

SARCH S7

Atypique et presque parfait

Et pourquoi un petit croiseur transportable ne s'inscrirait-il pas dans le haut de gamme ? Carbone, époxy, finition sans faille, le Sarch S7 fait le pari de la qualité, mais aussi celui d'un design osé et sans compromis. Sur moi, le charme a opéré !

Texte et photos : Damien Bidaine.





Le bordé avec le carbone apparent est une coquetterie très chic!

QUEL BONHEUR d'être à nouveau sur l'eau, de sentir la pression qui s'exerce sur les safrans tandis que la carène de notre petit croiseur glisse énergiquement vers la pointe de la Cride, à quelques encablures de Bandol. Je mesure là ma chance de vivre un déconfinement marin alors même que le doute sur la légalité de notre navigation n'a pu être totalement levé par les communiqués officiels... Faute de saisir toutes les finesses de cette période de transition, nous nous sommes fiés à nos échanges avec les capitaineries de Bandol et des Embiez, avons fourré dans notre sac masques et gel hydroalcoolique et pris assez tranquillement le large. En un tournemain la grand-voile est hissée tandis que l'étrave du Sarch S7 sorti du lit du vent monte à l'assaut d'une petite houle bien formée. Les vents et quelques embruns se chargent de chasser de notre esprit toute pensée virale, l'esprit désormais pleinement concentré sur le réglage de nos voiles et l'observation de ce plan d'eau qui semble nous être réservé.

ENFIN SUR L'EAU SUR UN CHOUETTE VOILIER

La pandémie n'est pas seule responsable, la météo incertaine tient son rôle dans cette scène nautique désertée : la pluie est annoncée, le vent pour le moment d'ouest-nord-ouest devrait basculer à l'est dans la nuit, faiblir, puis s'évanouir. Pour le moment, c'est une bonne brise qui nous cueille à la sortie de Bandol alors que Patrice me présente ce petit croiseur espagnol dont il a la propriété avec Sophie, et dont il assure aussi la commercialisation pour le sud de la France. Le S7 n'est pas une nouveauté, mais il nous avait fait une première très bonne impression lors de sa présentation en 2017. Nous avons alors été séduits lors d'une courte sortie en mer par son habitabilité et ses qualités nautiques. Et ce premier bord me confirme vite son bon caractère. Pour cette reprise avec un vent forçissant, nous y allons progressivement, naviguant d'abord sous grand-voile seule arisée. Une absurdité ? Pas tant que ça. La puissante voile à corne en 3DI de North Sail déhale sans mal le S7 à 6 nœuds. Une navigation à la mode cat boat en légère sous-puissance qui siéra parfaitement à un équipage familial pour une navigation tranquille et rassurante lorsque le ciel est menaçant. Evidemment, vient le moment où nous déroulons le foc autovireur monté sur emmagasineur. S'il n'est pas bien grand, le speedomètre fait quand même un bond. Bientôt 7 puis 8 nœuds tandis que quelques surfs nous entraînent momentanément à la limite des 10 nœuds. C'est vraiment sympa sans être trop sport et nos discussions ne s'interrompent que devant le manège inquiétant de deux Canadair de la Sécurité civile... Eux aussi sont de sortie et ils ont choisi le même terrain de jeu que nous pour écoper

et larguer dans la seconde leurs 6 tonnes d'eau ! Qu'importe, il était grand temps de manœuvrer un peu. Virements de bord et empannages, nous faisons des ronds dans l'eau pour voir si, par hasard, quelque chose cloche dans l'organisation de ce grand cockpit. Je fais chou blanc. On sent bien que ce voilier a été bien pensé par son concepteur espagnol Axel de La Hidalga et que l'apparente simplicité du plan de pont n'omet aucune manœuvre. Insistons tout de suite sur cet immense rail de GV semi-circulaire à la façon d'un mini 6.50 qui ferme le cockpit derrière le barreur. Un point de ressemblance assez logique, Axel de La Hidalga n'ayant jamais caché son attachement pour ces petites bombes transocéaniques. Du coup, le point de tire de la grand-voile est parfaitement placé : les quatre brins de l'écoute de GV sont quasiment à la perpendiculaire de la bôme, quelle que soit l'allure. Cela permet de tendre ou d'ouvrir la chute très facilement, de sorte que le S7 pourrait parfaitement se passer de hale-bas comme le font les grands multicoques. Une implantation du circuit d'écoute de grand-voile qui a aussi le mérite de libérer totalement le cockpit : ne restent donc que la grande barre franche (relevable) et son stick ainsi que les impressionnants cale-pieds amovibles. Pratique. Le reste des manœuvres est concentré sur le rouf autour de l'unique winch du S7 (deux winches de génois sont proposés en option). Là encore c'est bien pensé : en décalant la descente sur tribord, le winch et le piano sont presque implantés dans l'axe longitudinal du S7. C'est un détail qui, nous allons nous en rendre compte au mouillage, peut être très pratique : en ramenant le câblot de l'ancre au winch directement depuis le davier et sans entrave, nous voilà avec un redoutable guindeau manuel. Mais avant cette utilisation secondaire, l'unique winch ainsi placé reçoit drisses, bordures et ris ainsi que l'unique écoute du foc autovireur qui, par nature, demande peu d'attention. Vous l'aurez compris, ce S7 se manœuvre seul très simplement depuis la barre sans même qu'il soit nécessaire de tendre le bras. En effet, pour finir la description de ce plan de pont, notons que les drosses d'emmagasineur sont ramenées par le passavant jusqu'au barreur. Une configuration louable en balade et efficace en mode performance. Car le S7 a de petites prétentions, qui plus est cette unité habillée de voiles North Sails en 3DI qui a opté pour une quille relevable en aluminium lestée d'un bulbe en plomb de 350 kg. La raideur est assurée, un bon point pour un croiseur qui, pour être transportable, doit limiter sa largeur donc sa puissance. Et serrer le vent ne lui fait pas peur au petit S7. Nous tirons des bords dans la rade du Brusuc juste devant Les Embiez avec bonheur. Le vent est soutenu, mais le plan d'eau assagi rend nos allers-retours vraiment ludiques. En réalité, j'ai l'impression de tirer de bords sur un grand



▲ Avec sa grand-voile à corne et son petit foc autovireur, le S7 est moderne et puissant.

“ Au vent ou à l’abri du rouf,
on est très bien dans le cockpit du S7. ”



LES EMBIEZ, UNE ESCALE DE VOILEUX ET UN CAPITAINE HEUREUX !

C'est une belle escale juste avant ou juste après avoir franchi le cap Sicié. D'ailleurs, beaucoup de voiliers viennent y attendre la bonne fenêtre météo pour franchir ce cap renommé qui peut être très dur... Patrick Longueville, le capitaine du port, nous confirme ainsi que les gros navigateurs, ceux qui n'hésitent pas à parcourir de longues distances, composent l'essentiel des escales aux Embiez. « Nous avons dans le port 65 % de voiliers. C'est la proportion inverse que sur le continent ! Des plaisanciers qui tracent leur route entre Marseille et Nice ou vers la Corse, la Sardaigne et qui s'accordent sur l'île une pause nature (...) Nous avons 70 places de passage, mais l'été notre capacité grimpe à 120 voire 130 places disponibles pour les visiteurs ». Quand bien même le port serait plein, les mouillages ne manquent pas. Mais attention, les îles Paul Ricard sont classées Naturalia 2000. Un attachement à l'environnement qui n'est pas nouveau – un institut océanographique est installé aux Embiez depuis 1966 – et que confirme l'installation récente de cages à poissons dans le port. Des cages qui n'ont rien de liberticide, bien au contraire : il s'agit plutôt de favoriser la venue, l'installation et la circulation d'espèces en aménageant des abris sous les pontons.





Le carré table à cartes très lumineux et l'étatobot passent inaperçus.

dériveur ! La barre est douce sans être neutre et le S7 réagit instantanément, ne tolérant aucune inattention du barreur. Avis aux têtes en l'air : le S7 s'arrête aussi vite qu'il repart... Du coup, j'aurais bien aimé avoir une girouette histoire de ne pas naviguer qu'aux penons. La remarque sera encore plus valable le lendemain matin lorsque le vent indécis nous fera tourner en bourrique ! Attention, le S7 possède une électronique élémentaire, et le petit écran, fort utile pour indiquer la vitesse, la profondeur ou la force du vent, n'est pas aussi lisible, pratique et efficace qu'une Windex installée à peu de frais en tête de mât.

LES EMBRUNS EPARGNENT LE COCKPIT

Qu'importe ce détail, nous naviguons tous trois gaiement et au sec, les embruns ne parvenant (presque) pas à nous atteindre dans le cockpit. Seule une vague maladroitement négociée – je l'admets – viendra balayer la plage avant et rafraîchir Patrick installé aux avant-postes du cockpit. Pendant ce temps, c'est très certainement Sophie qui a trouvé la meilleure place : assise en fond de cockpit, bien calée à l'abri du vent, elle profite d'une vue dégagée sur la route à travers la descente et les longs hublots du rouf. Aussi sympathique soit le S7, lorsque l'on navigue face aux îles Paul Ricard et que vient l'heure de l'apéritif, il devient impératif de rallier la terre ferme ! L'actualité nous rattrape alors, car en appelant la capitainerie de Saint-Pierre des Embiez pour nous annoncer, force est de constater que nous comptons parmi les premiers continentaux à embouquer le chenal d'accès du port de plaisance.

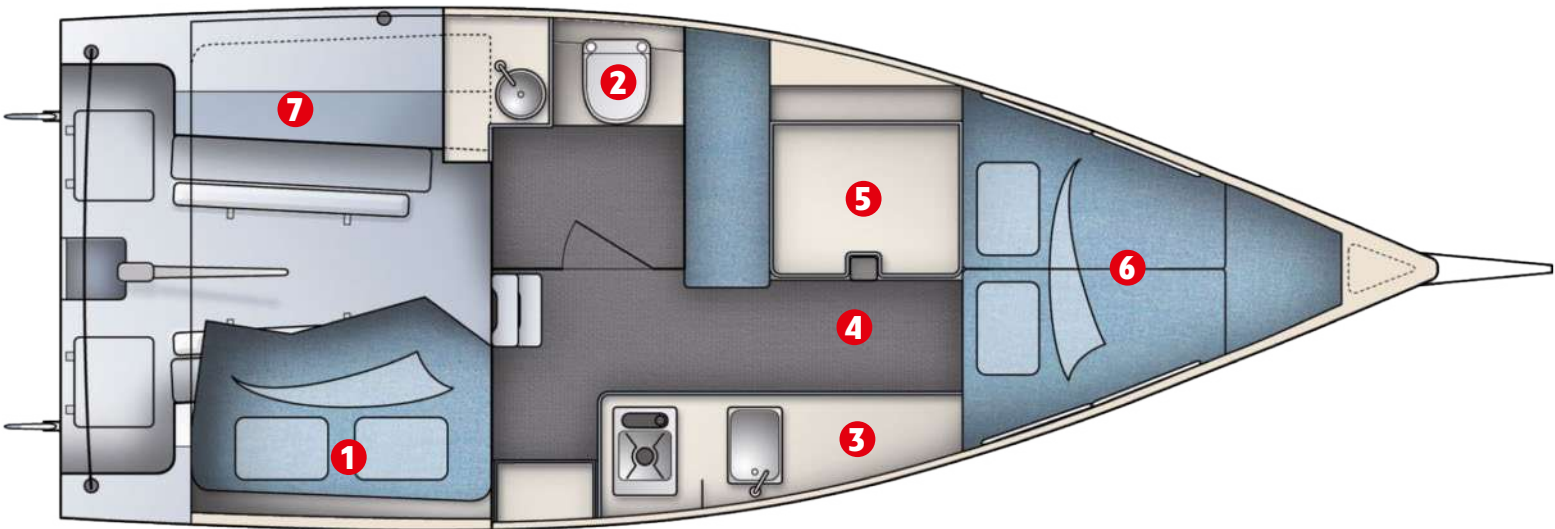
Saint-Pierre-des-Embiez est pourtant loin d'être une marina fantôme. Certes les terrasses sont désertes, les badauds absents et pourtant... à l'approche du ponton un plaisancier, vite rejoint par un autre – le port a compté 40 confinés – vient attraper nos amarres, aussi intrigué par la « gueule » du S7 que par notre arrivée silencieuse, propulsés que nous sommes par notre hors-bord électrique. Car avec son étrave inversée comme tronquée, son long rouf en sifflet qui file jusqu'à l'étrave, le S7 semble taillé à la serpe. Disons-le d'emblée, à quoi il semble pataud. Il attire l'œil autant que les critiques : « On dirait un fer à repasser » peut-on entendre. Mais sa ligne de flottaison, qui laisse apparaître le tissu de carbone intrigue, son grément noir pourtant en alu entretient le mystère. Les plus curieux remarquent la taille du grand cockpit, suivent les cordages, observent les doubles safrans, nous interrogeront sur sa longueur. « 7 mètres ? Vous êtes sûr ? Non... Il fait plus ! » Eh non, il fait bien 7 mètres, et c'est encore plus difficile à croire lorsque l'on rentre dans cet intérieur très lumineux. Seule la hauteur sous barrots, qui oblige à progresser la tête baissée, est là pour rappeler que nous sommes sur un petit voilier, transportable qui plus est, et donc limité en largeur à 2,50 m. Face à moi dans la pointe avant, une belle couchette double, sur ma droite la cuisine équipée, sur ma gauche un coin toilette isolé puis une grande table qui fait office de carré et de coin navigateur. Mais le meilleur est caché juste derrière la descente : une couchette propriétaire king size avec vue sur mer grâce à un petit hublot ouvrant. C'est le grand luxe ! Si la place à bord ne manque pas pour trois adultes, c'est à terre, sur cette île

EN CHIFFRES...

LONGUEUR HT	6,95 m
LONGUEUR FLOTTAISON	6,73 m
LARGEUR	2,49 m
TIRANTS D'EAU	0,40-1,70 m
DEPLACEMENT	1 194 kg
LEST	350 kg
SV AU PRES	33 m ²
FOC AUTOVIREUR	9 m ²
GRAND-VOILE	18 m ²
ASYMETRIQUE	35 m ²
MATERIAU	sandwich carbone époxy
CONSTRUCTION	infusion
MOTORISATION	hors bord
RESERVOIRS EAU	80 l
ARCHITECTE	Axel de La Hidalga
CONSTRUCTEUR	Sarch Composites
IMPORTATEUR	Patrice Montero p.montero@sarch.fr
CATEGORIE CE	B/3 personnes
PRIX DE BASE	47 750 €
PRIX BATEAU ESSAYE	71 000 €

Principales options : Electronique et pilote (1 980 €), réserves de flottabilité (2 200 €), pack mouillage-amarrage (480 €), pack Confort (rés. eau, cuisine équipée, cabinet de toilette, tables convertibles, 3 850 €), quille alu et bulbe plomb (3 500 €), pack remorquage-démâtage (1 650 €)...

exceptionnellement désertique que nous décidons de finir la journée. Une chouette balade qui débute sous les frondaisons des pins parasols avant de longer les rangs serrés des vignes du domaine des îles des Embiez. Malheureusement nous ne pourrions déguster comme il se doit le rosé produit localement, le chai étant naturellement fermé. Il faudra revenir et se contenter aujourd'hui d'un autre apéritif typique en admirant le profil acéré



“ L'aménagement novateur optimise les espaces avec une vraie table, une vraie cuisine, de vraies couchettes. ”



▲ La couchette propriétaire king-size possède une petite vue sur mer par le hublot rond (ouvrant) sous laquelle on trouve une grande table de nuit.



▲ Pas de ventilation en standard dans les WC mais de beaucoup d'espace.



▲ Plein de rangements dans la table et dans les équipets.

Le Sarch 7 en 6 points

1. La couchette arrière dite propriétaire mesure 1,43 x 2,30 m avec une hauteur sous couchette dégressive de 0,95 m, 0,54 m et 0,33 m aux pieds.
2. Pas de douche, mais de la place pour une toilette intime : 1,15 x 0,72 m.
3. La cuisine en long (1,72 m) et son plan de travail trapézoïdal de 0,87 x 0,23 x 0,40 m.
4. Hauteur sous barrots : 1,58 m
5. Table à cartes 0,75 x 0,72 m et son assise de 0,94 x 0,56 m.
6. La pointe avant et sa couchette triangulaire de 2,20 m de long pour une largeur de 0,15 m au pied et 1,70 m à la tête.
7. Les bancs de cockpit mesurent 1,53 m, soit la longueur du cockpit dont le fond fait 1,30 m de large.



▲ Le carré se transforme en couchette en abaissant la table à cartes : attention à ne pas trop charger celle-ci !



▲ Petit frigo, petit feu à alcool (sans cardan!), petit lavabo mais grand plan de travail : le top!

Son profil taillé à la serpe, dynamique, efficace, ne passe pas inaperçu.



du cap de l'Aigle en surimpression sur le ciel rougeoyant de cette fin de journée. Instant magique, mais discussion très sérieuse autour de la construction du Sarch. Car s'il est une chose bluffante sur ce croiseur, c'est bien la qualité des finitions. Parmi les rares imperfections relevées, il est question de cette baguette se décollant légèrement au niveau de la liaison intérieure entre la coque et le pont. Mais que cache-t-elle ? Rien ! La finition de cette liaison est parfaite, quasi invisible et la baguette est une coquetterie inutile lorsque sur d'autres croiseurs elle s'avère être un indispensable cache-misère. Force est de constater que le S7 mise sur une construction haut de gamme rare dans cette catégorie de voiliers. Et sur ce point, Patrice est disert : la coque en sandwich fibre de carbone/CP/ fibre de verre et résine époxy est aussi bien finie à l'intérieur qu'à l'extérieur, tout comme le pont en sandwich. Des pièces robustes réalisées en infusion (pont et cockpit) par une petite équipe très attentive.

UNE FABRICATION IRREPROCHABLE

Pour un S7, compter environ 1 400 heures de travail pour stratifier toutes les cloisons et soigner chaque finition. Même en fond de coffre, j'ai eu beau traquer les imperfections, il n'y a rien d'évident. La nuit est doucement tombée et nous dînons à l'heure espagnole, comme un hommage à la patrie d'origine du Sarch dont le chantier est implanté à Pego, entre Valence et Alicante. La table à cartes se mue en table de carré. Patrick et Sophie se tiennent côte à côte sur la banquette navigateur sans trop de gêne tandis que je leur fais face. Franchement, on est très loin du camping côtier ! Notre repas mijote sur le réchaud à alcool, un choix efficace, sans odeur, qui permet d'économiser l'encombrement d'une bouteille de gaz. Nous dînons dans la chaleur des éclairages indirects, notamment

prodigués par les deux liseuses orientables de la pointe avant et par le bandeau de LED dissimulé sous le meuble de cuisine. Une première journée qui se termine sans anicroche dans le confort de nos grandes couchettes et avec un minimum d'intimité, la cabine arrière étant un peu à l'écart. Nous ne nous doutons pas que le lendemain sera plus rock and roll. La nuit a été pluvieuse, le pont est humide. Le vent devait tourner est, il est complètement tombé et lorsqu'un souffle d'air anime les girouettes alentour, c'est vers l'ouest qu'elles pointent. Maldición ! J'avais réservé cette journée pour une séance photos avec l'aide gracieuse de Clémentine, le bras droit du capitaine du port... Confiant dans l'agilité du S7 à se sortir d'un air évanescent, nous préparons l'asymétrique et quittons Saint-Pierre-des-Embiez. Commence alors un jeu de chat et de souris avec les filets d'air qui animent doucement le plan d'eau. Nous identifions quelques veines de vent au plus près de l'île, une grande zone sans vent au centre de la rade du Brusuc. Le S7 cavale dans une risée, s'arrête net puis repart de plus belle, abat, déroule son spi... Celui qui manquait

d'élégance hier soir au port révèle un tout autre profil : dynamique, moderne, tendu, plaisant tout simplement. N'est-ce pas sous voiles qu'un voilier doit être jugé ? Si oui, alors je valide pleinement son style tranché, tant vu de l'extérieur qu'une fois à bord où l'on sent que ce style est au service de l'habitabilité, du cockpit, de l'intérieur. Tout n'est cependant pas parfait, et lorsqu'il s'agit de se déplacer vers la plage avant il faut bien anticiper où poser le pied. Les passavants sont réduits à leur plus simple expression et si l'on vient à glisser, aucun pavois ne nous arrête, tout juste un pied de chandelier, les ferrures des haubans ou la structure en inox de la chèvre permettant d'abattre le mât. Mieux vaut donc couper par le rouf, mais pour quoi faire puisque tout revient au cockpit ? Hormis pour gréer le spi sur le bout-dehors (ce que nous avons fait à quai) ou pour mouiller, rien ne nous impose de circuler sur le pont. C'est justement vers un mouillage que nous nous dirigeons maintenant. Essayer un voilier nous impose de tester le mouillage. Il faut juger de la simplicité de la manœuvre, et rapporter au passage une belle photo

TROIS HOURS POUR LA SNSM !

Merci la SNSM, et plus particulièrement pour la SNS 164 de Bandol le Saint-Elme II, patron David Amico, et l'équipage de son semi-rigide, Eric Deferrari, Jean-Sebastien Richer et Jean-Philippe Toujas, qui sont venus nous prendre en remorque après notre échouage malheureux dans l'ouest des Embiez ! C'est à notre corps défendant que nous avons pu vérifier le professionnalisme de la chaîne du sauvetage en France... On s'en serait bien passé, mais ils nous ont bien aidés en nous dégageant de ce bout de plage qui paraissait idyllique. C'est promis, on continue de cotiser !



A voir... et à revoir !



Les cale-pieds amovibles sont très bien proportionnés et Sophie peut même faire de la veille à travers les hublots du roof, à l'abri du vent !



L'immense rail de GV qui ferme le cockpit et booste la grand-voile.



Sous l'assise de cockpit bâbord, un vaste rangement.



La quille se relève par ce palan six brins via le winch du roof.



Le passage de chaîne n'est pas évident ; et le taquet... unique !

d'ambiance, de préférence dans des eaux translucides, ce qui ne manque pas aux Embiez. Le vent est tombé, il est toujours prévu une bascule à l'est, nous faisons route vers la côte ouest des Embiez entre les îles du Grand et du Petit Rouveau au large desquelles nous observons la SNSM en intervention. Nous repérons la plage des Allemands, son sable blanc, ses eaux turquoise, ses fonds suffisants pour notre tirant d'eau. La mise en place du mouillage est un peu laborieuse, l'ancre n'ayant pas été installée à poste : il faut passer la chaîne dans le bout-dehors qui fait aussi office de davier puis y attacher notre petite ancre Delta. Une fois qu'elle est à poste, rien n'empêche de l'y laisser toute une saison. Nous mouillons sereinement et culons doucement vers une petite pointe rocheuse au sud de la plage, l'étrave face au large. Vous voyez la scène ?

QUAND SURVIENT LA LOI DES SERIES!

Rapidement, le vent qui nous faisait défaut le matin même monte franchement, mais toujours d'ouest. Par sécurité nous décidons de changer de mouillage, remontons l'ancre, mettons la poignée du Torqeedo dans le coin, mais... rien ! Le moteur tourne, l'hélice non. L'histoire nous dira que c'est la goupille en inox de l'hélice de ce moteur d'occasion qui a cédé. Une pièce à moins de 2 euros responsable du premier crash-test de ma carrière ! En moins de deux minutes, nous talonnons. Sans panique, il s'agit maintenant de nous tirer d'affaire. Sophie relève les deux safrans pour les préserver des rochers tandis que nous portons le plus loin possible notre mouillage. La chose est faite à la nage avec plus ou moins de difficultés et nous louons ensuite le fameux winch si bien positionné sur le rouf dans l'axe de l'étrave, avec lequel nous reprenons le câblot du mouillage pour nous déhaler vers des fonds plus amènes. Cela ne suffit pas à nous dégager et nous remontons la quille : nous voilà libres. Sans dégât apparent mais sans moteur, nous relevons enfin la tête pour souffler et voyons passer la vedette SNSM de Bandol et son semi-rigide qui s'en reviennent de leur intervention. Ni une ni deux, je lance une demande d'assistance. Décidément, cette journée est celle des grandes premières. Note pour plus tard : réviser les procédures d'appel VHF... L'occasion de voir de près le professionnalisme de nos sauveteurs : inspection des œuvres vives, passage de remorques. Il s'agit quand même de rester actifs et attentifs : nous gréons une pantoire, car par défaut, la remorque est tournée sur le premier taquet venu. Nous larguons la remorque une fois loin de l'île, libérant nos sauveteurs que nous retrouverons plus tard dans leur station pour clôturer l'opération et les remercier le plus chaleureusement possible. Evidemment, avant



cela nous avons redescendue et boulonné la quille en position basse. Le moteur dont nous ne comprenons pas encore la défaillance nous interroge. Manque-t-il de puissance ? Pas vraiment. Le Torqeedo Travel est conçu pour propulser des voiliers jusqu'à 1,5 tonne et il a déjà fait ses preuves sur le S7 avec du mistral. Par sécurité, un modèle plus puissant doté d'une hélice tripale pourrait être envisagé, mais avec le recul cela n'aurait rien changé à notre incident. Le choix de l'électrique est ici convaincant tant par son silence que par l'économie qui est faite d'une nourrice (poids/encombrement) dans un coffre arrière. A défaut de comprendre, nous profitons de ce vent qui s'est levé pour rejoindre Bandol à la voile. Déjà la veille avec 20-23 nœuds le S7 s'en sortait très honorablement sous voilure réduite, montrant même que le vent pouvait encore forcer, autant là, avec 15 nœuds réguliers, il est dans sa plage d'utilisation idéale. De retour à Bandol, il est temps d'inspecter

plus attentivement la structure et les œuvres vives du S7, que ce crash-test involontaire soit utile ! Côté structure : rien à signaler. Sous le revêtement de sol que nous soulevons, les fonds sont intacts. Aucune fissure autour du puits de quille. Sous la ligne de flottaison, le saumon en plomb est rayé évidemment, mais rien d'autre à signaler. Il est costaud ce bateau ! Notons d'ailleurs que le S7 est (en option) insubmersible. Des réserves de flottabilité constituées de mousses à cellules fermées sont enfermées dans les fonds des coffres. Le temps est maintenant au débriefing de ces deux jours de navigation dans le cockpit. Débarrassé de ses cale-pieds rangés dans l'immense coffre bâbord et la barre franche relevée, il est transformé, totalement libéré pour une utilisation farniente à l'escale. Mis à part cette panne mécanique qui s'est bien terminée, le bilan de cet essai est très positif. Ce petit voilier est costaud, vif, polyvalent, capable, dans la configuration

“ A bandol, le ciel a senti la menace
alors que le S7 rôde
devant les pointus colorés... ”



testée, de navigations sportives ou familiales. Le confort offert par ses emménagements très bien finis et sa grande habitabilité invitent au cabotage le long de la côte ou sur des plans d'eau intérieurs. Car si nous ne l'avons pas testé ici, le Sarch S7 est un transportable, autorisé à changer de bassin de navigation sur sa remorque routière. La chèvre (en option) permet d'abattre le mât en un tournemain, lequel a sa place prévue sur le pont. Malin et facile à faire en solitaire. En conclusion, ce S7, dont le tarif élevé reflète l'exigence du chantier, m'a mis l'eau à la bouche et il fut bien difficile de reprendre le TGV. Pour prolonger un peu cette sortie en mer, je suis donc allé faire un tour sur le site du chantier espagnol, voir un peu les projets en gestation d'Axel de La Hidalga. Que n'ai-je fait ! Je rêve devant les dessins de croiseurs hauturiers de 10 et 13 mètres qui, s'ils sont réalisés avec le même soin que ce petit S7, promettent d'être très attrayants. ■



Sous spi dans un air évanescent, le S7 est très à l'aise.