

# neptune

YACHTING MOTEUR

## Spécial Salon

150 bateaux  
qui vont  
vous faire  
rêver...  
Le tour  
du monde  
des nouveautés 2009

15 pages tendances  
électronique & équipement

### Reportages

- ✓ Croisière en cata  
en mer de Cortez
- ✓ Découvrez la magie  
du Groenland
- ✓ Partagez la passion  
d'un collectionneur  
du lac de Côme

L 19784 - 152 S - F: 6,80 € - RD



6,80 €

NP 152 S - DÉCEMBRE 2008

BEL/LUX: 7,99 € - CH: 11,95 € - PORT/CONT/ESP/IT/GR: 7,80 € - ANG: 5,95 € - DOM/S: 7,80 € - MAR: 175 MAD  
CAL/S: 1000 XPF - CAL/A: 1800 XPF - POL/S: 1100 XPF - POL/A: 2000 XPF - CAN: 12,50 CAD

# familiare



Laurent Bourgnon  
et ses deux fils posent  
à l'avant de *Jambo*.  
La famille au complet  
compte six personnes,  
avec sa femme et  
ses deux filles.



Sunreef Yacht  
LUXURY YACHT BUILDING

# La grande évasion

**Laurent Bourgnon, qui a dominé la course au large pendant des années, fait un retour inattendu sur la scène maritime. Au salon de Cannes, il présentait *Jambo*, son catamaran Sunreef à moteur de 70 pieds avec lequel il part voyager en famille autour du monde.**

Texte Antoine Berteloot - Photos Jérôme Kélagopian et Cindy Dupont

**P**ersonne n'a oublié son physique de lutteur, sa gueule d'ange et surtout son exceptionnel palmarès pendant plus de dix ans, dans les grandes courses au large à la voile. Ses hauts faits d'armes, il les réalise avec des trimarans de course de 18,20 m au sommet de la technologie. Ils ont pour nom *RMO* ou encore *Primagaz*, et avec lesquels il remporte la Route du Rhum (1994 et 1996), mais aussi d'autres courses comme La Baule-Dakar (1991) et Québec-Saint-Malo (1992). Il détiendra également pendant onze ans (de 1994 à 2005) le record de l'Atlantique à la voile en solitaire.

## Economie et sécurité

Ce bref rappel d'une partie du palmarès de Laurent Bourgnon pour souligner que lorsque ce garçon réalise un projet comme celui du Sunreef 70, il éveille forcément notre curiosité de marin et l'on pressent d'emblée des solutions techniques réfléchies et innovantes. La première de toutes nos questions est de savoir pourquoi il a choisi le moteur plutôt que la voile. «La réponse est à la fois

sécuritaire et économique, explique-t-il. Sécuritaire car je pars avec ma femme et mes quatre enfants. Ils n'ont ni l'expérience, ni les capacités pour maîtriser le gréement et les manœuvres de voile d'un bateau de cette taille, qui peut vite se révéler dangereux. Économique aussi, car le coût global du mât, des voiles et du gréement correspond à celui du carburant pour la totalité du voyage, et que, hormis le mât et le gréement dormant, le reste de l'équipement doit être remplacé au minimum une fois.» Mais ce choix suscite des rejets de la part des «intégristes» de la voile pure, et Laurent fait état de quelques e-mails insultants. Mais lui

qui n'a vraiment plus rien à prouver sur le plan maritime va plus loin encore dans la réflexion. «Un catamaran de croisière à voile n'est pas un bateau performant, précise-t-il, et plus de la moitié du temps se passe à naviguer au moteur. Les bateaux à voile ne sont pas optimisés pour le moteur ; ils ont des consommations excessives et des rendements mauvais.» En nous ouvrant les portes du Sunreef 70, Laurent nous fait visiter sa maison comme il aime le rappeler, résultat de trois années d'études et de travail avec les ingénieurs et les techniciens du Sunreef en Pologne. «J'ai rencontré Nicolas Lapp (le fils du fondateur du chantier, ▶



Le Sunreef 70 Power est le premier de la série. Laurent y a adjoint des jupes pour pouvoir allonger la flottaison.



Le vrai départ a eu lieu en Libye, après avoir réalisé les pleins de carburant. Après une escale au Cap Vert, le bateau fera cap sur l'Amérique du Sud, les canaux de Patagonie, puis le Pacifique. La durée prévue du voyage est d'environ trois années.

► *ndlr*) sur le Paris-Dakar. Au début, il n'était pas très chaud pour un catamaran à moteur, mais finalement tous ont adhéré au projet. Mon bateau est le premier de la série, réalisé selon mes spécifications ; les suivants seront aménagés et motorisés différemment, beaucoup plus dans un esprit yacht.» Les emménagements sont confortables, mais simples et très bien finis. Les cloisons et le mobilier sont en érable, un bois clair qui illumine l'espace. Le carré de plain-pied avec le cockpit comporte le salon salle à manger et la cuisine. Contre une cloison, un écran plat géant sert de moniteur vidéo mais aussi de répéteur pour le traceur ou le radar. Un escalier conduit à la passerelle de navigation, qui occupe toute la largeur du rouf.

## Des carènes au dessin optimisé

La longue banquette de quart fait face à la console de navigation, prolongée d'une table à cartes. L'instrumentation est divisée entre les jauges, les contrôles des deux moteurs et les écrans de navigation, sondeur, traceur et radar. Mais le principal outil est un PC équipé de MaxSea et d'une bibliothèque de cartes couvrant le monde entier. De la passerelle, un escalier descend vers la cabine des parents, indépendante du reste des emménagements et en prise directe avec la passerelle pour intervenir rapidement. Les trois autres cabines, qui sont accessibles à partir du carré, se répartissent dans les flotteurs et se partagent l'espace avec les nombreux placards et rangement nécessaires à une famille autour du monde.

Rien de sophistiqué à bord. La simplicité reste le mot d'ordre : facile à entretenir et à réparer. Comme pour la mise au point de ses multicoques de course, Laurent a cherché la performance maximale avec la puissance choisie de 2 x 375 ch Volvo, et, pour ce voyage, la performance est de consommer un minimum de carburant pour une vitesse donnée. «Nous avons beaucoup travaillé le dessin des carènes, avec des entrées d'eau fines à l'avant et des formes semi-planantes ensuite, pour terminer avec un décrochement au niveau de l'arbre d'hélice afin d'obtenir une poussée la plus horizontale possible. Des jupes ont été ajoutées à l'arrière et je travaille sur des bulbes d'étrave.»

Les hautes étraves sont un gage de sécurité par mer formée. Sur l'arche porte-antennes, on aperçoit les deux éoliennes qui fournissent l'essentiel de l'énergie électrique.

Les vaigrages en érable éclaircissent les volumes. La cuisine américaine fait face au carré. L'escalier central mène à la passerelle.



La cabine du propriétaire à l'avant est séparée du reste des emménagements. Elle a un accès direct à la passerelle.

Laurent Bourgnon a souhaité un fly dépouillé. L'immense surface habillée de teck est un havre de paix.



## Au fait...

### Un palmarès de vainqueur

- 1986 Traversée de l'Atlantique à 20 ans avec un Hobie Cat 16 (un multicoque de plage de 5,05 mètres).
- 1987 2<sup>e</sup> de la Mini-Transat.
- 1988 Vainqueur de la Solitaire du Figaro.
- 1990 3<sup>e</sup> de la Route du Rhum.
- 1991 Vainqueur de La Baule-Dakar.
- 1992 Vainqueur de la Transat Québec-Saint-Malo.
- 1993 2<sup>e</sup> de la Route du Café.
- 1994 Vainqueur Transat anglaise en double. Record de la traversée de l'Atlantique en solitaire. Vainqueur de la Route du Rhum.
- 1995 3<sup>e</sup> de la Transat Jacques Vabre.
- 1997 Vainqueur de la Transat Le Havre/Cartagène.
- 1998 Vainqueur de la Route du Rhum.
- 1999 3<sup>e</sup> de la Transat Jacques Vabre.
- 2001/2003 3<sup>e</sup> rallye Paris-Dakar (10<sup>e</sup> en 2002).



**Primagaz est le trimaran avec lequel Laurent Bourgnon a gagné la plupart des grandes compétitions à la voile.**



**Laurent Bourgnon à la manœuvre dans le vieux port de Cannes. La passerelle est le seul poste de pilotage du bord ; c'est le centre névralgique du bateau.**

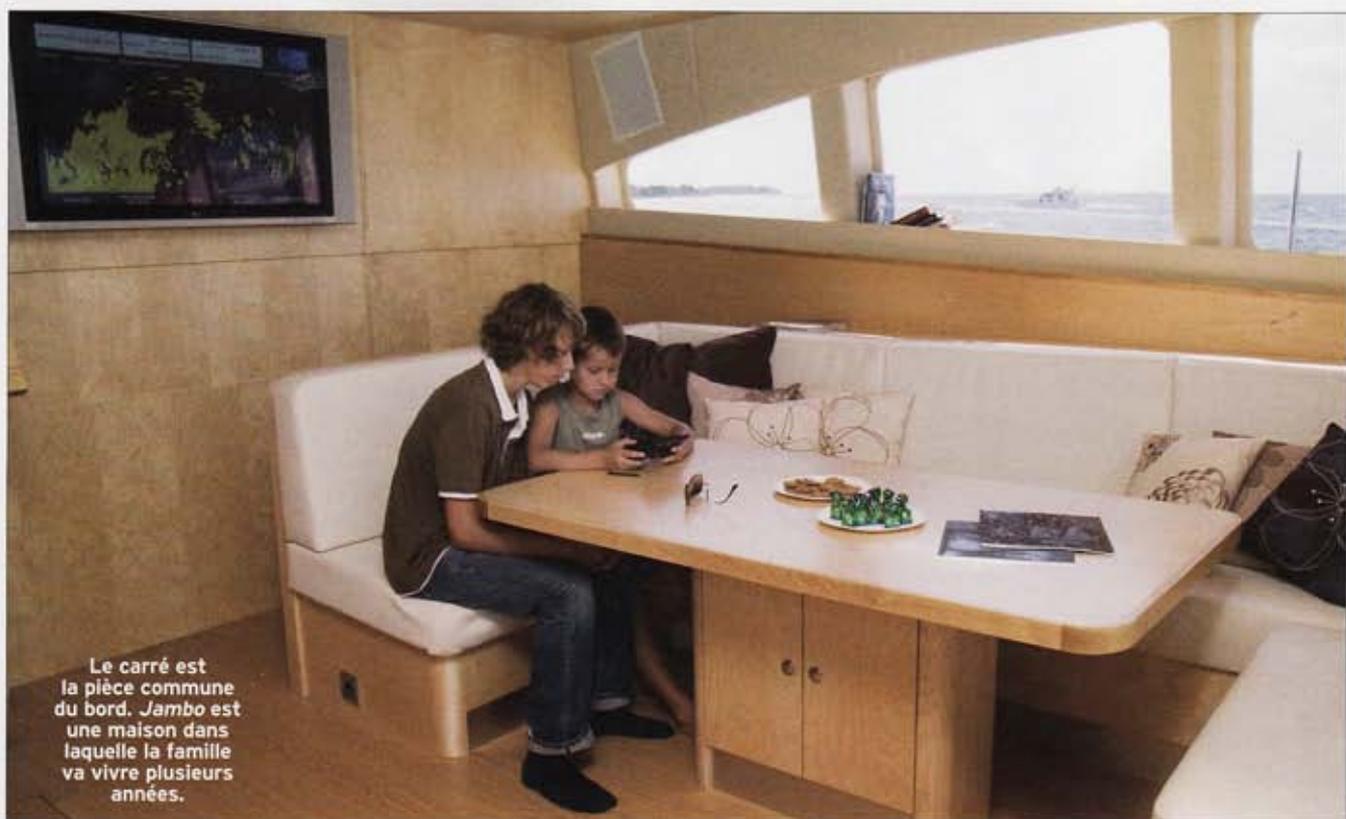
Sunreef 70 Power

## Un cata d'expédition

Le chantier Sunreef Yacht, implanté en Pologne, est spécialisé dans la construction de grands catamarans à voile pour la croisière et le charter de 50' jusqu'à 150'. La gamme des catamarans à voile comporte huit modèles déclinés en plusieurs versions, et celle des catamarans à moteur comptera trois unités en plus du 70' de Laurent Bourgnon. Le chantier travaille tous les matériaux, à la demande des clients et des architectes, l'aluminium, le polyester, le composite, avec des procédés comme l'infusion ou la cuisson à chaud. Le Sunreef Power 70 est réalisé en sandwich mousse/verre/époxy par infusion. Ce premier exemplaire est spécialement conçu pour un programme de grand voyage : le fly est, par exemple, une vaste surface de 45 m<sup>2</sup> environ, lattée de teck et

dépourvue d'équipement à l'exception d'une grue. Les modèles suivant auront un salon extérieur, un jacuzzi et un poste de pilotage. La capacité en carburant sera réduite et la puissance augmentée jusqu'à 2 x 250 ch. Mais ces données sont des indications de référence car la vraie force du chantier est sa capacité à répondre à la demande des clients, et son savoir-faire en yacht custom et semi-custom.

● Longueur 21,00 m (24,50 m avec jupes et bulbes) ● Largeur 9,30 m  
 ● Déplacement 33 t ● Tirant d'eau 1,20 m ● Moteurs 2 x 370 ch ● Carb. 2 x 10 000 l ● Vitesse de croisière 8/10 nœuds ● Autonomie entre 10 000 milles et 20 000 milles  
 ● Constructeur Sunreef Yacht (Pologne) ● Informations [www.sunreef-yacht.com](http://www.sunreef-yacht.com)



Le carré est la pièce commune du bord. *Jambo* est une maison dans laquelle la famille va vivre plusieurs années.

**La simplicité et la fiabilité sont des impératifs pour un grand voyage.**



Les emménagements de ce premier Sunreef 70 sont personnalisés en fonction du programme. D'autres versions sont proposées.



À l'âge de quatre ans, Laurent Bourgnon a suivi ses parents autour du monde. Une expérience qu'il offre aujourd'hui à ses enfants.

► *Le bateau passera alors à 24,50 mètres, c'est de la vitesse pas chère.* Pour encore améliorer l'hydrodynamisme, Laurent a installé les gouvernails profilés, avec mèches, en carbone de son ancien trimaran de course. Mais ce n'est pas tout. Les réservoirs de carburant en composite de 10 000 litres chacun sont situés sous la flottaison, au centre du bateau, dans chaque flotteur.

### **Une consommation contrôlée**

Cela équilibre le bateau et rabaisse le centre de gravité, tout en limitant les échanges thermiques qui favorisent le développement des bactéries. Tous ces différents aspects contribuent à une autonomie maximale pour une consomma-

tion ajustée au plus près. Selon les calculs de Laurent, l'autonomie est de 20 000 milles à 8 nœuds et de 10 000 milles à 10 nœuds, et des points de ravitaillement sont d'ores et déjà prévus dans les pays producteurs comme la Libye, où le gas-oil est à 0,40 € le litre.

La simplicité est aussi de mise dans la production d'énergie. Outre les alternateurs des moteurs, deux puissantes éoliennes, qui produisent 25 A/h, sont installées et complètent un générateur de 11 kW utilisé si nécessaire. Le grand départ est imminent et les premières navigations conduiront Laurent et sa famille dans l'archipel du Cap Vert (vers le 20 novembre) pour ensuite gagner le Brésil, l'Argentine, la Patagonie puis le Pacifique – un voyage que nous suivrons avec plaisir et attention. ■