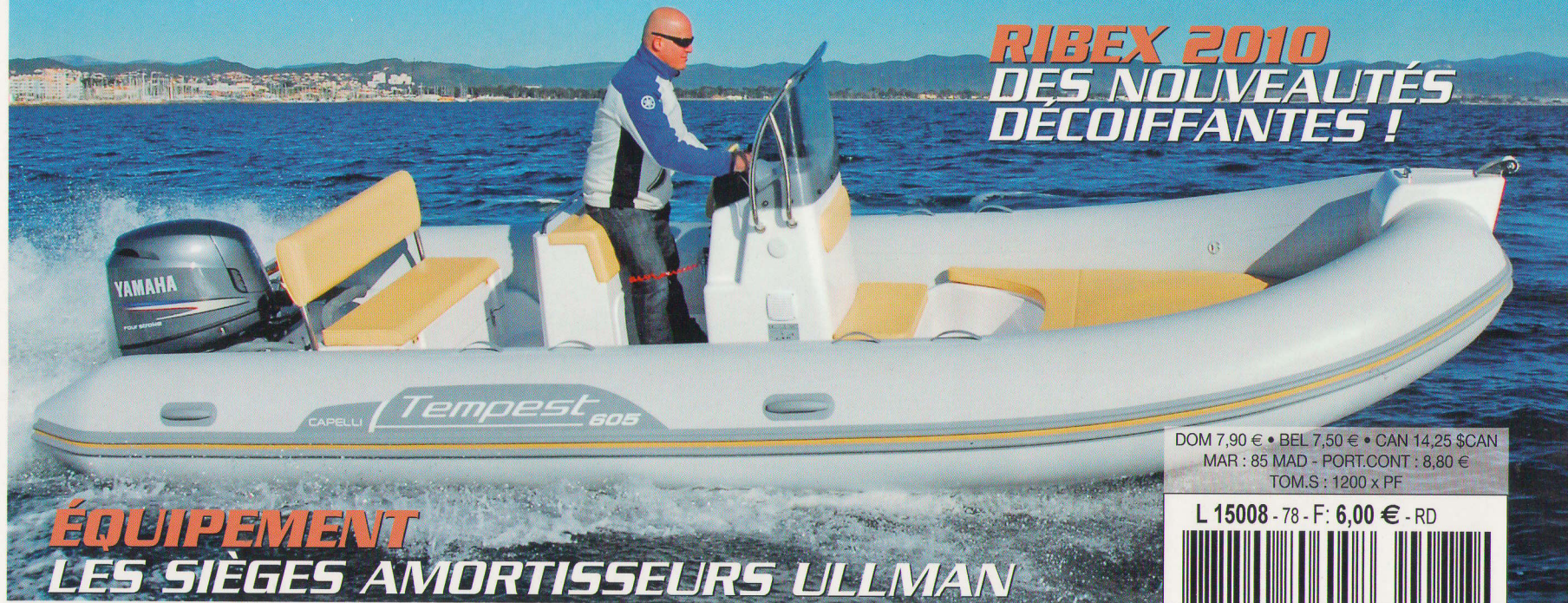


SPÉCIAL VACANCES

PÊCHE ARCACHON - GLISSE TRACTÉE - RAIDE EN FLOTILLE

ESSAIS

- Valiant V-450 Sport
- Selection Waves 530
- Rafale R 7.0
- Northstar 490 LS - 550 LX
- Capelli Tempest 605 Easy
- Pirelli 770 EFB
- 700 LX - G 7200



RIBEX 2010 DES NOUVEAUTÉS DÉCOIFFANTES !

DOM 7,90 € • BEL 7,50 € • CAN 14,25 \$CAN
MAR : 85 MAD - PORT.CONT : 8,80 €
TOM.S : 1200 x PF

L 15008 - 78 - F : 6,00 € - RD



ÉQUIPEMENT LES SIÈGES AMORTISSEURS ULLMAN



OFFSHORE
GP DE VALRAS ET DE MENTON



ANTIFOULING OCEOPROTEC
UN CARÉNAGE MAGIQUE !



YAMAHA

Les nouveaux
F70-F225
F250-F300
à l'essai

Même pas mal !

Les sièges à suspension gagnent du terrain, principalement pour équiper des semi-rigides rapides voués à naviguer dans des conditions de mer difficile. C'est le cas de ce Revenger 25, basé à La Trinité, sur lequel nous avons fait une sortie convaincante.

Texte et photos Philippe Leblond

Dans les ports de l'Atlantique et de la Manche, ces sièges à suspension se font plus présents. La plupart d'entre-eux viennent de chez Ullman Dynamics, le plus connu des fabricants proposant ce type de produit. Spécialiste en biomécanique, le Dr Johan Ullman a commencé ses travaux sur les traumatismes associés à la vitesse en mer en 1988. Aujourd'hui, ses sièges et consoles ergonomiques équipent les bateaux de garde-côtes, d'organisations de sauvetage ou de marines nationales de nombreuses nations.

Témoignage de poids, celui d'Eric Rousseau, photographe de mer, qui nous a confié son Revenger 25 pour ce test : "Je passe beaucoup de temps en mer. Les Ullman m'ont changé la vie !" Un cri du cœur pour ce professionnel dont le moteur prend plus de 500 heures au compteur chaque année... Le cockpit de ce Revenger est en effet doté de deux sièges jockey, modèle Compact, le premier prix de la gamme Ullman qui produit aussi un autre type de jockey (Biscaya), un siège pour les longues traversées (Atlantic) et un modèle plus sportif en forme de baquet (Daytona). Le Compact se différencie du Biscaya par un dossier plus court, se terminant par une anse simple en inox, servant de poignée à un passager qui peut se tenir debout derrière le pilote ou, lui-même, sur un siège du même type placé en arrière. Le tissu qui recouvre la garniture de mousse servant au confort, comporte un petit

► Notez, de part et d'autre du dossier (modèle Biscaya), les poignées destinées au passager se trouvant derrière.



ON AIME BIEN

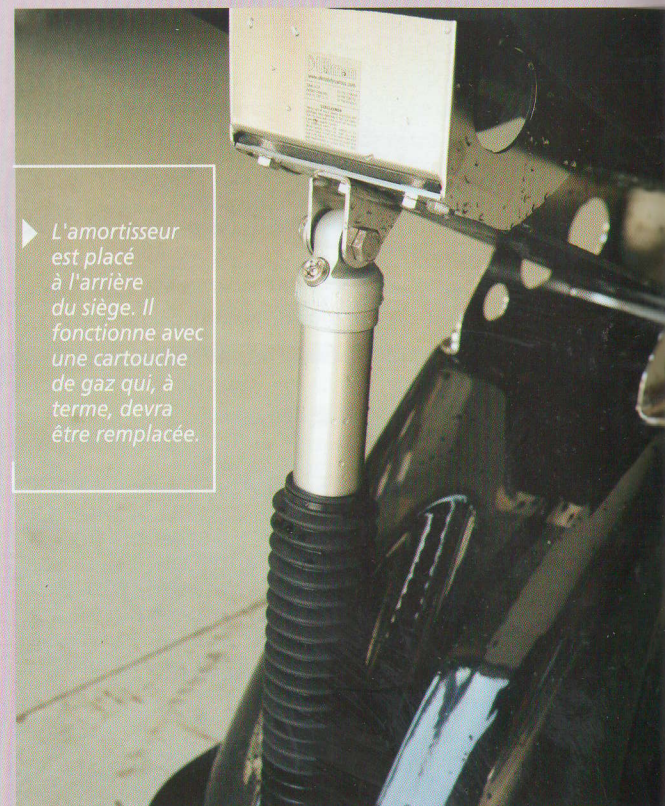
- L'ergonomie de la selle
- L'amortissement progressif
- Le look

ON AIME MOINS

- La tenue en virage sur les modèles jockeys
- Le prix, en rapport de celui d'un semi-rigide moyen

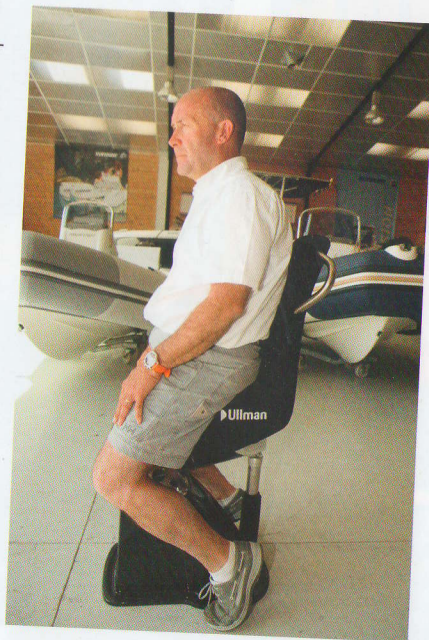
INFORMATIONS

- Distributeur exclusif : Port Deun Marine (56 - La Trinité-sur-Mer) - contact@portdeunmarine.fr
- Délais de livraison pour les sièges : 3 à 6 semaines (moins pour certains modèles en stock, tels les Compact et les Biscaya)
- PRIX TTC DES DIFFÉRENTS MODÈLES
 - Compact : 3 229 €
 - Biscaya : 3 767 €
 - Atlantic : 10 166 €
 - Daytona : 8 252 €
 - Console Aero 135 : 5 382 €



► L'amortisseur est placé à l'arrière du siège. Il fonctionne avec une cartouche de gaz qui, à terme, devra être remplacée.

vide-poches zippé (pour petits accessoires fragiles). Lorsqu'on prend place sur le Ullman, on apprécie immédiatement la forme ergonomique de l'assise. Les jambes sont fléchies et les pieds doivent prendre appui au sol sur leur partie antérieure, et se trouver, non pas en avant du siège, mais à l'aplomb du corps. Les pieds encadrent sa base dont le mécanisme à amortisseur est en partie caché sous une coque polyester ayant une faible emprise au sol, afin de ne pas encombrer le pont. La bonne distance avec les commandes doit, comme dans une auto, permettre au pilote d'avoir les bras légèrement fléchis lorsqu'il empoigne le volant et les gaz.



◀ La bonne position à adopter sur un Ullman : sur les pointes de pieds, ces derniers à l'aplomb du corps (pas en avant). Le constructeur revendique une qualité d'amortissement impressionnante : lorsque la carène encaisse près de 8 gz d'accélération verticale (à l'impact dans la vague), le Ullman n'en restitue à son occupant qu'à peine plus de 2, contre plus de 5 avec un siège de type bolster ou leaning-post (appui combiné sur les jambes et le bas du dos).

▶ La housse est un accessoire vivement conseillé pour conserver l'aspect avantageux des Ullman.

Je suis prêt à sortir. Le Verado 250 ch tourne déjà. Je quitte le port de la Trinité en compagnie de Jean-Marie Guillevic, l'importateur Ullman. Direction Port Haliguen, sur la presqu'île de Quiberon. Les quelques milles sont parcourus à vive allure, avec des pointes à près de 50 nœuds. La mer est hélas bien calme, mais, le passage sur quelques sillages nous permet de goûter l'efficacité des Ullman qui utilisent en partie la flexion des jambes de leurs occupants, le gros de l'amortissement étant assuré par les sièges eux-mêmes. L'amortissement est progressif,

Un "remède" contre les chocs et la fatigue

efficace et sans à-coups. Par contre, il est impératif de choisir un siège à sa taille (Ullman propose trois hauteurs), car pour avoir chevauché un Ullman trop haut pour moi, dans la mer formée, je perdais mes appuis au sol et me retrouvais à contretemps des impacts lors des réceptions. Désagréable, surtout lorsqu'on pilote... Avec un Ullman à bonne hauteur, il est un fait que l'on ne ressent pas la fatigue, à la différence d'un leaning-post, où tout le poids repose sur les jambes. Par contre, comme sur les sièges jockey ordinaires, le maintien latéral se fait grâce à la pression exercée par les jambes de chaque côté de la selle. Lors d'éventuels coups de raquette en réception de sauts, à haute vitesse, il faut de bons muscles pour rester en selle ! Dans les virages si le bateau gîte franchement vers l'intérieur, pas de problème, mais s'il passe relativement à plat, il n'est pas facile de résister aux forces latérales. Dans ce domaine, les bolsters d'offshore, avec dossier enveloppant, sont plus efficaces. Ullman propose d'ailleurs un baquet suspendu, mais il est nettement plus cher que les jockeys. À savoir : de nombreux accessoires sont proposés, tels que des housses, des poignées, une ceinture de sécurité ou un harnais quatre points, des inserts inox pour renforcer la fixation sur le pont...



Le Revenger 25 équipé d'une paire de Ullman Compact (dossier plus court que le Biscaya).