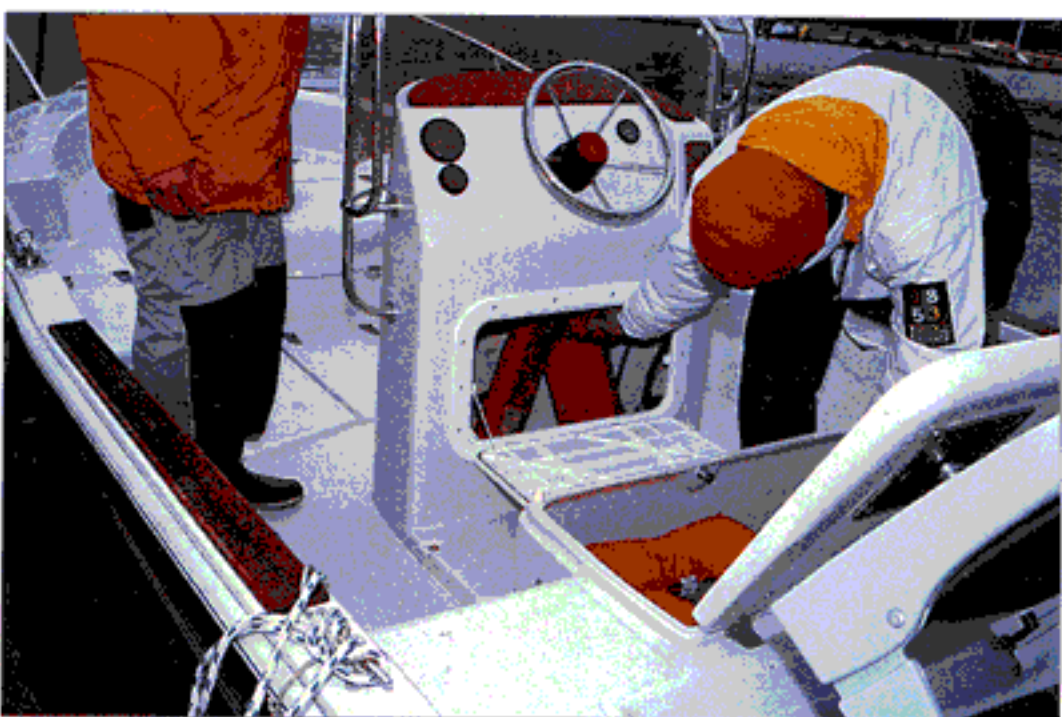


**C**herbourg. Il fait un froid de canard ce matin d'avril. Pourtant, le thermomètre indique près de 10 degrés, mais le crachin ambiant ainsi que le vent d'ouest de force 5 favorisent cette impression de fraîcheur. La fatigue doit également y être pour quelque chose. Le lever à 4 heures puis les 3h30 de route pour rejoindre Port Chantereyne depuis Paris se font ressentir.

### Sous le signe du bar, ascendant black bass

Les prévisions météo ne sont pas très optimistes. Une éclaircie est annoncée pour le milieu de l'après-midi, mais à cette heure matinale, le soleil est loin de pointer son nez. La pleine mer est prévue pour 10h45 et le fort coefficient de marée de 109 nous laisse imaginer qu'avec la renverse de l'après-midi le temps peut évoluer favorablement. Mais quoi qu'il en soit, nous sommes venus tester en mer le Sealacante et nous le ferons. Cet open de 4,50 mètres à la carène en aile de mouette, œuvre du chantier Acroplast, nous l'avons découvert au dernier Salon nautique de Paris. Comme toutes les unités proposées par ce chantier, le Sealacante est fabriqué en France, de façon artisanale, avec un soin particulier apporté aux finitions. Toutes les parties nécessitant un renfort sont doublées en contre-plaqué marin et des panneaux de nid d'abeille en polypropylène sont utilisés pour la fabrication du pont afin de donner de la résistance aux parties planes sans pour autant augmenter exagérément le poids du composite.

Le concepteur du bateau, Jean-Jacques Maline, affirme que c'est l'unité parfaite pour la pêche au bar. Son slogan « Le Sealacante est réalisé par un pêcheur, pour la pêche en mer et eau intérieure » est de bon présage et l'aménagement laisse à penser



Cette unité dispose d'un grand nombre de coffres étanches de toutes dimensions. Celui-ci, situé sous la console, est facilement accessible, même en navigation.

que le concept de cet open inspiré des coques américaines pour la pêche au black bass a été très étudié.

Effectivement, le nombre de coffres que possède cette unité est impressionnant. Un premier, à l'arrière, reçoit les deux nourrices et la batterie. Il est surmonté par les sièges amovibles du pilote et du copilote. Trois emplacements sont d'ailleurs prévus pour ces sièges permettant ainsi un pilotage en position centrale. Une glacière est encastrée dans la plage arrière tribord tandis que la console de pilotage renferme un troisième coffre. Juste devant celle-ci, un vivier avec effet Venturi et aérateur est encastré dans le cockpit. Il est encadré par deux coffres à cannes latéraux attenants au plan de pont qui lui aussi accueille un très grand coffre où l'on range le matériel de sécurité. Enfin, juste devant la platine support de siège de combat, la

baïlle à mouillage fait face au davier profilé d'excellente qualité.

À l'avant, le plan de pont antidérapant, entouré d'un large plat-bord haut de 0,20 mètre, est ceinturé par un balcon inox de 0,50 mètre en deux parties pour un maximum de sécurité. Son ouverture sur l'avant permet d'embarquer un passager par la proue, une chaîne amovible clôturant cet accès en navigation. Une main courante double entoure le pare-brise en polycarbonate et quatre taquets inox de dimension moyenne complètent l'accastillage.

### Il n'est pas gâtard : la preuve par trois

Avec un tel agencement permettant une circulation aisée en tout point du cockpit et avec une carène en aile de mouette offrant une stabilité remar-

#### ► Aménagement pêche

#### ► Sièges de combat sur le pont avant

#### ► Capacité de rangement bien étudiée



Points forts  
Points faibles



#### ► Manque un rail de fargue sur le tableau de bord

#### ► Légère tendance à taper par mer de face

#### ► Cockpit peu profond

