

Hunter 39



La recette pour la croisière facile

Hunter depuis quelques saisons, la Marina Lennox, nouveau concessionnaire de la marque au Québec et sur le lac Champlain, m'en a fourni l'occasion devant Rouses Point l'été dernier. Ce nouveau 39 pieds vient remplacer le 38. On a revampé la silhouette de cette coque volumineuse avec une ligne de hublots en ellipse sur le rouf qui lui réussit plutôt bien. Pour le reste, on a appliqué intégralement la recette bien huilée qui a fait le succès du chantier en Amérique du Nord: des voiliers de croisière confortables axés sur la facilité d'utilisation et d'entretien. Parmi toutes les respectables unités neuves offertes actuellement sur le marché, les

Hunter sont probablement les mieux adaptés à la clientèle de néophytes qui ont préféré la voile à la villégiature. Ce qui ne veut pas dire pour autant que les Hunter ne sont pas faits pour s'aventurer au large. On a renforcé la coque avec un tissu de kevlar laminé dans les fonds entre l'étrave et la quille pour mieux résister à une éventuelle collision. Quant à l'assemblage de la coque et du pont, il est réalisé avec un joint en U boulonné à travers les deux éléments de la structure.

Le choix du gréement fractionné au $\frac{3}{4}$ portant un petit foc à faible recouvrement fait partie intégrante de la recette Hunter qui s'attache d'abord à simplifier la vie de

l'équipage. Ce foc de moins de 30 m² minimise les efforts quand vient le temps de border à plat. Le gréement Bergstrom auto-supporté avec ses deux étages de barres de flèche poussantes permet de se passer de pataras et de dégager ainsi le cockpit. Troisième élément de la recette Hunter, l'arche en inox qui coiffe le cockpit et sur laquelle est fixée la barre d'écoute. L'écoute de la volumineuse grand-voile de 48 m² se contrôle au moyen d'une manœuvre en continu dont une extrémité revient sur un winch sur le rouf et l'autre sur un taquet coinçant fixé à bâbord sur l'un des supports métalliques de l'arche. Cette même arche



Le Hunter 39 présente un petit triangle avant qui facilite les virements de bord. Notez la position très avancée du mât sur le pont et la superficie de la grand-voile, 1,5 fois plus grande que le foc.

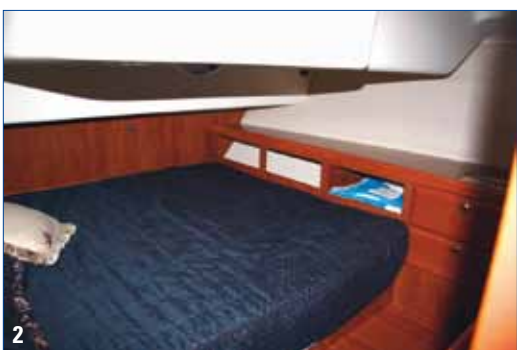
offre un support tout désigné pour installer un bimini, voire des panneaux solaires, comme a choisi de le faire le propriétaire du bateau essayé. Ce chariot de grand-voile placé au-dessus de nos têtes libère complètement le cockpit et permet d'utiliser un rail plus long que ceux que l'on installe habituellement sur le rouf devant la descente. On a en revanche quelque difficulté à connaître la position de ce chariot sur le rail, la toile du bimini ne permettant pas de le voir. Signalons au passage le choix du mât enrouleur Selden équipé d'un système d'enroulement de secours constitué d'une poulie crantée installée sous le vit de mulet. Le chantier a également eu

la bonne idée de livrer le bateau avec une grand-voile à lattes verticales, nettement plus efficace que la version à chute négative dépourvue de lattes.

Autre élément qui distingue le 39 de son prédécesseur, le choix d'un double système de barres à roue, une formule maintenant consacrée sur les voiliers de cette taille. Le winch de génois se trouve naturellement à portée de main du barreur qui peut fort bien manœuvrer le voilier sans l'aide d'un équipier. À bâbord, ce winch peut aussi servir à border l'écoute de grand-voile qui arrive depuis le sommet de l'arche. La position de barre est relativement agréable et on a

naturellement tendance à venir se caler sous le vent sur les montants de l'arche. L'écran multifonction se trouve sous la table du cockpit et permet de surveiller la navigation depuis le poste de barre. Une bonne note pour le rangement des drisses pour lesquelles on a prévu deux logements dans l'angle droit des cloisons de la descente. Ne cherchez pas de bois sur le pont, on n'en trouve nulle part dans un souci de minimiser l'entretien, raison pour laquelle les mains courantes sont en inox. Petite astuce intéressante sur le pont, un mini-panneau solaire alimente un ventilateur relié à deux boîtes dorade.

À l'intérieur, la grande cuisine en L se



1. Une hauteur sous barrots de 2 m et un carré spacieux.

2. Le mobilier de rangement au pied de la couchette est complété par deux penderies.

3. et 4. Le grand comptoir en Corian du coin cuisine est pourvu de deux espaces réfrigérés. On a bien utilisé l'espace pour maximiser le volume de stockage comme en témoigne le bac à légumes logé sous le plancher.



taille la part du lion. Le grand comptoir en Corian offre une surface de travail impressionnante et l'on a disposé sur les bords une main courante en inox qui permet de se cramponner solidement en mer. Un mot sur le Corian, un matériau synthétique qui imite le granit, très facile à entretenir et dont l'usage est très répandu dans les aménagements des bateaux à moteur. Ce coin cuisine offre un fort volume de rangement et s'avère très fonctionnel. On a même eu la bonne idée de disposer un bac à légumes sous le plancher, preuve du souci constant de

maximiser l'espace disponible.

Face à la cuisine, le coin navigation propose une table à carte suffisamment large pour utiliser des cartes en papier. Il ne reste pour autant pas beaucoup de place pour installer des écrans de navigation supplémentaires sur les panneaux muraux, mais on peut envisager de travailler confortablement avec un ordinateur portable.

La cabine principale se trouve sous le cockpit avec une grande couchette disposée transversalement au sens de la marche. La cabine est spacieuse mais pêche par son

manque de ventilation sur le tableau arrière. Un panneau de pont disposé sous une banquette rabattable du cockpit s'ouvre au-dessus de la tête du lit. En région tropicale, ce ne sera peut-être pas assez et il faudra probablement envisager le recours à un ventilateur. Depuis cette cabine et en relevant un capot en bois, on profite d'un accès très pratique tout autour du bloc moteur et de la transmission.

Ce voilier de croisière a été pensé pour loger deux couples confortablement. En n'installant qu'un seul cabinet de toilette à l'arrière, divisé en deux parties, on a conservé



VOILES NEUVES • CONCEPTION • MODIFICATIONS

RÉPARATIONS • ENROULEURS

RÉPARATIONS DE BIMINIS ET DODGERS

DEVIS
24H

F : 450.681.3367 | T : 450.681.3368

VOILESUD.COM

1527, Autoroute 440 Ouest, Bureau 230
Laval, QC H7L 3W3 | info@voilesud.com

Hunter 39

un bon espace habitable dans la cabine avant et l'on a pu loger un coin cuisine particulièrement pratique. Notez que ce 39 est aussi proposé dans une version avec deux cabines arrière.

Longueur de la coque: 11,81 m
 Largeur: 3,94 m
 Tirant d'eau: 1,52 m ou 1,98 m
 Déplacement: 8 300 kg
 Lest: 2 500 kg

Voilure au près: 78 m²
 Motorisation: Yanmar en ligne 28 CV
 Prix livré au lac Champlain: 204 700 \$
 prêt à naviguer
 Distribué au Québec par Marina Lennox



1



2



4



3

1. Le poste de barre et le cockpit. Notez les taquets installés sur les tubes métalliques de l'arche pour le contrôle de l'écoute et du chariot de grand-voile.

2. La barre d'écoute installée au sommet de l'arche.

3. Pas bête l'idée d'un panneau solaire pour alimenter un ventilateur pour les boîtes dorade.

4. Les bancs intégrés dans le balcon arrière, une autre caractéristique de la croisière facile à la mode Hunter.

27e
31
33
e36
39
41DS
45DS
45CC
50AC
50CC

HUNTER

Venez visiter
 nos nouveautés
 50 AC
e36 Performance
 H-33
 27Edge
 les dériveurs
 H15 - H18 - H22

www.marinalennox.com 630 principale, Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix, QC

Tour du monde en voilier
2003-2009

Jean-François Marchand & Chantal Arrelle

Concessionnaire exclusif Hunter®
au Québec & Lac Champlain

marina LENNOX
Le Nautisme avec Passion

450-246-2402 info@marinalennox.com