



Essai de la revue "Bateaux" n° 118
Mai 1968



au près, le Folkboat taille sa route tout seul, la barre simplement calée par le barreur, fort occupé à discuter.

à la barre du Folkboat

par Jacques Monsault

À la côte orientale de la Suède, découpée d'estuaires, de rias, de baies profondes communiquant avec des lacs, plonge progressivement dans la Baltique, constellée d'îles et d'ilots rocheux et boisés. Un grand nombre de celles-ci abritent des résidences secondaires qui ne sont accessibles que par mer. Les bateaux de toutes sortes y sont très nombreux mais, contrairement à ce qu'on pourrait attendre sur ces eaux abritées, presque tous les voiliers sont des quillards. Les séries qui se sont développées sur place n'ont que très rarement essaimé au-delà de la Baltique. Le Folkboat est l'exception.

Conçu en 1941, à l'issue d'un concours, le Folkboat devait permettre de participer, avec des moyens limités, à des régates intéressantes

sans que soient exclues de petites croisières sportives, grâce à un court roof et un minimum d'emménagements imposés.

CONCEPTION GENERALE

Les solutions choisies devaient limiter le coût au minimum. Ainsi, le gouvernail est fixé sur un tableau incliné, la construction à clins, très généralement adoptée en Scandinavie, est celle que pouvaient réaliser là-bas, au meilleur prix, le plus grand nombre de petits chantiers locaux. L'échantillonnage robuste, qui est imposé, n'exige pas de prodiges des chantiers et assure une longue vie au bateau.

Le succès remporté fut considérable, et plus

de 3 000 Folkboats ont été construits en Scandinavie, en Allemagne, en Grande-Bretagne, où il est devenu un petit croiseur très apprécié.

Il est peut-être intéressant de rappeler que ce programme, quelques années plus tôt, était celui du Dragon. On sait ce qu'il est advenu depuis de cette série, maintenant hautement spécialisée dans la compétition et relativement très onéreuse.

En ce qui concerne le Folkboat, les qualités de sa coque et ses succès scandinaves ont attiré l'attention des constructeurs étrangers, mais contrairement au Dragon, c'est vers une orientation plus « croisière » que le Folkboat a évolué, au moins à l'étranger, et notamment en Angleterre, où il en existe 250.

Nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs le Folkboat construit en République Démocra-

tique Allemande par les Chantiers Eikboom et importé en France par Cifeco. Sur une coque identique, mais cette fois bordée à franc-bord, comme la plupart de celles produites hors de Scandinavie, le roof discret a acquis un volume considérable, faisant passer la hauteur sous roof de 1,22 m à 1,74 m. Il s'est étendu en avant du mât et a gagné vers l'arrière au détriment du cockpit.

La carène conserve les très jolies formes qui ont assuré le succès du Folkboat : bouchain peu marqué, retour de galbord assez important, donnant une coque d'un bon volume, d'un bon creux, avec des lignes prometteuses de performances très convenables.

Le surcroît de superstructures et d'emménagements a quelque peu augmenté le poids à vide. Nous verrons plus tard que le bateau

L'ASSOCIATION FRANÇAISE NOUS ÉCRIT...

Plus de trois milles unités à flot... Six associations nationales agréées en plein développement dans le monde... Plusieurs traversées transocéaniques, de nombreuses régates et croisières remarquables, faites par les propriétaires enthousiastes de Folkboat...

Quel yacht pourrait avoir une meilleure présentation aux amateurs français qui, chaque jour plus nombreux, s'y intéressent ?

Dessiné par les spécialistes que sont les Scandinaves pour la navigation en mer, robuste et sûr, simple et classique de lignes, le Folkboat est un très beau voilier qui a fait ses preuves.

Aisément maniable par un solitaire, il peut cependant accueillir confortablement quatre équipiers dans son cockpit ou son carré auquel le bois massif donne la chaleur des créations nordiques.

Solide, ne demandant qu'un entretien minime (sa construction en bordés collés/rivés ne nécessite pas de calfatage) c'est, malgré sa classe, un yacht économique. Prévu pour s'insérer dans la lignée des Dragons et des Requins, il oppose, comme ses congénères, une silhouette pure et élégante aux nouveautés généralement éphémères à l'aspect souvent si tourmenté.

Un vrai bateau pour de vrais marins, capable de naviguer par n'importe quel temps en sécurité quel que soit le lieu où son équipage veuille le mener, voilà ce qu'est le Folkboat.

J. BONNECHAUX



On remarquera le gréement très particulier du Folkboat, qui comprend un guignol très important et, sur chaque bord, un bas-hauban prenant à mi-hauteur du capelage de foc et un galhauban sans barre de flèche.



Le placard et les vaisseliers, placés sur la cloison tribord.

supporte gaillardement cette charge supplémentaire.

CONSTRUCTION

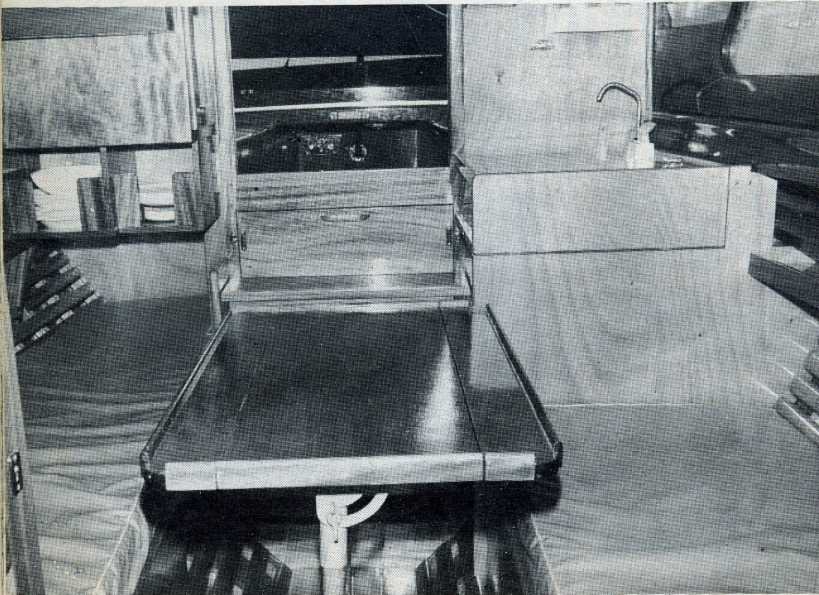
La construction a conservé la simplicité, nous dirions plutôt le classicisme, originale. Les pièces majeures sont largement dimensionnées, les membrures ployées assez serrées, les varangues sont nombreuses et massives, une serre baupière importante assure une bonne liaison entre pont et coque, le rivetage est en cuivre.

Les bordés sont à franc-bord et collés sans calfatage, ce qui fournit un léger gain de surface mouillée et un aspect plus conforme à nos traditions plaisancières que la construction à clins.

Le pont, réalisé en contre-plaqué sur un barrotage normal, est recouvert d'un tissu enduit à grain antidérapant.

Le roof, construit d'une manière devenue classique, par superposition de deux plis de contre-plaqué réunis par collage — formule nécessaire à cause du bouge important — est aussi revêtu d'un antidérapant.

Si les superstructures ont évolué, le plan de voilure original a été conservé. Il marque son âge et son origine nordique avec une surface totale modeste et un triangle avant ne montant qu'aux 7/10 de la hauteur du mât. On y perd, assurément, la grande souplesse qu'apporte un choix important de voiles d'avant, mais on gagne la place qu'occuperaient ces voiles à bord et on évite la plupart des manœuvres « mouillées » sur la plage avant, l'essentiel des réductions de toile s'effectuant sur la grand-



La table pliante et démontable peut être, en position d'utilisation, dégagée sur l'un ou l'autre côté, grâce à la forme caudée de ses deux pieds.

voile, ce qui ne fait pas dépasser le pied du mât.

DISPOSITION DU BORD

Nous avons trouvé le bateau nez à quai, dans le bassin à flot de Deauville, et enjambé, pour monter à bord, le balcon avant, un solide engin tubulaire, d'aspect assez rustique. La plage avant est bien dégagée, ne comportant outre des chaumards, qu'une solide bitte d'amarrage, qui précède de peu l'ancrage de l'étau avant.

Pour gagner le cockpit, il faut contourner le roof, chose qui se fait en empruntant les passavants étroits, bordés d'un petit cale-pieds, qu'a laissé subsister un roof assez envahissant.

L'existence d'un bas-hauban au capelage très bas, oblige en outre à contourner le gréement, soit en montant sur le roof très bombé, soit par l'extérieur. Le balcon, l'étau, le mât, le gréement et les mains courantes du dog-house constituent des relais assez commodes, où l'on peut s'assurer.

Le cockpit autovideur est accueillant avec ses banquettes en contrebas du pont et des hiloires d'une hauteur convenable. Il offre trois bonnes places côte à côte. On peut y accéder à trois coffres : celui de l'extrême-arrière, encadré de taquets d'amarrage de bonne taille, n'est accessible qu'en relevant la barre. Un petit coffre à tribord recevra les appareils plus lourds, un coffre plus important à bâbord peut accueillir les voiles.

Les commandes du moteur (optionnel) étaient installées dans le cockpit séparé en deux par une barre d'écoute placée au niveau des bancs. Dans son prolongement, deux consoles extérieures aux hiloires portent les winches d'écoute.

Une large descente surmontée d'un capot à glissière facilite l'accès à la cabine, qui se fait en enjambant un seuil et en utilisant deux marches ménagées dans le coffre du moteur. Grâce à de larges hublots, la cabine, entièrement traitée en bois verni devient très claire sans pour cela perdre son impression de chaleur, et l'espace est surprenant si l'on tient compte des dimensions modestes du bateau.

On trouve à bâbord un meuble cuisine assez astucieux et peu encombrant, où un couvercle, qui dissimule discrètement le réchaud, vient, en se rabattant sur la tête de la couchette, former un plan de travail suffisant.

Le pied de cette couchette, surmontée d'étagères, s'engage à travers la cloison qui supporte le mât et s'insère sous la tête de la couchette avant.

À tribord, la disposition est différente. La couchette est un peu engagée sous le banc



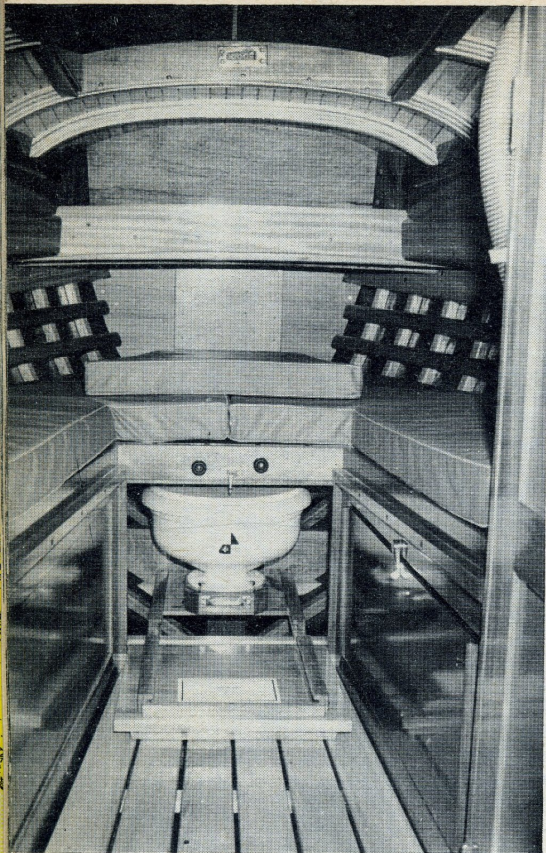
La cuisine, représentée ici en position de travail.

du cockpit et sous un placard accroché à la cloison arrière, la tête étant reculée dans la cabine de l'épaisseur d'une petite penderie qui double la cloison avant.

Le poste, en avant de la cloison de mât, comporte deux couchettes posées très haut, ce qui permet de les avancer dans l'élanement. Un W.-C. à pompe est monté sur glissières entre les couchettes et s'escamote sous leurs pieds. Sous les couchettes hautes, on trouve des volumes de rangement très convenables, mais le roof, encore très haut sur l'avant, redonne au poste le volume que la position des couchettes lui fait perdre. Un grand panneau le fait communiquer avec l'extérieur et deux hublots lui confèrent un éclairage suffisant.

PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

Ayant pratiqué le Folkboat original en Scandinavie, nous étions quelque peu inquiet



Le W.-C. marin se glisse sous la pointe des couchettes, permettant de conserver le maximum de surface au plancher du poste avant.

du résultat que donneraient le poids et le fardage du roof et des emménagements de croisière. Nous devons dire que nous avons été très heureusement surpris de retrouver les agréments que nous lui avions connus.

Quittant le port de Deauville au moteur, car un vent de Nord-Ouest de force 3 à 4 prenait juste l'axe de l'étroit chenal et soulevait un court clapot assez abrupt, nous avons essayé la voilure dès la sortie. La grand-voile ne pose pas de problème particulier, par contre, faute de palan ou de winches de drisse, l'étarquage de la drisse de foc a été plutôt difficile car la voile était sérieusement secouée par la brise, les taquets de mât plus ou moins commodément disposés, et enfin, parce que le roof haut et très bombé ne laisse subsister que d'étroits passavants, ce qui ne met pas l'équipier très à son aise pour manœuvrer.

Revenant à la barre, nous avons bien vite retrouvé le Folkboat : barre douce et presque neutre, il se manœuvre avec une simple pression de la main, même dans les cas où, sous voilure entière, il se trouvait nettement survoilé.

Passavant dans l'eau, dans les risées, il tailait très allégrement sa route au plus près, à ce qui nous a paru être un très bon cap, mouillant assez peu malgré le clapot sec et ne voyant que très rarement son petit élanement cogner malgré ses formes assez rondes.

Cette force de vent nous a permis d'apprécier pleinement la puissance du Folkboat qui s'y trouve particulièrement à l'aise. Tire des focs bien réglée grâce aux rails montés sur le cale-pied qui borde le passavant, nous avons joué avec la position du curseur d'écoute de grand-voile pour obtenir le réglage agréable, où certains bateaux, comme celui-ci, marchent tout seul, barre libre, entre petit large et près serré.

Il ne manifeste pas de réaction importante aux déplacements des équipiers et réagit comme un bateau beaucoup plus grand. Les virements de bords sont faciles et peuvent être très rapides si l'on combine toutes les aides dont on dispose : grand-voile rappelée dans l'axe, foc choqué assez tôt et coup de barre progressif. L'inertie dont il fait preuve permet des virements de bord sans précautions particulières même en face d'un méchant clapot.

Le plan de voilure du Folkboat ne comprend qu'un très modeste triangle avant, les changements de foc sont peu fréquents, ce qui, vu le roof encombrant, est séduisant. Ni le foc de 6,55 m², ni le génois de 8,20 m² n'exigent un matériel très puissant ou un équipage très vigoureux. Le spinnaker lui-même est petit, sa manœuvre amusante mais facile et peu athlétique. La garde-robe est ainsi d'un volume réduit et facile à loger. Le rail d'écoute et une certaine flexibilité longitudinale de la tête de mât permise par le haubannage particulier du Folkboat font qu'on peut, jusqu'à un certain point, aplatir la grand-voile en la bordant énergiquement et qu'on peut supporter la grand-voile entière jusqu'à force 5 au plus près, ce qui est remarquable pour un bateau de cette taille qui, par ailleurs, reste bon marcheur par petit temps. Les réductions de voilure se feront donc sur la grand-voile, munie d'une bôme à rouleau, qui a imposé la présence d'un croissant pour la tire d'écoute. Le croissant est souvent, à notre avis, un engin dangereux et les systèmes à rouleau pas toujours très sûrs, ils n'aplatissent pas suffisamment la voile et posent souvent des problèmes de logement pour la ralingue. Pour notre part, nous préférons des ris classiques, sans ce croissant menaçant mais c'est une question de goût.

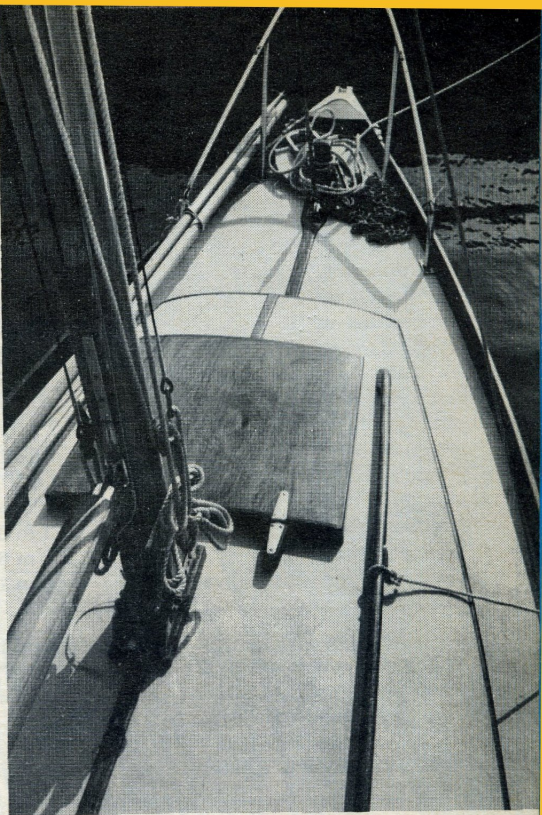
Aux allures arrivées, le Folkboat reste facile et agréable. Toujours docile, rapide et levant très bien à la lame, mais traînant un peu d'eau dans cette version moins légère.

La longueur de son plan de dérive lui donne

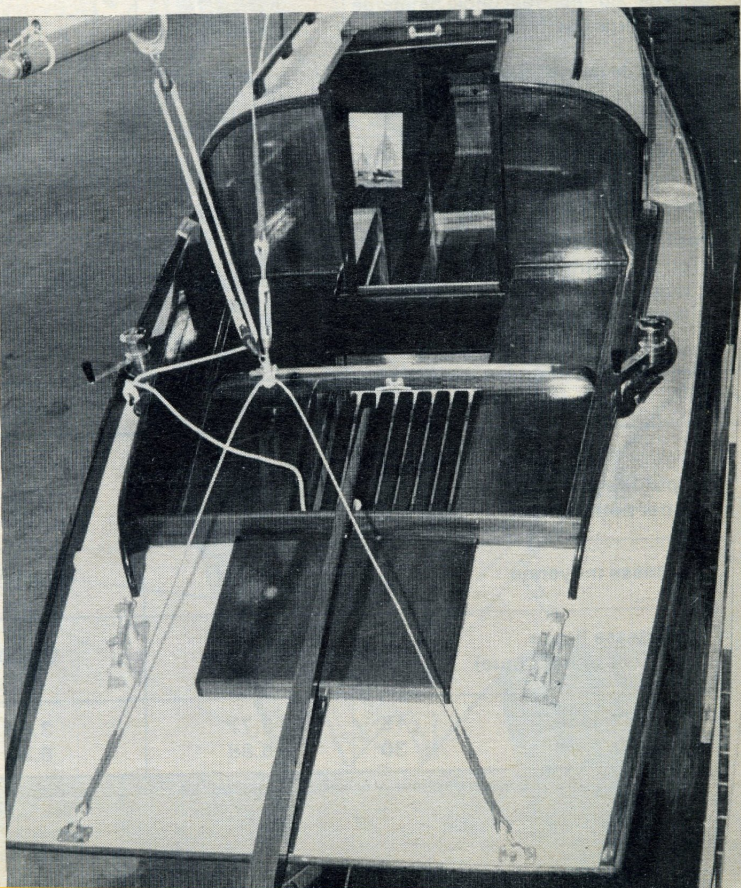
une bonne stabilité de route par mer de l'arrière et les emardées sont assez faciles à contrôler, par contre, il roule de façon assez marquée, ceci venant peut-être aussi de l'absence de retenue de bôme, difficile à combiner avec la bôme à rouleau sur le bateau essayé.

Le Folkboat est un excellent bateau, sa construction soignée et l'utilisation de certains matériaux modernes, qui ajoutent une étanchéité très enviable, lui assureront une longue vie. Il est parfaitement adapté à la croisière avec un équipage réduit, un ménage, par exemple. Il offre quatre couchettes, en pointe, mais si le carré est très confortable, le poste avant, qui contient aussi le W.-C. est assez exigu. Il conserve le charme de la belle construction classique avec bien peu de ses inconvénients et l'entretien se bornera souvent à celui des vernis. La disposition adoptée, qui a développé la cabine au détriment du pont, le rend surtout adapté à la Manche ou à l'Atlantique, où ses qualités marines, comme son prix, seront très appréciés.

La plage avant avec son balcon bien dégagé pour le passage de l'ancre.



PHOTOS LA NOÛE - BATEAUX

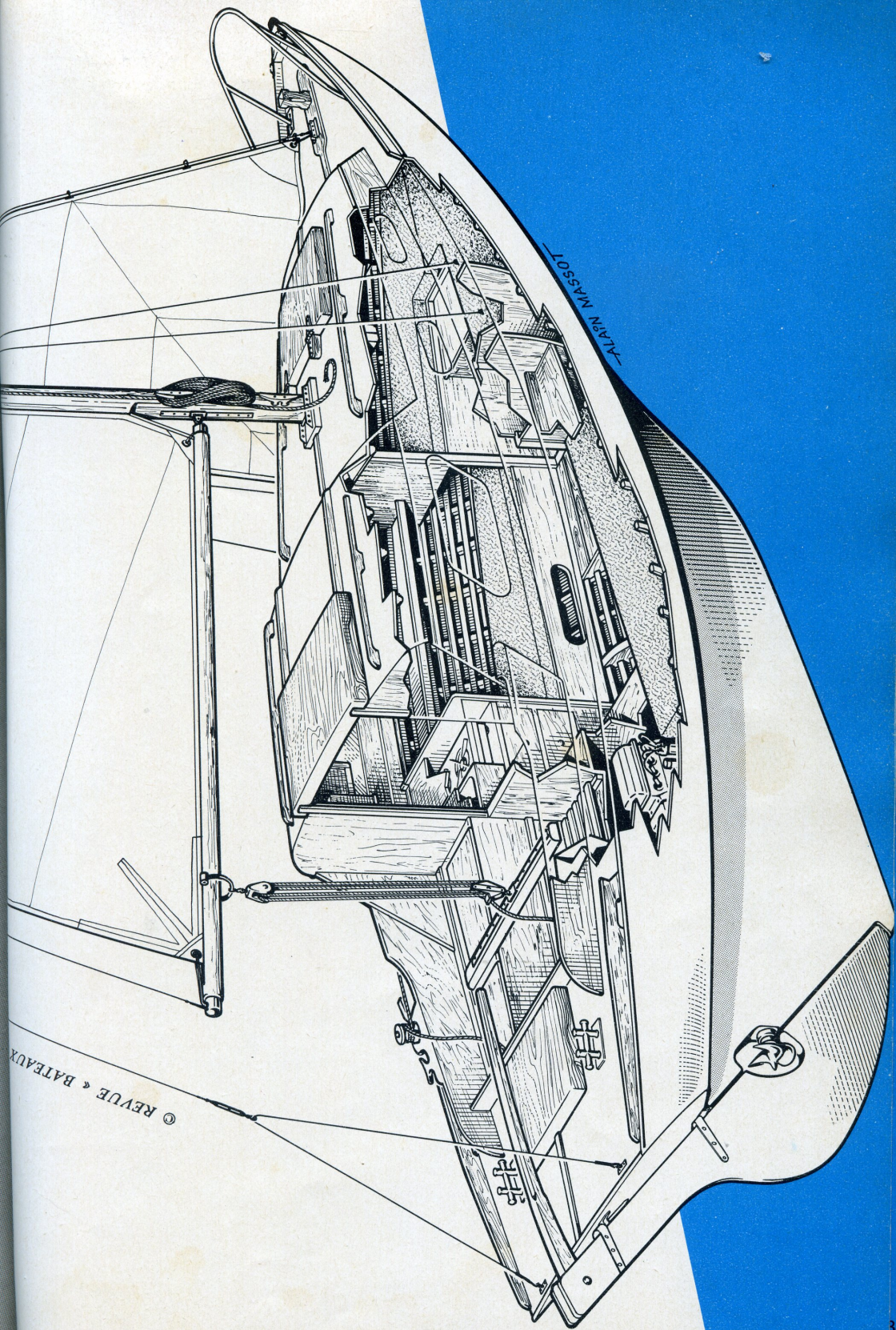


Le cockpit confortable avec la barre d'écoute centrale. A noter les taquets découpés directement dans les supports de winches.

Caractéristiques — éléments de comparaison — coefficients

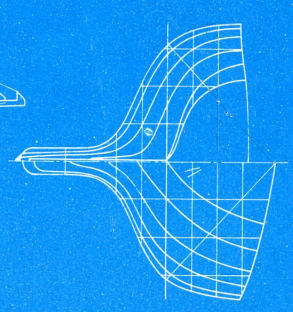
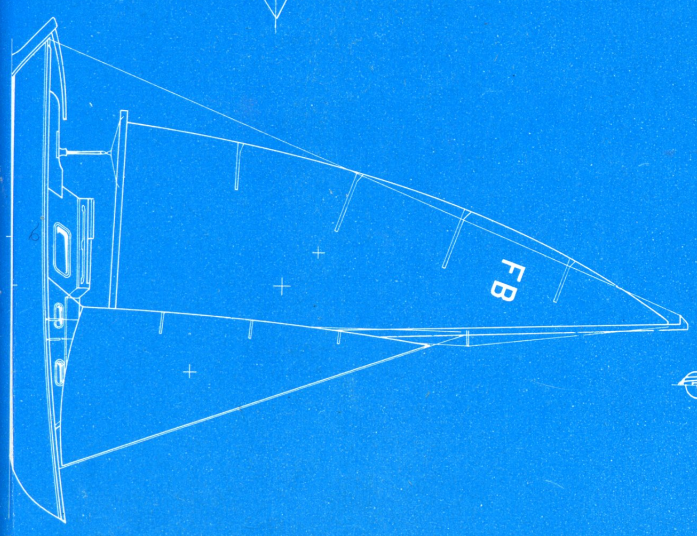
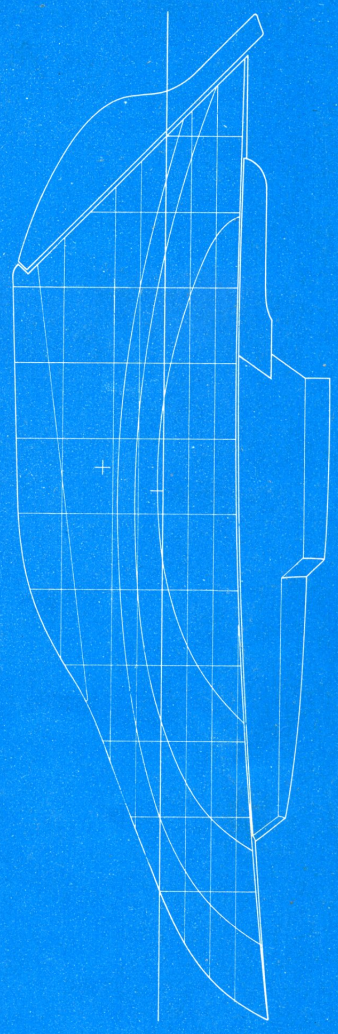
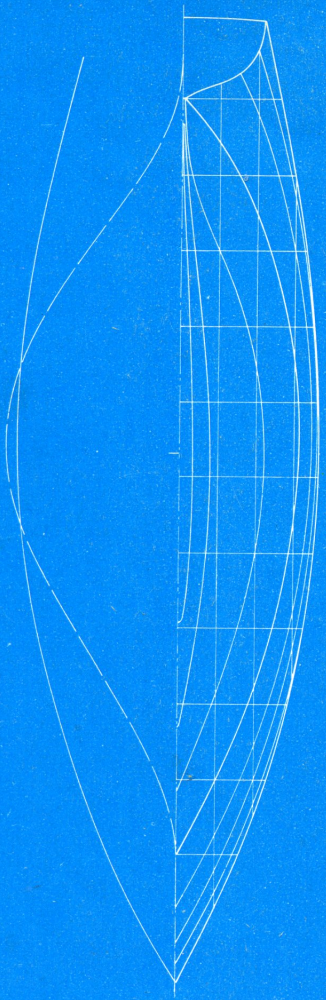
Caractéristiques	FOLKBOAT	DRAGON	ELIZABETHAN 29										
Longueur de la coque	7 m 66	8 m 90	8 m 84										
Longueur de flottaison (L)	6 m 00	5 m 71	6 m 10										
Bau maximum	2 m 20	1 m 96	2 m 28										
Bau flottaison	1 m 89	1 m 72	2 m 08										
Franc-bord avant	0 m 87	0 m 66	1 m 05										
Franc-bord milieu	0 m 58	0 m 47	0 m 74										
Tirant d'eau maximum	1 m 20	1 m 14	1 m 27										
Tirant d'air	10 m 75	10 m 80	10 m 40										
Déplacement en charge (D)	2 250 kg	1 960 kg	3 100 kg										
Poids en ordre de marche	1 800 kg	1 720 kg	2 500 kg										
Poids du lest	1 000 kg	1 000 kg	1 400 kg										
Nature du lest	Fonte	Fonte	Fonte										
Hauteur sous barrots	1 m 67	—	1 m 70										
Largeur entre couchettes	0 m 65	—	0 m 54										
Largeur moyenne des passavants ...	0 m 25	—	0 m 35										
Surface du triangle AV (1)	6 m ² 50	6 m ² 47	13 m ² 70										
Surface maximum du génois (2)	8 m ²	10 m ² 70	18 m ² 10										
Surface du foc n° 1 (3)	6 m ² 80	6 m ² 10	11 m ² 76										
Surface de la grand-voile (4)	17 m ² 20	18 m ² 60	15 m ² 33										
Surface maximum (2+4) (V)	25 m ² 20	29 m ² 30	33 m ² 43										
Surface GV + tri. AV (1+4) (v)	23 m ² 50	25 m ² 07	29 m ² 03										
Surface du maître couple immergé en charge (B)	0 m ² 780	0 m ² 576	0 m ² 915										
Surface de dérive : coque	4 m ² 730	3 m ² 420	4 m ² 98										
aileron													
safran	0 m ² 630	0 m ² 420	0 m ² 520										
totale	5 m ² 36	3 m ² 84	5 m ² 50										
Surface mouillée totale (M)	14 m ² 20	12 m ² 50	15 m ² 75										
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	<table style="border: none;"> <tr> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="text-align: center;">CD</td> <td style="text-align: center;">6,10</td> <td style="text-align: center;">8,40</td> <td style="text-align: center;">9,50</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">CC</td> <td style="text-align: center;">3,05</td> <td style="text-align: center;">2,40</td> <td style="text-align: center;">3,45</td> </tr> </table>	}	CD	6,10	8,40	9,50	CC	3,05	2,40	3,45			
}	CD		6,10	8,40	9,50								
	CC	3,05	2,40	3,45									
Écart entre CV et CD en % de L	12,90	6,00	21,40										
Coefficients	FOLKBOAT	DRAGON	ELIZABETHAN 29										
Aptitude à naviguer par petit temps { $\frac{V}{M}$	1,78	2,33	2,12										
Vitesse moyenne { $\frac{v}{B}$	30,10	44,70	43,20										
Vitesse limite (coefficient prismatique) { $\frac{D}{B \times L}$	0,480	0,600	0,555										
Raideur à la toile { 15°	3,77	3,08	4,14										
{ 30°	6,88	6,80	5,36										

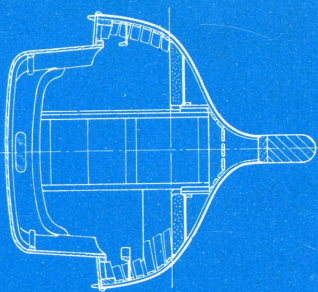
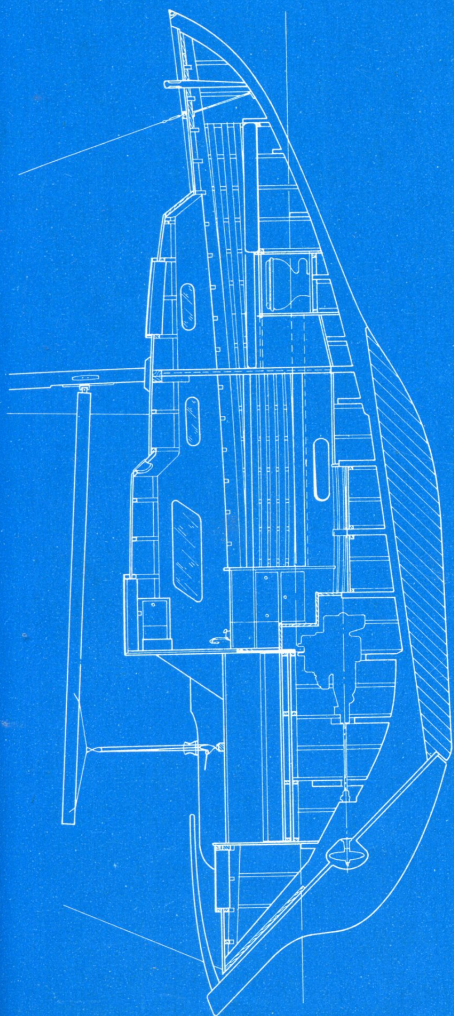
(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au numéro 103, page 42.)



ALAIN MASOT

© REVUE « BATEAUX »





FOLKBOAT

Constructeur :
PGH EIKBOOM
Rostock, Kris Chanweg 8 (RDA)

Importateur
CIFECO
56, rue La Boétie, Paris-8^e

Prix : rendu frontière française, avec voiles Tergal, espars spruce, gréement et ferrures acier inoxydable et alliage léger, matelas, évier inox, vaisselle et matériel cuisine, 25 500 F.

