

Bateaux

Bateaux

Janvier 2009 • N° 608 • 5 €

DOSSIER

Quelle est la vraie vitesse des voiliers ?

- L'histoire de la chasse aux records
- Les performances réelles des croiseurs

ESSAIS

Elan 380
Divago 7.50
Ovni 445



L'enfer des Quarantièmes rugissants

ÉQUIPEMENT

Toutes les nouveautés
du Salon de Paris

MÉTIERS DE LA MER

Dans les coulisses
du Vendée Globe

MOTEUR

Le tour du monde
de Laurent Bourgnon

M 01200 - 608 - F: 5,00 €



Bourgnon au moteur

Pour son tour du monde en famille, ce champion de voile au palmarès impressionnant s'offre un catamaran à propulsion motorisée ! Iconoclaste, passionné par la technique, le skipper suisse expose les raisons de son choix. TEXTE ET PHOTOS JACQUES ANGLÈS

C'est au dernier salon de Cannes que je rencontre le marin suisse à bord de son bateau, le Sunreef 70 numéro 1, qu'il vient de convoier depuis le chantier de Gdansk, en Pologne. Une balade d'environ 2500 milles qui a permis de rôder son engin avant le grand départ. Mais revenons au début de l'histoire, il y a presque trois ans. Lors d'une visite au bureau d'études Sunreef, je remarque un projet de cata de croisière à moteur. Intrigué par cette entorse à la tradition maison (qui ne produisait alors que des voiliers),

Un bateau taillé sur mesure selon une logique économique, pratique et écologique. Pari réussi ?

j'en demande un peu plus à Francis Lapp, le patron-fondateur, qui me glisse, en me priant de garder la confiance, qu'il s'agit du futur bateau de Laurent Bourgnon pour un projet de tour du monde. Double surprise ! Premièrement : comment un champion de voile tel que Laurent peut-il se « compromettre » sur un brûlot à pétrole ? Deuxièmement : un tour du monde suppose une autonomie qui n'existe pratiquement pas en yacht à moteur. Je me souviens tout de suite du Santorini, un autre catamaran de grand voyage à moteur, signé Joubert-Nivelt, que

j'ai essayé deux ans auparavant. Unique en son genre, cette unité de 20 mètres en alu m'avait enthousiasmé. Pensez donc ! un bateau très marin, assez proche de l'esprit voile, pouvant traverser l'Atlantique à 11 nœuds, et bardé de panneaux solaires couvrant tous les besoins du bord en énergie ! Laurent connaît d'ailleurs ce bateau... qu'il aurait peut-être racheté s'il n'avait pas rencontré Francis Lapp sur le Paris-Dakar 2003. Entre le marin et le patron de Sunreef, le courant passe et, finalement, Laurent optera pour un bateau sur mesure, que réalisera le chantier de Gdansk.

« Un bateau aussi écolo qu'un voilier »

Initié très jeune à la mer au cours d'une circumnavigation de cinq ans à la voile avec ses parents, Laurent Bourgnon rêvait d'offrir la même aventure à sa famille, en effectuant un tour du monde qui devrait durer deux à trois ans. Comme ses enfants, très jeunes (le benjamin n'a que trois ans), n'ont que très peu d'expérience de navigation, le skipper a opté pour un catamaran à moteur afin de pouvoir se débrouiller seul pour les manœuvres. Mais avec une autre idée en tête : démontrer qu'un cata à moteur peut être aussi économique et écologique qu'un voilier. « Avec des moteurs et des hélices optimisés, une



carène performante, des éoliennes et des panneaux solaires pour l'énergie du bord, c'est possible », assure-t-il. Parti de Gdansk, le navigateur a fait escale au salon de Cannes avant le grand départ. Après quelques ultimes travaux de préparation, Laurent et sa famille ont mis le cap au sud, vers les îles du Cap Vert, où, selon les dernières

nouvelles, ils sont en escale au moment où nous mettons sous presse. La suite du programme : une transat vers les côtes brésiliennes, puis une descente le long de l'Argentine avant d'embouquer les canaux de Patagonie en profitant de l'été austral. Une équipe de télévision française y rejoindra le bateau pour filmer les paysages désertiques de ce passage mythique, découvert par Magellan en 1520. Au débouché du détroit, Jamba pointera ses étraves vers les paradis coralliens de la Polynésie française, où la famille devrait passer un long moment. La suite du programme n'est pas encore dévoilée...

Bateaux : Comment un skipper habitué des courses et des records en vient-il au bateau à moteur ?

Laurent Bourgnon : L'approche repose sur un raisonnement global : économique, pratique, écologique. D'un côté, je voulais un beau bateau-maison, confortable, facile à manœuvrer ; d'autre part, je devais tenir compte d'un budget limité. J'ai tendance à penser que sur un cata à voile, il faut compter environ 50 % pour la coque et 50 % pour le gréement, la voilure et l'accastillage. Même si l'on ne considère que la coque, un cata à moteur est plus simple, donc moins cher à construire qu'un cata de même taille à voile (ndlr : pas de renforts structurels ni d'ancrages liés au gréement et à l'accastillage).



“ J'ai calculé que je consommerai moins de pétrole en vivant sur mon bateau qu'en restant chez moi, avec le chauffage. ”

GRANDE CROISIÈRE



1 LA TIMONERIE est parfaitement équipée en instruments de navigation, avec un grand sofa et une sono de qualité pour les veilles de nuit.



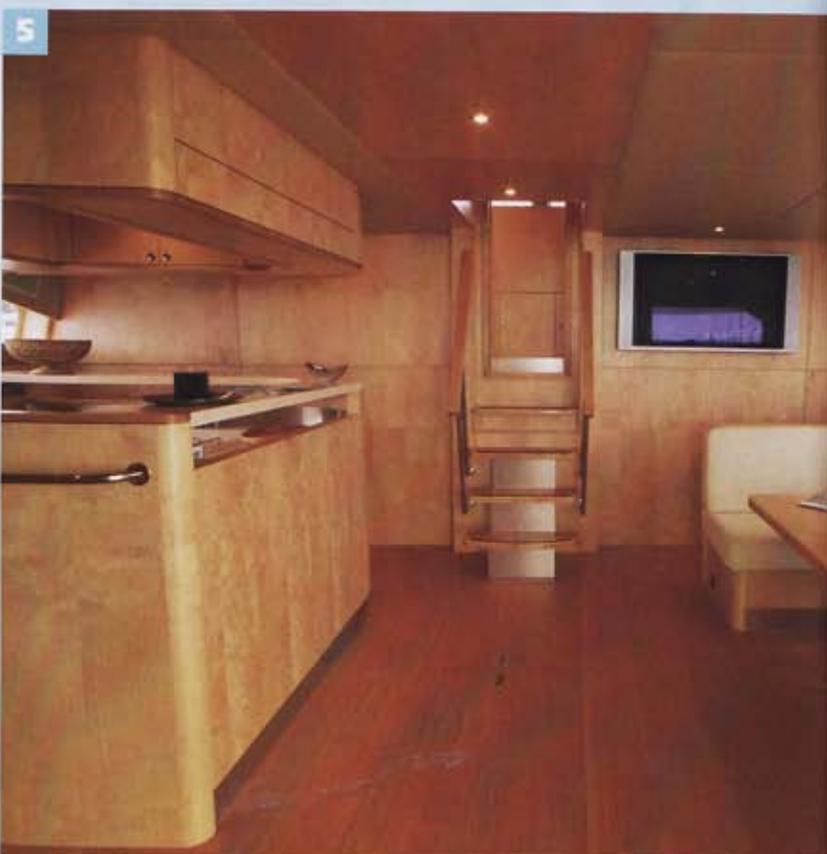
2 UN ESCALIER à larges marches assure une communication entre cockpit et flybridge. Ce dernier est également relié à la timonerie.



3 LA CUISINE, parfaitement équipée, avec un grand frigo et de nombreux rangements, est conçue pour le quotidien du grand voyage.



4 LE COCKPIT, géant ! La grande table (8-10 places) donne l'échelle. La casquette très large l'abrite intégralement de la pluie.





6



8

Fiche technique

Architecte	Sunreef Design Team
Constructeur	Sunreef Yachts (Pologne)
Longueur de coque	19,70 m
Largeur	9,30 m
Tirant d'eau	1,20 m
Poids (lège)	39 tonnes
Gazole	9000 à 20000 l (version expédition)
Eau	1000 l
Motorisation maxi/conseillée	2 x 800 ch – 2 x 370 ch
Certification CE	A
Ul. Doki 1. Hala 41A80 958 Gdansk, Pologne. +48 58 76 314 54. www.sunreef-yachts.com	



7

6 LA CABINE DU PROPRIÉTAIRE, à l'avant de la nacelle, profite d'une large vue sur mer. Spacieuse sans excès, elle dispose de nombreux rangements.

7 LE COIN REPAS est à la mesure de la famille Bourgnon : six places de belle taille, avec possibilité d'accueillir quelques invités.

8 LA CABINE DES PETITS, à lits jumeaux, s'appuie sur le plancher de la nacelle, dégagant de l'espace dans la coque pour un bureau et des rangements.

Budget

Prix de base :
avec 2 x 370 ch Volvo D6: **1 800 000 €**
Ce prix peut monter jusqu'à 2,4 M € selon les motorisations et les options d'aménagement.



THÉRY FLORENTIN

► C'est moins cher à l'achat, mais le plaisir de la voile ne va-t-il pas te manquer ?

A la voile, j'aime les bateaux de course très rapides. Par rapport à cela, tous les cats de croisière sont lents, et je ne les trouve pas vraiment ergonomiques. Sur ce genre de multicoque, on met souvent le moteur, car ça va plus vite. C'est ce qu'on voit aux Antilles, où les gens naviguent la plupart du temps au moteur. En fin de compte, mieux vaut un cata à moteur optimisé. A 10 nœuds constants, les temps de navigation se réduisent, le confort est parfait et, au besoin (se mettre à l'abri rapidement ou en cas de souci de santé), je peux monter à 17 nœuds. Je dois tenir compte de mon équipage : ma femme et mes enfants, encore petits. Je ne peux pas compter sur eux pour des manœuvres de voile, mais je peux vite leur apprendre à tenir un cap et à manœuvrer au moteur.

L'optimisation, c'est ton thème préféré, où chaque litre de gazole économisé est un défi.

Au départ, nous étions sur un projet de 60 pieds, avec un objectif de 10 nœuds en vitesse de croisière. Mais, compte tenu de l'autonomie souhaitée, imposant de gros réservoirs, et des moteurs disponibles sur le marché, un 70 pieds a paru plus adapté, avec de longues jupes arrière (3 m) qui améliorent la glisse et le confort. De plus, ces jupes forment des « quais » pratiques pour embarquer ►



Queensland 55

Une autonomie sans équivalent

On ne trouve guère d'équivalent au Sunreef 70 en construction de série. En catamaran, le plus grand des Fountaine-Pajot offre un rendement presque identique... mais en 48 pieds. En trawler mono-coque « classique », tous les modèles ont une autonomie nettement inférieure. Du côté des vedettes rapides, on constate que la vitesse est toujours synonyme de forte consommation : c'est qu'il faut beaucoup d'énergie pour maintenir une coque déjaugée. En outre, ce type de coque ne peut pas être surchargé, ce qui limite les réservoirs, donc l'autonomie. A titre d'exemple, la Prestige 50 de Jeanneau, considérée comme sobre dans sa catégorie, affiche un rendement de 0,19 milles par litre en vitesse de croisière (20 à 27 nœuds). Mais le tableau ci-dessous montre aussi que tous les trawlers ne sont pas forcément plus sobres.



Mainship 43



Sunreef 70



Adagio 48



70 Voyager

Tableau comparatif

Modèle	Constructeur	Vitesse de croisière éco ¹	Autonomie ²	Rendement ³	Motorisation
Sunreef 70	Sunreef	10	10 000	0,50	2 x 370 ch Volvo
70 Voyager	Seaton Yachts	9	5 605	0,24	2 x 300 ch John Deere
Queensland 55	Fountaine-Pajot	10	1 360	0,45	2 x 435 ch Volvo
Adagio 48	Adagio Yachts	8	850	0,40	2 x 370 ch Volvo
Mainship 43	Mainship Yachts	8	700	0,26	2 x 370 ch Yanmar

1. nœuds 2. milles 3. milles/litre