hauteur au pied de la descente : 1,94 m.
- 10.** Descente très douce (env. 45°), 5 marches bien incurvées.
- 11.** Table de cockpit 0,74 x 0,27 m, deux abattants de 0,45 m.
- 12.** Bancs de cockpit : 1,70 m de long pour 0,45 m de large.



Ambiance lumineuse, finitions sérieuses, les menuiseries sont à la fois simples et qualitatives.



▲ Les coffres de cockpit ont été reculés suffisamment pour offrir une bonne hauteur d'assise en haut des couchettes arrière.

c'est clairement de laisser le grand génois et de prendre ce code 0. Le foc autovireur sera parfait dans la brise, notamment en équipage réduit. Dès 15 nœuds de vent, le code 0 prendra le relais avec sa stupéfiante efficacité. L'option code 0 (7 122 € avec son emmagasineur Seldén) peut donc justifier qu'on sacrifie si nécessaire d'autres options moins utiles comme le « gros » moteur (40 ch), le propulseur d'étrave ou le deuxième cabinet de toilette.

DES MILLES DEVORES EN SILENCE

Les milles dévorés ce jour-là dans un silence tout juste troublé par le chant de l'étrave nous en ont convaincus ! Pour couronner le tout, nous nous payons le luxe rare de passer entre les deux îles du micro-archipel de Saint-Marcouf – attention, c'est mal pavé – avant de lofer vers Saint-Vaast dont les fortifications se devinent de loin. Les forts de la Hougue, au sud, et de Tatihou, au nord, montent la garde et donnent à la baie un cachet exceptionnel. Nous arrivons à pleine mer et prenons le temps d'essayer le spi pour la plus grande joie de notre photographe avant de mettre le cap sur le bassin à flot. Les pare-battage sont rapidement extraits de la soute avant, des aussières des coffres de cockpit à ouverture très large, et nous prenons notre place sans difficulté. Ce C38, quillard monosafran, se manœuvre comme une mobylette et, fait notable, on ne constate aucun effet de pas quand on passe en marche arrière. Après une virée à terre à la découverte du Goéland (voir encadré), le bar de plage le plus tendance de la presqu'île du Cotentin, retour à bord pour préparer le dîner. C'est l'occasion de passer plus de temps à l'intérieur, et en particulier d'utiliser cette cuisine en L très bien pensée. Le frigo placé dans le retour de ce L est doté d'une porte verticale, ce qui est critiquable quand elle s'ouvre à la gîte. Ici, elle s'ouvre vers l'arrière et tout se passe bien, même au près dans la brise ! Et grâce à elle, pas d'ouverture horizontale façon coffre, donc

un grand plan de travail toujours disponible sur le meuble. C'est là que Grégoire prépare une bordée de burgers à sa façon, et il a vraiment toute la place dont il peut rêver. Bonne note également pour la cuisinière ENO – vive le made in France, même sur un bateau allemand ! –, la colonne de tiroirs, les rangements pour les bouilloires et cocottes, les équipets : tout est simple, pratique, à sa place. Nous dînerons dehors par cette cuisante chaleur juilletiste, mais nous aurions pu rester jusqu'à six dans le carré, guère plus en l'absence de table déployable (en option). Du coup, l'utilité de la banquette côté bâbord fait débat, mais pourquoi pas... La table à cartes

en revanche n'est pas vraiment utilisable comme telle. Mieux vaut la voir comme un petit bureau sur lequel on peut travailler ou trier des papiers à l'escale. Au final, l'espace de vie n'est pas très différent de celui que propose le Bavaria C42, grand frère de ce C38. Les volumes sont comparables, les emménagements très proches... pour un budget sensiblement plus léger. Côté cabines, rien à redire sinon des matelas un peu fermes. Le dégagement est suffisant, tout comme la hauteur sur couchette et les rangements de grand et petit volumes. La cabine avant, en particulier, bénéficie des formes pleines de la carène et offre un beau volume, tout en laissant de la place à l'étrave pour une belle soute. Pas de reproche à faire à la menuiserie impeccable, aux huisseries de bonne qualité... Ce n'est pas du haut de gamme mais c'est du sérieux et au vu de toutes ces finitions, les nouveaux Bavaria présentent un rapport qualité-prix inattaquable.

Le deuxième matin ressemble au premier mais avec moins de vent encore. Notre C38 a beau être à l'aise dans les petits airs, on va quand même attendre que le vent se lève un peu tout en profitant des douceurs de ce Cotentin estival. On pose la pioche au nord de Tatihou, l'occasion de vérifier que le davier intégré à la delphinère fonctionne à merveille. Que cette delphinère, très large à sa base et dotée d'un antidérapant, prolonge efficacement le pont – par exemple pour capeler une voile d'avant. Un autre test grandeur nature auquel nous



▲ Le thermique s'est renforcé en fin de journée pour nous offrir de bonnes sensations sous spi.



“ La plateforme de bain et son échelle prolongent bien le cockpit au mouillage. ”



▲ A Ouistreham, nous évoluons en compagnie d'un joli vieux gréement hollandais, l'Aphrodite.



▲ Incontournable à Saint-Vast : le bateau à roulettes qui dessert l'île de Tatihou !

LE BAVARIA C38 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Bavaria C38	Océanis 38.1	Hanse 388	Sun Od. 389	Italia 1098	RM 1070
LONG. DE COQUE	10,99 m	11,13 m	10,99 m	10,98 m	10,98 m	10,69 m
LARGEUR	3,98 m	3,99 m	3,90 m	3,76 m	3,65 m	4 m
TIRANTS D'EAU	2,05 m	2,09 m	2,06 m	1,98 m	1,90 m	1,15 m
DEPLACEMENT	9 070 kg	6 850 kg	8 270 kg	6 920 kg	4 700 kg	4 900 kg
LEST	2 205 kg	1 790 kg	2 380 kg	1 996	1 500 kg	1 800 kg
SV AU PRES	79,30 m ² *	65,70 m ²	72 m ²	70 m ²	72 m ²	77 m ²
MATERIAU	strat. verre	strat. verre	strat. verre	strat. verre	sand. verre/PVC	CF/époxy
ARCHITECTE(S)	Cossutti YD	Finot/Conq	Judel/Vrolijk	M. Lombard	Matteo Polli	M. Lombard
CONSTRUCTEUR	Bavaria	Bénéteau	Hanse	Jeanneau	Italia Yachts	RM Yachts
PRIX DE BASE TTC	161 160 €	149 880 €	154 680 €	159 240 €	234 000 €	203 880 €

L'avis de Voile Magazine. Bavaria ne joue plus les entrées de gamme comme dans les années 90 mais mise plutôt sur un rapport qualité-prix favorable. Il est donc intéressant de le comparer à des bateaux plus haut de gamme. Le concurrent du C38 le plus proche en prix est le Sun Odyssey 389, mais c'est un bateau de 2011 avec beaucoup moins de volume.

*Avec le petit foc autovireur.

Topomarine Rescue 7,50 : c'est très clair !

On n'avait pas prévu d'en parler : c'était juste la paire de jumelles placée à bord par la SNIP au titre de l'équipement de sécurité. Mais pour un modèle d'entrée/milieu de gamme, ces optiques « autofocus » nous ont semblé particulièrement efficaces. On n'a pas toujours une image aussi claire et nette dans les jumelles... Et en plus elles sont étanches et flottantes. Le même modèle Topomarine existe avec un compas intégré, bien pratique par exemple pour relever les cargos et s'assurer qu'on n'a pas de route de collision (mais ça marche aussi avec un compas de relèvement). Prix : 157 €.



nous livrons avec délice : celui de la plateforme de bain et de son échelle, certes un peu encombrante mais très ergonomique. La plateforme est très sûre, on ne risque pas de se blesser en marchant trop près du tableau. Et elle est facile à replier avec l'assistance de vérins bien réglés. Entre deux plongeurs, on se détend dans le cockpit dont les coussins ont tendance à rester à poste. Que ce soit à l'escale ou pendant nos longs bords en baie de Seine, c'est un petit luxe auquel on s'habitue... Le seul inconvénient, c'est que lorsqu'on regagne le cockpit depuis le passavant, on évite difficilement de les piétiner. Vaste problème !

DES BATEAUX PLUTOT LOURDS ET TOILÉS

On y songera sur la route du retour, qui est assez longue puisque nous visons Deauville, au-delà de notre port de départ de la veille. Pourtant comme la veille, un vent invisible au niveau de l'eau nous propulse, en route directe tel un vaisseau fantôme sur une mer lisse. Nous avons été enthousiasmés par le C42 dans la brise, faut-il en conclure que son petit frère est un as du petit temps ? En fait, ils ont en commun d'être des bateaux plutôt lourds et toilés. C'est évident si on compare le C42 au Sun Odyssey 410 : le voilier allemand déplace deux tonnes de plus mais porte 22 m² de toile en plus. On pourrait faire exactement le même constat en comparant le Bavaria C38 à l'Océanis 38.1. Or dans le petit temps, il vaut mieux être lourd et toilé. Et de façon générale, on peut toujours réduire la voilure, mais pas envoyer de la toile supplémentaire au-delà de la tête de mât... Dans cette logique, mieux vaut prévoir beaucoup de toile, quitte à réduire plus tôt. Si on fait des bateaux plus légers et plus toilés, c'est pour avoir moins d'efforts dans le gréement mais aussi pour réduire les coûts. Statistiquement du reste, les bateaux les plus chers du marché sont aussi les plus lourds ! Or nos Bavaria nouvelle génération, clairement positionnés parmi les plus toilés du marché, n'en sont pas plus chers pour autant. Au vu du sérieux de leur construction, ils sont même plutôt bien placés.



▲ Les formes tendues privilégient la puissance, mais le C38 reste très à l'aise par petit temps.

A voir... et à revoir !



La delphinière, large à sa base et dotée d'un antidérapant, offre un appui très sûr pour le pied. Et elle intègre le davier à la perfection.



Le clapet à chaîne permet de soulager le guindeau sans avoir à reprendre la tension de la chaîne avec une « main de fer ».



Il manque une poignée sur les consoles de barre. On aura tendance à se tenir à la roue...



La main courante au plafond se rendra très utile par mer formée... Bien vu !



Les compas magnétiques sont parfaitement positionnés sur l'hiloire, face au barreur.



Le secteur de barre et le pilote sont ultra-accessibles sous un simple panneau en fond de cockpit.



Les abattants très longs donnent une belle surface à la table de cockpit, qui permet aussi de ranger beaucoup de choses. Les écoutes de code O ou de gennaker reviennent sur l'hiloire, les autres écoutes sont sur l'arrière du rouf, tout comme les drisses. Et ça fonctionne !



Où sont les rangements pour les manivelles de winch ?



La bôme est à la bonne hauteur pour ferler la grand-voile.



Le plan de travail n'est pas facile à nettoyer sans ramasse-miettes.



Beau volume de rangement dans les trois coffres du cockpit.



Il faudrait un seuil un peu plus élevé entre la douche et le plancher pour éviter les débordements.



La soute avant, qui se prolonge sous la baille à mouillage, est vaste. Précieux.



Les dossiers-cadres amovibles s'avèrent très confortables, y compris à la barre !



Stockés dans la soute avant, les pare-battage sont tout près des filières.

A Deauville ce soir-là, nous serons amarrés à couple d'un Sun Odyssey 45.1, un bateau construit dans les années 1994-1996. Première surprise : on descend une marche en passant du passavant de notre 38 pieds à celui du 45 pieds... Deuxième constat : les têtes de mât sont à la même hauteur. Une anecdote révélatrice de l'évolution des bateaux qui a largement profité au volume intérieur, mais aussi des ambitions du Bavaria C38 en termes de performances sur l'eau.

ETONNANT DANS LE PETIT TEMPS

De ce côté-là, tout se passe bien. Une panne de vent en milieu de journée nous oblige à relancer le moteur pendant une heure et demie, à bas régime et sans même rouler le code 0, car les portes du bassin à flot de Deauville ne nous attendront pas. Puis le vent revient un peu, et notre code 0 Elvström alias « le tracteur » n'a plus besoin du Yanmar pour livrer infatigablement ses 5 nœuds. Pour optimiser son rendement, nous l'avons amuré non sur le davier mais au bout de la delphinrière, sur l'anneau normalement réservé au spi. Le vent faiblissant à nouveau en fin de journée, nous déroulons le foc et gagnons aussitôt un demi-nœud grâce au couloir de vent créé entre les deux voiles d'avant. Et voilà 53 milles avalés sur un seul bord, et dans un fauteuil ! Sans code 0, nous aurions brûlé une douzaine de litres de gasoil... ou renoncé à Deauville où nous arrivons en fin de journée. Nous affalons en un clin d'œil grâce aux chariots de grand-voile IWS de Seldén – qui ont aussi l'avantage de se monter dans la gorge du mât et non dans un rail rapporté. Une foule dense se presse sur la plage pour le coucher du soleil. Ultime test avant d'aller dormir : la douche ! Elle est volumineuse pour un 11 mètres, même s'il faut composer avec

la cuvette des WC (électriques), mais bien isolée par des panneaux de plexiglas articulés. La courte navigation du lendemain aura le mérite de nous rappeler que par petit temps, on est mieux au près qu'au portant... Pas facile de garder le spi gonflé tout en progressant vers Ouistreham, qui se trouve pile dans le lit du vent ! Ce sera l'occasion de peaufiner nos empannages et d'apprécier l'amure joliment matelotée et renvoyée jusqu'au cockpit. A la barre, on aura peu utilisé les cale-pieds, et globalement peu éprouvé l'ergonomie du cockpit à la gîte. Il faudra

revenir pour un essai dans la brise... Tout ce qu'on peut en dire, c'est que le C38, comme le C42, a une carène *a priori* plutôt taillée pour la brise avec ces bouchains vifs puissants car proches de la flottaison et cette étrave volumineuse. On voit bien du reste que le C38 navigue légèrement cabré dans le petit temps, un peu comme un Class 40 actuel, signe qu'il doit être parfaitement dans ses lignes – et donc très à l'aise – dans la brise. On a hâte de vérifier ça au Voilier de l'année, où Bavaria et la fine équipe de la SNIP viendront défendre leur titre ! ■

Côté moteur, que du bonheur



Il est rare que la motorisation d'un voilier suscite un tel enthousiasme... Mais là, on a vraiment été épatés à tous les niveaux. Par les niveaux sonores, très supportables – c'est la ventilation forcée qui fait le plus de bruit –, mais surtout par les performances sur l'eau à bas régime – avec la tripale repliable en option. La manœuvrabilité au port est étonnante, le bateau parfaitement docile malgré son fardage (à confirmer dans un vent fort). Une bonne note enfin pour la cale moteur qui est vaste, bien isolée on l'a dit, et très accessible via la descente sur vérins ou les grands panneaux d'accès latéraux. Remarquable !

Conso



CAPACITÉ
DU RESERVOIR
CARBURANT **210**
litres

AUTONOMIE
EN VITESSE
DE CROISIERE **105**
heures

Vitesse



VITESSE
DE CROISIERE **6,6**
nœuds
2 200 tr/mn

VITESSE
MAXI **9,3**
nœuds
3 300 tr/mn

Niveaux sonores (en dB)

