



**AUBIN**

André et Paul AUBIN ont appris le métier avec leur père, Baptiste AUBIN qui s'était établi constructeur de yachts en 1925 au lieu dit La Tortière à Nantes, sur l'Erdre. Cette situation géographique, s'ouvrant en aval vers la mer, via la Loire, et en amont vers le plan d'eau de Cachet où couraient les dériveurs, est à l'origine de la double vocation de l'entreprise familiale, qui porta son attention à la fois sur la croisière et sur la compétition.

Construisant des yachts de croisière, des vedettes pour les colonies en même temps que des 6 m. 50 série internationale, des monotypes de la Loire et toutes sortes de yachts, Baptiste AUBIN connut rapidement une renommée nationale et même internationale.

Avec les Moths «nantais» et surtout les Canetons restriction dont trois cents exemplaires portèrent la griffe de la Maison, les productions AUBIN furent les bateaux de champions de France de dériveurs pendant de longues années.

Le Caneton était «LE» dériveur de compétition en France et les plans AUBIN étaient les meilleurs ; ils remportaient à peu près toutes les grandes épreuves ; la famille AUBIN était toujours présente à toutes ces régates.

Après le décès de leur père, les frères AUBIN poursuivent le développement de l'entreprise. Trop à l'étroit à la Tortière, ils se transfèrent sur la rive gauche de la Loire à Rezé, au lieu dit Trentemoult, et y construisent un atelier moderne.

Poursuivant la construction d'unités particulières selon les méthodes traditionnelles, ils deviennent, avec le Muscadet, d'authentiques spécialistes de la construction en série du contreplaqué. Ce bateau bivalent - croisière et compétition - sied particulièrement à leur double vocation et il leur vaut un succès considérable.

Encouragés par une demande remarquablement soutenue, A. et P. AUBIN s'organisent, améliorent leurs méthodes, constituent une équipe de compagnons qualifiés. C'est donc avec un «outil de production» parfaitement rôdé que, poussés par leur fidèle clientèle, ils lancent le Cognac qui rencontre d'emblée un succès considérable : plus de cinquante unités sont vendues en moins d'un an.

Aujourd'hui l'Armagnac vient compléter, dans le même esprit, la collection.

Ainsi, en un demi-siècle, plusieurs générations se sont succédées. Tous ces hommes ont conservé un attachement fidèle au métier qu'ils aiment. Ils sont fiers - légitimement - de leur tradition et de leur réputation ; ils ont le souci de la conserver.

Vous pouvez leur faire confiance



*Détail du pont du code " Sindbad -. Dervin, architecte naval*

## **DU CLASSIQUE... AU MODERNE**

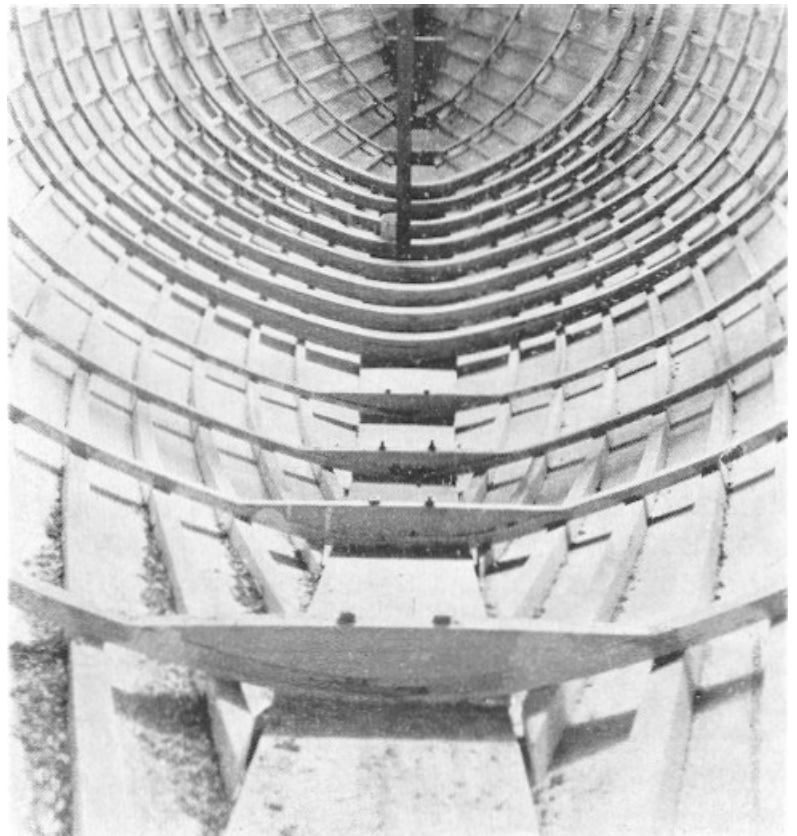
La construction «classique» permet des réalisations magnifiques, mais elle demande, pour une satisfaction durable, beaucoup de minutie de la part de «charpentiers de marine» dont la corporation est étroite et ne peut suivre l'expansion de la demande sans sacrifier à la qualité.

Par ailleurs, le temps à passer sur de tels ouvrages n'est guère compressible avec une fabrication de série et les prix s'en ressentent.

Plutôt que de s'engager dans cette voie, A. et P. Aubin préférèrent limiter le volume de leur production traditionnelle et développer par ailleurs leur département «bois collé», technique se prêtant mieux à la série sans répercussion sur la qualité.

### **LE CONTREPLAQUÉ...**

Parfois mal employé, ce matériau a pu conduire à des résultats décevants et le faire juger comme une forme inférieure de la construction en bois. Cette opinion n'est pas justifiée.



*Charpente lamellée de "Scotch"*





«Sindbad », cotre franc sur plans Dervin

Avec les colles modernes, une liaison collée entre deux pièces de bois, faite dans les règles de l'art, est aussi définitive qu'une soudure entre deux pièces métalliques : la colle se lie au bois de façon intime, à la fois mécanique et chimique, et un assemblage de pièces collées peut travailler avec la souplesse et la résistance d'une pièce homogène.

Un bon collage nécessite un choix et un dosage correct de la colle, une mise sous pression dans des limites de température définies, des bois parfaitement secs, ajustés de façon précise, enfin certains impératifs de dessin et de calcul de la structure.

La construction en bois collé est donc un art qui ne s'improvise pas et qui requiert des installations et un outillage adéquat, une collaboration étroite entre le chantier et le bureau d'étude, enfin, bien entendu, ici aussi, un personnel qualifié pour ce travail.

Mais si les problèmes initiaux de traçage et gabariage restent du ressort des charpentiers, l'exécution de collages relève plus de la qualification "ébéniste". Dès lors, le constructeur peut recruter ces compagnons dans une corporation plus étendue et poursuivre s'il y a lieu une expansion plus rapide sans sacrifier à la qualité.

#### ...ET SES AVANTAGES

Le chantier AUBIN, ayant réuni toutes ces conditions de base, obtient des coques en contreplaqué ou bois moulé totalement et durablement étanches, même en ce qui concerne la difficile liaison pont-coque. Quatre cent cinquante propriétaires ou anciens propriétaires de Muscadet peuvent témoigner de la qualité Aubin.

Le contreplaqué se prête bien à la mécanisation des opérations, à la préfabrication de sous-ensembles ; il permet de diminuer ainsi le temps de fabrication et

d'abaisser le prix de revient.

Même avec les meilleurs matériaux, un bateau de série en contreplaqué, intelligemment construit, reste moins coûteux que tout autre type de construction.

Le bois collé permet, autant sinon plus qu'aucun autre matériau, de réaliser des structures à la fois légères, rigides et résistantes.

Le contreplaqué est inodore - tous les matériaux ne le sont pas -, non magnétique et incorrodable. Enfin, le bois est un matériau naturel et sain.

L'homme s'accommode tellement mal d'un environnement minéral et synthétique que les usagers des autres matériaux de base doivent avoir recours au bois pour réchauffer leurs intérieurs.

Alors pourquoi pas un bateau en «contreplaqué» Aubin ?

#### LES PRODUCTIONS DU CHANTIER AUBIN

Fidèles à leur tradition, A. et P. AUBIN poursuivent, comme par le passé, la construction de bateaux destinés à la croisière ou à la compétition.

Ces dernières années, de nombreux bateaux de construction classique ont été construits sur plans d'architectes chevronnés tels que **Stephens, Ray Hunt, Copponex, Cornu, Dervin...** ou plus jeunes tels que **Georges Auzepy-Brenneur** ou **Philippe Harlé...**

Ceux-ci, entrepris dans tous les cas sur commande et spécifications particulières, sont réalisés selon les méthodes traditionnelles en ce qui concerne la coque, parfois en bois lamellé pour la charpente, les superstructures le plus souvent en bois collé. Certaines constructions ont été réalisées en bois moulé sur charpente lamellée, notamment un Classe III sur plans d'un amateur et deux 18 pieds du type Scotch : **Niob II** et **Araok Atao**.

Cette diversité témoigne des capacités étendues du chantier.

Indépendamment de cette activité traditionnelle, A. et P. Aubin ont progressivement mis en fabrication de série dans leur département «bois contreplaqué» trois modèles de bateaux de croisière habitables économiques : **Muscadet, Cognac, Armagnac**.

Cette nouvelle activité commença en 1962, lorsque le chantier Aubin décida de mettre en production un bateau conçu par Philippe Harlé dans une seule perspective de croisière : coque en contreplaqué à simple bouchain, trapue et puissante, munie d'un gréement simple et robuste, aménagée dans le seul but de permettre une vie spartiate à quatre personnes pour des séjours prolongés.

Le prototype reçut le nom de Muscadet. Il subit aussitôt le baptême du gros temps, et, présenté au festival de la croisière côtière en mars 1963 à La Rochelle - son aspect inhabituel y prêta à sourire - il se révéla d'emblée le tempérament d'un coureur très agressif.

Qui peut le plus peut le moins ; le Muscadet parvint à séduire également les amateurs de croisière côtière et familiale ; sa sécurité et sa maniabilité restant dans ce domaine un avantage appréciable.

Avec des aménagements améliorés, une esthétique réétudiée, le Muscadet rencontra dès lors un succès vif et constant, particulièrement sur les côtes de Bretagne, et à ce jour - janvier 1969 - trois cents Muscadets ont été construits par le chantier, et font l'objet, de la part de leurs propriétaires, d'une affection exceptionnelle.

Les frères Aubin pratiquent la croisière, mais courent volontiers. Ph. Harlé court, c'est bien connu, mais navigue aussi volontiers en famille. Ce contact permanent avec l'élément et avec les utilisateurs du Muscadet a permis à ses réalisateurs de dégager les raisons profondes de l'affection donc il était l'objet de la part de tous ses propriétaires.

Au moment de dessiner, avec un mètre de plus,

un bateau propre à donner les mêmes satisfactions, tous les éléments du «charme Muscadet» ont été conservés, et ce fut le Cognac qui rencontra dès sa présentation un grand succès.

Un an après, les mêmes raisons ont conduit le choix de A. et P. Aubin vers l'Armagnac - un bateau éprouvé, déjà tiré à quelque 60 exemplaires - lorsqu'il s'est agi d'introduire un bateau plus puissant dans l'éventail de leur fabrication.

Ces bateaux plaisent, avant tout parce qu'ils sont conçus et construits par des pratiquants ; ils sont pratiques : légers, donc faciles à manœuvrer ; larges donc spacieux à l'intérieur et puissants dans la mer : bien aménagés et béquillant correctement, donc parfaitement aptes à la croisière ; rapides au point de pouvoir obtenir les résultats les plus brillants dans les compétitions.

Ces bateaux sont polyvalents, en ce sens qu'ils permettent, pendant les vacances d'été, d'y séjourner en famille et qu'ils permettent aussi à Monsieur, pendant les week-end de printemps, de pratiquer la course avec ses amis.

Bien que leur adaptation pour la croisière soit évidente :

- à 5 ans de sa création, le **Muscadet** reste un concurrent redouté des adversaires les plus modernes. L'un d'eux, **Cul-Sec**, se voit même sélectionné pour faire partie de l'équipe de France qui remporte le **Cook Trophy 1968** ;
- le **Cognac**, pour sa première saison, d'emblée, remporte le championnat 1968 de la classe A1 du GCL ;
- l'**Armagnac**, vainqueur de la Coupe Atlantique en 1966, remporte encore en 1968 le championnat de Méditerranée en classe IV.

Constructeur et architecte de ces bateaux n'ont pas fait de la course leur objectif prioritaire. Ils sont fiers cependant de constater que leurs bons bateaux de croisière sont réellement rapides.



*Les constructeurs naviguent ...*



*... l'architecte aussi.*



## MUSCADET



Longueur .....6,40 m  
Déplacement léger.....1250 kg  
Lest .....500 kg

### Equipages :

- ✓ trois ou quatre jeunes ou adultes pour les voyages comportant de longues étapes.
- ✓ parents et deux enfants pour les sorties de la journée ou la croisière côtière.

### Attraits majeurs :

- ✓ la possibilité d'aller loin et vite pour un budget total restreint.
- ✓ indifférent au mauvais temps.
- ✓ maniabilité exceptionnelle en toutes circonstances d'où un bateau que les débutants dominent rapidement.
- ✓ possibilité de le confier à un équipage de « moins de 20 ans » sans risques excessifs.

### Contre-indications :

- ✓ séjour prolongé déconseillé pour des personnes qui n'ont pas été habituées jeunes à la vie sur de petits bateaux.

### Points forts en compétition :

- ✓ redoutable au louvoyage en mer agitée.
- ✓ facile à faire marcher vite sans instrumentation coûteuse.
- ✓ son rating de 14.5 pieds qui le situe en bas de la classe IV.

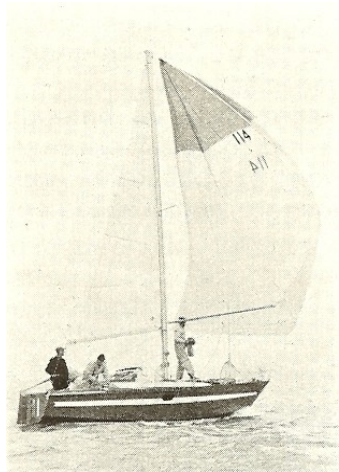
### A son actif :

- ✓ trois cents unités à flot, bonne tenue sur le marché d'occasion, palmarès brillant et persistant.

### En bref :

- ✓ croiseur «tous temps» pour un budget minimum

## COGNAC



Longueur.....7,35 m  
Déplacement léger.....1700 kg  
Lest .....700 kg

### Equipages :

- ✓ parents et trois enfants pour la durée des vacances, croisière côtière.
- ✓ quatre ou cinq jeunes ou adultes pour la compétition ou les longues étapes.
- ✓ jusqu'à sept personnes, jeunes. Pour croisière école de quelques jours.

### Attraits majeurs :

- ✓ caractère pratique de ses installations.
- ✓ espace et hauteur intérieurs appréciés des personnes avouant «ne plus avoir vingt ans».
- ✓ réconcilie les dames avec le bateau. apprécié des très jeunes enfants.
- ✓ très ouvert et aéré.
- ✓ un rapport confort-prix sans équivalent.

### Points forts en compétition :

- ✓ particulièrement redoutable aux allures portantes.
- ✓ possibilité d'un trimmer permettant beaucoup d'audaces dans le choix de la voilure.

### A son actif :

- ✓ en janvier 1969, quarante unités construites ; champion du GCL classe A1.

### En bref :

- ✓ sans préjudice pour ses performances élevées, un bateau très doué pour la croisière confortable et tranquille.

# ARMAGNAC

## Equipages :

- ✓ cinq adultes à l'aise en toutes circonstances, de temps, de lieu et de durée.
- ✓ six adultes, chiffre acceptable dans l'optique club, même pour des séjours prolongés.
- ✓ séjour vacances supportable même avec quatre ou cinq enfants.

## Attraits majeurs :

- ✓ endurance exceptionnelle dans le mauvais temps.
- ✓ hauteur sous barrots, confort à la mer. - maniabilité.
- ✓ prix raisonnable en égard au confort et aux performances.

## Points fors en compétition :

- ✓ le louvoyage, quelles que soient les conditions de vent ou de mer.
- ✓ grand large et vent arrière dans la brise fraîche.
- ✓ peu exigeant en instrumentation.
- ✓ possibilité de «trimmer».

## A son actif :

- ✓ soixante unités à flot ; gagnant Coupe Atlantique 1966 et championnat classe IV Méditerranée 1968 ;
- ✓ adopté par de nombreux clubs.

## En bref :

- ✓ croiseur «tous temps» que rien n'arrête, particulièrement apprécié des familles nombreuses et des clubs en raison de son prix.

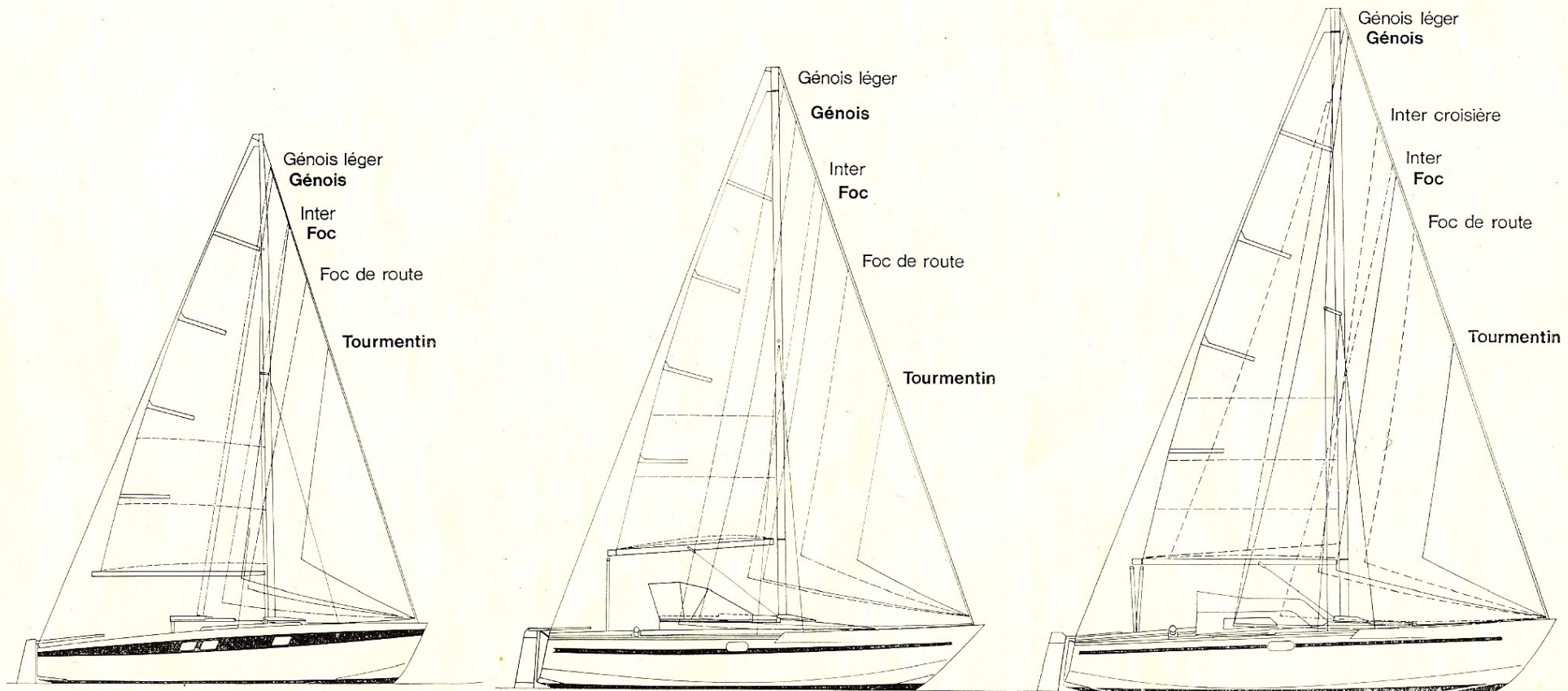


Longueur.....8,05 m  
Déplacement léger...2200 kg  
Lest .....1200 kg

## Extrait de palmarès des bateaux Aubin

1967				100 miles du Havre		Cl. A1	Cul Sec	1 <sup>er</sup> (M)
Le Havre – Ailly - Le Havre	G.C.L. (105 milles)	Cl. A1	Brocéliande	1 <sup>er</sup> (M)		Cl. A1	Marie-Flo	3 <sup>e</sup> (C)
Le Havre – Cherbourg	G.C.L. (130 milles)	Cl. A2	Niob	1 <sup>er</sup> (V)		Cl. A2	Niob	2 <sup>e</sup> (S)
		Cl. A1	Cul Sec	1 <sup>er</sup> (M)	Le Havre – Hamble	Cl. A1	Marie-Flo	1 <sup>er</sup> (C)
					G.C.L. (100 milles)			
Le Havre – St-Marcouf – Le H.	G.C.L. (102 milles)	Cl. A1	Cul Sec	1 <sup>er</sup> (M)	Cowes – Dinard (145 milles)	Cl. A1	Escapade	2 <sup>e</sup> (M)
						Cl. IV	Niob	1 <sup>er</sup> T. C. et T. R.
100 miles du Havre		Cl. A1	Cul Sec	1 <sup>e</sup> (M)		Cl. V	Cul Sec	1 <sup>er</sup> (M)
		Cl. A1	Brocéliande	2 <sup>e</sup> (M)		Cl. V	Marie-Flo	2 <sup>e</sup> (C)
		Cl. A2	Niob	2 <sup>e</sup> (S)		Cl. V	Askel	3 <sup>e</sup> (C)
Le Havre – Hamble	G.C.L. (100 milles)	Cl. A2	Niob	1 <sup>er</sup> (S)		Cl. V	Escapade	5 <sup>e</sup> (M)
					Coupe d'Armen G.C.L. (240 milles)	Cl. A1	Marie-Flo	3 <sup>e</sup> (C)
Cowes – Dinard		Cl. A2	Niob	2 <sup>e</sup> (S)				
Coupe d'Armor		Cl. A1	Cul Sec	1 <sup>er</sup> (M)		Cl. A1	Cul Sec	4 <sup>e</sup> (M)
		Cl. A2	Araok-Atao	1 <sup>er</sup> (S)		Cl. A2	Niob	2 <sup>e</sup> (S)
Championnat C.G.L.		Cl. A1	Cul Sec	1 <sup>er</sup> (M)		Cl. A2	Araok-Atao	3 <sup>e</sup> (S)
		Cl. A1	Brocéliande	3 <sup>e</sup> (M)	Coupe d'Armor C.G.L. (120 milles)	Cl. A1	Fleur d'Ajonc	1 <sup>er</sup> (M)
		Cl. A2	Niob	2 <sup>e</sup> (S)	Championnat C.G.L.	Cl. A2	Araok-Atao	1 <sup>er</sup> T. C. et T. R.
						Cl. A1	Marie-Flo	1 <sup>er</sup> (C)
						Cl. A1	Cul Sec	2 <sup>e</sup> (M)
						Cl. A1	Escapade	6 <sup>e</sup> (M)
Coupe Bidor-Hic	G.C.L. (45 milles)	Cl. A1	Cul Sec	1 <sup>er</sup> (M)				
						Cl. A1	Kermor	7 <sup>e</sup> (M)
Le Havre – Fécamp		Cl. A1	Marie-Flo	1 <sup>er</sup> (C)		Cl. A1	Askel	8 <sup>e</sup> (M)
Ouireham – Le Havre		Cl. A2	Niob	1 <sup>er</sup> (S)	(M) Muscadet – (C) Cognac – (S) Scotch			

A. & P. AUBIN



**MUSCADET**

**COGNAC**

**ARMAGNAC**



<b>Grand voile</b>	<b>10,70 m<sup>2</sup></b>
<b>Génois</b>	<b>12,50 m<sup>2</sup></b>
<b>Foc</b>	<b>8,50 m<sup>2</sup></b>
<b>Tourmentin</b>	<b>3,50 m<sup>2</sup></b>
<b>Inter</b>	10,00 m <sup>2</sup>
<b>Foc de route</b>	7,20 m <sup>2</sup>
<b>Spi, environ</b>	29 m <sup>2</sup>
<b>Génois léger</b>	13,30 m <sup>2</sup>

<b>Grand voile</b>	<b>11,65 m<sup>2</sup></b>
<b>Génois</b>	<b>18,00 m<sup>2</sup></b>
<b>Foc</b>	11,00 m <sup>2</sup>
<b>Tourmentin</b>	<b>3,00 m<sup>2</sup></b>
<b>Inter</b>	12,50 m <sup>2</sup>
<b>Foc de route</b>	7,00 m <sup>2</sup>
<b>Spi, environ</b>	45 m <sup>2</sup>
<b>Génois léger</b>	21,40 m <sup>2</sup>

<b>Grand voile</b>	<b>15,80 m<sup>2</sup></b>
<b>Génois</b>	<b>23,10 m<sup>2</sup></b>
<b>Foc</b>	<b>11,50 m<sup>2</sup></b>
<b>Tourmentin</b>	<b>3,80 m<sup>2</sup></b>
<b>Inter</b>	16,00 m <sup>2</sup>
<b>Inter C.</b>	14,00 m <sup>2</sup>
<b>Foc de route</b>	8,50 m <sup>2</sup>
<b>Spi, environ</b>	51 m <sup>2</sup>
<b>Génois léger</b>	24,90 m <sup>2</sup>

### **Remarques sur la constitution du "Trousseau "**

Les voiles figurées aux plans de voilure ne sont, en aucun cas, toutes nécessaires, mais constituent un choix parmi lequel il est possible de composer le trousseau du bateau en fonction de l'usage qu'on en attend et... des moyens dont on dispose.

Pour la croisière côtière, un trousseau de quatre voiles est amplement suffisant grand voile, génois, foc et tourmentin. La voilure normale pour un usage tranquille - grand voile et foc - convient parfaitement pour animer le bateau et le manœuvrer, même par vent faible.

Pour la croisière en haute mer, la qualité est primordiale en ce qui concerne le choix du tissu (Térylène de préférence) et le soin apporté à la confection. Il y a donc lieu de se garder de choisir des voiles « bon marché ». Il est intéressant d'avoir un choix plus étendu de voiles d'avant ; donc de remplacer le foc Par intermédiaire et foc de route. Pour les longs parcours, il est intéressant d'avoir une «voile de route», c'est-à-dire une petite grand voile sans lattes qui pourra endurer sans incidents plusieurs jours de mauvais temps.

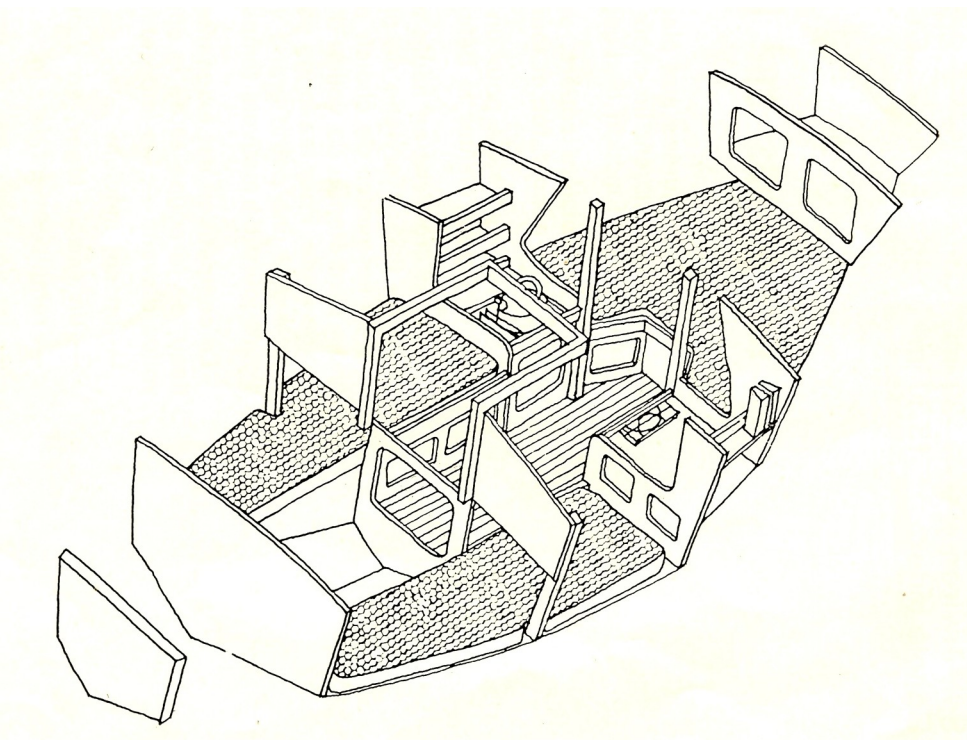
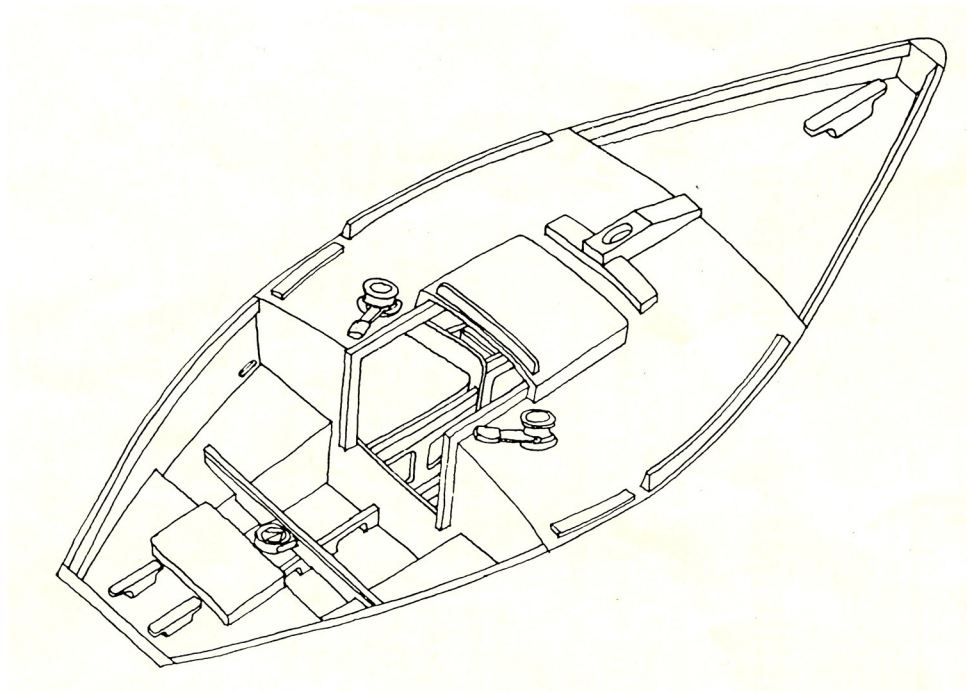
La compétition est exigeante à tous points de vue.: nombre des voiles, qualité du tissu, de la coupe et de la confection. Partant de la combinaison croisière - trois voiles d'avant -, les impératifs sont, par ordre d'importance décroissante

- ✓ un spi médium
- ✓ un génois léger, en dacron
- ✓ remplacement de «foc» par «inter»et «foc de route»
- ✓ un deuxième spi, de petit large.

En ce qui concerne le tissu, la qualité «Dacron» s'impose pour la grand voile et les génois.

Pour tous les cas particuliers de compétition ou de jauge, il peut être utile de consulter l'architecte.

# MUSCADET



Le Muscadet est un bateau qui peut ne pas plaire de prime abord : la simplicité de conception ayant abouti à la suppression du roof, la nécessité d'un certain volume intérieur nécessaire aux aménagements, donnent au pont une tonture inversée dont on n'accepte l'esthétique qu'après avoir pleinement profité des avantages qu'elle procure par ailleurs.

Le pont se divise en trois parties :

- ✓ la plage avant, où les manœuvres s'effectuent avec la sécurité et la facilité que procurent un bon pavois.
- ✓ le, pont proprement dit, que l'on peut considérer comme un roof sans passavants, bordé par des cale-pieds et les rails de foc, supportant l'emplanture du mât, et où se trouve le capot de descente.
- ✓ le coquepite, dont les bancs viennent jusqu'à la coque qui se comporte comme un dossier confortable à tous les degrés de gîte ; à l'arrière, un grand coffre fourre-tout.

Les aménagements apparaissent un peu frustes à première vue, car on a renoncé à donner l'impression fallacieuse, sur un bateau de cette taille, de pouvoir vivre debout à l'intérieur.

La «hauteur sous barrots» a été arrêtée à une valeur donnant une position assise confortable.

La position debout se trouve à travers le capot, éventuellement sous une capote (optionnelle).

Au niveau du mât, on trouve de part et d'autre la cuisine et la table à cartes demi grand aigle et leurs compléments logiques cambuse, rangements, équipets, étagère à livres et radio, boîte à cartes...

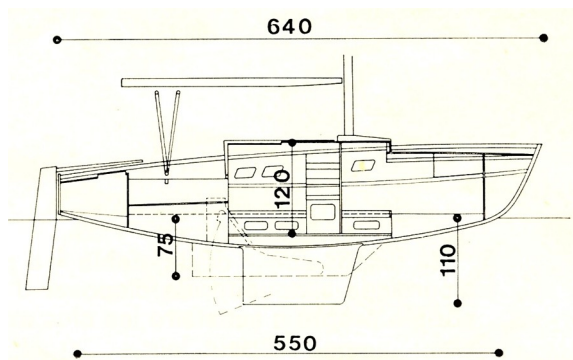
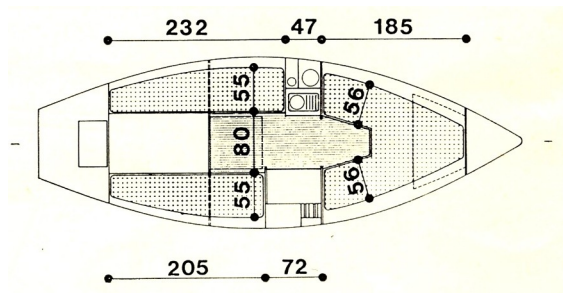
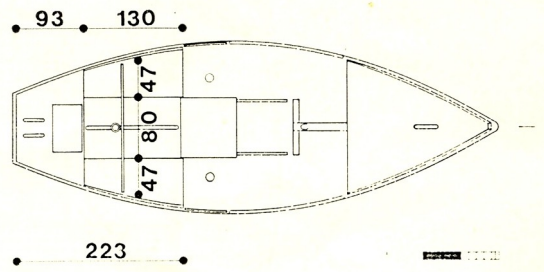
Sur l'arrière, deux couchettes propres à satisfaire les plus exigeants (2,05 m, et 2,30 m.) et à l'avant une couchette double.

Equipets à vêtements sous la table à cartes et au dessus des couchettes avant ; rangements divers sous les couchettes et le plancher de coquepite, en plus du grand coffre arrière.

L'éclairage et la vue sont assurés par six hublots de coque, très agréables, en particulier au mouillage où l'on peut voir ce qui se passe sans se lever ; l'aération par des boîtes à chicanes placées entre pont et plage avant éventuellement par un capot de pont Goiot en option, ainsi que des hublots ouvrants pour les régions où une aération importante s'avère nécessaire.

Le Muscadet est un bateau facile à manœuvrer dans toutes les conditions de temps : suffisamment d'erre pour accoster sans problème, se débordant facilement à la botte s'il arrive un peu vite à quai, toutes les manœuvres effectuées sous grand voile seule, ou sous foc seul, sans aucun risque de manque à virer.

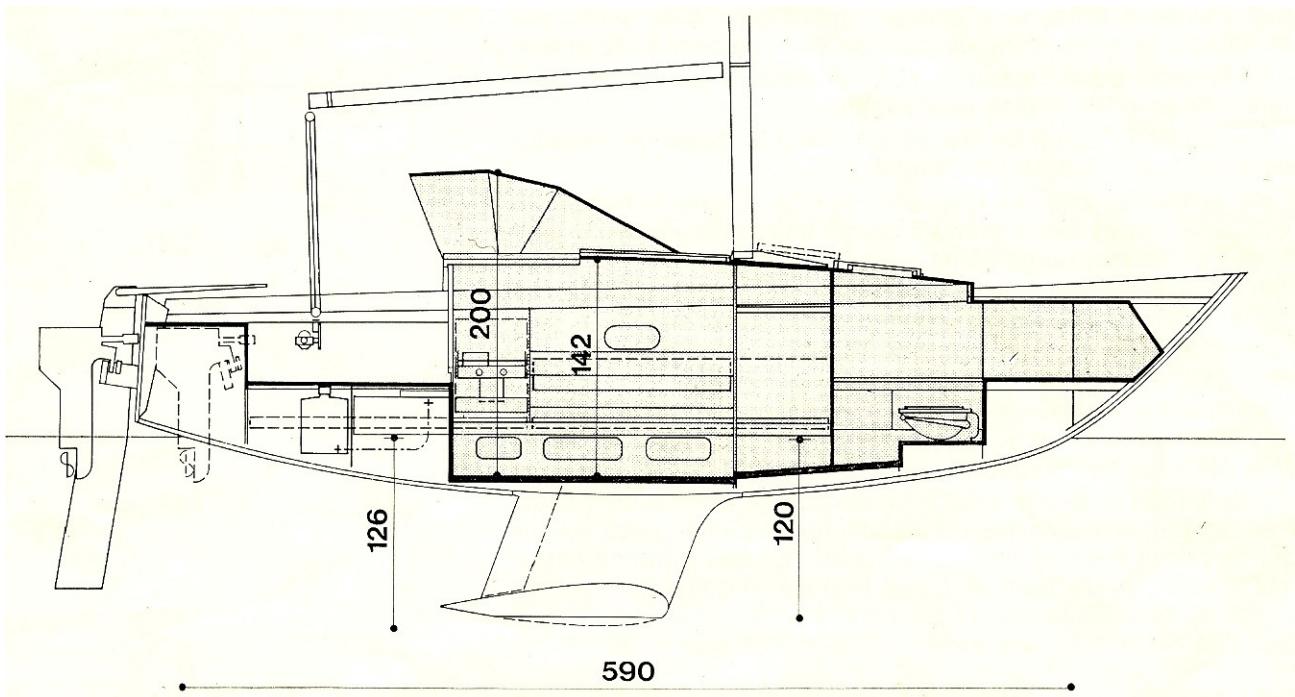
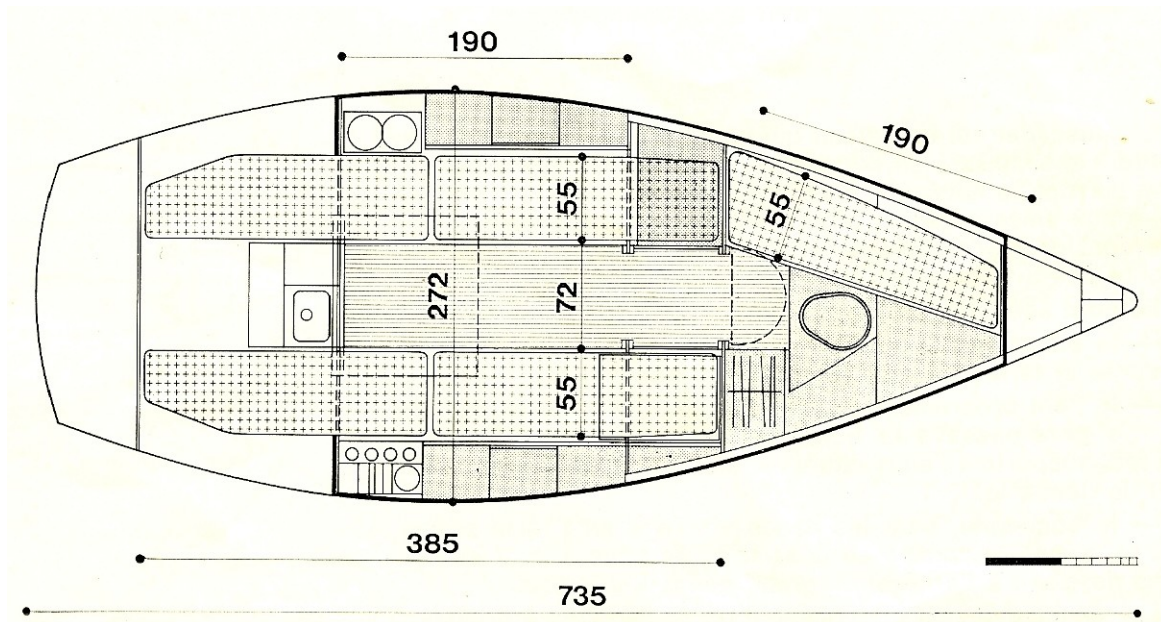
Le Muscadet béquille correctement sur un fond plat et de bonne tenue. Néanmoins, la version dériveur lesté accroîtra les possibilités d'escales et de petits mouillages aux pratiquants invétérés de ports d'échouage, qu'ils le fassent par plaisir ou obligation géographique.





# COGNAC

A. & P. AUBIN



La disposition «décapotable» a permis, sans alourdir la silhouette, de disposer d'une hauteur abritée propre à satisfaire les plus exigeants. Par beau temps, on peut laisser air et soleil pénétrer à flot. Le passage large et facile du coquepite à la cabine est apprécié de tous, plus particulièrement des très jeunes enfants.

Les dimensions du «carré» sont 2,70 x 1,90, sans entrave d'aucun meuble.

Les couchettes, deux à deux bout-à-bout laissent

toute latitude pour satisfaire un dormeur de grande taille. La couchette bâbord peut être réalisée extensible à la largeur de 0,85 m. Il est possible de disposer deux couchettes volantes supplémentaires, mais naviguer à sept ne sera accepté que par des jeunes et pour quelques jours seulement.

Le Cognac peut recevoir un moteur hors bord en puits ou sur chaise ou un moteur fixe. Cinq chevaux suffisent.

**Table à cartes :** elle coulisse sur un rail à tribord et peut s'arrêter n'importe où entre sa position arrière, au droit de la descente, et le pied de couchette où elle trouve son rangement. Son pied articulé permet de la disposer horizontalement, pour y travailler debout - sous capote - ou en pupitre incliné pour y travailler assis. Elle forme boîte à cartes et reçoit un format «demi grand aigle» (soit une carte normale pliée en deux).

L'étagère tribord peut recevoir livres et instruments.

**Cuisine :** ses dispositions permettent de s'adapter exactement au besoin de l'instant. Elles comprennent, en regardant vers l'arrière

- à droite, réchaud 2 feux suspendus, masqué hors service, derrière son plan de propreté.

- au centre, grand tiroir venant de dessous le coquepite, et comprenant l'évier inox et deux cambuses.

- à gauche, plan de travail servant de couvercle à l'évier (l'ensemble porte à près de 2 mètres la surface déployée de l'installation).

- en façade, à gauche vaisselier, boîte à couverts et casiers à bouteilles facilement amovible.

L'opérateur a tout sous la main, il jouit d'une bonne aération et peut se faire aider par une ou deux personnes du coquepite à l'heure des pluches et de la vaisselle.

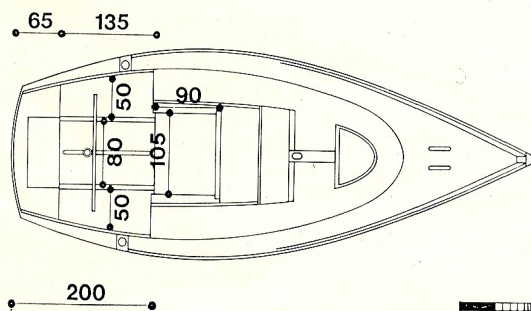
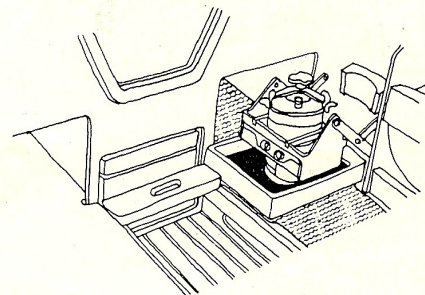
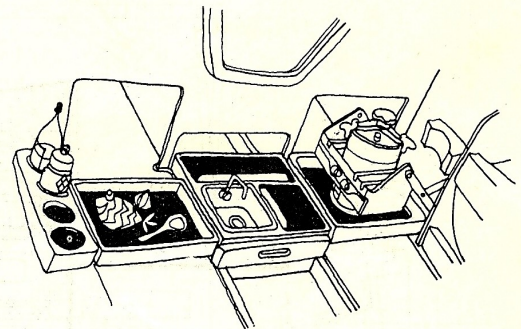
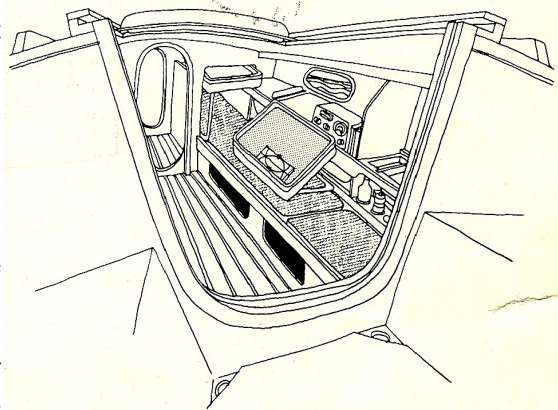
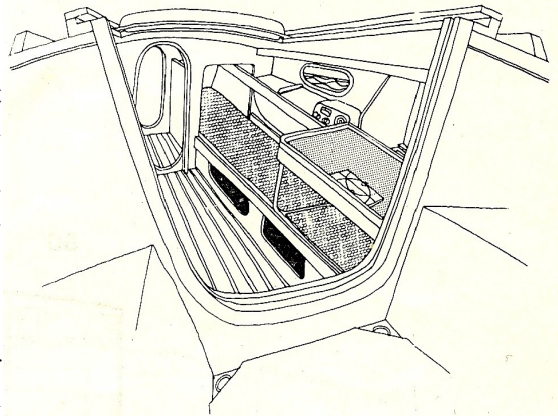
Bien sûr, il n'est pas toujours nécessaire de tout utiliser simultanément. Ces dispositions ont pour objet de ne pas encombrer le carré hors des temps de service et de faciliter au maximum le petit nettoyage biquotidien comme le grand ménage hebdomadaire.

**Rangements :** le recensement complet des espaces de rangement n'est pas encore achevé. On en découvre chaque jour ! A signaler en particulier les quatre grands fourreaux de toile pour le rangement du linge, et la penderie pour les vêtements «de ville».

**Plan de pont :** il y a lieu de souligner les dimensions inhabituelles du coquepite.

Le rouf étant très bas, le pied a vite fait - en mer - de le considérer comme étant de niveau avec le pont ; les hiloires gardant l'avantage d'être de bons cale-pieds.

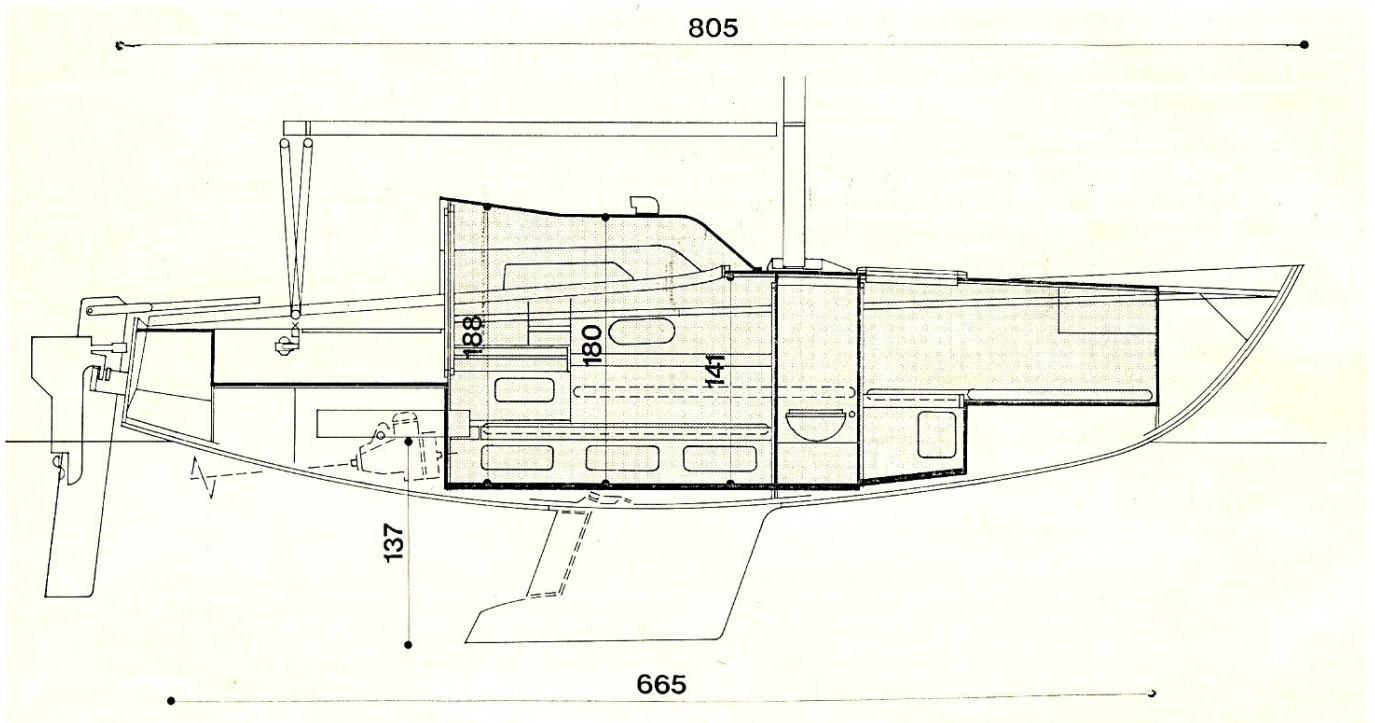
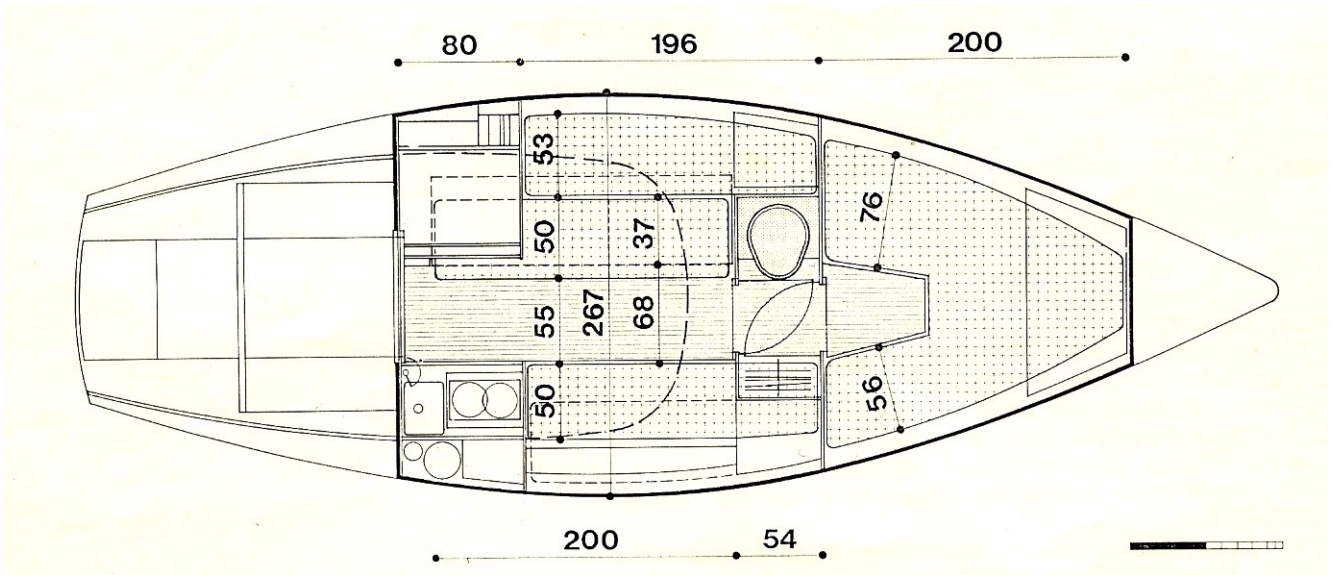
Les pavois concourent à la sécurité des manœuvres sur la plage avant.





# ARMAGNAC

A. & P. AUBIN





La disposition générale asymétrique permet cinq couchettes dont trois dans le carré où l'on trouve, à la descente, les blocs cuisine et navigation (possibilité d'une couchette volante portant le total à six).

La cuisine se compose de : **1.** réchaud deux feux camping gaz suspendu ; **2.** évier inox - bec verseur, commande à pied sous la poubelle ; réservoir souple 50 litres sous une couchette centrale (remplissage sur le pont) ; **3.** planche à découper en position de rangement ; **4.** vaisselier ; **5.** soute sous le plan de desserte ; **6.** étagère ; **7.** tablette de travail en abattant ; **8.** plateau de propreté sous le réchaud ; **9.** tiroir à vivres muni de quatre bacs facilement amovibles pour nettoyage ; **10.** poubelle sur glissières ; **11.** casier à couverts ; **12.** grand tiroir sous coquepите comprenant une boîte à outils qu'on peut emmener n'importe où et un bac en fil d'inox pour les vivres frais. La partie avant du tiroir sert de marche de descente (dessous rangement d'espars encombrants : godille, gaffe, béquilles).

Hors service, réchaud et évier sont recouverts d'un panneau lamifié et de la planche à découper, donnant ainsi à l'ensemble un aspect net et propice à l'ouverture d'une bonne bouteille

La ventilation se fait en route par l'aérateur d'étrave ; au mouillage par le capot Goiot, monté en série, et la manche à air de sommet de roof, dont l'ouverture sert de nable d'élinguage.

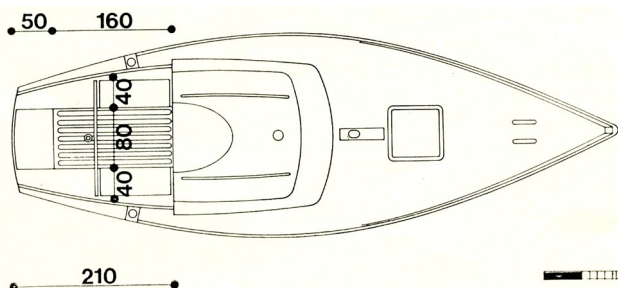
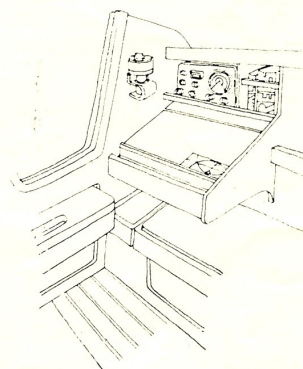
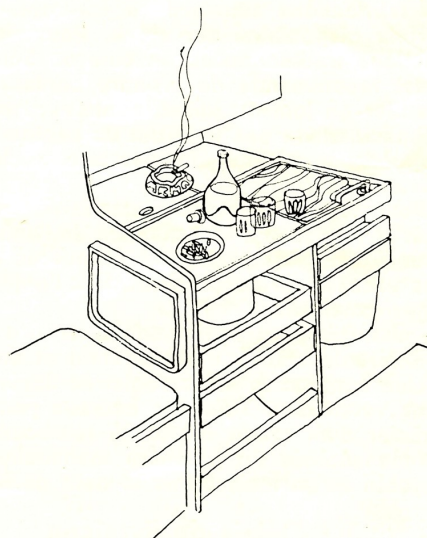
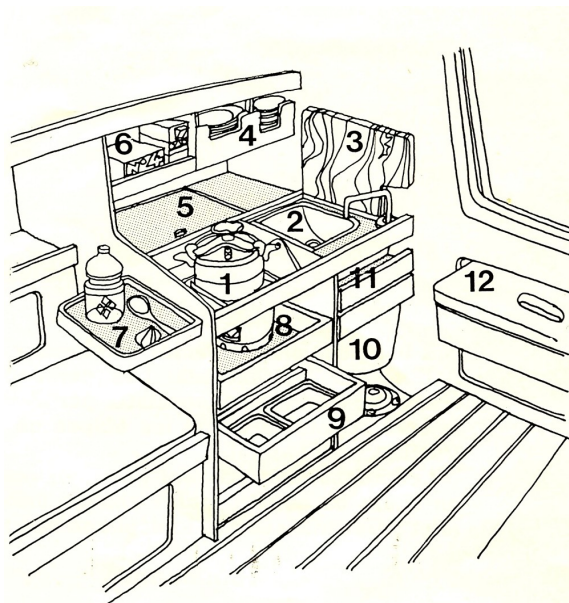
Le bloc navigation comprend un plan de travail 80 X 80, un rangement à cartes, et sur une étagère en abord les livres de navigation, en position verticale, et un radio gonio de type courant (vue du bas).

La penderie se trouve dans le compartiment toilettes en surplomb du pied de couchette tribord. Rangements et équipets en pied de couchettes, en abord sur tribord, et sous la table à cartes.

Le coquepите, dont le fond est agrémenté de lattes de teck, comporte des coffres latéraux à capot encastré et un coffre arrière. Il est possible d'installer un moteur fixe sous le plancher de coquepите, et sans débord dans la cabine.

Le pont traité avec un minimum de barrotage est muni d'un pavois rapporté qui donne à la tonture une apparence classique.

**L'Armagnac Aubin** conserve le même plan de formes, la même structure de coque et la même disposition générale que ses soixante prédécesseurs.



# A. & P. AUBIN

Constructions Navales  
110, rue de la Basse-Ile  
44 - REZÉ-LES-NANTES  
Tél. : (16.40) 75.40.26

## RENSEIGNEMENTS DIVERS

### Visite du chantier

IL est possible de visiter le chantier A. et P. AUBIN sur rendez-vous. Les personnes intéressées peuvent ainsi constater par elles-mêmes le soin apporté à toutes les étapes de la construction.

Les acquéreurs peuvent examiner leur bateau en cours de construction : chaque unité est, en effet personnalisée dès le début de son montage.

### Commandes

Le chantier construit sur commande. Seules les fabrications standard en contreplaqué sont, parfois disponibles sur stock. Pour des constructions traditionnelles en bois ou bois moulé, il est recommandé de prendre contact avec le chantier en juin ou juillet, confirmer commande et spécification dès le début de septembre pour disposer du bateau à l'ouverture de la saison suivante.

Pour les constructions standard, commande peut être passée à tout moment de l'année. Mais pour chaque campagne, les premières commandes passées de bonne heure font l'objet d'avantages particuliers.

Le chantier peut également livrer des bateaux à différents stades d'achèvement et en kit.

Une commande est enregistrée après un premier versement. Tous les bateaux peuvent bénéficier d'un crédit de 80 % remboursable en 18 mensualités (la première mensualité n'étant payable qu'un mois après la date de livraison).

### Délais de livraison

Ceux-ci sont toujours précisés lors de la commande ferme. Les délais de fabrication varient de quatre semaines pour un Muscadet à quatre mois ou plus pour une construction classique.

### Livraison

Les bateaux construits par A. et P. AUBIN sont livrés au chantier. Ils peuvent être gréés et mis à flot à Nantes (la descente de la Loire est une croisière magnifique).

Ils peuvent être également à tout moment expédiés par S.N.C.F. ou transporteurs routiers. Mais, sous réserve d'entente préalable pour la date et le lieu, le chantier peut également par ses propres moyens transporter ses bateaux et les mettre à flot dans un port de l'Atlantique, de la Manche, ou de la Méditerranée.

### Entretien

Les peintures et vernis des bateaux A. et P. AUBIN sont traités avec le plus grand soin selon des techniques - produits et méthodes - adaptés de l'industrie automobile.

Ceci leur assure une tenue et une longévité exceptionnelles. Les propriétaires soigneux n'ont besoin de refaire leurs peintures extérieures que tous les deux ou trois ans. Les peintures intérieures ont une durée plus grande encore. Les vernis extérieurs par contre, pour garder leur plus bel aspect, doivent être refaits annuellement. Il y a intérêt à les refaire avant l'hivernage.

Les peintures de carène doivent être faites avec la même fréquence que sur tout autre matériau ; très variable selon la périodicité des carénages. Si les carénages sont fréquents (tous les 15 jours en mai, juin, juillet, tous les mois aux autres époques) un simple coup d'éponge suffit à garder toute la saison une carène impeccable.

### Hivernage

Les bateaux en bois collés peuvent hiverner indifféremment à flot, sur vasière ou à terre. L'hivernage sous hangar est évidemment celui qui garde le meilleur aspect au bateau.

Dans tous les cas, le bateau doit être mis en hivernage en bon état de propreté intérieure, et - point essentiel pour tous les matériaux - bien aéré. Le chantier A. et P. AUBIN peut assurer l'hivernage et les travaux d'entretien dans son annexe de Sucé, sur l'Erdre. Il est recommandé de retenir sa place en juillet.

Les photos :

couverture, pages 3 et 4 : E. QUÉMÉRÉ

page 5 P. FOUQUIN et G. BEAUVAIS

page 6 : P. FOUQUIN

page 7 D. DE LA NOUE; E. QUÉMÉRÉ

Les dessins sont de Philippe SALLES