

Héritier du 24, le Samba 235 se décline désormais en plusieurs versions. Quille profonde ou biquille ? Emménagements succincts ou confortables ? Autant de possibilités qui devraient séduire les amateurs de croiseurs nerveux et marins.

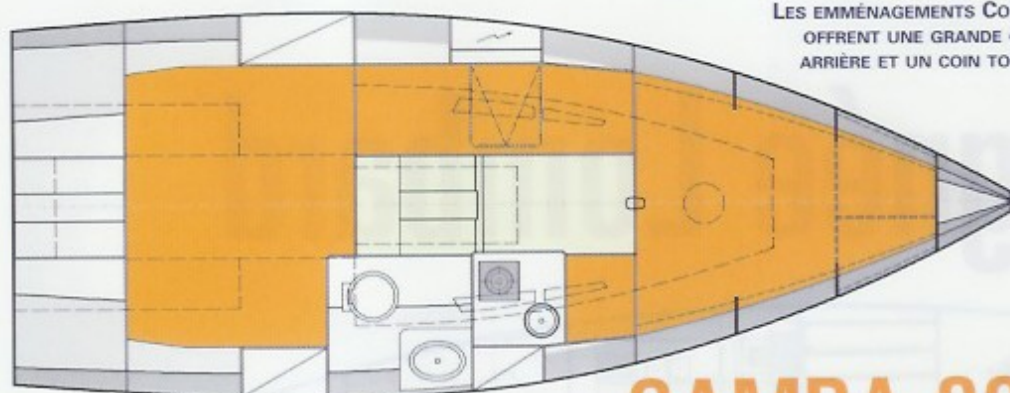


SEULE CONCESSION AU CONFORT : UN FRANC-BORD IMPORTANT POUR OFFRIR DU VOLUME À L'INTÉRIEUR.



**PIERRE DELION**

Architecte DPLG, Pierre Delion est né en 1972. Aussi loin qu'il se souvienne, il a toujours voulu dessiner des voiliers. Dans ses cartons : les Samba 235 et 24, bien sûr, mais aussi l'Aristide 21, un trimaran, et un biquille de croisière de 11 mètres. Sans oublier un proto Mini qui vient de tirer ses premiers bords... très prometteurs, selon les observateurs. À suivre.



VERSION CONFORT  
LES EMMÉNAGEMENTS CONFORT,  
OFFRENT UNE GRANDE CABINE  
ARRIÈRE ET UN COIN TOILETTE.

## SAMBA 235

# Cosy ou spartiate

Le Samba 235 est, à la demande du Chantier Naval des Vénètes, son constructeur, une évolution du Samba 24. Il garde l'esprit et les grandes lignes de son aîné, tout en améliorant quelques petits défauts de jeunesse. Le cahier des charges est toujours d'offrir un petit croiseur côtier simple, rapide et marin. Il est maintenant proposé avec deux options d'appendices (quillard et biquille à tirant d'eau réduit), et deux versions d'emménagements (régate et confort) pour satisfaire à des programmes différents. La carène a été redessinée un peu plus large pour gagner en stabilité, et ses entrées d'eau ont été affinées. Le gréement 9/10es à un seul étage de barres de flèche poussantes supporte 33 m<sup>2</sup> de voileure. Un bout-dehors rétractable permet d'envoyer un spi asymétrique. La version quillard à bulbe, à 1,60 mètre de tirant d'eau, est plutôt

orientée performance, alors que le biquille, avec un déplacement légèrement plus important du fait de son plus faible tirant d'eau (1,25 mètre), est tourné vers la croisière côtière et permet un échouage facile. Ces deux versions sont équipées de deux safrans, pour un meilleur contrôle du bateau à la gîte ou au portant. La construction en CP/époxy offre un très bon compromis rigidité/poids/prix pour un bateau de cette taille. Le plan de pont se veut simple, les passavants sont dégagés et une vraie baille à mouillage est aménagée sur la plage avant. L'ergonomie du cockpit est soignée : plus large à l'arrière, il permet au barreur d'avoir une vue dégagée, les réglages des voiles à portée de main et un accès facile au moteur pour les manœuvres de port. La version d'emménagements standard propose quatre couchages, dont une bannette double à l'avant, un coin cuisine équipé d'un réchaud et

## Notre point de vue Testé et approuvé par son architecte

Le Samba 235 est un projet sérieux : il s'appuie sur un test grandeur nature. Le Samba 24 est en effet le voilier personnel de Pierre Delion. L'architecte a eu depuis plus d'un an tout le loisir de valider ou non ce qu'il avait prévu sur le papier. Ce petit croiseur, essayé dans notre numéro 410, nous avait fait excellente impression sous voiles, accrochant sans forcer les 10 nœuds sous spi. En s'affranchis-



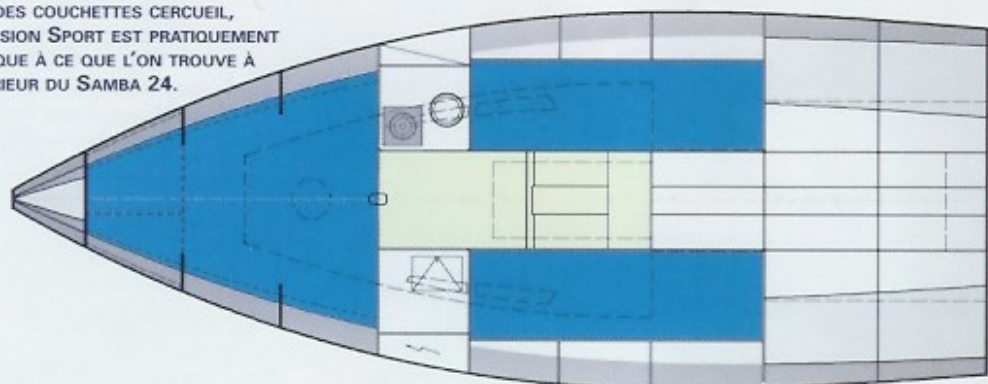
LE PONT DU 235 A GAGNÉ 40 CM EN LARGEUR PAR RAPPORT AU SAMBA 24.

sant du gabarit routier, le Samba 235 s'offre les centimètres qui manquaient sur le 24. Plus de confort, plus de raideur, meilleure efficacité du rappel de l'équipage... au détriment du gabarit routier. Mais transporte-t-on régulièrement, hors du cadre de la régata, un quillard de 7 mètres pesant plus d'une tonne ?

Les petits travers du 24 ont ici bien disparu. Fini la barre d'écoute qui entravait l'accès à la jupe et

#### VERSION SPORT

AVEC DES COUCHETTES CERCUEIL, LA VERSION SPORT EST PRATIQUEMENT IDENTIQUE À CE QUE L'ON TROUVE À L'INTÉRIEUR DU SAMBA 24.



# à vous de choisir !

d'un bac, sans oublier la table à carte, à l'image du Samba 24. Un petit cabinet de toilette vient compléter les équipements de la version Confort, modifiant ainsi la disposition intérieure :

une seconde couchette double trouve sa place transversalement sous le cockpit. Cinq personnes peuvent passer une nuit au mouillage ou au port. L'ambition de ce croiseur est d'offrir un voilier vivant aussi bien pour la croisière côtière que pour des sorties plus sportives en proposant bateau bien adapté à ces différents programmes.

Pierre Delion



PASSAVANTS ET PLAGE AVANT DÉGAGÉS, COCKPIT À UN ÉTAGE ET ROUF COURT EN SIFFLET CARACTÉRISENT LE PLAN DE PONT DU 235.

surtout au moteur hors-bord. Ce dernier sera avancé et un coffre pour la nourriture aménagé. L'adoption de deux barres franches au lieu d'une permettra de rester la main sur la poignée des gaz. La barre d'écoute rejoint le fond du cockpit, à l'image des monotypes modernes : elle sera aussi efficace et ne gênera plus l'équipage. Les rails de foc perpendiculaires, exigeants à régler, ont cédé la place à des rails classiques qui épousent la base du rouf. Les changements les plus importants sont à chercher sous l'eau et à l'intérieur. La version biquille présente l'avantage, en plus de diminuer de 35 cm le tirant d'eau, de pouvoir échouer dans un port ou sur un plan d'eau abrité. Il faudra certes s'accommoder d'un peu de surface mouillée en plus et d'un déplacement supérieur. Les emménagements repren-

ent, dans la version Sport, la trame du Samba 24, à savoir une couchette double à l'avant, deux blocs cuisine et deux couchettes qui se prolongent sous le cockpit. Elles font office de carré. Plus cosy, la nouvelle trame Croisière a tout d'un grand croiseur. Elle propose une grande couchette travers à la marche, et un vrai cabinet de toilette fermé. C'est la couchette avant en U qui fait cette fois office de carré. La table à cartes, dos à la marche, paraît vraiment symbolique : pourquoi ne pas étudier un modèle plus grand mais rabattable ? Prochainement construit en petite série par le Chantier Naval des Vénètes, installé à Damgan (56), le Samba 235 sera également diffusé en kit. Nom de code : Rumba. ■ EVD

LN - Avec ses 2,75 m de large, le 235 n'est plus transportable. Un choix délibéré ?

PD - Je voulais gagner de la puissance, et il faut reconnaître qu'un bateau de 7 mètres, ce n'est pas facile à transporter. Mon Samba 24 n'est d'ailleurs jamais allé sur la route ! Si un plaisancier souhaite un transportable, on peut lui proposer un 24 en kit.

Pourquoi avoir choisi le biquille pour la version croisière plutôt que la quille relevable, le dériveur lesté ou encore l'intégral ?

Cette question a occupé une bonne partie de mon mémoire de diplôme DPLG ! Le biquille est, selon moi, le meilleur compromis pour s'échouer et se passer de place au port sans grever les performances. Sans compter l'absence de mécanisme, de puits à l'intérieur, le gain en stabilité et la facilité d'entretien.

Pourra-t-on l'équiper de voiles de Melges 24 comme sur le 24 ?

Non, c'est fini ! Le plan de voilure n'était pas adapté : trop de rond de chute, ça fait giter beaucoup et ça s'abime vite. Et puis devant, un bon génois manquait pour relancer dans le clapot ou après un virement.



#### CARACTÉRISTIQUES

Longueur de coque	7,00 m
Longueur à la flottaison	6,95 m
Largeur	2,75 m
Tirant d'eau quillard	1,60 m
Tirant d'eau biquille	1,25 m
Déplacement quillard Sport	1300 kg
Dépl't biquille Croisière	1450 kg
Lest quillard	425 kg
Lest biquille	525 kg
Motorisation	5 ch HB
Prix kit bois/époxy	3600 €
Prix coque nue à partir de	20200 €
Prix barre en main v. Sport	34500 €
Prix barre en main v. Confort	38200 €

Adresses utiles page 80