

CORDOVA 40 SP

L'aventure, la vraie!

Costaud, marin, il fleure bon les grandes traversées et les rivages non balisés, ce Cordova 40 né en Normandie. Mais il offre aussi tout le confort qu'on peut souhaiter d'un croiseur à vivre en toute saison.

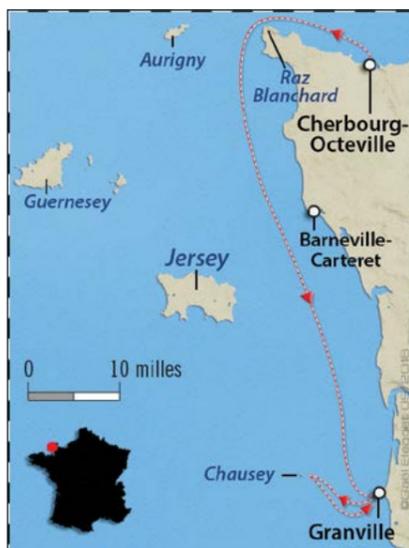
Texte et photos : François-Xavier de Crécy.



Aux Huguenans, à Chausey.
Elle est pas belle, la vie?

UNE TASSE FUMANTE de café chaud, sous les fesses un épais coussin, et tandis que l'étrave fracasse les vagues courtes du raz Blanchard, le plaisir d'une navigation en charentaises dans un carré chaleureux... C'est une image, personne à bord ne porte de charentaises ! Mais le plaisir subtil de la timonerie intérieure est bien là, d'autant plus évident que nous dévalons le courant à plus de 10 nœuds sur le fond tout en maintenant, comme il se doit, une veille attentive. A vrai dire, notre bonheur serait complet si Eole nous gratifiait d'un vent suffisant pour faire route sous voiles : ce n'est clairement pas le cas. C'est au moins l'occasion de vérifier que le Yanmar (54 ch), parfaitement isolé, ne gâche pas l'ambiance feutrée du carré-timonerie... Et ce convoyage mécanisé nous donne aussi tout le temps de découvrir les emménagements de cet étonnant baroudeur « made in Normandie ». Sa timonerie, tournée vers la face avant du rouf, fait partie du carré surélevé dont l'un des dossiers se rabat pour fournir une assise au barreur.

où l'on range facilement une garde-robe complète. Logique, car plus qu'un simple croiseur de vacances, le Cordova est un bateau à vivre, voire un voilier pour partir. Avec 450 litres de gasoil et 500 d'eau douce, l'autonomie n'est pas un problème. Ce grand départ n'est pas pour tout de suite – chaque



VUE SUR MER PANORAMIQUE

Depuis ce petit salon décalé à bâbord, confortable malgré ses bancs étroits, on jouit d'une vue sur mer à 270°. A tribord, la coursive court le long de la cuisine vers la cabine, la couchette d'appoint et le local technique aménagés à l'avant. Il faudra juste se méfier des marches... La remarque vaut d'ailleurs pour l'ensemble des emménagements : qui dit carré surélevé dit multiples changements de niveau. Depuis le seuil de la descente, on monte une marche pour gagner le carré, on en descend une pour la coursive, deux pour la cabine arrière tribord, deux également pour le « WC-dressing à cirés » intelligemment aménagé à bâbord. Ce côté montagnes russes va généralement de pair avec le salon de pont. On aurait peut-être pu éviter dans les WC ce deuxième niveau qui forme une sorte de fosse, tant la hauteur sous barrots est considérable à cet endroit-là. Mais ce bout de plancher surbaissé facilite l'accès à la grande tringle qui permet de stocker autant de cirés – éventuellement humides – que nécessaire. Ce qui frappe surtout d'emblée dans le carré du Cordova, c'est la qualité de finition des boiseries en teck et en sapelli. Coins de table ajustés à la perfection, superbes encadrements des hublots de rouf, chaque pièce de bois révèle un travail d'artiste, réalisé au chantier caennais de Patrick Lenormand. L'autre qualité remarquable de ces emménagements, c'est le volume de rangement. Il est considérable dans le carré, où le volume consommé par le salon de pont est utilisé par une sorte de cale donnant accès à de nombreux organes techniques (filtres à eau et gasoil), dans la cuisine où les tiroirs sont nombreux et surtout dans les deux cabines,



Le Cordova 40 SP se distingue par un rouf allongé vers l'avant. Il abrite un salon de pont.

A voir... et à revoir !



Pratique L'hélice est protégée par l'ailleron qui lui fait une cage.



Pratique Le rail du foc autovireur est très bien intégré au pont.



Pratique Sur chaque bord, une coupée aux tubes solides.



Pratique Très sécurisant : les planchers en teck sont verrouillés.



Pratique Géant, le local technique sous le carré surélevé. Notez l'isolation projetée.



Pratique La delphinrière très élancée permet d'amurer le gennaker loin de l'étrave.



Pratique Bonne idée : des boucles textiles pour prises de ris.



Pas pratique Contrairement au rail de foc, la barre d'écoute est mal intégrée et limite la vue vers l'avant.



Pas pratique Le système basculant impose un pied de console proéminent, et le poste de barre est un peu étriqué.



Pratique Le système de suspension de l'annexe est très au point, l'arceau bien pratique, et le volume de rangement ne manque pas dans le cockpit. Bonne note aussi pour l'ergonomie de manœuvre (hors poste de barre, voir ci-contre).



« Drôle d'oiseau, ce coureur d'océans qui attend la basse mer... »

chose en son temps –, mais il est clair qu'Eric Tabarant, le propriétaire, a une grande boucle dans un coin de la tête... Comme souvent avec ces bateaux « semi-custom » que les petits chantiers personnalisent volontiers, il a largement contribué à la conception de ce nouveau Cordova, troisième de la série. Eric voulait un salon de pont, pour profiter des mouillages en toute saison, et un volume confortable. Pour le satisfaire, Jean-François André, architecte et premier propriétaire du Cordova 40, a dessiné ce nouveau pont au rouf rallongé vers l'avant.

UNE SOLIDE EXPERIENCE, DES CHOIX DE BON SENS

Pour le reste, il a fait des choix de bon sens dictés par un CV nautique déjà bien rempli. Peu gourmand en énergie, son Cordova 40 SP (comme salon de pont, donc) recharge son parc de batteries généreux (4 x 100 Ah) avec deux alternateurs et deux panneaux solaires (2 x 110 watts) inclinables, disposés sur l'arceau. Ce dernier fait aussi office de bossoir géant pour l'annexe bien calée dans deux patins courbes adaptés à ses boudins... Bien vu et fort pratique en croisière. Côté plan de pont et accastillage, Eric s'est appuyé sur l'expertise de Pierre Asselin. Ce dernier n'est pas seulement responsable commercial du chantier Normandy Yacht Service, il est aussi expert en gréement et en matelotage, activité qu'il développe sous la marque Mysplice. C'est lui, en fin connaisseur des îles de la Manche, qui nous a proposé cette virée normande au départ de Cherbourg, cap sur Granville et Causey. Avec l'aide du jusant de cette marée de vives-eaux (coefficient 110), notre Cordova fait défiler la côte à 10 nœuds et plus... A ce rythme, une marée nous suffit pour gagner Granville où nous attendent Eric, le propriétaire, et Jean-François André, le navigateur-architecte. Ainsi qu'un peu de vent, espérons-le ! L'espoir fait vivre, mais le vent fait toujours défaut le deuxième jour de notre essai, et c'est sans regret que nous décidons de passer la journée à l'échouage à Causey. Après tout, c'est le privilège des dériveurs intégraux, et il serait dommage de ne pas tirer

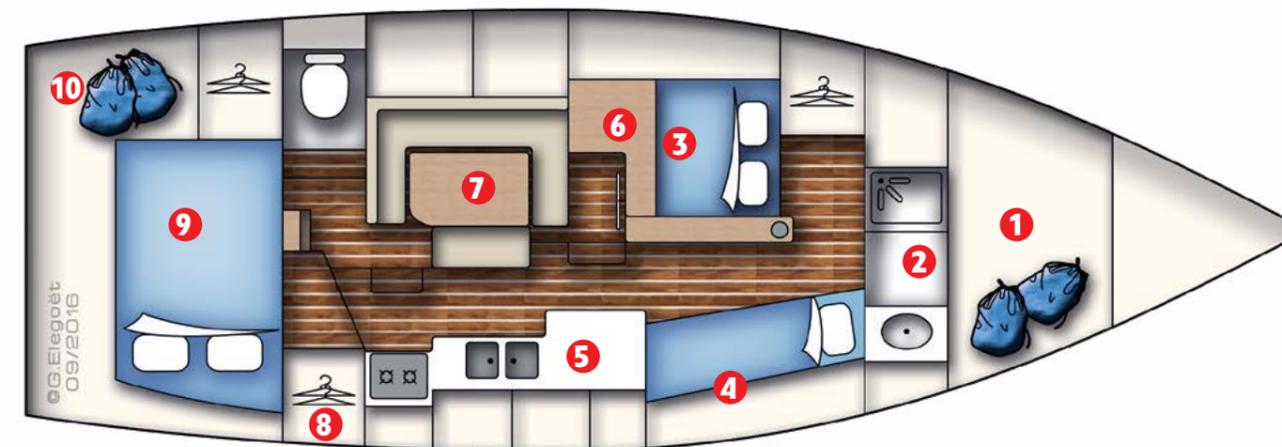


Avec Eric, le propriétaire, une bonne bouteille peut en cacher une autre.

Jean-François André, architecte navigateur



▲ Jean-François a construit 130 bateaux en alu, notamment au chantier ACNNO, à Noirmoutier. **Vingt ans de voyages du Sénégal à l'Alaska et de la Polynésie au Brésil, 130 bateaux en aluminium construits et 40 dessinés... Pas besoin de grand discours – de toute façon ce n'est pas son style –, l'immense expérience de Jean-François parle pour lui. Des Patago (34,39, 45 et 50 pieds) à son Cordova avec ou sans salon de pont, ses bateaux ont avalé des centaines de milliers de milles sous toutes les latitudes. Lui a momentanément raccroché son ciré et s'est établi en Pays bigouden, ce qui peut néanmoins s'apparenter à une nouvelle aventure pour ce natif de Noirmoutier ! Mais il n'a pas pour autant l'intention de laisser son Cordova moisir dans un port. Prochain objectif : la mer Baltique et la Finlande, en attendant d'autres campagnes en Atlantique, vers l'Espagne et les Açores. On ne se refait pas.**



Le Cordova 40 SP en 10 points

1. La volumineuse soute avant a vocation à être aménagée en atelier. Hauteur sous barrots : 1,67 m, un panneau de pont.
2. 1,83 m de hauteur dans le cabinet de toilette, 1,79 m côté douche (pas d'assise).
3. Hauteur dans la cabine avant : 1,87 m. Couchette : 1,93 x 1,20 m. Panneau de pont, hublot de rouf, bibliothèque et rangements.
4. La hauteur dans la coursive est de 1,87 m, la couchette fait 2 x 0,67 m. Quatre gros tiroirs de rangement, une grosse étagère à glissières.
5. Deux plans de travail toujours disponibles en cuisine (0,76 x 0,53 m, 0,67 x 0,53 m).
6. Table à cartes panoramique : 0,60 x 0,53 m.
7. Table : 1,13 x 0,69 m, banquette bâbord : 1,85 m de long pour 0,35 de large, neuf hublots

- de rouf, 1,79 m de hauteur sous barrots.
8. WC-tringle à cirés, hauteur : 2,03 m.
 9. 2,03 m de hauteur dans la cabine arrière, couchette 1,90 x 1,20 m dans la largeur. Un hublot de coque, 2 panneaux de rouf/cockpit.
 10. Dans le cockpit, soute très profonde (1,20 m) mais d'ouverture limitée (0,90 m). Volume aussi dans les bancs arrière.



▲ Carré et timonerie panoramiques jouissent d'un superbe niveau de finition des boiseries en Sapelli. Le menuisier est un ancien de chez Garcia, tout comme le patron du chantier d'ailleurs...

EN CHIFFRES...

LONGUEUR HORS TOUT	13,20 m
LONGUEUR COQUE	11,98 m
LONGUEUR FLOTTAISON	11 m
LARGEUR	4,15 m
TIRANTS D'EAU	0,60-2,60 m
DEPLACEMENT	9 500 kg
LEST	3 000 kg
SV AU PRES	85,50 m ²
GENOIS	51 m ²
TRINQUETTE	18,50 m ²
GRAND-VOILE	38 m ²
GENNAKER	94 m ²
MATERIAU	aluminium
CONSTRUCTION	sur membrures et lisses
MOTORISATION	Yanmar JH 5E 54 ch.
RESERV. CARBURANT	500 l
RESERVOIRS EAU	450 l
ARCHITECTE	Jean-François André
CONSTRUCTEUR	Normandy Yacht Service
CATEGORIE CE	A [en cours]
PRIX DE BASE	403 374 €
PRIX BATEAU ESSAYE	418 237 €



▲ La cabine arrière propose un volume de rangement stupéfiant. On y dort dans la largeur.



▲ Bibliothèques à garnir dans la cabine avant à la couchette double aux dimensions généreuses.



▲ Bien placés au pied de la descente, les toilettes et la tringle à cirés. L'expérience du large.



« Sous pilote, la timonerie intérieure fait un superbe poste de veille. »

profit d'un tel terrain de jeu... Nous choisissons le mouillage des Huguenans, au milieu d'un groupe d'îlots dont le plus important est surmonté d'une tourelle blanche. Pas de difficulté d'approche à marée haute, il faut juste s'engager suffisamment entre les îlots pour ne pas risquer de se retrouver dans les bouchots et autres tables ostréicoles implantés plus au nord. La pioche tombe de la delphinère très élancée du Cordova, qui s'immobilise bientôt dans le lit du courant... et commence à faire sa souille une heure plus tard.

LE SAFRAN SOUTENU PAR UNE CRAPAUDINE

C'est le safran qui pose en premier, ce qui n'inquiète nullement Eric : il est protégé par une crapaudine qui se prolonge vers l'avant et abrite également l'hélice. S'agissant d'une coûteuse tripale J-Prop à pales pivotantes, on ne peut que s'en féliciter. Notre spot d'échouage, en l'occurrence, est exempt de tout danger pour la carène et les appendices que nous pouvons examiner à pieds presque secs. La carène affiche des formes sages, privilégiant la polyvalence et la stabilité de cap. Elle a néanmoins la particularité d'être assez creuse pour un dériveur intégral, dans le but avoué de favoriser le passage dans la mer et les performances au près. La coque en forme présente un bel état de surface et un bordage très régulier, qui satisfait autant le propriétaire que l'architecte. Le chantier a suivi à la lettre les prescriptions de Jean-François, qui a lui-même construit par moins de 130 bateaux en aluminium et mis au point un procédé qui lui est propre. Il consiste à border en utilisant les tôles non dans la longueur mais dans la diagonale, ce qui permet de les ployer avec une grande précision sans avoir à utiliser



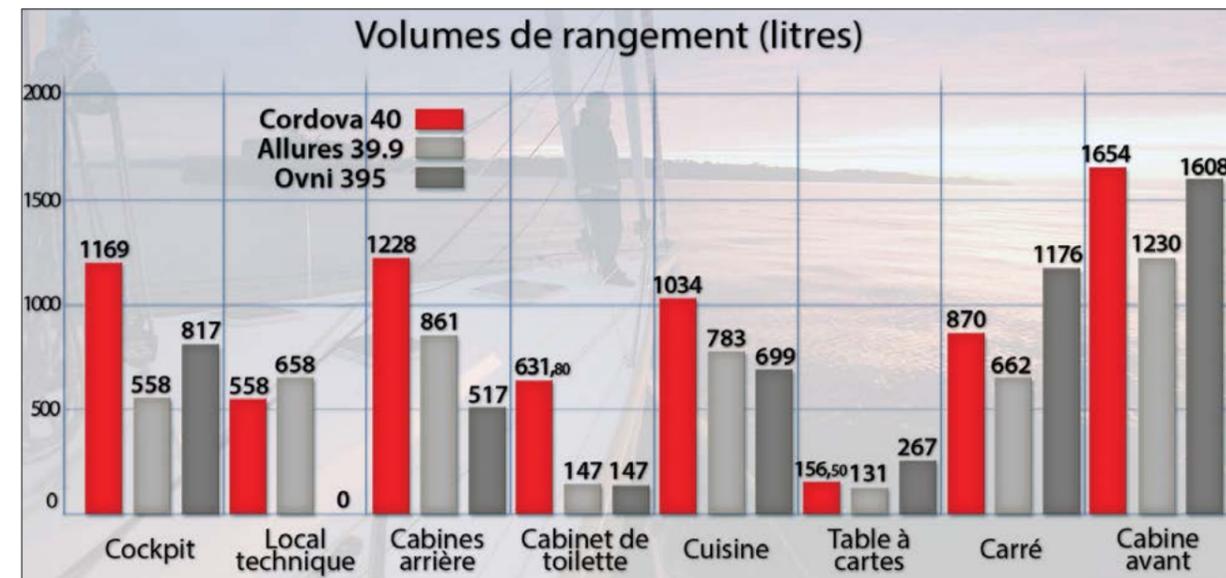
▲ La régularité du bordé en forme témoigne de la qualité de la chaudronnerie, et la peinture de pont qui recouvre le haut de la coque contribue à affiner la silhouette. Du beau travail.

la fameuse « olive », le conformateur habituellement nécessaire pour border une coque en forme. Une astuce qui a fait ses preuves et semble simplifier grandement la construction en aluminium. De retour à bord, nous profitons du paysage grandiose du plateau de Chausey qui continue de se découvrir autour d'un repas magnifique concocté par Eric. Les joies du salon de pont ! Le vent, taquin, s'est enfin levé alors que nous nous posions sur le sable, et c'est avec impatience que nous voyons la mer reconquérir l'estran. A peine à flot, nous nous hâtons sur le mouillage et envoyons la grand-voile. Le soleil se couche mais la brise timide tient bon et nous permet de rentrer à Granville sous gennaker. Pas plus de 8 nœuds de vent, souvent moins, mais notre Cordova tient sans problème ses 6 nœuds. Les manœuvres courantes, qui reviennent le long des hiloires sur deux gros winches Andersen, tombent sous la main malgré la lumière

déclinante. Tout comme les grosses mains courantes qui ceignent le rouf. Généreux également, les balcons avant, arrière et de coupée en tube inox de fort diamètre qui guident de hautes filières bien tendues. Combinés au jonc en aluminium formant pavois qui cale ou arrête le pied tout au long des passavants, ils garantissent un pont ultra-sécurisant. La barre à roue est réglable en trois positions, ce qui permet de barrer au vent ou sous le vent dans de bonnes conditions, et surtout de libérer le passage dans le cockpit. En revanche, le pied de cette console basculante est assez proéminent, et il faut se prendre les pieds dedans une fois ou deux avant d'enregistrer définitivement sa position. Notons enfin que ce poste de barre est un peu étriqué, il doit être possible d'avancer la roue de quelques centimètres. A moins qu'on se contente de naviguer sous pilote, ce qui ne sera pas une grande perte en termes de sensations de barre... Le recours

Le champion du rangement

Nous avons repris les volumes de rangements de deux concurrents, l'Ovni 395 et l'Allures 39.9, pour les comparer à ceux du Cordova... Avec ces résultats assez éloquentes. Nous n'avons compté que les espaces clos, ce qui exclut les vide-poches et autres bibliothèques, ainsi que les espaces non aménagés comme la soute avant. Celle de l'Ovni 395 n'avait pas été comptabilisée non plus dans notre comparatif présenté dans le n°244 (avril 2016). Le Cordova se démarque par un volume de rangement hors norme, notamment à la cuisine dont le meuble immense est très bien exploité.



▲ L'énorme volume des fonds permet de stocker des vivres.



▲ La soute avant est immense, mais devrait être aménagée.



à une transmission hydraulique, qui se traduit par une barre fortement démultipliée (3,75 tours d'une butée à l'autre), demande à cet égard un peu d'habitude – y compris dans les manœuvres de port. On ne sent rien, et on a parfois du mal à retrouver la position neutre ! Les performances, quant à elle, sont plutôt une bonne surprise qui nous sera confirmée le lendemain matin dans un vent plus soutenu. Au près sur mer plate, nous remontons à un peu plus de 50° du vent réel à 6 nœuds, dans un vent de 10-12 nœuds, puis l'équipage abat et envoie le gennaker. Bien calé à 7 nœuds, le Cordova continue sa route sans nous vers la pointe Bretagne puis La Rochelle, où il est attendu pour le Grand Pavois. Au grand salon à flot rochelais, le public va enfin pouvoir le découvrir et l'apprécier comme il le mérite ! Souhaitons à ce baroudeur confortable et très marin une carrière à la hauteur de ses qualités. ■



Le Cordova s'échoue bien à plat sur ses fonds.