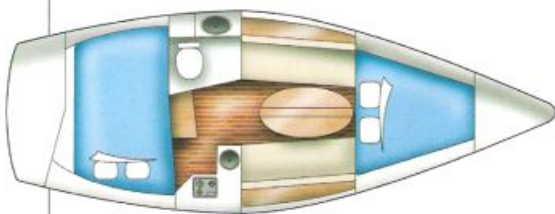


Tes 678

Un grand petit bateau



En écoutant l'enthousiaste distributeur du Tes vanter l'habitabilité de ce voilier insubmersible d'un peu plus de 7 m, il y avait de quoi s'interroger soit sur l'exacte longueur du bateau, soit sur l'objectivité des discours. Une fois à bord, plus de doute : ce petit bateau polonais offre un confort

surprenant aussi bien dedans que dehors. Un vaste cockpit latté de teck se termine à l'arrière par une jupe de baignade à laquelle on accède sans rien enjambrer grâce à des bancs sur charnières de part et d'autre du coffre moteur bien isolé. Les passavants sont larges pour un accès facile à l'avant où, à part

contempler l'horizon assis sur l'agréable delphinère du balcon, il n'y a pas grand-chose à faire puisque l'essentiel des manœuvres est ramené à l'arrière, y compris le relevage de la dérive lestée qui se niche alors dans le pied de la table, à l'intérieur. Sous-toilé pour son poids, il ne faut pas hésiter à remplacer le génôis sur enrouleur d'origine par une voile plus ambitieuse, moyennant quoi le Tes n'a pas à rougir de son sillage dans les 12 nœuds de cette grise journée. A l'intérieur, le contraste avec

la longueur affichée est encore plus saisissant. Dans de jolies menuiseries de bois clair, on trouve ainsi un coin cuisine digne de ce nom, un triangle avant et une couchette arrière pouvant chacun faire lit double, une généreuse table de carré, des rangements partout où ils sont possibles et une salle de bains lavabo dou-

che WC. Et même si la taille de cette dernière le rend symbolique pour les grands, appréciations cependant l'eau chaude disponible à l'évier, au lavabo-douche et à la douchette de pont ! C'est sûr, côté équipement, il assure ce petit bateau. Mais tout se paie, ou plutôt, en l'occurrence, tout se pèse et il n'est donc pas

étonnant de voir le Tes dépasser les 2 tonnes. Il faut alors vite s'en remettre aux 10 ch du moteur (in board ou hors bord au choix) dès que le vent baisse sérieusement. Afin de ne pas pénaliser les emménagements, l'in board est placé sur l'arrière du cockpit. Agréable à la barre même si des cale-pieds seraient parfois bienvenus, ce petit voilier pourra sans problème embarquer son équipage pour de jolies croisières, à l'image de son propriétaire en route pour le Monténégro cet été.

EN CHIFFRES

Longueur hors tout : 7,20 m.
 Largeur : 2,50 m. **SV**
 au près : 23 m². Dépl. :
 1 800 kg. Lest : 400 kg
 (+ 90 kg de dérive pivotante).
TE dérive haute : 0,30 m.
TE dérive basse : 1,40 m.
Matériau : coque en fibre de
 verre, pont en sandwich en mousse.
Architecte : Tomasz Siwik.
Constructeur : Ias (Pologne).
Importateur : Voila
 (04 94 33 20 19). **Prix** : à partir
 de 34 000 € + ramorque.

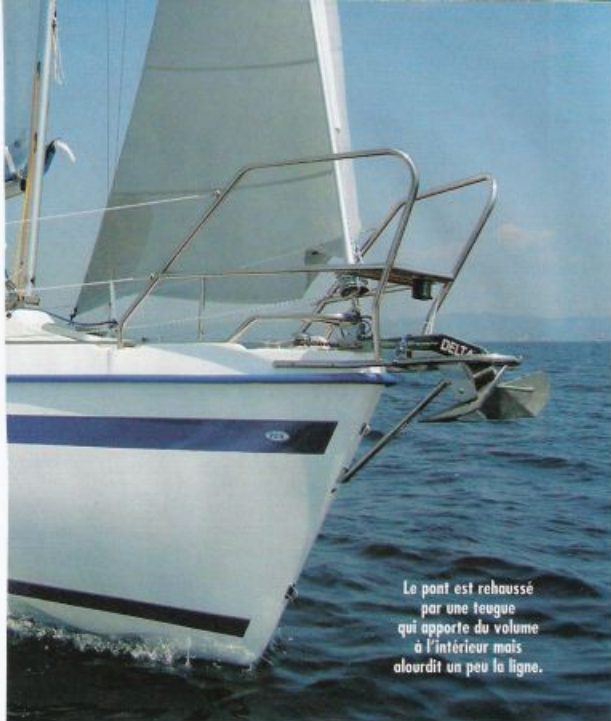


Un astucieux système de mâtage dématage

L'étai est pris sur un arceau inox encastré dans le pont avant. Pour dématéer, un palan permet de laisser monter cet arceau, basculant ainsi sur l'arrière l'étai et le mât sans toucher aux réglages des haubans. Une fois le mât posé sur son berceau qui fait aussi office de balcon arrière, on détache l'étai de l'arceau pour le ranger le long du mât, puis on avance le mât détaché de son pied, toujours sans défaire les haubans. Durée totale : 10 mn.



TEXTE ET PHOTOS : MARIE FAURE



Le pont est rehaussé par une feugue qui apporte du volume à l'intérieur mais alourdit un peu la ligne.



D'origine, le chantier polonais livre le bateau avec un foc très étroit. L'importateur préfère équiper le bateau d'un vrai génôis.



Le cockpit joliment habillé de teck mériterait un cale-pied en son milieu. Le coffre arrière masque la présence inhabituelle d'un moteur in board très reculé.



La table à deux abattants peut accueillir quatre personnes.



La jupe, d'accès facile, est très bien conçue. Remarquez le système de pivotement de safran, façon dériveur.



La marche de descente latérale permet de gagner de la place mais n'est pas facile à trouver avec le pied gauche!

