Texte et photos ***Daniel Allisy.***
Plans ***François Chevalier.***

ITALIA YACHTS 15,98 M

La force tranquille

Loin des modes qui se démodent, le chantier Italia Yachts trace un sillon initié par le succès du 13.98, sacré bateau de l'année en 2013, trois ans seulement après la création du chantier! Essai au large de Venise de son grand frère, l'Italia Yachts 15,98.

CONDITIONS DE L'ESSAI : *Venise. Vent de Sud 8 à 10 nœuds. Mer plate.*

Ça se voit tout de suite. Des lignes douces, un tableau arrière «dans le bon sens», un rouf discret, tout dans l'Italia 15,98 fleure un classicisme de bon aloi. Et puis cette impression de netteté avec ce pont où apparaissent bien peu de ficelles et aucun rail agressif. Pourtant, il ne s'agit pas de l'un de ces «nouveaux» voiliers où la barre d'écoute est reléguée sur le rouf, là où elle ne gêne pas les passagers mais ne sert plus à grand-chose. Franco Corraza, créateur du chantier, a voulu un voilier qui s'affranchisse des modes tout en étant résolument moderne et bon marcheur. Alors allons-y!

LE MONDE DU SILENCE

Chioggia, à l'entrée de la lagune. Grâce au winch électrique (en option), la grand-voile est envoyée comme une fleur. Le temps d'embouquer le chenal où l'on s'affaire toujours à la construction des futures écluses de la lagune et nous voici au près. Avec cette mer plate, difficile d'apprécier l'entrée du bateau dans la vague, sauf au passage d'un vaporetto! En revanche la vitesse (6,8 à 7 nœuds avec un vent réel de 8 nœuds) est tout à fait honorable et le plaisir à la barre certain. Grâce à la transmission de barre en tube et à un bon équilibre des poids (les 700 litres d'eau et les 600 litres de fuel sont placés au centre sous les planchers du carré), l'Italia Yachts 15,98 se manie comme une mobylette. Franco ne s'est même pas servi du propulseur d'étrave pour sortir de la marina de Chioggia, pourtant bien encombrée. Et lorsqu'au retour nous tirerons des bords dans le chenal devant Pellestrina, cela se passera sans aucun problème – mis à part les remarques acerbes d'une vedette de la maréchaussée. Alors que je descends un moment à l'intérieur pour ranger mon sac, je suis surpris par une étrange sensation. Je viens de me rendre compte qu'il y règne un silence tout à fait inhabituel. Je crois que c'est la première fois, à part quelques navigations sur les Swan de la grande époque, que je suis saisi par le silence intérieur d'un bateau en naviguant à la voile : nul craquement, juste le bruit des filets d'eau sur la coque…
Il faut dire qu'avant la création de son chantier, Franco a été agent de X-Yachts pendant plus de vingt ans. Et ça se voit sitôt que l'on soulève les planchers : une grande structure métallique fixée sur les fonds en monolithique reprend les boulons de quille et les tirants du gréement. Et les cloisons structurelles sont stratifiées à la coque et au pont, suivez mon regard…
Après avoir enchaîné les virements de bord, nous voici de retour au largue. En fait, le bateau que nous essayons est prévu pour un client qui envisage de naviguer en équipage réduit, et il n'a pas choisi de l'équiper d'un spinnaker. Grâce aux écoutes ramenées à la main du barreur, deux personnes peuvent aisément maîtriser la bête pourtant généreusement voilée. Même avec ce sacré vent qui ne veut décidément pas se lever pour cet essai, la vitesse reste plus qu'honorable (7,8 à 8 nœuds avec un vent oscillant de 8 à 10 nœuds) et permet d'envisager de naviguer à la voile même par petit temps. On est en Italie après tout!

LE SENS DU DÉTAIL SOIGNÉ

L'Italie, justement, patrie du design. Ce n'est pas parce que les emménagements sont ultraclassiques, qu'on ne va pas fignoler les détails. En l'occurrence aucun angle droit entre les cloisons mais des courbes à chaque endroit soulignées par un incroyable travail d'ébénisterie qui conserve les veines de bois sur l'ensemble des surfaces. Avec, en point d'orgue de la visite, une table de carré où les fargues sont remplacées par un léger creux dans le bois. Peut-être pas très efficace par force 6 on le concède, mais quelle élégance!
Ah! cela fait vraiment chaud au cœur de se retrouver à bord d'un vrai voilier sans concession au culte du «bain de soleil», mis à part un tableau arrière qui se transforme en plate-forme (mais suffisamment haute pour être baissée en navigation pépère). Ici, tout est fait pour le simple plaisir de la voile. La voilà, la vraie différence : un souci de qualité qui se paie, certes, mais qui se voit aussi – pardon, qui s'entend! ■

Bon marcheur, *même par petit temps, l'Italia 15,98 offre un bel équilibre entre classicisme et modernité. Et qui se manœuvre comme une mobylette!*

12 VERSIONS. *Grâce à la petite structure du chantier, il est possible de personnaliser les aménagements. Ici, la position de la cuisine arrière offre un carré de dimensions royales. Seule ombre au tableau, la faible hauteur des hublots et leur position derrière un vaigrage.*

PERFORMANT. *Avec trois étages de barres de flèche et un I de 21,45 m, le mât 19/20 présente un bel allongement, gage de performances au près. D'autant qu'il est emplanté sur la quille et que la répartition des poids a été optimisée. Le premier ris se prend à 15 nœuds de vent.*

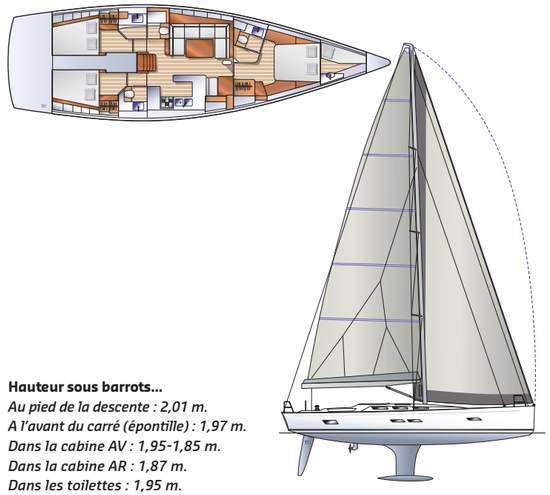
CUISINE. *La cuisine aménagée en partie dans la coursive tribord offre de beaux plans de travail et un calage impeccable quelle que soit l'amure. Il existe également une version avec cuisine dans le carré, supprimant de fait la banquette tribord, mais avec un «vrai» siège de table à cartes.*

CABINE AVANT. *Située en arrière d'un grand coffre à voiles (juste après la baille à mouillage), la cabine propriétaire bénéficie d'une bonne largeur de 1,45 m en tête de couchette. Dans une autre version (local technique sur bâbord), elle occupe tout l'arrière du bateau.*

CE QUI NOUS A SÉDUITS

A l'évidence, ce voilier a été conçu pour naviguer vraiment à la voile et se faire plaisir sans toutes les concessions habituelles.

Tout est à sa place et rien ne vient gêner la manœuvre, *à l'image du rail de grand-voile intégré dans le fond du cockpit.*
Les manœuvres sont le plus souvent cachées, *mais de manière intelligente : les bouts de l'enrouleur et de l'amure de gennaker courent sur le pont en avant du rouf, permettant d'aider à la manœuvre en cas de problème.*
Le renvoi des manœuvres à la main du barreur *(mais il ne faut pas être plus de deux pour manœuvrer).*
Le travail d'ébénisterie *à l'intérieur.*
La possibilité de moduler l'emménagement intérieur *(douze possibilités).*
Le grand local technique *séparé du compartiment moteur.*
La plate-forme arrière rabattable *suffisamment haute pour être ouverte en petite navigation.*
La qualité de la construction *qui se traduit entre autres par un silence étonnant à l'intérieur, sous voiles.*



Hauteur sous barrots...
Au pied de la descente : 2,01 m.
A l'avant du carré (épontille) : 1,97 m.
Dans la cabine AV : 1,95-1,85 m.
Dans la cabine AR : 1,87 m.
Dans les toilettes : 1,95 m.
Taille des couchages dans les cabines...
Cabine avant : 1,95 x 1,45 m (0,92 m sur matelas).
Cabine arrière : 1,98 x 1,35 m (1,32-0,87-0,67 m sur matelas).
Taille des banquettes dans le carré : *2,34 x 1,23 m.*
Dimensions tables :
Carré : 1,30 x 0,85 m.
Cartes : 1,30 x 0,85 m.
Cockpit : 2,32 x 0,56 m (Table cockpit : 160 x 0,98 m).
Dimensions cockpit : *2,30 x 2,30 m.*
Longueur bancs cockpit : *2,30 x 0,56 m.*

CE QUI NOUS A DÉPLU

Avec les winches directement accessibles par le barreur, il vaut mieux ne pas être trop nombreux à manœuvrer. Mais est-ce un défaut?

La position de barre debout sous le vent *où le pied extérieur aimerait bien trouver une «encoche» sous le banc de cockpit pour ne pas fatiguer.*
Pas de garage à annexe. *Mais cela aurait obligé à prévoir deux safrans.*
La luminosité relativement faible *dans le carré avec des hublots vraiment trop discrets.*
L'accès au moteur *qui oblige à se mettre à quatre pattes.*
La place pour la manœuvre *dans le cockpit si l'on navigue en équipage et sous spi.*

Les chiffres
de Voiles et Voiliers

	IY 15,98	XC 50	HR 48 MKII
Longueur coque	**15,98 m**	15,24 m	14,99 m
Longueur flottaison	**14,00 m**	13,51 m	13,25 m
Largeur	**4,85 m**	4,55 m	4,50 m
Tirant d'eau	**2,60-2,90 m**	2,35-1,95 m	2,35 m
Voilure au près	**176 m²**	127,60 m²	123 m²
Génois	**78 m²**	56,70 m²	72,20 m²
Grand-voile	**98 m²**	70,90 m²	66,7 m²
Spi	**220 m²**	202 m²	186 m²
Moteur sud	**75 ch**	110 ch	110 ch
Déplacement lège	**15,8-16,8 t**	16,08 t	18,5 t
Poids du lest	**5,7-6,7 t**	6,97 t	7,75 t
Matériau	**sand verre/mousse par infusion**	sand. verre/PVC	strat. verre/pol.
Certif CE/nbre pers.	**A/12 pers.**	A/12 pers.	A
Architecte	**Polli/Spadolini**	N.Jeppesen	German Frers
Chantier	**Italia Yachts**	X-Yachts	Hallberg-Rassy
Prix HT	**690000 €**	696700 €	795485 €

Architecte : Matteo Polli. Design intérieur : **Tommaso Spadolini.**
Constructeur : Italia Yachts, *www.italiayachts.it.*
Importateur France : Winning Yacht.

PRIX : LE COÛT DU COUSU MAIN

PRIX STANDARD TTC : ..... **828 000 €**
(sans les voiles)
BATEAU ESSAYÉ TTC : ..... **996 000 €**

PRINCIPALES OPTIONS

Pont teck	**27 400 €**
Hélice tripale repliable	**2 950 €**
WC électriques	**3 380 €**
Propulseur étrave	**15 400 €**
Equipement gennaker	**1 900 €**
Winch électrique	**2 x 4 500 €**
Lazy-bag	**2 100 €**
Electronique	**11 750 €**
Voiles	**15 000 € environ**

CONCLUSION : POUR FAIRE DE LA VOILE

Avec le développement de voiliers pour le charter (et le soleil), on a un peu inversé les priorités et oublié les fondamentaux : un voilier est aussi destiné à se faire plaisir à la voile. Un plaisir certes un peu égoïste dans le cas de l'Italia Yachts 15,98 qui est plutôt conçu pour naviguer en équipage réduit dans de belles conditions de confort. Alors, oui, cela a un prix. Mais c'est bien connu : quand on aime, on ne compte pas!