



TOPAZ OMÉGA

Le collectif pétillant

L'Oméga ne peut pas laisser indifférent. Sa silhouette marquée par un franc-bord élevé ne passe pas inaperçue sur un parking de dériveur. Sa coque en polyéthylène, la plus grande du marché dans ce matériau, est quasi indestructible et nécessite un entretien minimal.

Sagement blotti au milieu de la flotte du Centre de voile amitié nature de Nantes (CVAN), l'Oméga nous attend pour une navigation hivernale. Le club rentabilise ce collectif polyvalent et exceptionnellement stable grâce aux multiples usages qu'il permet. En activité voile scolaire, il embarque cinq apprentis marins. Trois adolescents trouveront facilement leurs marques à bord pour le loisir, alors que deux adultes viendront y chercher le plaisir du planing.

Une fois gréé, l'allure moderne de l'Oméga est encore accentuée par une jolie grand-voile en Mylar au rond de chute bien marqué et équipée de lattes forcées et d'une prise de ris type «fermeture Eclair». Seul bémol, le poids du bateau. Annoncé coque nue à 140 kilos, il faut bien compter 20 kilos supplémentaires pour un bateau paré à naviguer. Un poids conséquent, donc, qui rappelle qu'à taille égale, le polyéthylène est 15 à 20 % plus lourd que le polyester.

AU PRÈS. Le dernier tour est donné à la vis papillon qui maintient le safran en position basse et, avec Yann et Pierre-Olivier, nous nous dégageons des rives glacées de l'Erdre. Le foc est déroulé facilement et nous partons pour un premier court bord de près, cap sur la Beaujoire, au milieu des avirons du club voisin.

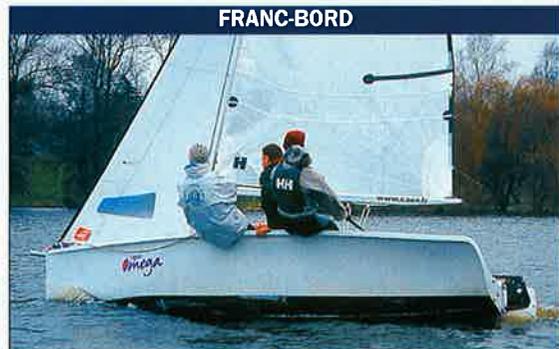
Barreur comme équipiers, nous trouvons facilement notre position

L'Oméga est une réussite. Fort d'une silhouette moderne, le collectif polyéthylène de Topper remplit parfaitement son rôle d'initiation et se révèle très plaisant en balade.



COCKPIT

L'immense cockpit est réussi et rassurant. L'impression de volume est accentuée par le choix du pousse-bas qui dégage l'habitacle. Les assises sont confortables... à condition d'être grand. Une astucieuse main courante encastrée facilite la rentrée du rappel.



FRANC-BORD

La coque à bouchains de l'Oméga se termine par un haut franc-bord pentu. Un choix qui distingue la silhouette du collectif, lui donnant de faux airs d'avion furtif. Surtout, cela offre un grand et haut cockpit, qui rassurera les moins téméraires en navigation.



ÉTRAVE ET POUTRE AVANT

L'étrave présente des entrées d'eau très fines et des volumes reculés. Un avantage certain pour les bords de portant. La poutre avant est obligatoire pour maintenir la rigidité du bateau - un choix imposé par le polyéthylène. Elle reçoit l'implantation du mât et l'ensemble de l'accastillage du bateau, coinçeurs et drisses.



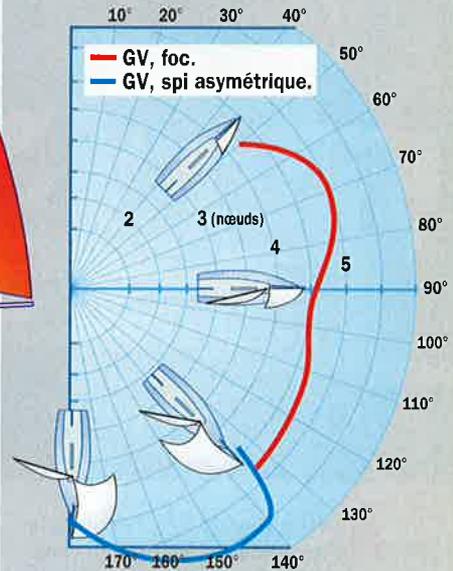
SAFRAN

Le long safran de l'Oméga offre une barre très douce. Grâce à cette grande «pelle», maintenue en position basse par une vis papillon, le bateau est évolutif et idéalement équilibré. Un must!

Les chiffres de Voiles et Voiliers

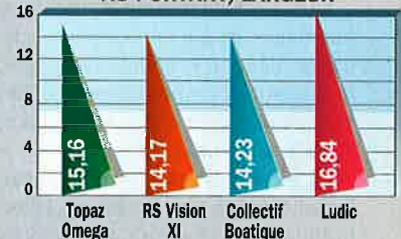
VITESSES MESURÉES*

(* Vitesse mesurées avec le GPS Garmin 201 par rapport au vent réel

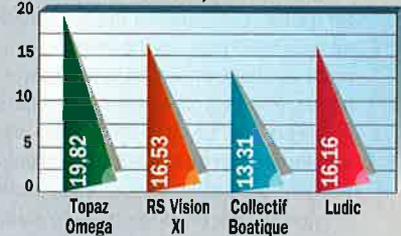


Mer plate. Vent réel : 8 à 10 nœuds.
Voilure : grand-voile, foc, puis spi asymétrique.

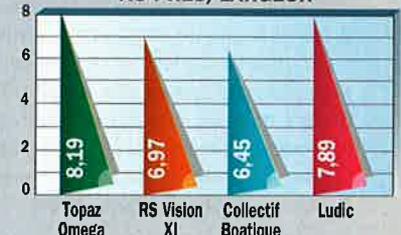
SURFACE DE VOILE AU PORTANT/LARGEUR



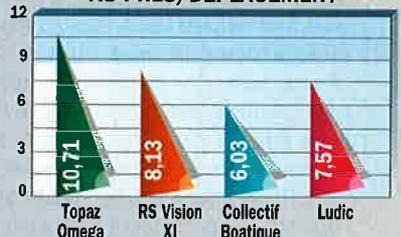
SURFACE DE VOILE AU PORTANT/DÉPLACEMENT



SURFACE DE VOILE AU PRES/LARGEUR



SURFACE DE VOILE AU PRES/DÉPLACEMENT



Texte et photos Philippe Guégan.
Plans et infographie François Chevalier.



CONSTRUCTION

L'Oméga est construit en polyéthylène tricouche dont on distingue la composition sur cette ouverture de trappe de visite. Il s'agit en fait d'une sorte de sandwich beaucoup plus rigide que le polyéthylène classique, ce qui autorise la réalisation de grandes pièces.



Moment de redressement maximal : nc.
Coefficient prismatique : nc.

Architecte : Rob White (G-B.).
Constructeur : Topper (G-B.).
Importateur : CAEV. ZA Les Deux Pins, BP 76, 40130 Capbreton, tél. 05.58.72.08.47, fax 05.58.72.47.60, www.caev.fr et www.toppersailboats.com

Prix et options

Topaz Oméga std	9 110 €.	Remorque complète:	1 550 €.
Principales options		Taud de dessus:	335 €.
Kit de spi:	995 €.	Chaise moteur:	150 €.
Charlot de mise à l'eau:	537 €.	Prix du bateau essayé:	10 642 €.

Caractéristiques techniques comparées

	TOPAZ OMEGA	RS VISION XL	CARAVELLE BOATIQUE	LUDIC
Longueur coque	4,84 m	4,60 m	4,65 m	5,60 m
Largeur	1,83 m	1,75 m	1,87 m	1,90 m
Voilure	15,00 m ²	12,20 m ²	12,07 m ²	15,00 m ²
Grand-voile	11,50 m ²	9,00 m ²	8,95 m ²	11,00 m ²
Foc	3,50 m ²	3,20 m ²	3,12 m ²	4,00 m ²
Spi	12,75 m ²	12,60 m ²	13,50 m ²	17,00 m ²
Poids annoncé	140 kg	150 kg	200 kg	198 kg
Matériaux	polyéthylène tricouche	polyéthylène rotomoulé	sand. feutre et mousse-fibre de verre, résine polyester	sand. feutre et fibre de verre, résine polyester
Homologation	6 pers.	4 pers.	7 pers.	9 pers.
Architecte	White (G-B.)	Morrison/RS (G-B.)	Koch (F.)	Thomé/Herskovits (F.)
Chantier	Topper/CAEV	LDC Racing/Marine Equipment	Boatique	Philéas
Lancement	2004	2004	2000	2000
Prix ttc	9 110 €	7 550 €	nc	11 700 €

Points forts

- Volume.
- Stabilité.
- Ergonomie.

Points faibles

- Poids.
- Prix.

de rappel, confortablement assis sur les larges bancs intermédiaires ou les pieds glissés sous les sangles, cuisses bien calées sur les vastes plats-bords. Mais surtout quelle place! «A l'aise», pourrait être le slogan de l'Oméga. Nous ne sommes que trois, mais ce collectif recevra aisément les six équipiers pour lesquels il est homologué!

Dans cette configuration «équipage réduit», le bateau est vivant. A la première risée, il s'ébroue, prend son élan et ne demande qu'à galoper. La grand-voile, légèrement sous-dimensionnée, reste tout de même assez puissante pour rendre le bateau sensible et réactif dans les petits airs. Pour oublier les trois petits degrés de cet après-midi frisquet, nous enchaînons les virements. Etonnant! Le bateau est sain, léger à la barre et répond instantanément. Autre bonne surprise, grâce au profond cockpit et au pousse-bas, l'équipage traverse le bateau facilement, sans se gêner. Quant au petit foc sur emmagasiné, il se borde en un clin d'œil.

AU PORTANT. La petite bulle violette est hissée du fond du cockpit, sortant dans le même mouvement l'amure et le bout-dehors en aluminium. La manœuvre est réalisée plein vent arrière pour éviter toute mauvaise surprise. Les points d'écoute de spi passant par des poulies-winches frappées sur les cadènes de haubans sont malheureusement trop avancés. Cet accastillage mal placé creuse le spi et a une légère incidence sur la barre. Rien de bien dérangeant dans le petit temps, mais un choix qui pourrait poser quelques soucis dans du vent plus soutenu. Une fois l'asymétrique en tête, nous lofons à la recherche de sensations. Et là, encore une bonne surprise! Avec 8 nœuds de vent sur mer plate, l'étrave soulagée par le spi a envie de déjauger! L'Oméga calé sur son bouchain se prendrait presque pour un skiff! La faible largeur de l'Erdre nous oblige à enchaîner les empannages - un bon test que l'Oméga passe sans souci. Nous rencontrons en revanche des difficultés à l'affalage pour ramener la voile à bord. Un point dur doit être passé en force, lorsque les trois points - amure, drisse et écoute - se présentent ensemble devant l'ouverture de l'avalure. Un petit défaut qui n'enlève que très peu aux nombreuses qualités de ce bateau réussi. Car l'Oméga, en plus d'être un support d'enseignement, est avant tout un voilier amusant, capable de communiquer de vraies sensations en toute sécurité. L'essentiel est bien là. **P.G. ●**