



ESPADON AU



Photo Pierre FOUQUIN

BANC D'ESSAI

ESPADON

La passion du bateau peut amener une usine spécialisée dans les joints à produire un runabout. C'est l'histoire vécue de Jicey dont les dirigeants ne cachent pas leur goût pour la mer et le bateau. A force de construire des coques, pour eux et quelques employés touchés par le même virus, les responsables de Jicey en sont venus tout naturellement à commercialiser un ensemble 100 % français coque et moteur.

Après avoir sorti quelques prototypes de rigueur, le département nautique Jicey lançait en 1954, sur le marché, l'Espadon conçu et mis au point par les services techniques de la marque. Construit à la cadence de cinquante unités par an cet unique modèle est le premier runabout français entièrement réalisé par une seule et même firme.

Caractéristiques générales.

L'Espadon est un runabout de 4,42 m pour une largeur de 1,65 m qui pèse 450 kg.

La coque classique, en forme, est réalisée par une alternance de mât et rowing imprégné à la main selon le processus habituel. Le caisson avant étanche et les fonds sont remplis d'expansé assurant l'insubmersibilité de l'ensemble. Un réservoir de 52 litres en AG 3 cloisonné confère au bateau une autonomie satisfaisante. Son enrobage de plastique évite les variations de température du carburant.

La résistance à la mer a été un des principaux soucis du constructeur puisque un véritable châssis tubulaire en AG 3 est manchonné à la carène. Le pontage vient coiffer la coque. Celle-ci est ceinturée par un profilé en caoutchouc. Un patin en bois, exposé aux chocs, comporte une fixation destinée au petit moteur hors bord de secours, et encadre le tableau arrière en revenant sur les flancs.

L'Espadon est propulsé par un groupe Simca Rush Super qui développe 70 ch.

Mais examinons de plus près cet ensemble. Bloc, embiellage et culasse sont fournis par Poissy et toute la transformation marine est faite par Jicey.



Les 450 kg de l'Espadon propulsé par ses 70 cv trace un sillon dans la mer formée

La contenance du carter d'huile, 5 litres, demeure inchangée mais il est réalisé en alliage léger. Prise à la sortie de la pompe, la circulation d'huile emprunte un échangeur de température avant de retourner dans le circuit. Le collecteur d'échappement réchauffé à l'admission est refroidit à l'échappement. Un thermostat équipe la boîte à eau remplaçant le radiateur, et l'agitateur d'origine évite les poches de vapeur ainsi que les refroidissements dûs à l'arrivée d'eau froide. La double pompe à eau fait également office de pompe de cale et les fonds sont toujours secs.

Le carburateur Solex est enfermé dans un carter étanche muni d'un retour d'huile. En cas de mauvais fonctionnement une tuyauterie assure l'évacuation du carburant à la mer. Une canalisation reliant la pompe au carburateur remplit le même office.

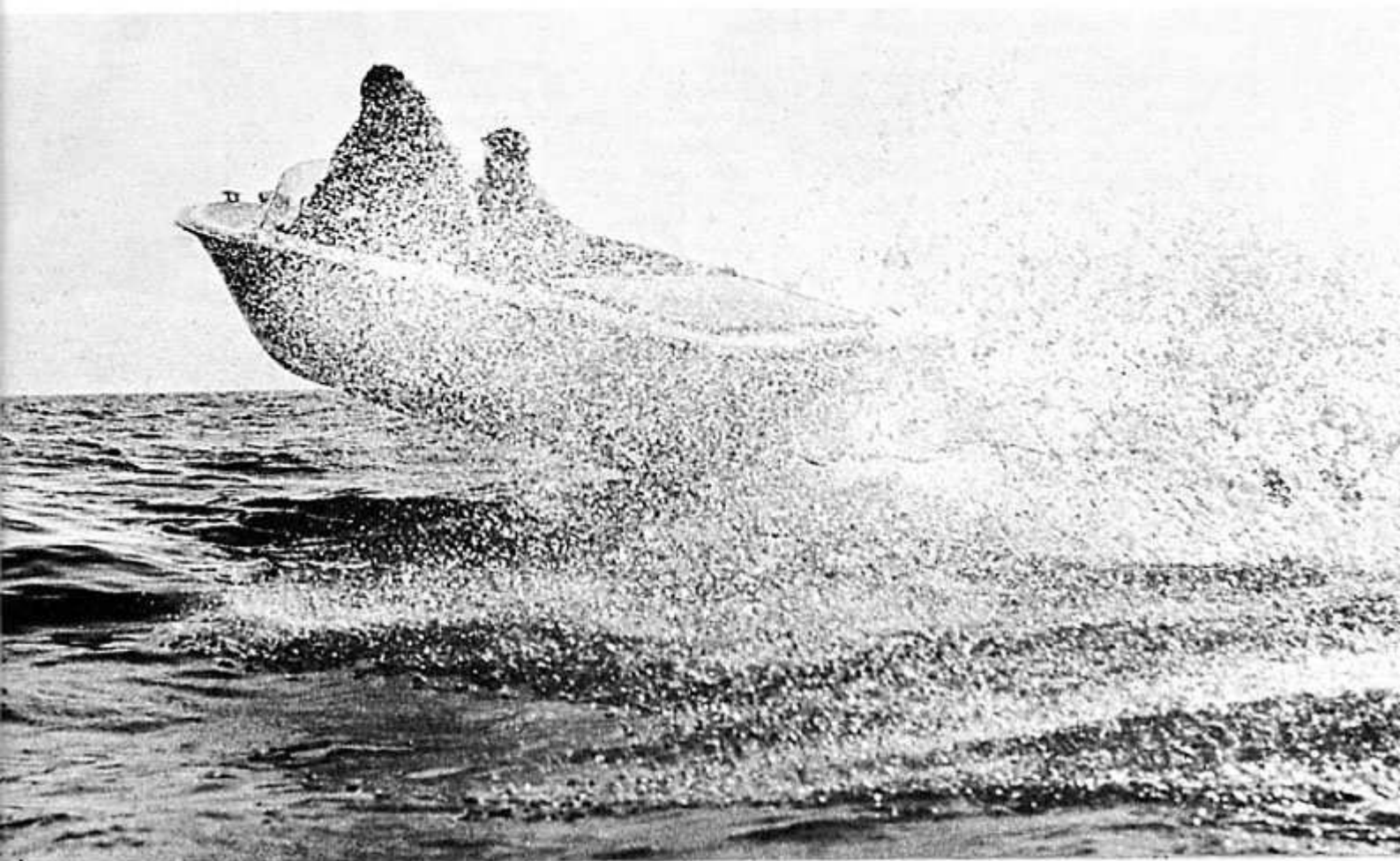
L'inverseur électromagnétique d'inspiration automobile graissé sous

pression est à carter sec. Le compartiment moteur est ventilé par une circulation forcée cherchant l'air latéralement dans le cockpit pour le faire ressortir au-dessus du tableau arrière. Afin d'augmenter la sécurité, la commande du starter est placée sur le carburateur obligeant ainsi l'utilisateur à ouvrir le capot moteur le matin et aérer au moins une fois par jour la cale.

Étudiée et réalisée avec soins cette transformation marine d'un moteur d'origine automobile est sans conteste une réussite du genre.

Performances et comportement marin.

Après avoir mis notre Espadon dans un bocal à son échelle, en l'occurrence l'avant-port de Concarneau, glissé consciencieusement sur les pierres verdies d'algues de la cale de service et nous être surpris à frissonner au contact de l'eau que le soleil n'arrivait pas encore à réchauffer,



Partiellement caché par les embruns, l'Espadon s'élance vers le large.

nous effectuons l'opération plein d'essence. Ce n'est pas une petite affaire : il faut d'abord aller en ville remplir un ou deux jerrycans, puis si la marée est basse les descendre par une échelle de quai jusqu'à l'inévitable prame pour enfin transvaser le précieux liquide dans le réservoir et effectuer un dernier aller et retour si vous ne désirez pas encombrer le bord de bidons vides.

Racontez cette histoire à un Américain, il vous conseillera d'aller vous faire psychanalyser. L'activité intense que vous faites régner à ce moment ne manque jamais d'attirer un de ces vieux loups de mer en retraite qui hante le port en quête de distractions. Le mégot sarcastique aux lèvres, il vous épie guettant une faute, la maladresse qu'ainsi surveillé vous ne manquez jamais de commettre.

Par mimétisme vos mains paraissent se transformer en nageoires, vos pieds deviennent glissants et vous laissez tomber la pagale, la défense

ou tout autre objet dans l'eau. C'est sa récompense et rapide comme l'éclair le vieux vous ferre : « Un sacré canote qu't'a là mon gars. Marche sûrement pas aux avirons l'outil. Combien de nœuds qui file donc ? En quoique c'est-y qu'elle est ta barque ? » Et courbant sous ses questions vous vous lancez invariablement dans des explications ridicules et sans suite en vous empêtrant dans une amarre qui, tapie au fond du cockpit se love autour de vos jambes comme un serpent, finissant de vous ridiculiser aux yeux de ce cap-hornier qui n'a peut-être jamais doublé le bout du môle.

A ce moment faites comme moi. Appareillez au plus vite et cinglez vers le large le regard fixé sur l'horizon. C'est d'ailleurs ce que nous avons fait avec l'Espadon. Après avoir lancé notre moteur par l'intermédiaire du commutateur nous sortons lentement du port comme il se doit et dépassons le Cochon en direction des Glénans.

Le Jicey Simca qui a démarré au quart de tour tourne régulièrement dans un silence satisfaisant. Après avoir convenablement chauffé nous atteignons les 5 500 tr/mn réglementaires, régime de rotation maximum et déclenchons notre chronomètre.

Nous avons un vent de force 2 par le côté et nos temps s'équilibrent dans les deux sens. La vitesse ressort à 58,9 km/h avec un petit clapot. Ce chiffre correspond aux 60 km/h annoncés par le constructeur si on tient compte des conditions qui ne sont pas absolument idéales. L'Espadon passe bien dans la vague et se trouve à l'aise dans le clapot. En revanche il mouille ses occupants et la douche est proportionnelle à l'état de la mer. Peu défendu de l'avant, il manque un peu de volume sur l'avant car le pilote et son passager occupent une position très avancée. Il faut cependant préciser que cet inconvénient disparaît avec la vitesse. Ce runabout est indubitablement influencé par le couple

ESPADON

de son hélice; volant lâché, il embarque irrésistiblement sur la gauche. Il vire naturellement mieux de ce côté que sur la droite où la barre se montre ferme et même dure à grande vitesse. La direction, sous boîtier étanche commandée, par câble inox gainé, est souple et précise. Par mer de l'arrière l'Espadon enfourne dans la vague et le pare-brise n'arrive pas toujours à protéger l'équipage. Dans les virages serrés pris rapidement, on enregistre une légère cavitation et quelques vibrations.

L'Espadon ne tape que rarement et ceci dans des creux de 60 à 70 cm. Retombant en souplesse, cette coque amortit de façon satisfaisante les chocs. Comme tous les runabouts, il ne se montre pas très docile en marche arrière bien que se situant dans la bonne moyenne.

Confort et habitabilité.

En dehors de la finition plus que satisfaisante, la première chose qui frappe lorsqu'on monte à bord d'un Espadon, c'est le confort qui se dégage des sièges. Ceux-ci sont garnis de mousse plastique sous housse étanche et recouverts de skaï, noir ou havane selon le goût de l'acheteur. Cette impression se confirme à l'usage et les panneaux latéraux qui garnissent le cockpit sont d'un raffinement que nous avons particulièrement apprécié. Un passage central permet d'enjamber le dossier avant; ce dernier se rabat facilement et rapidement en position bain de soleil. Sous le siège avant un coffre de rangement, à l'arrière le réservoir d'essence séparé du moteur par une cloison pare-feu.

Présenté sobrement mais luxueusement tout dans ce runabout respire la qualité.

Abrité derrière un pare-brise teinté, robuste bien que dépourvu d'encadrement, le pilote, qui a peu de place pour ses jambes, dispose d'un tableau de bord garni de skaï comportant un bourrelet antichoc. Devant lui la manette de l'inverseur facilite la conduite, très agréable à utiliser et située au volant d'origine automobile; ce levier, qui fait office d'accélérateur, permet de freiner efficacement

le bateau en passant en marche arrière.

De gauche à droite on trouve le commutateur à quatre positions: O, marche, point mort et démarreur, un rétroviseur puis deux cadrans l'un groupant jauge à essence, ampèremètre, température d'eau, pression d'huile, l'autre étant le compte-tour. Un compteur horaire est situé dans le compartiment moteur; sous le tableau de bord un interrupteur commande les feux de position. A l'extrême droite un coffre à gants à fermeture magnétique permet de ranger quelques menus objets.

Le valgrage bicolore masque l'envers du décor du cockpit dont le sol est recouvert d'un plastique similipaille. Le pontage avant équipé d'un taquet d'amarrage comporte une empreinte antidérapante efficace. Garni de mousse et recouvert de skaï, le capot moteur, fermant à l'aide d'un carré, offre une petite plage arrière.

Il est possible d'utiliser un petit moteur hors-bord, le compartiment moteur se transformant alors en cockpit. Nous avons essayé cette solution de dépannage par beau temps et l'Espadon se manœuvre à l'aide de ce 3 ch Gale.

Conclusion.

Sobre mais luxueux, marin et confortable est influencé par le couple de Sobre mais luxueux, marin et confortable, l'Espadon aux formes classiques est influencé par le couple de son hélice.

La finition et la présentation de ce bateau en font un runabout de classe internationale conçu par une équipe connaissant la technique et la pratique.

Le constructeur a voulu mettre l'accent sur l'habitabilité ce qui n'est pas toujours le cas pour le pilote. La position avancée des places avant met les occupants aux premières loges pour recevoir les embruns, à moins d'évoluer rapidement. Souple et rapide l'Espadon convient au ski ou aux évolutions rapides, comme à la promenade.

Philippe SÉE



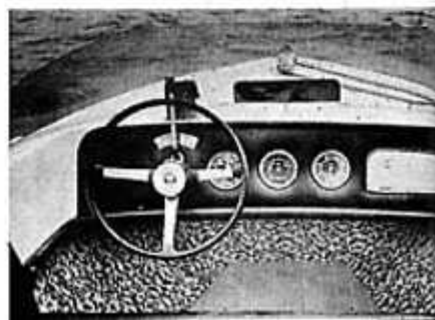
POINT DE VUE DU CONSTRUCTEUR

La Société Jicoy France est spécialisée depuis plus de vingt ans dans la fabrication des pièces de précision destinées à l'équipement des avions, hélicoptères, et plus récemment des missiles: cette spécialisation la vouait à la production de matériel de grande qualité. Nos services techniques toujours à la recherche de nouveautés ne se sont pas cantonnés dans les seules recherches aéronautiques et, en 1974, il fut décidé de réaliser, en petite série, un modèle de Runabout devant répondre à un cahier des charges bien précis:

— être remarquable derrière la majeure partie des voitures de tourisme; pouvoir transporter agréablement les passagers de cette voiture; tracter facilement 1 ou 2 skieurs nautiques; consommer peu; se piloter sans difficultés; offrir surtout une grande sécurité d'utilisation.

Depuis, plusieurs centaines d'Espadon sont en service à la satisfaction de leurs utilisateurs.

Le tableau de bord sobre et luxueux est très complet.



S'inclinant
comme il se doit sur le côté,
l'Espadon proteste
dans les virages serrés
en cavitant.

La coque
est coinceurée
d'un profilé en caoutchouc
qui la protège
des chocs.

Il est possible
de se dépanner
à l'aide
d'un petit moteur
hors-bord.
Au premier plan
le carter étanche
qui renferme
le carburateur.



FICHE PRATIQUE

Poids : 450 kg. ■ Prix : 15 900 F. ■ Supplément pour le moteur hors-bord. ■
Constructeur : Jicoy Franco, 27-29, rue d'Estienne-d'Orves, Viroflay (Seine-et-
Oise).

QUALITÉS

- Bonne tenue à la mer.
- Inverseur pratique et efficace.
- Présentation sobre et finition soignée.
- Confortable et luxueux.

DÉFAUTS

- Mouille à faible allure.
- Influencé par le couple de son hélice.
- Peu de place pour le pilote.
- Patin en bois arrière exposé aux chocs.

DÉFINITION EXPRESSE

- Un runabout fait pour ceux qui aiment la mer.

