

Doté d'une carène puissante et rapide qui perpétue la tradition maison, ce voilier raffiné vise la grande croisière luxueuse, avec un cockpit bien abrité, un carré à vision panoramique et une superbe cabine arrière. TEXTES ET PHOTOS JACQUES ANGLÉS

Sous spi par jolie brise, ce croiseur puissant tient des moyennes de 8-9 nœuds, avec des pointes à plus de 10 nœuds dans les surventes.

Depuis son premier Pilot Saloon, le PS43 sorti en 1998, Wauquiez perfectionne sa maîtrise de ce type de plan, très agréable en croisière hauturière. Le 47 met à profit cette expérience en passant à la dimension supérieure. Plus élégant que ses prédécesseurs, son long rouf profilé s'intègre bien à la ligne générale, malgré sa hauteur. Le cockpit, efficacement protégé sur l'avant et sur les côtés, répond aux exigences de la croisière tous temps, et l'arceau qui le surmonte dégage les manœuvres de la grand-voile, tout en offrant un support pratique pour fixer le bimini. Dessiné par Berret-Racoupeau, ce voilier puissant et rapide à la voile s'inscrit dans le droit fil des modèles Wauquiez, avec des entrées d'eau fines, un maître bau important et très reculé, et une quille à bulbe en plomb. Conçu pour la grande croisière, il affiche un déplacement plutôt lourd qui permet d'embarquer de grosses réserves d'eau et de carburant sans pénaliser les performances, celles-ci étant assurées par une voilure généreuse. La version de base est grée en sloop, avec trinquette en option. Côté construction, la qualité est au rendez-vous. La coque, en sandwich verre-polyester-balsa, est moulée par infusion. Elle est renforcée par une structure monobloc de longerons et varangues qui répartit les efforts du gréement et de la quille. Le pont, également en sandwich, est fixé à la coque par collage et liaison mécanique au niveau du pavois. Il est entièrement laté de teck de Birmanie de 8 mm d'épaisseur. L'ensemble dégage une sensation de grande robustesse, avec une finition très soignée. À l'exemple de la table de cockpit en teck massif ou du faux pont sous lequel s'escamotent les drisses et manœuvres de grand-voile.

- Wauquiez International
- France
- Prix sans voiles: 379012 €
- Longueur coque: 13,99 m

# Destination haute mer

Essai: golfe de Saint-Tropez, vent de sud-est 8-15 nœuds, mer belle.

## Essai Pilot Saloon 47



**UNE DESCENTE** rassurante entre deux cloisons. Des veilleuses éclairaient les marches.

**GRANDE TABLE A CARTES** de 98 x 84 cm, avec large ouverture. Merci pour le navigateur!

**BONNE AÉRATION** du carré, avec six hublots intégrés aux baies latérales et cinq panneaux de pont.

**LE CARRÉ** bénéficie d'une belle table déployable pour quatre à six convives.



**CUISINE** en coursive utilisable tous temps, avec de nombreux rangements.

**CABINE AVANT** claire grâce aux hublots de coque.

**CABINE ARRIÈRE** royale, avec grand lit central, sofa, bureau et vastes rangements.

## A L'INTÉRIEUR

### Un agencement bien organisé

Les boiseries de teck blond ciré créent une atmosphère chaleureuse dans cet intérieur lumineux.

Très clair grâce aux grandes baies du rouf surélevé, le carré n'offre pas la vue directe sur mer en position assise, mais il suffit de se lever pour profiter d'un panorama complet, la sensation d'espace étant accrue par des hauteurs plus que généreuses (2,05 à 2,40 m dans le carré et la cuisine, 1,95 m dans la cabine avant). L'intérieur est

décoré de teck blond et de tissus de qualité, l'Alcantara étant optionnel. L'aération est soignée, avec onze hublots et panneaux ouvrants rien que pour le carré, certains étant hélas peu accessibles à cause de la hauteur, notamment dans la cuisine. Le problème des différences de niveau lié au principe du Pilot Saloon est ici habilement traité.

Le carré est entièrement de plain-pied et il n'y a que deux brèves dénivellations, l'une vers la cuisine et la cabine arrière, l'autre vers les cabines avant. Bon point pour la cuisine en coursive, très pratique à la gîte, bien équipée et pourvue de nombreux rangements. On apprécie également la grande table à cartes et le sofa bâbord doté d'un astucieux accou-

doir basculant qui sert de dossier au navigateur.

La cabine arrière, occupant toute la largeur de la coque, est privilégiée. Isolée du reste du bateau, elle bénéficie d'une intimité parfaite, d'un lit de 2 x 1,60 m et d'une grande salle d'eau primitive avec douche séparée de 2,40 m de hauteur! Une coursive axiale dessert les deux cabines avant, l'une très spacieuse avec un lit double de 2 x 1,50 m, l'autre avec

deux couchettes superposées de 2 x 0,78 m. Ces deux cabines partagent une belle salle d'eau à douche séparée.

- **Bien vu**
- Clarté du carré
- Grande table à cartes
- Portes larges et sans seuil
- Toiles antirouils sur tous les couchages
- **Mal vu**
- Aération de la cuisine
- Certains panneaux de pont sont trop hauts
- **Bilan intérieur**

## Essai Pilot Saloon 47

### EN NAVIGATION

### Raide à la voile et efficace à toutes les allures

Équipé de winches électriques et de voiles sur enrouleurs, ce 47 pieds se mène facilement à deux ou en solo... sauf pour envoyer le spi dans la brise.

Sur ce modèle vendu sans voiles, le pack Océan dont est doté notre bateau d'essai peut être considéré comme la version standard. Ce pack comprend les enrouleurs électriques de géniois et grand-voile, des winches primaires électriques et un propulseur d'étrave puissant. Avec cet équipement, envoyer, amener ou ajuster la voilure est un jeu d'enfant et, bien que la grand-voile à enrouleur ne soit pas notre système préféré, force est de reconnaître qu'il fonctionne ici très bien, d'autant plus que les voiles en Hydranet à volles en tiradiale sont de bonne facture. Les winches de géniois sont près du barreur, toutes les autres manœuvres étant renvoyées autour de la descente, avec un accastillage de qualité et des sacs à bouts forts pratiques. Seul bémol, la visibilité avant est limitée par le rouf quand le barreur est assis à un des deux postes de barre, mais en contrepartie, les passagers apprécient le confort d'un cockpit bien abrité.

de 5,5 nœuds quand l'anémomètre dépasse 10 nœuds. Ceci est d'autant plus satisfaisant que l'angle de remontée est élogieux, avec moins de 80° d'un bord sur l'autre par 10 nœuds de vent réel. On est sur un bateau équilibré et sensible qui répond bien aux sollicitations du barreur; la barre étant néanmoins un peu ferme (drosses de transmission trop tendues). Le bateau vire très bien mais, avec l'état de trinquette optionnel (présent sur le modèle testé), il faut aider le géniois à passer, soit manuellement, soit en roulant partiellement (ce que facilite l'enrouleur électrique).

**Au moteur**  
★★★★

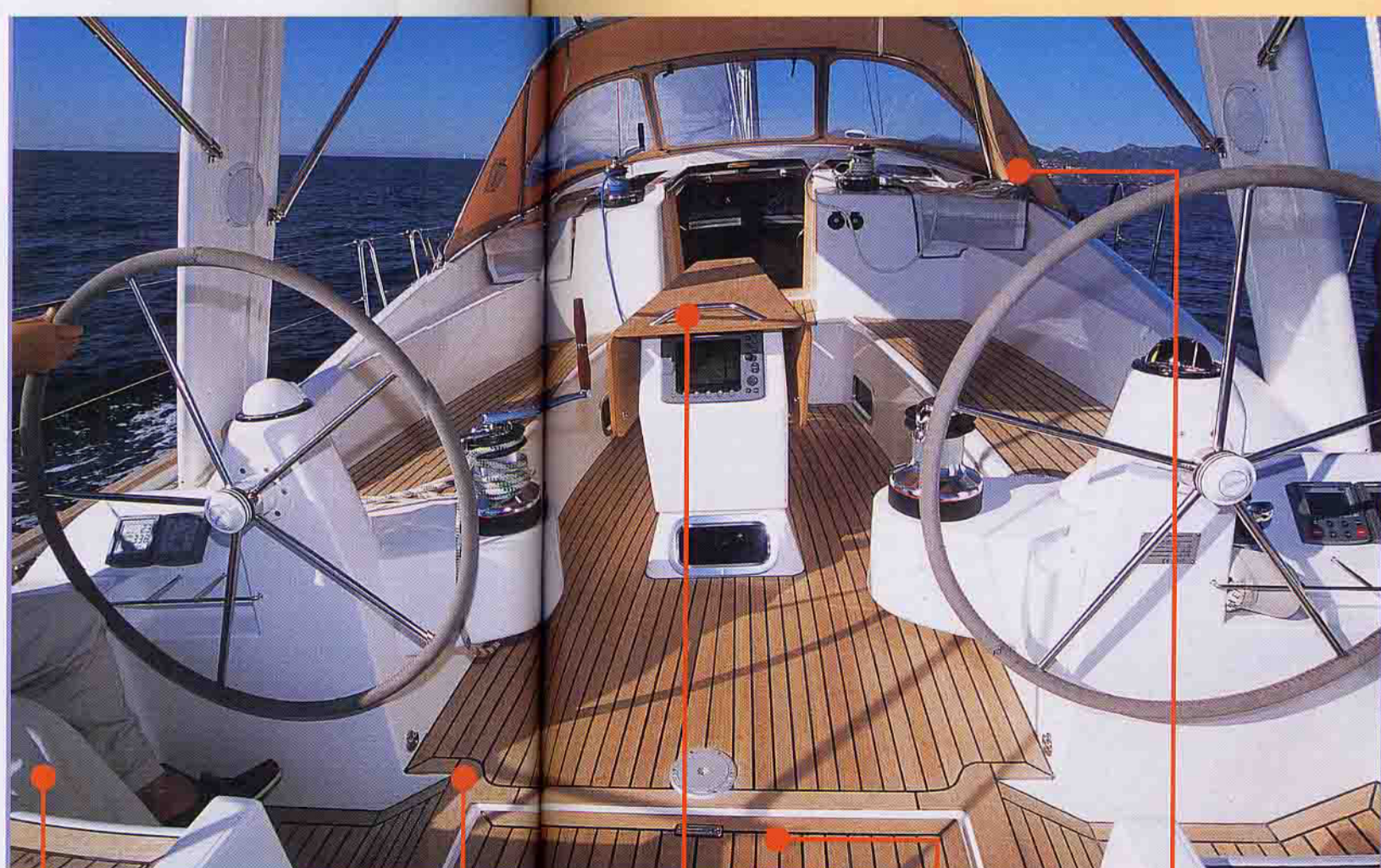
Les 75 ch du diesel Yanmar sont tout à fait suffisants, bien qu'un 100 ch soit proposé en option. A plein gaz (3950 tr/min), on atteint 9,2 nœuds, et le régime maxi continu de 3500 tr permet de tenir 8,9 nœuds pendant des heures ou d'étaler un gros vent en cas de besoin. On optera plutôt pour un régime de croisière économique, à 7,3 nœuds pour 2500 tr, voire 6,4 à 2200 tr si l'on recherche le silence. L'insonorisation pourrait d'ailleurs être améliorée, au bénéfice du confort intérieur. En manœuvres de port, ce 47 pieds se mène très facilement et on aura recours au propulseur d'étrave que par vent fort.

**Au portant**  
★★★★

Dès qu'on débride, la vitesse croît, atteignant des valeurs dignes d'éloges (plus de 7 nœuds entre bon plein et travers par 12 nœuds de vent réel). C'est le moment d'envoyer le spi asymétrique de 120 m<sup>2</sup>, avec un bénéfice immédiat en vitesse et en sensations de barre. Les 9 nœuds sont atteints par 13-15 nœuds de vent et l'on sent que le bateau n'aura guère de peine à dépasser 10 nœuds sous une brise plus soutenue. On apprécie d'autant plus ces performances qu'elles sont complétées par un bon confort du cockpit et un passage en douceur dans les vagues.

**Au près**  
★★★★☆

Ce pur croiseur montre de bonnes aptitudes dans les petits airs, démarrant sans se faire prier pour afficher 3,5 nœuds au GPS par tout juste 6 nœuds de vent réel et plus



**LES DEUX POSTES DE BARRE** sont dotés de sièges incurvés pour le confort à la gîte.

**CIRCULATION** facile avec un plancher totalement dégagé.

**LA TABLE DE COCKPIT** fixe et sa main courante permettent de bien se caler à la gîte.

**LOGEMENT POUR CANOT** de survie sous le plancher, entre les deux barres.

**LA CAPOTE** de descente, optionnelle, protège le cockpit mais réduit la visibilité.



**UNE BAILLE À BOUTS** permet de ranger toutes les manœuvres.

- **Bien vu**
- Confort du cockpit pour les manœuvres et pour les passagers
- Facilité de manœuvre avec le pack Océan
- Postes de barre
- Accastillage haut de gamme
- **Mal vu**
- Pas de barre d'écoute de grand-voile
- Passage du cockpit aux passavants
- **Bilan navigation**

### Prix et options

**Prix sans voiles: 379012 €.**  
**Principales options:** Pack Océan (GV et géniois sur enrouleurs électriques, GV pour enrouleur, propulseur d'étrave, winches primaires électriques, 2<sup>e</sup> alternateur, 4 batteries suppl. 140 Ah): 32811 €  
● Mât pour GV full batten: 2272 €  
● GV full batten tiradiale: 10154 €  
● Grément spi asymétrique: 1893 €  
● Spi asymétrique: 5179 €  
● Capote de descente: 2942 €  
● Propulseur d'étrave 10 chevaux: 7756 €.

**PEU DE MANŒUVRES** en pied de mât grâce à la grand-voile sur enrouleur.



**PLAGE AVANT** bien équipée, avec soute à spi pratique.

**PONT EN TECK** standard et petit pavois pour se caler à la gîte.

**COCKPIT** spacieux, bordé de hauts dossiers confortables.



### Pilot Saloon 47

Architectes	Berret-Racoupeau
Constructeur	Wauquiez International
Longueur coque	13,99 m
Flottaison	12,75 m
Largeur	4,61 m
Tirant d'eau	1,80 ou 2,35 m
Déplacement/lest	15100/4050 kg
Grand-voile	6461 m <sup>2</sup>
Géniois (120 %)	53 m <sup>2</sup>
Spi asymétrique	120 m <sup>2</sup>
Moteur	75 ch Yanmar sail-drive
Eau/carburant	800/395 litres
Homologation	A/8 pers. B/10 pers. C/12 pers.
Wauquiez: ZI du Vertquet, 59960 Neuville-en-Ferrain Cedex. 03 20 03 14 61. www.wauquiez.com	

### Conclusion

Élegant, bien construit, très marin, le Pilot Saloon 47 perpétue la qualité Wauquiez, aujourd'hui marque de prestige du groupe Bénéteau. L'autonomie est adaptée à la croisière au long cours, avec un confort intérieur combinant le luxe et les aspects pratiques, dont la cuisine, les salles d'eau ou les toiles antirouils sur les couchettes donnent quelques exemples. La sécurité est bien pensée, à l'image du logement pour le canot de survie, du pavois qui borde le pont ou des robustes mains courantes de rouf. On n'attendait pas moins d'un croiseur prestigieux, mais tout de même beaucoup plus cher que les unités de même taille proposées, elles aussi, par le groupe Bénéteau.

**Notre avis** ★★★★★