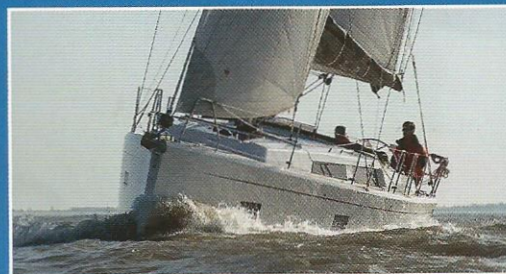


Voile magazine

HANSE 388

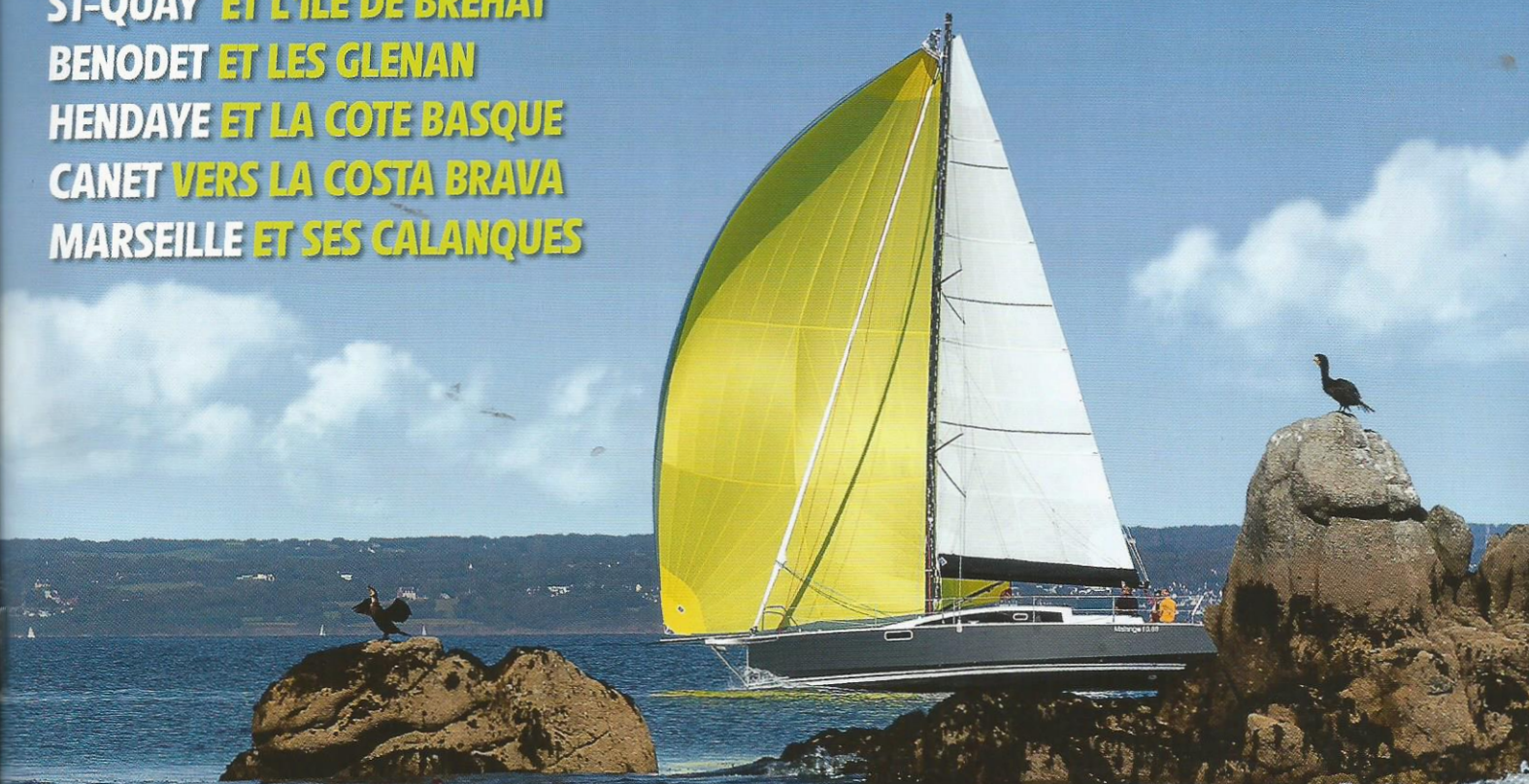


**100 MILLES A BORD
D'UN CROISEUR SURPRENANT!**

OU NAVIGUER EN MAI?

5 WEEK-ENDS DE REVE

**ST-QUAY ET L'ILE DE BREHAT
BENODET ET LES GLENAN
HENDAYE ET LA COTE BASQUE
CANET VERS LA COSTA BRAVA
MARSEILLE ET SES CALANQUES**



LILI 6,10

SELLERIES ET TEXTILES « MAISON »

REFIT DU SUN FAST 37

RENOVATION DES BANCS EN TECK

6,20 € - N°280 H AVRIL 2019

BEL./LUX. : 6,90 € - DOM. S. : 7,10 € - ESP./PORT. CONT./IT./GRECE : 7,10 € - POL.
S. : 1 051 CFP - CAL. S. : 960 CFP - CANADA : 10,30 \$CAD - TUNISIE : 13,50 TND -
MAROC : 76 MAD - SUISSE : 11 FS - MAURICE : 7,30 € - ANDORRE : 6,20 €



L 19898 - 280 H - F: 6,20 € - RD



HANSE 388

Un sacré numéro!

Sous-estimés, les Hanse ? Avec ce 38 pieds lancé l'an dernier dans une nouvelle version, nous avons découvert un bateau équilibré, contemporain sans effets de style, au rapport qualité-prix très honnête. Peut-être le plus réussi de la gamme.

Texte : François-Xavier de Crécy. Photos : Olivier Blanchet et l'auteur.



Coup de chance : février nous a réservé ses plus belles journées pour ce « 100 milles » en Gironde.

LE GENNAKER DEROULE

en un instant prend immédiatement le vent. Un coup de gîte mais la barre reste douce et la carène docile quand j'abats d'une vingtaine de degrés pour mettre le cap sur la silhouettede, reconnaissable entre mille, du phare de Cordouan. Depuis le poste de barre sous le vent, choquer la voile d'avant pour la faire travailler au mieux n'est pas un problème, je m'y emploie et l'étrave se met à chanter mezzo voce, au gré du clapot sage, quoique toujours un peu désordonné, de l'estuaire de la Gironde. Trouver de telles conditions de navigation en hiver relève du miracle ! Mais tout n'a pas été si simple pour en arriver là et souvenons-nous que l'avant-veille, nous arrivions à Royan à la remorque de la SNSM... Mais revenons à La Rochelle, où nous avons découvert le Hanse 388 quelques jours plus tôt. Pas une complète nouveauté, ce onze-mètres issu du Hanse 380 de 2012, relancé au salon de Cannes 2017.

PLUS DE LEST, PLUS DE TOILE !

Première évolution, et pas des moindres : 190 kg de lest en plus et 7 cm de tirant d'eau supplémentaires qui permettent de porter plus de toile, mais aussi de passer en catégorie A. Pas vraiment un détail. Sur le pont, on retrouve le rouf proéminent mais presque plat, à la face avant rectiligne qui permet de dégager une belle plage avant. Mais les vitrages ont presque tous été revus à la hausse, que ce soient les hublots de coque – il y en a un nouveau, presque carré, juste devant la cadène –, ceux de la face arrière du rouf – donnant sur le cockpit –, ou dans l'hiloire de cockpit. Cette dernière est désormais dotée d'un long hublot au ras du pont qui apporte beaucoup de lumière

dans les cabines arrière. On note par ailleurs que les manœuvres courantes circulent désormais sous un faux-pont, libérant des hiloires, mais le principe d'une zone de manœuvre entièrement concentrée à l'arrière du cockpit est maintenu. Et il fonctionne bien, on le verra, grâce notamment aux grandes bailles à bouts. Maintenu également, la large plateforme de bain arrière, mais les bancs de barre sont en option et on s'en passe très bien. Quant à la table, elle est désormais plus étroite pour faciliter la circulation. A l'intérieur enfin, pas de révolution mais on a peaufiné les emménagements en même temps qu'une foule de détails à l'image, par exemple, des éclairages indirects très bien distribués. C'est ainsi qu'en mettant le pied à bord, on a vraiment l'impression de découvrir un bateau à la fois contemporain et qualitatif. Porte de coupée, passavants garnis de teck synthétique de très bonne facture (Flexiteek), table de cockpit aux solides arceaux en inox, winches électriques, sono haut de gamme (Fusion), chauffage... Il est vrai qu'Imagine, le Hanse 388 tout juste livré à son propriétaire, est richement équipé. Benjamin Pierre-Bourgeon, qui nous accueille à son bord, n'a pas lésiné sur la liste des options ! Son raisonnement est d'ailleurs intéressant : après s'être penché sur les RM, des bateaux sensiblement plus chers en tarif standard, il a préféré s'offrir, pour un budget équivalent, un Hanse un peu plus grand et très bien équipé. Pour cet essai au départ de La Rochelle, nous mettrons le cap sur les eaux girondines. Ce qui suppose un départ de très bon matin pour nous présenter à l'entrée de chenal, à 7 milles au large de la pointe de la Coubre, environ une heure après la basse mer. C'est ainsi qu'à 5h30 du matin, nous quittons les Minimes sans nous laisser décourager par la brume tenace.

(Suite page 50)



« Même sous foc autovireur, on se fait plaisir dans les petits airs. »



Le retour à La Rochelle s'est fait sans nous, mais on a quand même fait nos 90 milles entre fleuve et océan... En donnant naturellement un large tour au banc de la Mauvaise, le bien nommé. ▶



▲ Le mât du Hanse 388, avec 60 cm de plus que celui du 380, fait un gréement élancé.

Smartphone : jamais sans ma coque !

Le smartphone, avec sa cartographie de poche, ses tables de marées, son réveil, son... téléphone, est devenu le meilleur ami du marin. Mais pas question de l'exposer aux embruns ni aux chocs, ces appareils sont quand même fragiles et coûteux ! La coque est donc indispensable, et autant elle est facile à trouver pour les smartphones de la gamme Apple, autant les protections pour Samsung et autres appareils Android sont de diffusion un peu plus confidentielle. Pour ce Samsung S8, nous avons trouvé notre bonheur chez CaseProof, le fabricant vendéen. Nous avons pu éprouver la robustesse (quelques chutes...), l'étanchéité, parfaite a priori, et la qualité du vitrage qui diminue à peine la sensibilité de l'écran tactile. On a même vérifié que la flottabilité de la dragonne était suffisante pour maintenir en surface le smartphone tombé à l'eau. Validé ! A noter également : la connectique, qui reste d'un accès assez simple, et la facilité d'ouverture. On peut tout à fait se contenter d'utiliser la coque en bateau – elle est d'ailleurs un peu épaisse pour une utilisation urbaine. Rens. : www.caseproof.net. Prix : 64,90 €.



▲ La dragonne flottante est une sécurité supplémentaire... mais un peu encombrante. Fort heureusement, elle se déclipse en une seconde.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR HORS TOUT	11,40 m
LONG. COQUE/FLOT.	10,99/10,40 m
LARGEUR	3,90 m
TIRANT D'EAU	2,06 m (PTE : 1,62 m)
DEPLACEMENT	8 090 kg
LEST	2 390 kg
SV AU PRES	72 m²
FOC AUTOVIREUR	28,50 m²
GRAND-VOILE	43,50 m²
GENNAKER	93,90 m²
MATERIAU	strat. verre/vinylester
CONSTRUCTION	au contact
MOTORISATION	29 ch Yanmar (39 ch option)
RESERV. GASOIL/EAU	160 l/295 l
ARCHITECTES	Judel/Vrolijk & Co
CONSTRUCTEUR	Hanse Yachts
CATEGORIES CE	A/6 pers. et B/10 pers.
PRIX DE BASE	155 400 €
PRIX BATEAU ESSAYE	244 362 €
Options : pack Nav. B&G (écrans Triton, pilote... 10 740 €), pack Croisière (teck cockpit, taquets d'embelle... 5 100 €, gennaker (3 900 €), sono, chauffage, moteur 39 ch...	



▲ Le cabinet de toilette est doté d'une vraie douche (mais non isolée) et d'un lavabo de grande taille.



“ La version trois cabines sera la plus facile à revendre. ”



▲ En l'absence de coffre de cockpit, la cabine arrière bâbord offre un volume considérable.



▲ La vaste cabine avant peut recevoir un cabinet de toilette qui se cale à tribord (option à 2 640 €).



Les boiseries sont ici dans une finition châtaigner canadien, planchers brou de noix et selleries cuir. Notez les grands hublots de coque et leurs persiennes.

Le Hanse 388 en 11 points

1. La couchette avant mesure 2 x 1,63 m. Hauteur sous barrots : 1,94 m. Deux hublots de coque, deux panneaux de pont.
2. La hauteur sous barrots est de 1,90 m à l'épontille. La table du carré fait 1,02 x 0,20 m repliée, 1,02 x 1,40 m déployée.
3. La banquette bâbord fait 1,47 m de long (table à cartes haute) pour 0,64 m de large sans dossier (0,48 m avec).
4. La banquette tribord fait 2,20 m de long pour 1,15 m de large (table de carré abaissée).
5. Le plateau de la table à cartes mesure 0,64 x 0,51 m.
6. La hauteur sous barrots est de 1,95 m dans le cabinet de toilette. La vasque mesure 0,47 x 0,28 m.
7. La hauteur sous barrots est de 1,89 m dans la cabine arrière, la couchette mesure 2 x 1,50 m. Trois hublots et deux panneaux de pont.
8. Le plan de travail utilisable (hors frigo et panneau de cuisinière) fait 0,48 x 0,38 m.
9. La table de cockpit mesure 0,82 x 0,20 m repliée, 0,82 x 1,04 déployée.
10. Les bancs de cockpit font 1,50 m de long pour 0,50 m de large.
11. Les passavants offrent un passage de 0,52 m au plus étroit (cadènes).



▲ La table à cartes n'est pas dans le sens de la marche, et elle peut s'abaisser. Mais en position haute elle joue parfaitement son rôle.

Nous ferons route en mode « convoyage », en restant au-dessus des 6 nœuds pour ne pas rater le coche... ce qui suppose de naviguer au moteur dans ce vent très léger, et contraire. De telles étapes font après tout partie du jeu de la croisière, et on se félicite alors d'avoir une propulsion efficace, une cale moteur plutôt bien isolée – c'est le cas – et un cockpit confortable. Même sans installer les coussins extérieurs, l'ergonomie des places adossées à la face arrière du rouf, les jambes sur le banc de cockpit, est excellente. Combinée à l'abri de la large capote et à la longue houle grise qui nous berce, c'est une irrésistible invitation à la sieste ! La descente, en mer, pêche un peu par ses marches non incurvées, mais la prise ferme offerte par la double épontille en inox qui l'encadre sécurise les déplacements vers le carré. Ce dernier s'inscrit à tribord devant la cuisine en L, mais il peut s'étendre sur toute la largeur si l'effectif l'impose, c'est-à-dire jusqu'à la banquette bâbord qui fait pour l'instant office de poste navigateur.

TABLE A CARTES MINIMALE
MAIS FONCTIONNELLE

La table à cartes escamotable est en effet en position haute et pleinement opérationnelle avec son écran multifonction de belle taille (9 pouces, B&G) incluant l'AIS et le radar, sa VHF et même ses cartes papier. Reste qu'on travaille dos à la route, et que la situation ne doit pas être très confortable au près bâbord amure. Côté construction, on reste sur du classique et de l'éprouvé avec des varangues stratifiées, un contre-moule et trois cloisons structurelles. Le coup d'œil aux boulons de quille par l'un des rares planchers amovibles est plutôt rassurant. A noter qu'on ne choisit plus, chez Hanse, entre résine polyester ou époxy : désormais, c'est vinylester pour tout le monde. La coque du Hanse 388 est en monolithique, seul le pont est en sandwich. Longeant de loin la côte sauvage d'Oléron, nous finissons par trouver la brume au large de l'estuaire, à quelques encablures des premières bouées de chenal. Nous y sommes pile à l'heure de la renverse, comme



▲ Merci les gars ! L'équipage de la vedette SNSM *Sieur de Mons* nous a tirés d'un mauvais pas.



“ A Mortagne-sur-Gironde, le soleil se couche sur une escale en or. ”

l'indiquent les trois cargos qui embarquent leurs pilotes sous notre nez et font route vers le fleuve. La mauvaise nouvelle en revanche, c'est que le vent refuse juste assez pour nous empêcher encore de faire route sous voiles... C'est tout juste si nous pouvons nous appuyer un peu sur la GV, tribord amure. De plus en plus aidés par le flot à mesure que la marée avance, nous défilons devant La Palmyre à plus de 9 nœuds sur le fond et décidons de pousser notre avantage au-delà de Royan, jusqu'à Mortagne-sur-Gironde. Une escale extraordinaire, Mortagne, devant laquelle on pourrait passer dix fois sans la voir. Quelques perches au milieu des roseaux vers lesquelles il faut se diriger avec détermination – mais en crabe, dans le courant – pour embouquer ce petit chenal dragué à plus de deux mètres. Au bout de ce coureau caché dans les marais, un ponton d'attente et un adorable bassin à flot dont la porte vient d'ouvrir : le timing est parfait. Nous manquons de temps pour passer une marée dans ce petit havre de paix, mais c'est quand même l'occasion d'apprécier l'agilité de notre Hanse en manœuvre de port, même dans ces petits espaces. L'effet « coup de fouet » joue à plein avec ce safran très allongé, on pivote sur place. En revanche, en sortant, puis en rangeant aussières et pare-battage, on réalise que le volume de rangement sur le pont est insuffisant. Si l'on considère que les défenses ont leur place dans les deux coffres arrière, il ne reste plus qu'un coffre de cockpit, modérément profond, pour

tout le reste. A commencer par l'annexe, qui a été saisie, faute de mieux, sur le rouf... tout comme le radeau de survie. C'est d'autant plus surprenant que les petits frères du Hanse 388 (les Hanse 315 et 348) sont tous les deux dotés de coffres dédiés au radeau. Sur le 388, il s'en faudrait de peu qu'on puisse le caser dans un coffre arrière, à condition de modifier son plancher, un point sur lequel le propriétaire d'*Imagine* s'interroge. Mais il faudrait voir d'abord comment ont fait les autres, après tout c'est déjà la coque n°69 de ce millésime 2018... Voilà à peu près où nous en sommes de nos réflexions, peu après avoir quitté Mortagne dont le chenal s'embranchait sous les derniers feux du soleil de février, quand survient l'inattendu. Le coup de la panne ! Et même un peu mieux que ça : une forte odeur de plastique brûlé, une fumée noire venue de la descente... non, pas de panique, le moteur n'est pas en feu. C'est « juste » le démarreur qui a brûlé. Explication : normalement, une fois le moteur lancé, il se découple automatiquement. Or pour une raison inconnue (pièce défectueuse), le démarreur de notre Yanmar tout neuf est resté « collé ». Entraîné par le moteur, il a ensuite tourné trop longtemps, à une vitesse trop élevée... jusqu'à rendre l'âme. Et voilà comment on se retrouve, la nuit tombée, à la dérive sur la Gironde, par une marée de coefficient 115... et sans un souffle de vent. Là où nous nous trouvons, il y a trop d'eau pour mouiller. Nous pourrions attendre de dériver jusqu'aux petits fonds de la rive droite



▲ Belle occasion d'étréner nos blousons Bermudes Venturi-Voile Magazine tout neufs !



▲ Le revêtement de pont type Flexiteek est une option à 10 500 € (passavants et plage avant).

LE HANSE 388 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Hanse 388	Dufour 382 GL	Sun Odys. 389	Oceanis 38.1
LONG. DE COQUE	10,99 m	10,96 m	10,98 m	11,13 m
LARGEUR	3,90 m	3,85 m	3,76 m	3,99 m
TIRANT(S) D'EAU	2,09 m	1,90 m	1,98 m	2,09 m
DEPLACEMENT	8 090 kg	7 060 kg	6 920 kg	6 850 kg
LEST	2 390 kg	1 850 kg	1 996 kg	1 790 kg
SV AU PRES	72 m²	58 m²	70 m²	65,70 m²
ARCHITECTE(S)	Judel/Vrolijk & Co	Umberto Felci	Marc Lombard	Finot/Conq
MATERIAU	stratifié de verre	stratifié de verre	stratifié de verre	stratifié de verre
CONSTRUCTEUR	Hanse Yachts	Dufour Yachts	Jeanneau	Bénéteau
PRIX DE BASE	155 400 €	148 000 €	152 880 €	138 480 €

L'avis de Voile Magazine. La concurrence fait rage sur ce segment entre chantiers de grande production. Mais contrairement à ce que l'on pourrait croire, c'est Bénéteau qui joue les entrées de gamme et non Hanse. Les Allemands seraient plutôt en « frontal » avec Jeanneau... et Dufour.

A Royan, cap sur le Petit Bouchon

Si les bonnes adresses ne manquent pas sur le port de Royan, le Petit Bouchon mérite une mention spéciale pour son ambiance, ses sourires, la carte originale et, bien sûr, la qualité de ce qu'on y sert. L'équipe d'Antoine Pieuchot, qui a repris le restaurant en 2010, y veille au quotidien. Avec succès, si l'on en juge par la fréquentation du lieu en plein hiver... Le Petit Bouchon, 8, quai Amiral Meyer, Voûtes du Port, Royan. Rens. : 05 46 22 08 82 ou www.lepetitbouchon17.com.



A voir... et à revoir !

ou jusqu'à l'un des bancs de sable qui nous menacent, et mouiller de notre mieux. Mais entre les arbres morts à la dérive – il y en a pas mal, c'est de saison –, l'énergie qui finirait par manquer, le courant fort qui peut lever un imprévisible clapot, la brume... Et que ferions-nous demain matin ? Nous nous décidons à demander un remorquage à la SNSM de Royan toute proche, via le CROSS. La manœuvre des sauveteurs est exemplaire, l'affaire rondement menée. Une fois à quai, ils nous confortent dans notre choix : il était inutile et potentiellement dangereux de passer la nuit dehors, en plein courant. « On est là pour ça ! » Benjamin, le propriétaire, était déjà donateur. Pour l'occasion, il contribue au financement de l'association à hauteur de 900 € – qui seront pris en charge par son assurance. Le démarreur, quant à lui, sera changé par Yanmar en 24 heures chrono, sans la moindre dépense pour Benjamin : il est naturellement sous garantie. Mais le service du motoriste est irréprochable.

DES EQUIPETS VASTES ET PROFONDS

De retour à bord, on s'attelle à la préparation d'un dîner pour nous remettre de nos émotions. Cocottes et casseroles sont dans le grand tiroir, le beurre à sa place dans le frigo à double accès (coffre et porte verticale), les pâtes dans l'un des équipets. Ceux-ci sont vastes, profonds, un bon point, mais peut-être pourrait-on les compartimenter davantage car en mer, ouvrir l'une de ces grandes portes tout en hauteur comporte certains risques. A quatre, nous nous contentons du carré décalé à tribord. Plus nombreux, nous aurions ouvert la table côté banquette pour dîner à six ou sept sans nous serrer. Voilà un carré convivial, parfaitement adapté aux grandes tablées. Mais la journée a commencé très tôt et les cabines nous appellent. A Benjamin, naturellement, l'immense cabine propriétaire à l'avant. Beaucoup d'espace, on peut même y caser un cabinet de toilette privatif. La cabine arrière bâbord n'est pas mal non plus. En l'absence de coffre de cockpit à bâbord, le volume au-dessus de la couchette est considérable, et le volume de rangement suffisant pour une semaine de croisière, mais pas beaucoup plus. La cabine arrière tribord, quant à elle, a été transformée en une sorte de soute technique, en cours d'aménagement. Pourquoi, dans ce cas, ne pas avoir opté pour la version deux cabines prévue par le chantier ? C'est Star Yachts Atlantique, l'agent Hanse rochelais, qui a conseillé Benjamin dans ce choix du trois-cabines. Pour Joseph Thoby, qui a créé Star Yachts avec sa compagne Véronique Sizler, c'est un atout important pour la revente. Et comme de toute façon la soute n'est pas accessible directement depuis le cockpit dans la version deux cabines, autant se garder la possibilité d'une capacité



Faute de place dans les coffres arrière, l'annexe et le radeau de survie sont saisis sur le rouf. Il faudra évidemment trouver une autre solution.



Les lampes de chevet des cabines sont dotées de prise USB pour recharger les téléphones.



Le bas-hauban frappé sur le livet entrave un peu les déplacements vers l'avant.



Les grandes mains courantes qui encadrent la descente : commode et sécurisant.



Une lampe dans la cale moteur, c'est bien pratique pour y voir clair !



La prise 220 V est bien abritée des intempéries dans la baille à mouillage tribord.



Plus dégagé, plus ouvert, plus ergonomique que sur le Hanse 380 : le cockpit du Hanse 388 affiche une belle fluidité.



L'ergonomie de la place adossée dans le cockpit : top confort !



Le barreur a la main sur les deux pianos en bout d'hiloire et peut utiliser les winches motorisés.



Les mains courantes de la table de cockpit font bien leur office et la console centrale est solide.



Le volume des bailles à bouts est amplement suffisant pour le dormant des manœuvres.



Le phare de Vallières est à Saint-Georges-de-Didonne, entre Royan et Mescher-sur-Gironde.

d'accueil maximale. Pour l'heure, le reste de l'équipage dormira à son aise dans le carré convertible et sur la banquette bâbord, bien assez grande une fois la table à cartes en position basse.

Au final, ce n'est que le troisième jour de ce « 100 milles à bord » légèrement abrégé par ce fâcheux problème de moteur que nous pouvons appareiller pour – enfin – mettre les voiles dans l'estuaire. Le vent d'est, d'abord timide, prend corps à mesure que nous approchons de Cordouan.

plan, question de plaisir et de sécurité. Le plan de pont confirme globalement ce caractère marin, même si des poignées seraient les bienvenues au niveau des consoles de barre. L'ergonomie du poste de barre, avec ses hauts cale-pieds, est bonne, la facilité de circulation très correcte en dépit des grosses hiloires de cockpit qu'il faut bien enjamber et du bas-hauban frappé sur le livet, qui complique un tout petit peu l'accès à la plage avant. Benjamin y accompagne Joël, notre lecteur-

équipier du jour, pour mouiller la pioche devant Cordouan. Dans quelques instants, moteur coupé et ancre bien crochée, nous n'entendrons plus que la mer dont le poulx battra paisiblement sur le banc de sable, à une encablure du « roi des phares ». Il n'y aura plus qu'à déployer les abattants de la table pour prendre l'apéritif en T-shirt, en plein mois de février. Un sacré coup de chance ? Sans doute. Et peut-être aussi un présage favorable pour un croiseur bien né ! ■

ON NAVIGUE DES 6 NŒUDS DE VENT

Mais dès 5-6 nœuds de vent réel, nous avons pu commencer à naviguer avec bonheur, même sous foc autovireur. La bôme nous semblait déjà assez longue au port et en effet, la grand-voile donne juste ce qu'il faut de caractère au bateau : un peu ardent, mais pas trop. Cette grand-voile généreuse permet de profiter de la facilité de manœuvre d'un foc autovireur amuré à l'étrave sans plomber les performances. Evidemment, un code 0 n'aurait pas été de refus, mais ces premiers bords restent une bonne surprise qui nous incite à ne surtout pas juger trop vite ces croiseurs allemands. Nous avons en main la version grand tirant d'eau (2,06 m), qui est en fait la version standard. La barre, soulignons-le, est très agréable (transmission Jefa à drosses), et nous savons pour l'avoir essayé dans la brise, que le Hanse 388 reste docile quand le vent monte. Bien proportionné, pas trop haut de franc-bord, polyvalent, il montre un sacré caractère sous voiles et c'est une vraie qualité, même – et surtout – chez un pur croiseur. Parce que le confort ne doit pas faire passer les qualités nautiques au second

On opte pour le 40 chevaux



Benjamin, le propriétaire de notre Hanse 388, a opté pour le Yanmar 39 ch en lieu et place du 29 ch. C'est une option à 4 320 € TTC qui se justifie largement en termes de sécurité et de confort auditif, car on tourne à plus bas régime. A noter que ce tarif comprend également le montage d'une bipale repliable Gori à la place de l'hélice fixe standard.

Bonne note également pour la manœuvrabilité remarquable au port... et pour le service Yanmar. Le remplacement du démarreur sous garantie s'est fait rapidement, sans frais et avec le sourire, ce qui ne gâche rien !

Conso



CAPACITÉ
DU RÉSERVOIR
CARBURANT **160**
litres

AUTONOMIE
EN VITESSE
DE CROISIÈRE **72**
heures

Vitesse



VITESSE
DE CROISIÈRE
2 000 tr/mn **6**
nœuds

VITESSE
MAXI
3 000 tr/mn **8**
nœuds

Niveaux sonores (en dB)

