




essai



LE BOUCHAIN, À PEINE VISIBLE DE PROFIL GRÂCE À LA PEINTURE DE COOLIE FONCÉE, APPARAÎT BIEN SUR CETTE IMAGE.

# Foxy 40

## La grande croisière sur

*Ligne inimitable, alu épais pour la robustesse, deux quilles pour s'échouer partout et une finition flatteuse : le Foxy 40 attire les regards. Architecte, constructeur, aménageur, gréeur/voilier et bien sûr propriétaire, ils étaient tous réunis pour tirer quelques bords, le temps d'un week-end de janvier. Nous étions de la fête !*  
Texte EMMANUEL VAN DETH - Photos JEAN-YVES POIRIER

Il y a presque quatre ans, *Loisirs Nautiques* (voir LN 334) vous présentait le Foxy 25, joli day boat biquille construit en aluminium épais. Voilà donc son grand frère. Même architecte et même chantier : la filiation est évidente. Toutes proportions gardées, les lignes restent proches. Sous l'eau, les différences sont plus marquées. La carène du 40 se caractérise par un creux de coque plus important, avec un V qui court de l'étrave au tableau. Les formes arrière sont moins planantes, déplacement oblige, mais les entrées d'eau plus fines. Les jolies hiloires (presque) verticales sont conservées, à ceci près qu'un rouf panoramique digne d'un 60 pieds open coiffe les superstructures. La peinture de coque, le mât laqué et le pont en teck qui caractérisaient déjà le petit Foxy apportent une indéniable touche de luxe : nous



sommes à bord d'un voilier proche de l'esprit « Belle Plaisance », mais parfaitement fonctionnel.

Le Foxy 40 est amarré cul à quai et sur pendille à l'avant. À l'heure d'appareiller, on pourrait douter de son évolutivité au moteur du fait de la position très centrale de l'hélice, des deux quilles et des deux safrans. C'est oublier le propulseur d'étrave, qui offre une précision de manœuvre incomparable. On peut envisager un créneau en marche arrière même par fort mistral. La mer presque plate nous permet de relever la vitesse du Foxy 40 au moteur (un Volvo D2 de 55 Ch). À 2 000 tours, on frise les 6 nœuds. Pour accrocher un nœud de plus, on cale le régime à 2 500 tours. Manette à fond, le GPS indique 8 nœuds.

### Vélocité dans les petits airs

La grand-voile entièrement lattée est envoyée à la volée depuis le pied de mât, l'équipier posté devant la descente se contentant de reprendre le mou de la drisse et d'étarquer. Les deux winches de 54 sont idéalement placés sur un vaste retour d'hiloire, comme sur le Gib'Sea 364 lancé il y a huit ans. La plupart des manœuvres reviennent sur ces deux winches. La brise légère est, pour l'équipage, une excellente occasion de tester le gennaker monté sur emmagasineur. Taillé relativement plat, il déploie 32 m<sup>2</sup> de plus que le foc à tout faire de 43 m<sup>2</sup>. La formule est intéressante car elle permet d'évoluer très correctement dans les petits airs et d'utiliser ensuite, dès le médium, le

QUAND UN VOILIER DE CROISIÈRE FAIT PREUVE DE BONNE VOLONTÉ PAR PETIT TEMPS, UN PEU DE GÎTE NE NUIT PAS !

# mesure



Denis Bossard

Denis Bossard, 45 ans, est marié et père de trois enfants. Médecin à Lyon, il pratique la voile depuis trente ans. « Il y a quatre ans, lors de ma première rencontre avec Jean-Pierre Brouns, je souhaitais un

sloop de 12 mètres en alu épais qui soit biquille et échouable. Mon voilier devait bien sûr être polyvalent mais surtout efficace au près. » Restaient quelques questions : un voilier de voyage en alu épais peut-il être rapide ? Peut-on disposer d'un grand cockpit et d'une descente peu profonde ? Est-il possible d'éviter le look « camion » des bateaux de voyage ? « Jean-Pierre Brouns nous a présenté son Foxy 25 et nous a proposé de dessiner son grand frère en 40 pieds. C'est ce qui nous a amenés au chantier Sopranzi. » Là, Denis connaît son deuxième coup de foudre. « Lors de l'élaboration des plans et de la construction de la coque pontée, toutes les décisions ont été prises à trois. Le choix d'Olbia s'est naturellement imposé pour les aménagements. Le bon sens et la pondération d'Achim Rahmoun ont été pour moi très rassurants. Il en a été de même avec Philippe Ettore pour le grément. Le projet technique est donc devenu une très belle aventure humaine... Aucun incident, aucun désaccord, aucun débordement ne sera venu perturber les dix-huit mois de la construction. »



Jean-Pierre Brouns

Ma clientèle se compose essentiellement d'amoureux de la mer désireux acquiescer ce que l'on nomme « un bateau de voyage ». Mais cette appellation a un double sens : il serait parfois plus exact de

dire « un bateau domicile » pour vivre à bord le plus longtemps possible. Dans le cas de Denis, son bateau devait permettre de fréquentes navigations mais sans être un domicile permanent. Il devait également accueillir un couple et trois enfants grandissants. La famille est tombée sous le charme du Foxy 25, lequel a donc inspiré son futur grand frère, le 40'. Le cahier des charges a été traduit en dessinant un navire « convertible ». Il se transforme en un clin d'œil d'un objet ludique en un voilier puissant avec lequel on n'hésite pas une seconde à tailler des milles, même dans des conditions difficiles. On appréciera la stabilité de route, la raideur à la toile, la facilité d'échouage et la solidité exemplaire au point que l'on pourra se permettre de soulever le navire par ses taquets d'amarrage !



grand foc, puis une trinquette de 15 m<sup>2</sup> montée sur un étai largable dans la brise. On utilise ainsi le principe du « tout ou rien » adopté depuis longtemps par les coureurs. Cette formule garantit à la fois des performances optima et un meilleur vieillissement des voiles, lesquelles n'apprécient guère de travailler à moitié roulées. Dans ces conditions, par 7 à 9 nœuds de vent, le Foxy 40 se déhale à 4 nœuds au bon plein. Les deux barres franches permettent de s'installer confortablement au vent ou sous le vent. Il est possible de remonter jusqu'à 45° du vent réel, mais virer de bord impose de rouler la voile, ou plus simplement... d'empanner ! Au portant, les performances sont moins flatteuses qu'avec un spi classique, mais la facilité de manœuvre du gennaker incitera à l'utiliser aussi souvent que possible.

Le plan de pont est incontestablement un des points forts du bateau : les déplacements vers la plage avant sont aisés, et le cockpit est bien dégagé grâce à l'élégant portique (qu'un Gustave Eiffel n'aurait pas renié !) qui soutient la barre d'écoute de grand-voile. Cette pièce apporte

un point d'appui inhabituel mais commode qui incite la plupart des équipiers à rester debout plutôt qu'à s'asseoir. L'absence de barre à roue rend la circulation particulièrement bonne dans le cockpit. Une table pliante est prévue, tout comme un astucieux coffre pour le bib, situé en dessous. Seul défaut notable, le cockpit manque de volumes de rangement directement accessibles : une découpe qui communiquerait avec la soute sur bâbord permettrait de stocker l'annexe, les aussières et les paré-battage sans emprunter la descente.

Une fois mouillé dans les eaux transparentes de Porquerolles, on s'empresse de mettre l'annexe gonflable dans son élément et surtout de manœuvrer les deux vérins qui « ouvrent » le tableau arrière pour le transformer en une immense plateforme : embarquer ou installer le moteur hors-bord deviennent des opérations d'une facilité déconcertante. Il est même possible d'immerger une partie du panneau extérieur ; ce qui est parfait pour se rincer les bottes en janvier devrait être une invite permanente à la baignade les beaux jours

## La revue de détail

### BULBE

LE FOXY EST UN BIQUILLE, ET ÇA SE VOIT ! RASSUREZ-VOUS : QUAND LE BATEAU APPROCHE D'UN QUAI PAR LE TRAVERS, C'EST LA COQUE QUI TOUCHE ET NON LA QUILLE. LA PORTÉE DE CHAQUE BULBE EST DE 2,40 M, CE QUI ASSURE UNE STABILITÉ REMARQUABLE À L'ÉCHOUAGE. LA ROBUSTESSE DU BATEAU ET SON FAIBLE TIRANT D'EAU (1,55 M) AUTORISE TOUTES LES FANTAISIES DANS LES PLANS D'EAU À MARÉE.

### ROUF

DIRECTEMENT INSPIRÉ DES 60 PIEDS OPEN, CE ROUF NE MANQUE PAS D'ALLURE. DEDANS, IL OFFRE UNE VUE PANORAMIQUE ET DE LA LUMIÈRE À PROFUSION. LES ROBUSTES MAINS COURANTES SONT BIEN PLACÉES, MAIS LA PEINTURE ANTIDÉRAPANTE FAIT CRUELLEMENT DÉFAUT À L'HEURE OÙ UN ÉQUIPIER ZIPPE LE LAZY BAG DE GRAND-VOILE. PAR TEMPS DE PLUIE, C'EST LA GLISSADE ASSURÉE !





BEAUCOUP DE VOLUME ET DE CLARTE EN FOND  
UN VOILIER AGREABLE EN CROISIERE.

revenus ! Le volume enfermé sous ce pontage mobile est immense et permet de stocker nourriture, moteur ou même gennaker lorsqu'il n'est pas à poste. Inconvénient : en cas d'usage fréquent de la plateforme, l'encombrement du passage devient gênant.

### Emménagements : quand les pros ont du talent...

Pendant que nous effectuons quelques voyages à terre pour prendre des photos, Denis, le propriétaire, prépare le déjeuner. Nous nous installons ensuite à l'intérieur où justement un chauffage au gazole est installé en prévision de futures navigations en Europe du Nord. À peine la descente franchie, on est surpris par la lumière dispensée par les hublots du rouf panoramique, d'autant que le temps est plutôt bouché. Les couleurs claires retenues pour la finition – plateaux en hêtre et vaigrages blancs – y sont pour quelque chose. La hauteur sous barrots est de plus de 2 mètres sous le rouf, ce qui, d'un côté, réserve la vision panoramique aux équipiers les plus grands et, de

l'autre, limite la hauteur sous les planchers. Les deux mains courantes qui bordent la descente semblent un peu justes pour se tenir si la mer est agitée. Elles seront complétées par des arceaux (pas encore installés au jour de l'essai) placés à l'arrière des banquettes arrière et tribord du carré, lequel est décalé sur bâbord. La banquette centrale relevable cache le moteur. L'accès à la mécanique est donc remarquable, avec une insonorisation soignée. Même à plein régime, le niveau sonore du moteur reste très contenu. Les quatre batteries du bord sont fixées juste devant, superposées à l'aplomb du mât. Un tel souci de centrage des poids est méritoire et le Foxy 40 ne s'en portera que mieux dans la mer formée.

À bâbord, l'écran plat du PC très basse consommation nous affiche la rade d'Hyères : les cartes resteront aujourd'hui dans leur coffre. La table à cartes réglable à la gîte permet de consulter les documents et de poser le clavier et sa souris. Autre solution : s'installer sur la table du carré grâce à une communication sans fil.

Le volume sous le cockpit fait office de souts, avec une bannette sur cadre alu offrant un couchage de secours. À tribord, une vraie cabine double est installée. Le lit est de bonne surface mais le dormeur placé au centre peut à peine se retourner car le caisson inférieur du cockpit lui laisse peu de hauteur disponible... En face du carré, la cuisine en U est équipée d'une barre inox de protection

UNE SILHOUETTE  
AUSSI ORIGINALE  
QUE RÉUSSIE (ICI,  
AU MOUILLAGE À  
PORQUEROLLES).



### WINCHES

LES WINCHES LEWMAR 54 SONT PLACÉS SUR UN RETOUR D'HILOIRE. UNE TELLE CONFIGURATION N'EST POSSIBLE QUE SUR UN BATEAU IMPORTANT, EN TOUT CAS ASSEZ HAUT DE FRANC-BORD POUR QU'ON PUISSE SACRIFIER 30 CM DE LA HAUTEUR SOUS BARROTS MAXIMUM.

L'AGRÈMENT DE MANŒUVRE EST INCOMPARABLE CAR L'ÉQUIPIER WINCHE DEBOUT, LES JAMBES BIEN CALÉES SUR L'ARRONDI. LA POSITION CENTRALE EST ÉGALEMENT SÉCURISANTE, TOUT PARTICULIÈREMENT PAR FORTE GÎTE.



### ARCEAU ARRIÈRE

CETTE PIÈCE SUPERBE EST RÉALISÉE EN ALUMINIUM PLEIN, POUR UNE SOLIDITÉ MAXIMUM. L'ABSENCE DE BARRE D'ÉCOUTE DANS LE COCKPIT EST UNE SÉCURITÉ POUR LES

PLUS JEUNES ENFANTS DU BORD ET LA CIRCULATION S'EN TROUVE AMÉLIORÉE. MIEUX : CET ARCEAU OFFRE UNE PRISE INCOMPARABLE QUAND ON ÉVOLUE À L'ARRIÈRE DU BATEAU. UN RENVOI PERMET DE RÉGLER FACILEMENT LE CHARIOT D'ÉCOUTE DE GV.



## La mer de plain-pied !

En navigation, rien ne laisse soupçonner que le tableau arrière peut se transformer en passerelle géante ! Il suffit pourtant d'appuyer sur deux boutons pour que les vérins déploient les panneaux.

En quelques secondes, l'accès direct vers le quai ou la mer devient possible : on peut même immerger une partie de la plateforme. Enfiler ses palmes devient un vrai plaisir.



et d'une sangle. Les rangements sont nombreux et bien pensés. Le cuisinier est bien calé même à la gîte. Grâce au léger décroché, il ne bloque pas le passage vers la partie avant du bateau qui abrite deux cabines. La première, sur bâbord, offre deux couchettes superposées. Elle sera sans doute occupée par les enfants du bord. Le propriétaire s'installera dans la seconde, aménagée dans l'étrave. Sur tribord, on trouve un WC et une salle de bains séparée et isolée par une magnifique porte arrondie en hêtre verni.

Les nuits que nous avons passé à bord nous ont permis de tester toutes les couchettes et, plus sérieusement, de constater que le Foxy 40 se prête avec brio au programme « grande croisière » souhaité par son propriétaire. Ergonomie du plan de pont, plan de voilure facile à maîtriser, confort en mer et au mouillage tant à l'intérieur que sur le pont, tirant d'eau réduit, échouage facile... Il faut certes déboursier 400 000 euros pour s'offrir toutes ces qualités, mais le niveau de finition du bateau et sa robustesse seront difficiles à prendre en défaut. Exemple unique et pourtant parfaitement abouti, ce voilier est un excellent exemple de collaboration réussie entre différents acteurs – propriétaire, architecte, constructeur, aménageur, gréer/voilier – qui ont su se passer des (coûteux) services d'un maître d'œuvre. Cette démarche industrielle courante, mais encore inhabituelle dans la plaisance, est un véritable encouragement à sortir des sentiers battus. Le Foxy 40 a procuré à son propriétaire le sentiment rare d'avoir pris une part active à la conception de son projet. Le résultat est tellement flatteur qu'il y a fort à parier qu'à l'image de son petit frère, le 40 ne restera pas un « one off » très longtemps. Dernier avantage et non des moindres : l'aluminium épais, grâce à l'absence de structures, offre une liberté totale d'aménagement. La seule contrainte imposée est la couleur de coque. Tous les Foxy sont bleu nuit !



### MOTEUR CENTRAL ET BATTERIES

LA BANQUETTE CENTRALE CACHE LE VOLVO DIESEL DE 55 CH. L'ACCÈS EST REMARQUABLE POUR L'ENTRETIEN COURANT DU MOTEUR. AUTRE AVANTAGE : UN EXCELLENT CENTRAGE DES POIDS. LES BATTERIES ONT SUIVI CETTE LOGIQUE ET SONT EMPILÉES JUSTE DEVANT SOUS UN COFFRAGE DISCRET.



**BARRE FRANCHE**  
LES DEUX BARRES FRANCHES SONT ÉLÉGAMMENT CINTRÉES ET RÉGLABLES EN HAUTEUR. NUL BESOIN

DE STICK POUR BARRER AU VENT, BIEN INSTALLÉ SUR L'HILOIRE. LE WINCH POSITIONNÉ SUR LE PONTAGE ARRIÈRE PERMET DE BORDER LE GENNAKER. L'OUVERTURE DANS L'HILOIRE EST LA BIENVENUE POUR STOCKER LES ÉCOUTES OU UNE MANIVELLE DE WINCH.

### SURVIE

LE BIB, INSTALLÉ SUR LA TRANCHE, EST STOCKÉ SOUS LA TABLE DE COCKPIT. POUR L'EN EXTRIPER, IL SUFFIT DE SOULEVER UNE PETITE TRAPPE ET DE LE FAIRE GLISSER DE QUELQUES CENTIMÈTRES.





#### ACCÈS AU PILOTE

IL SUFFIT D'OUVRIR LA PLATEFORME POUR ACCÉDER AUX QUATRE VÉRINS QUI LA COMMANDENT AINSI QU'ÀUX PALIERS DE BARRE ET AU PILOTE. POUVOIR JETER UN COUP D'ŒIL RÉGULIÈREMENT À CES ORGANES EST ASSURÉMENT LE MEILLEUR MOYEN D'ÉVITER LES PANNES. LE VOLUME DISPONIBLE POURRAIT ÊTRE AMÉNAGÉ POUR STOCKER UN SECOND MOUILLAGE, DES AUSSIÈRES OU ENCORE DU MATÉRIEL DE PÊCHE.



#### COCKPIT

UNE TABLE DE COCKPIT EST TOUJOURS APPRÉCIÉE, TOUT COMME LES SIÈGES INTÉGRÉS AUX BALCONS ARRIÈRE. SUMMUM DU CONFORT : LES DOSSIERS EN MOUSSE QUI CALENT LE DOS.



## La revue de détail



#### FINITIONS

DANS L'ATELIER SOPRANZI, ON EN CONNAÎT UN RAYON EN SOUDURE ! L'APPROXIMATION N'EST PAS DE MISE, COMME EN TÉMOIGNE LA REMARQUABLE FINITION DES CHANDELIERS, DES CADÈNES OU DU DAVIER D'ÉTRAVE. ON PEUT DONC FAIRE DU BEAU ET DU SOLIDE... MAIS C'EST UN PEU PLUS CHER.



#### CUISINE

VOILÀ UNE CUISINE BIEN POURVUE EN RANGEMENTS ET PARFAITEMENT FONCTIONNELLE. BRAVO POUR LA BARRE INOX ET LA SANGLE, BIEN UTILE À LA GÎTE. COMME PARTOUT DANS LE BATEAU, L'AÉRATION EST BIEN TRAITÉE MÊME PAR TEMPS DE PLUIE GRÂCE À DES HUBLOTS OUVRANTS VERTICAUX. UN SEUL REGRET : UNE OUVERTURE PAR LE HAUT DU RÉFRIGÉRATEUR AURAIT PERMIS DE MIEUX CONSERVER LE FROID.

#### TABLE À CARTES

VOILÀ UNE TABLE À CARTES MODERNE AVEC SON PLAN DE TRAVAIL AJUSTABLE ET SON ÉCRAN PLAT. CE DERNIER EST PLACÉ DE FAÇON À ÊTRE VU AUSSI BIEN ASSIS SUR LE TABOURET QU'INSTALLÉ SUR UNE DES BANQUETTES DU CARRÉ. LE CLAVIER ET LA SOURIS SANS FIL PEUVENT ÊTRE UTILISÉS SUR LA TABLE À CARTES. LE TABLEAU ÉLECTRIQUE N'APPELLE AUCUNE CRITIQUE.



#### PIÈGE À BOTTES

LES DEUX BANQUETTES SONT TROP PROCHES L'UNE DE L'AUTRE POUR QU'UN PIED PASSE FACILEMENT. DUR DE S'INSTALLER SUR LA BANQUETTE AVANT DU CARRÉ, ET DUR D'EN SORTIR. DE PLUS, LA PROTECTION EN BOIS DES COUPE-BATTERIES MORD ENCORE LE PASSAGE, CE QUI N'ARRANGE RIEN. UN POINT DE DÉTAIL FACILE À CORRIGER.

## Bruno Sopranzi



J'ai particulièrement apprécié ce dernier projet nautique car il a permis, à la suite du Foxy 25, de radicaliser notre démarche et de renforcer les liens personnels et professionnels que nous avons déjà entre nous. Pour le client, ce mode de fonctionnement est a priori peu rassurant car il n'y a pas de maître d'œuvre clairement désigné, mais il permet aussi de maintenir les coûts au plus bas, de personnaliser de nombreux points d'une unité conçue pour la série et de fractionner les règlements en ne payant les entreprises concernées qu'au fur

et à mesure de l'avancement des travaux. En contrepartie, tous les acteurs doivent faire preuve d'un grand professionnalisme et avoir une confiance totale les uns vis-à-vis des autres afin de maintenir la cohérence et la qualité finale du projet. Cette pratique, héritée directement de nos activités industrielles (*Sopranzi est une chaudronnerie spécialisée dans des projets de haut niveau pour les industries du nucléaire, de l'armement ou des télécommunications - NDLR*), permet, dans le cadre d'un devis préalable, de faire en permanence des propositions techniques au client, allant jusqu'au choix de tel ou tel équipement. Sur la base des options que nous lui soumettons, il garde un contrôle total de ses investissements. Nous imposons en revanche certains critères propres à la gamme Foxy, pièces d'accastillage anodisées et couleur bleue par exemple.

## Hakim Rahmoun



Le travail de sous-traitance n'est pas une nouveauté pour nous puisque nous en avons déjà l'expérience avec le chantier META pour aménager ses coques alu. Toutefois, ce système impose aux différents acteurs une grande confiance réciproque et une coordination parfaite. Sur le plan pratique, je me déplace régulièrement dans la région lyonnaise où se trouvait le chantier et le client, l'architecte venant nous rejoindre en cas de besoin. Le propriétaire a participé activement à la genèse du projet et s'est impliqué tout au long de la construction. Son expérience de la plaisance a permis de résoudre positivement toutes les questions

et de tenir compte de ses goûts et suggestions en matière d'aménagements et de décoration. Comme il souhaitait une ambiance claire et sobre, nous avons rapidement proposé les panneaux en hêtre et les vaigrages blancs. En cas de désaccord, nous avons pour règle de refuser des solutions qui nous semblent techniquement inappropriées et d'en expliquer les raisons au client. Cette pratique, pourtant très courante dans le bâtiment, peine encore à s'imposer à la plaisance et c'est bien dommage car elle est la seule à satisfaire tout le monde. Pour les professionnels, elle permet de toujours se situer au cœur de son métier, sans avoir à exercer plus ou moins bien celui des autres. Je n'hésite jamais à orienter un client vers tel ou tel sous-traitant car je sais qu'il saura apporter la réponse plus pertinente que la mienne au problème posé et qu'il a les mêmes exigences de qualité que moi.

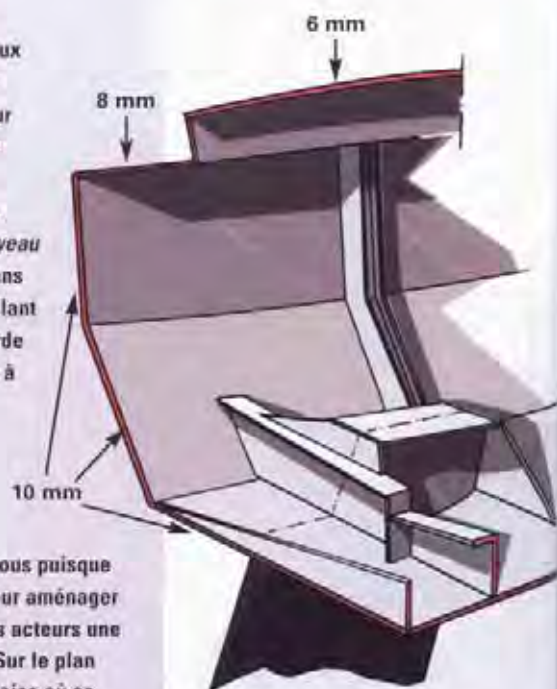
## Philippe Ettore



Nous avons été sollicités pour toute la partie voiles et gréement de ce projet et, du fait de sa nature, il s'est révélé tout particulièrement intéressant. Après les prises de mesures et les études de positionnement de l'accastillage faites au chantier en collaboration avec l'architecte, le constructeur et l'armateur, nous avons conçu et fabriqué sur notre site de Port Camargue le gréement et les voiles les mieux adaptés à l'usage qui allait en être fait. Nous avons ensuite installé le tout sur site à Hyères. Il est très agréable de travailler directement en contact avec le propriétaire, rassurant pour lui de connaître l'intervenant sur son bateau et simple pour le prestataire d'avoir l'utilisateur final comme interlocuteur. Il existe un aspect

conseil indéniable, du choix des matériaux à leur utilisation et leur entretien. L'émulation qui découle de ce fonctionnement donne vraiment au travail un intérêt supplémentaire, technique et humain. La nécessité d'être cohérent et en phase avec les autres acteurs du projet rend très attentif et tout le monde ne peut qu'y gagner.

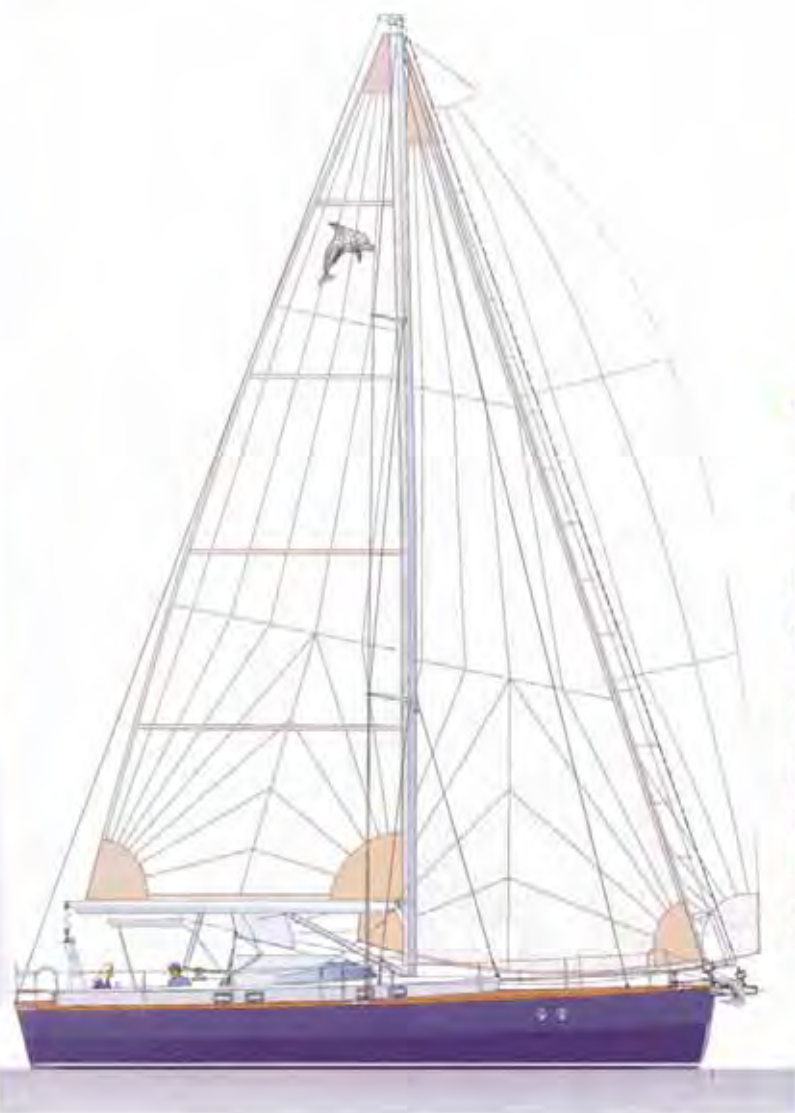
## Architecture l'analyse de LN



L'air de famille du Foxy 40 avec son petit frère le 25 est très prononcé : plan de pont, matériau, appendices. L'architecte Jean-Pierre Brouns assume totalement ses partis pris théoriques et leur application pratique. Les formes, l'agencement, le cockpit, les volumes et les circulations sont originaux et répondent bien au programme de grande croisière du propriétaire. Le travail du chantier s'accorde avec les critères de qualité retenus : aluminium épais (10 mm pour le bordé), structure simple et facile à entretenir, pont en teck, portique solide...

Le poids correspond bien sûr à un déplacement de voilier de voyage (près de 10 tonnes en charge pour 12 mètres de coque). Les formes sont intéressantes et très polyvalentes : le ratio L/B est de 3, plus proche du Ionic 39 de Gilles Vaton (3,06) que du Fabulo de Pierre Rolland (2,70) ou de l'Opium 39 de Marc Lombard (2,74). Notre essai confirme d'ailleurs son passage doux à la mer comme sa

**Voir les explications  
des chiffres clés et  
les adresses utiles  
page 74**



LES PRINCIPALES QUALITÉS DU FOXY 40 SONT VISIBLES DÈS SA CONSTRUCTION : PLAN DE PONT ÉPURÉ, COCKPIT PROTÉGÉ ET VASTE PLATEFORME ARRIÈRE.

capacité à tenir de bonnes moyennes au portant.

La surface de voile se situe dans la moyenne des unités de voyage tranquilles : 88 m<sup>2</sup> au près, soit 8,8 m<sup>2</sup>/t en charge (8 m<sup>2</sup>/t pour un Hermine 36 essayé dans notre dernier numéro). Les surfaces sont ainsi gérables par des équipages réduits. Dans les petits airs, les 75 m<sup>2</sup> du reacher (ratio à 12 m<sup>2</sup>/t avec 120 m<sup>2</sup> de voilure) donneront des chevaux au bateau. Sous trinquette,

dans la brise, le Foxy pourra également être manœuvré sans difficulté.

L'architecture intérieure du Foxy se place sous le signe de la polyvalence. Le confort est toujours présent, en mer comme au mouillage. Les surfaces claires renvoient efficacement la lumière diffusée par les nombreux hublots et la sensation d'espace est maximum dans la très vaste zone centrale. Un bateau « loft » qui sera très agréable à vivre en famille.

### CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	13,15 m
Longueur coque	11,98 m
Bau maxi	4,00 m
Tirant d'eau	1,55 m
Déplacement en ordre de marche	8,5 t
Déplacement en charge	9,8 t
Lest plomb	3,2 t
GV	45 m <sup>2</sup>
Grand foc	43 m <sup>2</sup>
Reacher	75 m <sup>2</sup>
Trinquette	15 m <sup>2</sup>
Motorisation diesel	55 Ch
Prix barre en main	400 000 €
Matériau	aluminium épais
Constructeur	Sopranzi



$$\frac{\sqrt[3]{S.V.}}{\sqrt{D}} = 5,11$$

$$K_r \text{ max} = 7,3 \text{ t/m}$$

$$\frac{\text{Lest}}{Dl} = 39 \%$$

$$\frac{\text{Lest}}{Dc} = 32 \%$$

$$\frac{S.V.}{L_f \times B_f} = 3,42$$