



Universal 44

le bien nommé

Concilier performances à la voile, tirant d'eau réduit, simplicité et prix raisonnable, voilà la quadrature du cercle "croisière hauturière". Guy Fillon et Paul Lucas se sont attaqués à la question en mettant toute leur expérience au service de ce 44 pieds élégant et efficace, qui préfigure la nouvelle gamme de biquilles de grande croisière en aluminium du chantier Universal Yachting.

textes et photos :
PIERRE-MARIE BOURGUINAT

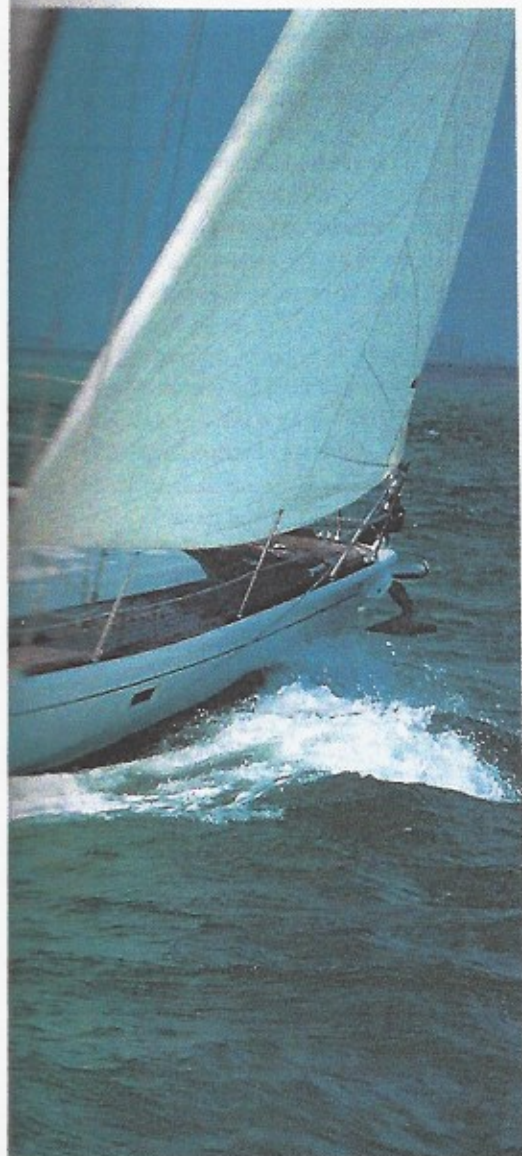
On dit qu'en matière de bateau, le premier coup d'œil est souvent le bon. Ce n'est pas le cas pour l'Universal 44. Avec sa coque en forme, son livet joliment arrondi, sa large barre à roue encastrée, son franc-bord réduit et son grément à fente, qui penserait que ce bateau en aluminium est en fait spécifiquement pensé pour la croisière ?

Il y a bien l'ancre CQR à poste à l'étrave, la grande jupe, les hiloires enveloppantes, le rouf largement vitré de métacrylate... mais le plus important est sous la flottaison. Pour résoudre l'équation performances-tirant d'eau, Paul Lucas a choisi la solution de deux quilles à bulbe. On ne peut pas taxer l'architecte brestois ni le chantier Universal Yachting de Guy Fillon

de succomber à un courant décidément très à la mode. Dès 1994, sur un bateau de 68 pieds, ils avaient validé ce concept, tout à fait convaincant du moment qu'on se donne les moyens de descendre au mieux le centre de gravité et que l'on soigne les profils.

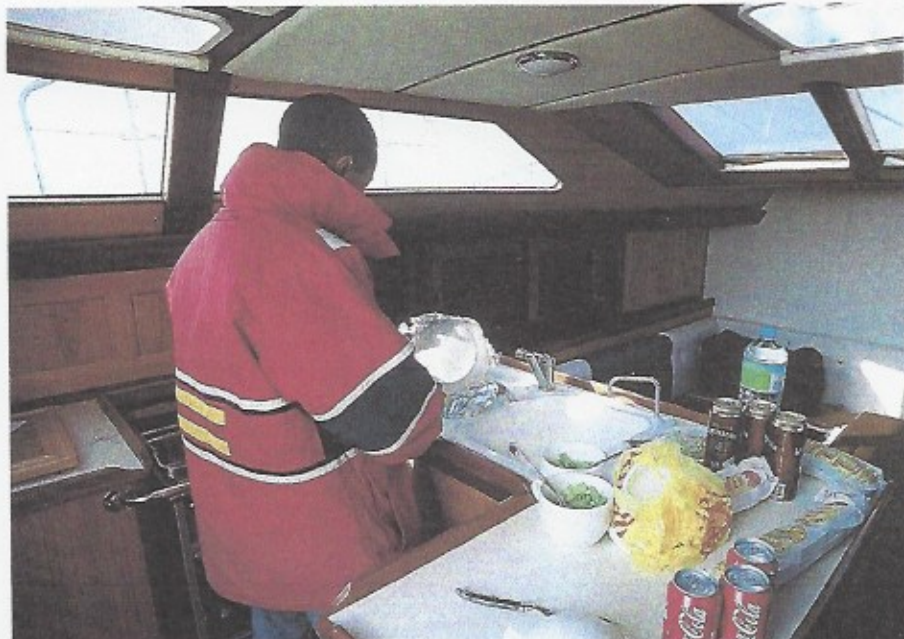
UN VOILIER SENSIBLE

Les quelques jours passés dans les pertuis rochelais nous ont permis de vérifier le potentiel de ce bateau dans un panel de conditions assez large. C'est peut-être dans les petits airs que l'Universal 44 est le plus surprenant. Alors que par moins de 7 ou 8 nœuds de vent réel, il est bien difficile de trouver un quelconque intérêt à naviguer à la



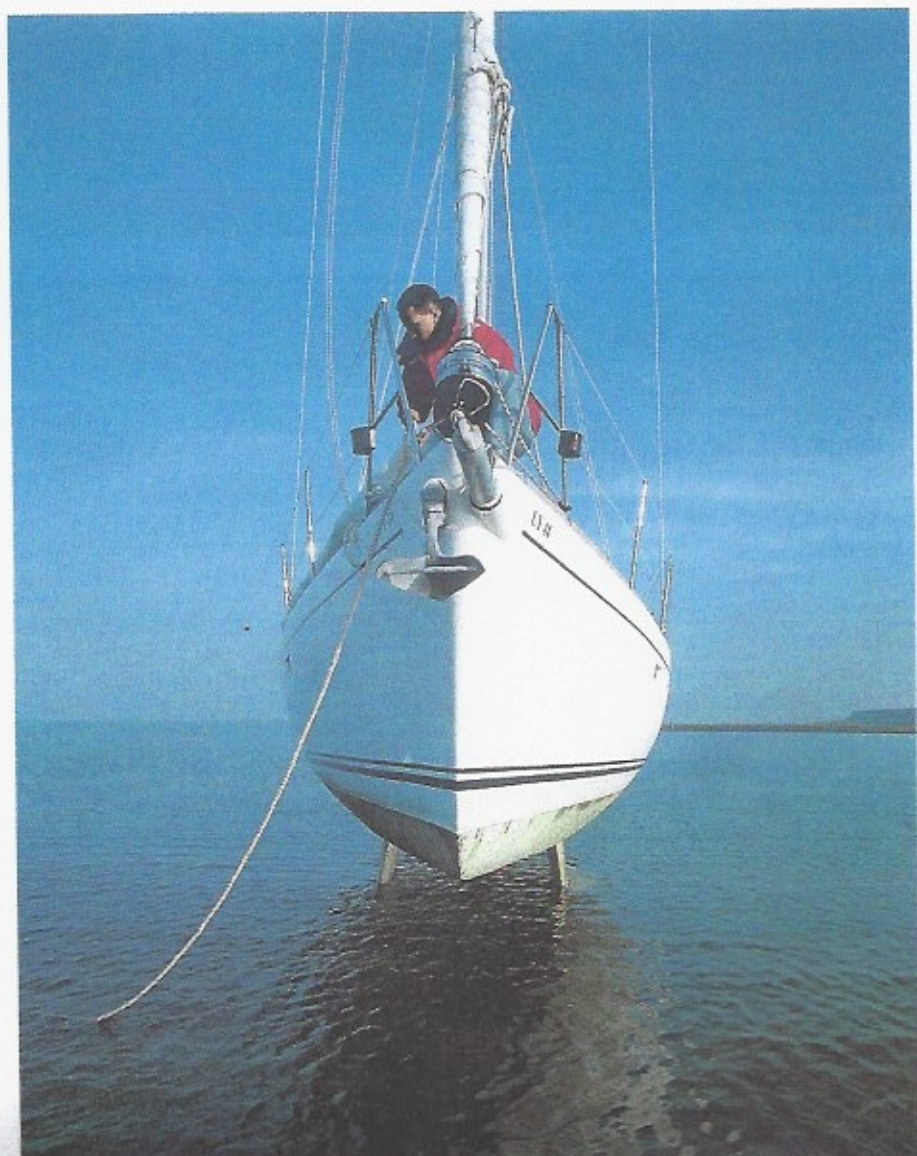
Dans la brise, l'Universal continue d'afficher d'excellentes moyennes et donne beaucoup de plaisir au barreur.

voile sur la majorité des bateaux de croisière de plus de 10 mètres, l'Universal 44, lui, donne beaucoup de plaisir dans ces conditions. D'abord, la barre à roue de très fort diamètre permet de guider le bateau avec beaucoup de précision pour toujours maintenir une bonne vitesse. Ensuite, sans déployer des trésors de réglages, la carène glisse étonnamment bien. Le surcroît de surface mouillée des quilles pourrait faire craindre une certaine paresse dans ces conditions, d'autant plus que nous naviguons avec une carène sale. Il n'en est rien. L'étroitesse des lignes d'eau arrière est loin des canons des bateaux actuels, volumineux de partout. La jupe prolonge loin les lignes d'eau et l'assiette à mi-charge est parfaite. Résultat, aucune turbulence ne



La cuisine en U d'excellentes dimensions est parfaitement adaptée à un usage intensif en grande croisière.

Savoir se glisser dans moins d'1,60 mètre et échouer bien à plat entre deux marées. Des atouts surprenants pour un bon marcheur de 44 pieds.





vient gêner la progression, témoin ce sillage rigoureusement plat qui fait penser à ceux des grands bateaux de course. La possibilité d'envoyer un gennaker sur emmagasineur sur le petit bout-dehors, coulissant façon J.boat, donne un gain de vivacité dans ces conditions où l'on ne cherche pas à faire du cap mais de la vitesse. Le barreur garde à proximité de lui le winch du réglage de la voile d'avant, et le long rail d'écoute ainsi que le palan de grand-voile permettent de parfaitement maîtriser son dévers. Faire son quart dans ce cas-là est très agréable. Nous avons tenu longtemps 6,5 nœuds de moyenne par 8 nœuds de vent réel, à 70° de celui-ci. Pas mal !

Dans le médium et la brise, les chiffres restent flatteurs. On tient génois et grand-voile haute jusqu'à 13-14 nœuds environ. L'Universal 44 n'aime pas être surtoilé et il ne faut pas hésiter à réduire rapidement, sous peine de marcher avec un angle de barre permanent dont on ne se rend pas forcément bien compte vu la douceur de la grande roue. C'est ainsi que nous nous sommes retrouvés à l'aise avec un ris dans la GV que l'on prend au pied de mât, et trois tours dans le génois par moins de 20 nœuds de vent réel.

Le winch a beau être à portée de main du barreur, c'est l'équipier qui officie dès que la brise se lève.

Bout-dehors

Le système du petit bout-dehors a l'avantage de la simplicité : il s'agit d'un simple tube alu doté d'un croisillon intérieur pour éviter une sous-barbe. Il se manoeuvre depuis l'intérieur de la baïlle à mouillage et se crochète sur une encoche.

Il ne pénètre pas dans les aménagements, ce qui évite tout problème d'entrée d'eau. l'inconvénient du système est la manoeuvre en navigation ainsi que l'amurage du tambour une fois déployé, compte tenu du balcon avant, entièrement ouvert, qui ne comporte aucune retenue vers l'avant.



Jupe

L'espace réservé à la jupe est conséquent. On y accède par une marche qui cache le radeau de survie encastré et parfaitement accessible quelle que soit la position du bateau. Il y avait la place sur les côtés pour ménager deux petits coffres pour un mouillage léger et le petit matériel de plongée. Un davier et un taquet pour le mouillage arrière seraient aussi les bienvenus.



Les deux paires de bas-haubans rentrées permettent de border le génois recouvrant modérément bien à l'intérieur. Le cap est correct, sans plus. De 100 à 110° d'un bord sur l'autre, selon l'état du clapot. Mais c'est surtout la très faible dérive qui donne satisfaction. On sent que la quille sous le vent profite d'un bon allongement et surtout travaille bien à la verticale dès que le bateau est gité à 15°.

UN PLAN DE PONT INÉGAL

La disposition de l'accastillage, dont on se félicitait par petit temps, donne ici beaucoup moins satisfaction. D'abord, les winches de génois sont un peu justes, ce qui interdit de wincher d'une main depuis la barre. Il faut donc qu'un équipier enjambe le rail d'écoute et prenne appui sur la cale-pied extérieur pour border. Quant au rail de grand-voile, s'il est agréable de l'avoir à portée, les bouts de renvoi ont la fâcheuse tendance à venir se coincer dans la fosse de la roue. Deux petits caissons font office de baille à bouts dans le prolongement des bancs de cockpit, mais il faudra être très rigoureux sur le rangement sous peine de se faire surprendre un jour ou l'autre à ne plus pouvoir actionner la barre, coincée par une glène. Ce type de disposition n'est certainement pas le meilleur en croisière...



Au reaching, en direction du nouveau phare du Bout du Monde de la pointe des Minimes. Universal va vite mais il faut rester concentré à la barre.



Dans les tout petits airs, sous gennaker, l'Universal continue à se déhaler sans bruit alors que d'autres sont scotchés

la revue de détail

Isolation

Par ce panneau de vaigrage démonté on accède à l'isolation, fort bien réalisée. Tous les espaces entre le bordé, les lisses et membrures sont garnis de styroform jusqu'à la flottaison et d'une feuille de composite alu/bulpack/alu d'un remarquable rapport épaisseur/pouvoir isolant. Malgré les très basses températures, nous n'avons jamais trouvé de condensation dans les zones de vie.



Tableau électrique

Le tableau électrique est positionné de manière classique, contre la table à cartes, avec les deux coupe-circuits à portée. Trois sources d'énergie sont prévues : 12 volts pour les instruments de navigation courants, 24 volts pour les lumières et les gros consommateurs (radar, chauffage...) et 220 volts si on veut rajouter un groupe ou se brancher au quai. Les convertisseurs 24/12 et 220/12 ainsi que deux alternateurs sur le puissant Nanni 62 CV donnent beaucoup de possibilité de s'adapter aux consommations.



Motorisation - équipement

L'Universal est équipé en standard d'un Nanni 50 CV. Le 62 CV installé sur le modèle essayé permettait de tenir des moyennes conséquentes, avec plus de 7 nœuds sur mer plate à 2 000 tours. Une hélice tripale à mise en drapeau complétait l'ensemble. Des solutions moins coûteuses mais moins performantes existent... Dans l'ensemble, le modèle essayé était parfaitement équipé avec chauffage, réservoir à eaux grises et noires, dessalinisateur, etc.



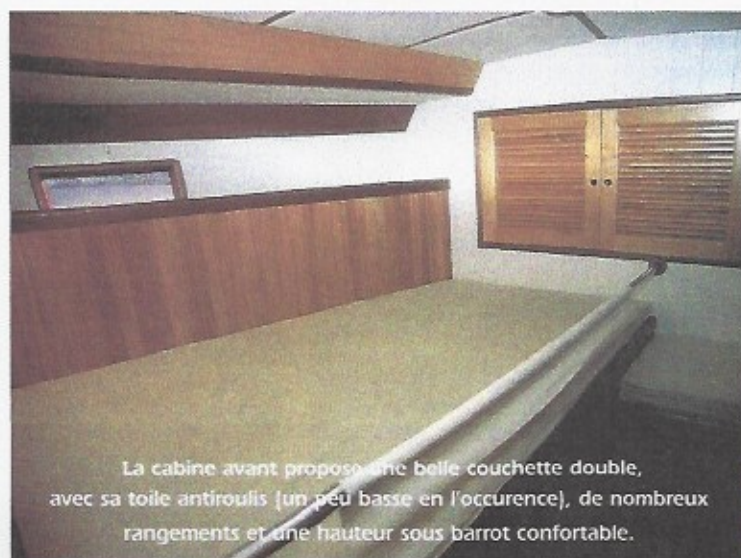
Vu de la descente, l'intérieur joue la clarté et la sobriété, deux qualités générales des aménagements.



La cabine simple empiète trop à l'axe et réduit d'autant les dimensions de la cabine double bâbord. Une simple soute suffirait.



La table à cartes serait un modèle du genre par ses dimensions et ses rangements, et le siège était incurvé pour se caler réellement à la gîte.



La cabine avant propose une belle couchette double, avec sa toile anti-mouche (un peu basse en l'occurrence), de nombreux rangements et une hauteur sous barrot confortable.



Malgré les conditions de clapot très clémentes : si l'Universal est vif et rapide, il n'est pas d'une stabilité de route aussi parfaite que ce que l'on attend d'un bon croiseur en équipage réduit. Le long safran central doté d'ailettes dans le bas est efficace, mais la carène a tendance à se balader au gré des risées ou des sollicitations de la mer. Tant que l'on reste à la barre, pas de problème, on a tout ce qu'il faut sous la main pour contrôler. Sous pilote, c'est moins convaincant et il faut rapidement donner beaucoup de réponse à l'électronique pour garder le bateau sur sa route, au risque de voir le bilan énergétique en prendre un coup.

Malgré le franc-bord assez bas, l'Universal mouille peu. Le cockpit passager, en avant de la barre d'écoute, est très confortable, avec un bon angle d'hiloires qui font aussi office d'équipets. L'essentiel des drisses et bosses de ris se manœuvre au pied de mât. Les passavants qui y mènent sont confortables en toutes circonstances, avec un bon cale-pied en teck. En l'absence de balcon de mât, on aimerait un ou deux bon cale-pieds pour travailler à la gîte, d'autant que les hublots de rouf sont assez glissants. Sur la plage avant, le bossage de pont, qui donne de la hauteur sous barrot à la cabine avant, constitue un excellent cale-pied.

BON GOÛT ET SIMPLICITÉ À L'INTÉRIEUR

De retour dans le cockpit, on peut passer de longs moments calé dans la jolie descente, munie de seulement deux larges marches arrondies. La petite capote de rouf remplira ici pleinement ses fonctions pour l'homme de quart.

De cette position, on peut apprécier pleinement le volume clair et bien agencé de la zone centrale du bateau. L'association merisier-acajou est de bon goût et tranche radicalement avec les finitions souvent trop sombres de la concurrence. Cuisine et table à cartes ont été traitées avec soin. Elles profitent de la vue sur la mer des trois côtés grâce aux larges hublots, et leurs dimensions avantageuses sont parfaitement adaptées à la grande croisière. Le retour de la cuisine en U est en particulier très efficace. Il fera office de calage à la gîte, de passe-plat, de plan de travail, ou tout simplement de table d'apéro improvisée. La haute fargue ajourée de la table à cartes est une parfaite main courante pour passer au large carré surbaissé et dont chaque banquette peut faire

couchette d'appoint, avec sa toile anti-roulis prévue de série. La cabine avant est d'excellente taille. Difficilement praticable en mer sauf dans les petits airs, son volume et la multiplicité des rangements en feront une vraie chambre de propriétaire au mouillage.

C'est dans la zone arrière que les choses se dégradent un peu. Les deux cabines (dont une double) et le cabinet de toilette sont étriqués. Deux explications à cela : la pre-

mière, structurelle, concerne le volume du bateau, resserré dans cette zone. Ce que l'on gagne en marche dans les petits airs, on le perd ici dans l'aménagement. Mais c'est surtout le choix d'agencement qui est ici critiquable. D'ailleurs, les nouveaux modèles Universal de 39 et 44 pieds devraient reprendre à leur actif ces remarques. On pouvait très bien se contenter, sur tribord, d'une soute sans couchette (ou simplement un cadre rabattable), ce qui



Un gennaker pour quoi faire ?

La mode des gennakers sur les bateaux de croisière commence à prendre. C'est vrai qu'il est agréable de disposer d'une voile d'avant puissante pour les petits airs, le reaching et même le portant fort sous pilote où cette voile, beaucoup plus tolérante qu'un spi asy, fera merveille. Il faut cependant garder à l'esprit quelques considérations que nous avons pu vérifier lors de l'essai :

- un gennaker prend énormément de place à l'intérieur ; beaucoup moins malléable qu'un spi, il est aussi plus difficile à manipuler et à ranger ;
- il nécessite un parfait accastillage (drisse mouflée, points de tire adaptés) pour ne pas se retrouver en situation acrobatique à l'envoi, ou pire, lorsqu'on veut rouler alors que le vent rentre. Les tambours traditionnels ne donnent pas toujours satisfaction (comme en témoigne notre photo de couverture ce mois-ci !) Les nouveaux emmagasineurs Profurl avec un circuit de bout en continu doivent en théorie donner satisfaction puisqu'on ne peut normalement pas se retrouver en manque de tours sur la fin de l'enroulement.



Des rangements à la hauteur

Même si l'architecte a veillé à ne pas tomber dans l'excès de volume pour conserver à ce bateau toute sa finesse à la voile, les rangements sont tout à fait adaptés à une navigation prolongée pour un couple et deux enfants. A l'extérieur, deux coffres arrière, les équipets de cockpit et une grande soute avant permettent de stocker tout le matériel humide.

A l'intérieur, la cabine avant est bien lotie avec une grande penderie, de nombreux placards et équipets. La table à cartes et sa batterie de tiroirs, le grand vaisselier sous le retour de cuisine sont bien adaptés au matériel courant et lourd, vu leur centrage. Les cabines sont pourvues de larges équipets et de placards. Sous le lit double à tribord, se trouve le dessalinisateur alors que le chauffage est dans la soute moteur. Les fonds du bateau sont peu utilisables comme rangements, l'essentiel de la surface centrale étant dédiée aux réservoirs et aux batteries.



aurait permis de gagner à l'axe pour la cabine double bâbord tout en conservant de bons équipets le long du bordé. On aurait pu aussi augmenter la taille du cabinet de toilette en rognant sur la soute et séparer ainsi salle de bains et WC, ce qui est agréable et légitime en croisière sur un bateau de cette taille. Dans la version que nous avons essayée, l'Universal apparaît comme un petit 44 pieds. Nous pensons que, sans changer les qualités de la carène et compte tenu du mode de construction, il est possible d'améliorer largement ces défauts.

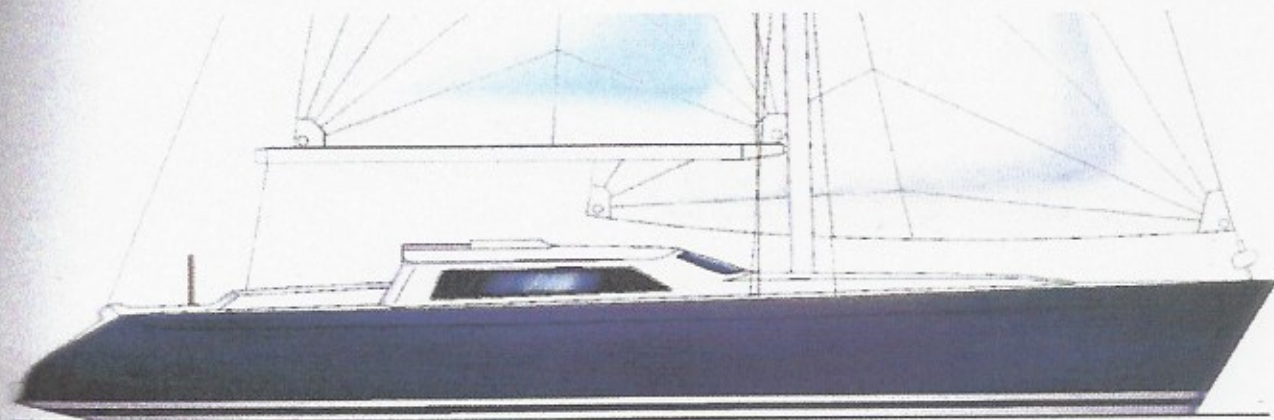
L'ÉCHOUAGE EN TOUTE SÉCURITÉ

On ne pouvait terminer cet essai sans se pencher sur l'un des arguments clés de ce bateau : l'échouage sur ses deux quilles. Guy Fillon, le constructeur des Romanée et autres Méridien, défend ici ce qu'il considère comme la voie médiane la mieux adaptée. Nous avons déjà dit plus haut que les performances du bateau étaient celles d'un quillard. Sur ce point, pas d'équivoque. Le test de l'échouage s'est révélé également satisfaisant. Nous avons posé le bateau sans ménagement (le sondeur était faux et nous avons été les premiers étonnés !) sur de la vase près de la Flotte-en-Ré. Le bateau repose parfaitement sur ses deux galettes et le safran touche à peine, ce qui est rassurant pour le tube de jaumière. Il faut dire que les conditions de mer étaient particulièrement calmes et le plan d'échouage bien horizontal. Nous avons pu apprécier la possibilité de caréner une bonne partie du bateau en quelques dizaines de minutes, en accédant sans problème à toutes les œuvres vives, ce qui n'est pas le cas sur un dériveur intégral. Pas de risque non plus de voir bouchées les arrivées d'eau du moteur ou le refroidissement frigo... Ici, seuls les deux bulbes posent sur une large surface qui ne fait craindre ni pour la coque ni pour la stabilité.

Cette possibilité de se glisser sans crainte dans des plans d'eau de seulement 1,60 mètre de profondeur est sans aucun doute un des atouts les plus séduisants de l'Universal 44. Le compromis inhérent à tout bateau de croisière semble avoir été justement dosé : sensibilité à la voile, bonnes moyennes et qualité de baroudeur, le tout sans oublier un prix tout à fait compétitif. A quelques détails près, Paul Lucas et Guy Fillon ont ici résolu une équation qui a pourtant l'habitude de laisser pas mal d'inconnues derrière elle.



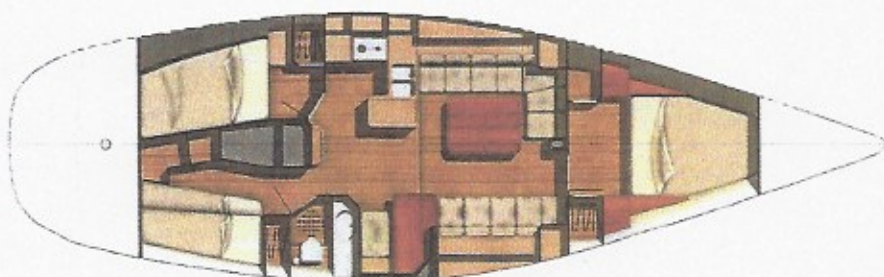
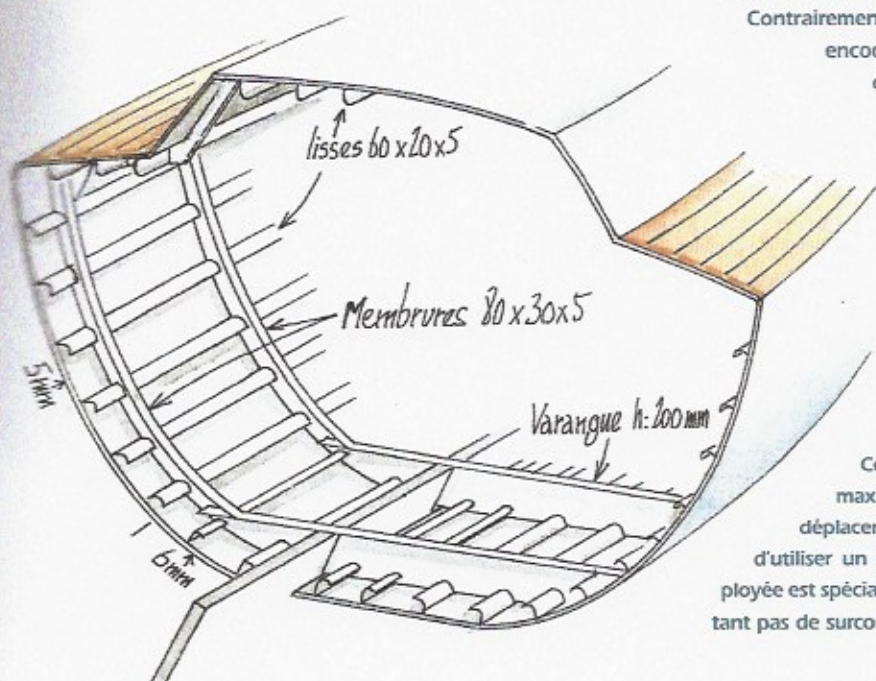
Universal 44 technique



CONSTRUCTION

Contrairement à l'essentiel des constructeurs de bateaux en alu qui encoche les membrures pour ensuite passer leurs lisses constituées de profils en T ou L extrudés, le chantier de Guy et Jérôme Fillon utilise depuis longtemps une technique qui leur est chère : le ployage en forme de bandes de tôle (la même nuance que celle utilisée pour les bordés) pour réaliser eux-mêmes lisses et membrures. Ces dernières sont si rapprochées qu'on devrait pouvoir se permettre de se passer de lisses. Celles-ci existent tout de même, mais rapportées par bouts entre chaque membrure et non encochées, ce qui permet de conserver l'intégrité des membrures et donc de descendre l'échantillonnage de ces dernières.

Ce maillage très serré permet de limiter à 6 mm l'épaisseur maximum des tôles de bordé, ce qui explique entre autres le déplacement relativement faible du bateau. De même, plutôt que d'utiliser un tube pour l'arrondi de la liaison pont-coque, une tôle ployée est spécialement réalisée. Un travail de qualité qui n'entraîne pourtant pas de surcoût comparé à des techniques a priori meilleur marché.



Caractéristiques

Longueur hors tout	13,70 m
Longueur flottaison	11,52 m
Bau maxi	4,15 m
Tirant d'eau	1,55 m
Déplacement	10 549 kg
Poids du lest	3 350 kg
Charge utile	1 799 kg
Surface totale de voilure	121,2 m ²
Spinnaker	130 m ²
Réservoir d'eau	300 l
Réservoir fuel	150 l
Puissance moteur	50 CV
Jauge en douane	17 tx
Catégorie de conception	A
Prix :	
• coque brute sans électronique	
ni voiles	1,45 MF TTC
	221 051 €
• coque laquée avec bout-dehors,	
moteur 62 CV, chauffage, dessalinisateur, radar,	
réservoir eaux grises et noires, électronique,	
hors sécurité et voiles	2,1 MF TTC
	320 143 €

Universal Yachting France
Z.I. de Carros - 1^{re} Avenue - Km 5
06510 Carros
Tél. 04 93 29 07 00 - Fax : 04 93 29 01 87
Epmail : uyf@wanadoo.fr