



Jamais trop petit pour être un Fly

Galeon est connu pour ses excellents yachts fly. Le 330 Fly est sans doute l'un des modèles les plus fameux. Avec son nouveau Galeon 290 Fly, le chantier naval polonais ajoute à son offre un modèle de moins de 10 mètres très intéressant.

TEXTE: LORI SCHÜPBACH
PHOTOS: RUEDI HILBER

De par leur construction, les embarcations à flybridge proposent un intérieur très spacieux. Il est donc tout à fait judicieux de proposer de tels modèles à une taille réduite. Le Galeon Fly 290 peut accueillir sans problème 2 à 4 personnes pour un long voyage alors que les bateaux «normaux» de moins de 10 mètres n'offrent souvent pas de possibilité de retrait adéquate et indispensable après un certain temps passé à bord.

Quatre zones principales invitent au farniente. Commençons bien évidemment par le flybridge lui-même: il comprend un poste de commande complet équipé de tous les instruments nécessaires pour un long tour. Le siège-baquet du pilote est confortable, mais un peu trop incliné



en arrière. Derrière celui-ci se trouve une confortable banquette transformable en une grande surface de couchage (2,00 x 1,40 m). Il va de soi que par beau temps, il fait incroyablement bon vivre là-haut. En cas de pluie ou lorsque le soleil est trop fort, il suffira de monter le bimini disponible en option sur le fly. Le cockpit couvert est quant à lui mieux protégé. On y accède depuis le fly en descendant un escalier en polyester très bien conçu. En version standard, le cockpit comprend une banquette avec rangement à tribord et une autre pliable à la poupe: en y ajoutant une table et une ou deux chaises supplémentaires, l'endroit peut devenir une excellente alternative au salon. Ce dernier est d'ailleurs séparé du cockpit par une porte coulissante très pratique et comporte, légèrement surélevée, une dînette et une banquette en U pouvant accueillir jusqu'à quatre



Beaucoup de place pour un 29 pieds: le Galeon 290 Fly est doté de 4 couchages très spacieux. Le carré et le coin toilette frappent également par leur volume. La cuisine placée derrière le siège du pilote est entièrement équipée.



personnes au maximum. Enfin, les cabines sont si spacieuses que l'on s'y installera très volontiers pour lire un livre lorsqu'il fera trop chaud ou trop froid sur le fly.

Des dimensions étonnantes

Avec une hauteur sous barrots de 1,85 m et une belle couchette oblique de 2,20 x 1,20 m, la cabine de proue offre plus de place que ce que l'on peut imaginer pour un bateau de 29 pieds. L'endroit comporte suffisamment de rangements pour les effets personnels et la luminosité et les possibilités d'aération feront le bonheur des plus exigeants des acheteurs. Très étonnamment, tout ceci est également valable pour la cabine inférieure située à bâbord. En effet, sur le Galeon 290 Fly, la couchette de quart si souvent raillée fait 2,20 x 1,20 m et offre suffisamment d'espace et de confort. Il va de soi que la hauteur sous barrots y est limitée, mais un capot assure un bon éclairage et de l'air frais à tout moment. La salle d'eau située en face est elle aussi étonnamment spacieuse (hauteur sous barrots suffisante pour se tenir debout) et très bien équipée (toilettes électriques). Cette dernière pièce prouve bien que les architectes de Galeon ont visé ici une clientèle passant plus qu'un petit week-end de temps à autre à bord du bateau.

Situé à tribord, en face de la dinette et derrière le poste de pilotage, le coin cuisine est lui aussi très bien équipé. Avec sa cuisinière Wallas en céramique vitrifiée, un réfrigérateur

et un évier avec eau froide et chaude, il permettra de ne pas trop dépendre des restaurants de port le soir.

Dans le salon dominant des teintes très agréables beiges et acajou. Comme sur tous les modèles Galeon, les parois latérales et le plafond sont également recouverts afin de conserver une certaine unité esthétique.

Reste le poste de pilotage légèrement surélevé offrant une bonne visibilité vers l'avant. Les instruments de navigation sont très bien ordonnés. Pour des raisons de place, on y trouve uniquement un siège une place et pas de banquette. De toute façon, le pilote s'installera sur le flybridge par beau temps et ne restera pas tout seul dans le salon. Ainsi installé en hauteur, il disposera d'une excellente visibilité, sauf lorsqu'il s'agira de faire des manoeuvres en marche arrière dans le port. Pour plus de sécurité, la meilleure solution est qu'une personne reste à la poupe et informe le pilote sur les éventuels obstacles.

Et à propos de la poupe, la plateforme de bain qui s'y trouve se marie parfaitement avec le design du Fly 290 et ne donne pas l'impression d'être un corps étranger à l'arrière de l'embarcation.

Motorisations diverses

Le Galeon Fly 290 peut être équipé de moteurs d'une puissance allant jusqu'à 350 chevaux: le moteur du bateau testé, un Volvo Penta D4-225, est la version la plus puissante autorisée

sur le lac de Constance. Mais lors du test, nous nous sommes rapidement rendu compte que ses 225 chevaux étaient amplement suffisants. Malgré un poids de plus de 5 tonnes et jusqu'à 600 litres d'eau et de diesel à bord, le turbodiesel et son duoprop poussent le bateau très rapidement au surf en ayant presque 1000 tours de marge. De ce point de vue, la version moteur D4-225 convient aussi parfaitement à d'autres lacs que celui de Constance (notamment parce que la version D6-350 ne coûte pas moins de 30.000 francs de plus). La meilleure solution consiste donc peut-être en un compromis typiquement suisse: la version D4-260 du Galeon Fly 290 ne coûte que 8000 francs de plus que la version de base.

Un fly n'est bien évidemment pas un bateau de sport. Mais malgré cela, le Fly 290 se montre très agile sur l'eau. Sur le flybridge, la façon avec laquelle il négocie les virages les plus serrés est tout simplement impressionnante. Ici, certains navigateurs inexpérimentés auront même quelques fois tendance à baisser les gaz involontairement... Le bateau se fraie aussi très facilement un passage parmi les vagues créées par les bateaux de ligne et autres bateaux à moteur, et ce principalement grâce à la forme de sa coque, adaptée à son poids.

De retour au port, on constate que le Galeon 290 Fly est également très agréable à manoeuvrer. Le propulseur d'étrave disponible en option n'est utile que dans des passages très étroits ou par vent latéral. Le vent à justement



marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Berne

Tél: 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Service des abonnements

Tél: 031 300 63 43



une surface d'attaque plus importante sur un bateau flybridge et peut rendre la vie (et les manoeuvres) du pilote plus difficile.

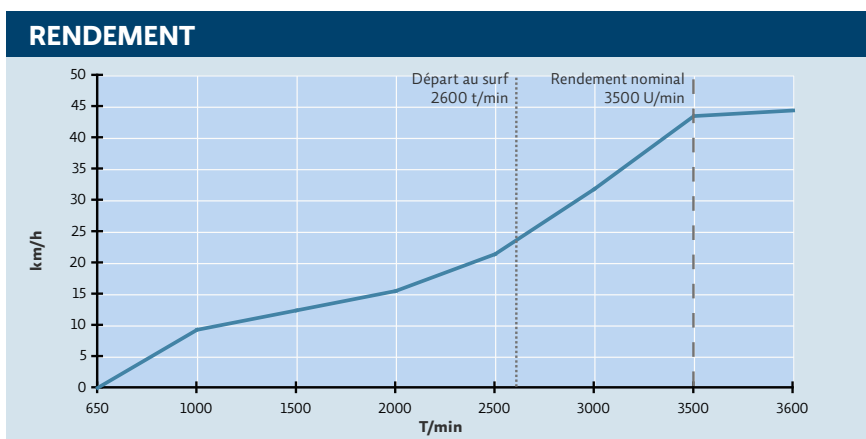
En bref

Après avoir fait un saut couronné de succès dans la classe des embarcations de luxe avec le 530 Fly, Galeon fait un pas en arrière avec le 290 au niveau de la longueur tout en s'améliorant considérablement au niveau de l'offre. Ces modèles compacts de 9,43 x 3,00 m feront le bonheur de beaucoup de navigateurs lacustres. Quant au prix, payer 200'000 francs pour un tel bateau à flybridge n'est de loin pas un sacrifice.

L'exploitation de l'entreprise prouve également que le chantier polonais a bien choisi sa stratégie. Durant ces dernières années, les délais de livraison n'ont cessé de diminuer: à l'heure actuelle, le chantier Brüggli peut livrer ses clients pour l'année suivante. A ce niveau-là, il vaut bien la peine d'opter directement pour un Fly 290 à retirer au chantier. ■



Le flybridge est le point d'orgue du Galeon 290 Fly et certainement aussi le meilleur endroit pour le farniente. Quand il fait beau, bien sûr!



Mesuré avec un GPS, 4 personnes à bord, eaux calmes, pas de vent.

Point par Point

Galeon 290 Fly

Flybridge: un flybridge présente de nombreux avantages si l'on se trouve régulièrement sur l'eau. Le Fly 290 marie habilement fonctionnalité et design. Un atout indéniable.

Options: divers accessoires ne sont pas compris dans la version de base, notamment le propulseur d'étrave, la douche de proue et le bimini qui sont pourtant intéressants sur le Fly.

Motorisation: bien que le Volvo D4-225 autorisé sur le lac de Constance soit la variante la moins puissante, il conviendra tout à fait pour un bateau de cette taille.

