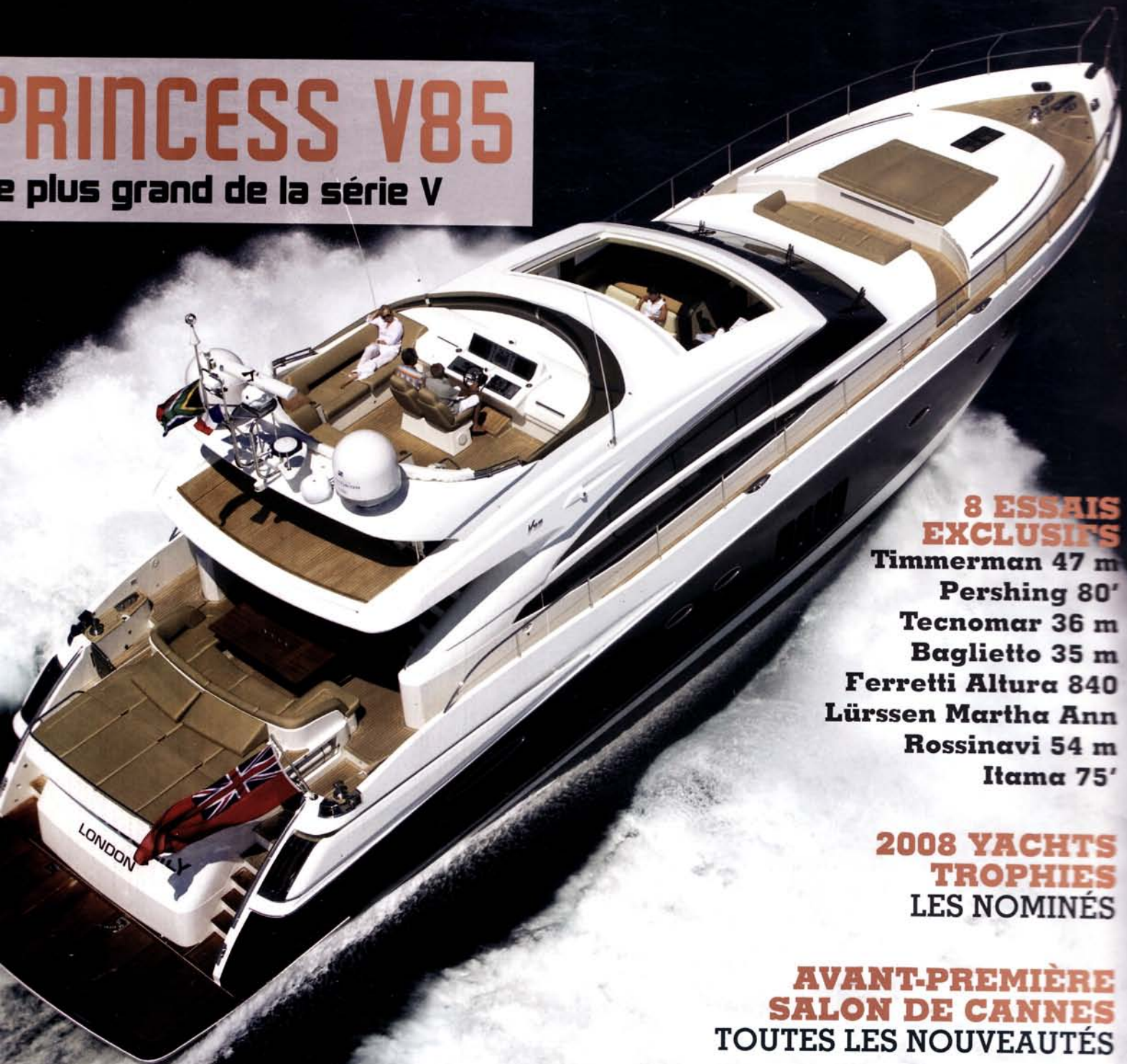


# YACHTS

F R A N C E

## PRINCESS V85

le plus grand de la série V



### 8 ESSAIS EXCLUSIFS

Timmerman 47 m

Pershing 80'

Tecnomar 36 m

Baglietto 35 m

Ferretti Altura 840

Lürssen Martha Ann

Rossinavi 54 m

Itama 75'

### 2008 YACHTS TROPHIES LES NOMINÉS

**AVANT-PREMIÈRE  
SALON DE CANNES**  
TOUTES LES NOUVEAUTÉS

**AVENTURE**  
TOUR DU MONDE EN  
SUNREEF POWER 70

60 - 122 - F: 7,70 € - RD



Une publication  
**LuxMedia**  
Group

**ÉCONOMIE**  
**ASSURANCE**  
**FINANCEMENT - NEWS**



LAURENT BOURGNON À LA BARRE

# Un tour du monde au moteur

Laurent Bourgnon est un skipper au palmarès éloquent. Il a, entre autres, remporté deux fois la Route du Rhum. Aujourd'hui, il passe de la voile au moteur pour réaliser son rêve : un tour du monde en famille. Il entamera cette circumnavigation dès septembre prochain à bord du tout premier catamaran à moteur Sunreef. Texte : Franck Van Espen Photos : Chantier

us cet angle,  
aperçoit clairement  
forme du tunnel en aile  
mouette qui améliore  
passage dans la houle.





## UN CONCEPT SUNREEF & LAURENT BOURGNON

Sur les prochains versions, Sunreef s'adaptera en aménageant le d'un second poste pilotage, d'un bain d'un Jacuzzi entre de bains de so

### LE PROJET DE CE CATAMARAN À MOTEUR

est né en 2003 contre du patron de Sunreef, Francis Lapp, et du skipper Laurent Bourgnon lors du rallye auto-moto du Paris-Dakar de base est de marier tout le savoir-faire du chantier naval aux connaissances de Laurent Bourgnon, coureur émérite palmarès élogieux. D'un côté donc, Sunreef, qui fabrique des catamarans à voile et souhaite évoluer vers la propulsion à moteur ; de l'autre, un marin plus que confirmé qui est prêt à temporairement abandonner foc, grand-voile et saut pour prouver que le moteur est un moyen de propulsion économique et pratique ! Une théorie de prime abord indéfendable. Sauf que son auteur a de la suite dans les idées. En dehors du fait qu'à l'acquisition une unité est nettement moins coûteuse à voile qu'à moteur, Laurent part du principe que le budget gasoil de son tour du monde est bien moins élevé que celui d'un jeu de voiles (puisque'il faut en changer chaque année quand on navigue en permanence). De même, comme la plupart du temps, seul à manœuvrer, le moteur se montre la solution idéale. Derniers avantages : une vitesse constante et un confort de navigation qu'apprécieront sa femme et ses quatre enfants. La première étape du voyage consistant à passer Gibraltar, rejoindre les îles du Cap-Vert pour traverser l'Atlantique. Ensuite, cap sur le Brésil puis l'Argentine et la Patagonie qui offrent des paysages inédits et envoûtants : glaciers bleus, montagnes désertes et abruptes sans pareil, le climat arctique où Laurent Bourgnon sera suivi par une télévision française. Puis, il continuera vers la Polynésie française où il envisage de rester quelques-semaines pour explorer les multiples archipels paradisiaques. Yachts France Magazine ne manquera pas de vous faire partager les plus belles escales de ce magnifique voyage.

#### SON PALMARÈS

**1986** : Première traversée de l'Atlantique en Hobie Cat.  
**1987** : 2<sup>e</sup> de la Mini Transat en solitaire sur un bateau de série.  
**1988** : Vainqueur de la course du Figaro sur son trimaran RMO.  
**1990** : 3<sup>e</sup> de la Route du Rhum (course en solitaire).  
**1991** : Vainqueur de La Baule/Dakar.  
**1992** : Vainqueur de la Québec/Saint-Malo en équipage.  
**1993** : 2<sup>e</sup> de la Route du Café (Le Havre Carthagène)  
**1994** : Vainqueur de la Route du Rhum.  
**1998** : Vainqueur de la Route du Rhum.

#### Comment un champion de voile peut-il choisir un catamaran à moteur pour faire un tour du monde ?

L'idée était de concevoir un bel objet et un concept intéressant pour voyager avec un budget inférieur à celui d'un catamaran à voile. On peut estimer que le coût total du carburant, à condition de faire le plein dans des pays comme la Libye où le litre est à 40 centimes d'euro, restera inférieur à celui d'un jeu de voiles (20 000 euros) qu'il faudra changer après un tour du monde. En ce qui concerne le bilan écologique par rapport à un catamaran à voile, si l'on considère l'énergie qu'il faut pour produire un mât, l'accastillage, le gréement, les cordages, la quantité de carburant brûlé est largement compensée. Surtout que la majorité des gens qui naviguent sur un voilier utilisent leur moteur plus de la moitié du temps. L'autre idée est de faire de son bateau sa maison sur la base d'un budget raisonnable avec des temps de navigation réduits entre les escales. Sur un voilier, les déplacements étant souvent assez longs, les plaisanciers se découragent et se limitent à l'arc antilles. Quand on navigue à une vitesse de 10 nœuds constants, la terre paraît plus petite.



Une grande table installée complètement à l'arrière du cockpit pourra accueillir près d'une dizaine de convives.



#### Est-il prévu des équipements spécifiques pour ce tour du monde ?

J'ai voulu un bateau simple et sécurisant. Ainsi, hormis les presse-étoupe et les crépines d'aspiration d'eau pour le refroidissement des moteurs, la partie des patins immergés ne comprend aucun passe coque. Il existe des systèmes d'alarmes supplémentaires en cas de surchauffe, d'autant que le bateau est la plupart du temps sous pilote automatique. Ma cabine est pratiquement attenante à la timonerie pour intervenir rapidement. J'ai ajouté deux éoliennes qui chargent 400 watts, donc 25 ampères/heure sans bruit ni vibration pour couvrir la consommation d'énergie. Il a fallu ensuite placer les réservoirs au centre sous la ligne de flottaison pour éviter les échanges de température et donc limiter la formation éventuelle de boue ou virus. Le carburant étant dans certains pays d'une qualité moyenne, le bateau est équipé d'une centrifugeuse.



#### Le matériel électronique semble succinct ?

À bord, je possède deux PC avec toutes les cartes mondiales Max Sea et une réception météo professionnelle avec laquelle je travaille depuis longtemps. Les deux PC sont programmés d'une façon identique : le premier pour la navigation et la position, le second pour la météo avec un téléphone satellitaire Iridium. Il y a ensuite un traceur relié au radar.

#### Votre expérience des quinze années de course au large vous a-t-elle servi directement dans la conception de ce catamaran ?

Pour obtenir un bateau qui ne pousse pas d'eau, nous avons dessiné des entrées d'eau fines qui évoluent en section semi-circulaire. L'arbre d'hélice est le plus horizontal possible pour que la poussée soit identique. La vitesse envisagée est de 10 nœuds en croisière. Nous sommes en train de préparer des rallonges de 2,50 mètres qui seront ensuite stratifiées pour améliorer le rendement. Au même régime, l'objectif est de gagner 1 nœud. Pour un comportement sécurisant, les coques sont très hautes (1,30 mètre). Le tunnel est équipé d'un rostre qui casse les vagues et d'un fond en aile de mouette qui amortit les chocs. La forme des safrans est directement issue de celle de mon trimaran de course. Je n'ai d'ailleurs pas besoin de propulseur d'étrave. Pour gagner environ 10 tonnes, nous aurions pu construire ce bateau en carbone, mais cela aurait entraîné un coût prohibitif. Il a été réalisé en sandwich balsa époxy par infusion, ce qui lui garantit d'être insubmersible et robuste. Ces critères sont importants pour moi. J'ai autant de plaisir à développer qu'à naviguer, j'ai donc suivi toutes les étapes de la construction.

#### Vous pensez déjà à votre prochain bateau ?

Je pense à en faire un autre, le même sans les aménagements avec une motorisation et des réservoirs plus grands pour faire de l'assistance en course.

#### Un peu comme Olivier de Kersauson ?

Oui, sauf que celui d'Olivier n'a pas l'autonomie pour traverser l'Atlantique, il faut qu'il s'arrête aux Açores. En revanche, pour suivre la course, il faudra être capable de naviguer au moins à 25 nœuds.

Pour obtenir meilleur rendement à 10 nœuds, Laure Bourgnon a rallongé les patins du Sunreef. L'espace intérieur permet ranger de nombreux objets tels que sur ou bouteille de plong

# Sunreef Power 70

## LE CHAMPION DE L'ÉCONOMIE

Le chantier Sunreef, qui s'est forgé une solide réputation dans la construction de catamarans à voile de luxe jusqu'à 115', se lance pour la première fois dans la plaisance à moteur avec le Power 70. Alors que le prix du baril de pétrole atteint des sommets, toute l'équipe technique de Sunreef et Laurent Bourgnon ont mis au point ce nouveau concept pour naviguer loin et longtemps sans se ruiner en consommation d'énergie.



### SI LE CRÉATEUR DE

Sunreef est français, son chantier est installé à Gdansk en Pologne, le long d'un canal qui rejoint la mer après une vingtaine de minutes de navigation à vitesse limitée. Francis Lapp et son fils Nicolas ont très vite

été séduits par les capacités industrielles du pays. En moins de cinq ans, la société regroupe trois cents ouvriers et cinquante ingénieurs. Elle connaît une croissance qui dépasse toutes les espérances de ses fondateurs. Pour faire face à ce rapide développement, qui a démarré avec le charter, Sunreef s'est offert 18 hectares à une dizaine de kilomètres du site actuel, toujours à proximité du canal. Sunreef lance donc cette année le premier catamaran à moteur dont l'originalité est de se distinguer par une esthétique moderne qui n'a rien à voir avec les solutions expérimentées par d'autres concurrents. Ce numéro 1 a été conçu avec un cahier des charges bien précis pour réaliser un tour du monde familial à six personnes pendant une durée d'environ trois années. Pour cette merveilleuse aventure, Laurent Bourgnon a donc opté pour un bateau simple à utiliser. L'avantage du chantier Sunreef est sa capacité à concevoir un aménagement et une décoration intérieure sur mesure grâce à toute son équipe de designers internes. Du semi custom sur un 70', c'est assez rare. Sur d'autres unités, Nicolas Lapp a le don pour trouver des solutions techniques et il lui arrive de répondre à certaines demandes plutôt originales comme celle, par exemple, de monter une annexe de 28' sur un bateau de 115'. Le nouveau 70' affiche une longueur d'environ 21 mètres et l'on pourrait aisément le comparer, par ses surfaces extérieures et son volume habitable, à un monocoque de 80'. Dans ce catamaran de 9,30 mètres de large, Sunreef n'a pas lésiné sur les espaces de circulation. Le fly représente une surface d'environ 45 m<sup>2</sup>, de quoi placer une annexe supplémentaire, un Jacuzzi ou plusieurs solariums comme un autre poste de pilotage selon les goûts et les besoins du futur utilisateur. Laurent Bourgnon s'est contenté d'y installer une grue pour hisser la seconde annexe, une table et des chaises. À l'intérieur, il a opté pour une décoration en bois (érable et pin) pour faciliter l'entretien. Pas de moquettes ni de tissus Alcantara fragiles, le bateau doit répondre à une utilisation intensive. De même, il ne comporte ni climatisation ni autres équipements gourmands en énergie. Douze batteries de 200 ampères pourront stocker l'électricité fabriquée par les alternateurs et les deux éoliennes développant 400 watts chacune. Pour intervenir rapidement, la cabine propriétaires, avec une salle d'eau attenante, se situe devant la timonerie. C'est d'ailleurs l'aménagement principal du patin bâbord avec une grande buanderie et de nombreux espaces de rangement. L'autre patin accueille trois cabines doubles qui se partagent une seule salle d'eau. Les volumes internes, sous la flottaison, sont occupés par des réservoirs contre-moulés pour embarquer 20 000 litres. De quoi obtenir une autonomie maximale d'environ 6 600 milles à 10 nœuds. Pour Laurent Bourgnon, chaque litre de gasoil économisé est un défi permanent. Le catamaran, qui n'est pas encore au maximum de ses possibilités, atteint tout de même 17,6 nœuds en pointe avec seulement 2 x 370 chevaux Volvo Penta choisis pour leur faible consommation. À 10 nœuds, ils ne brûlent que 30 litres et à 8 nœuds 15 litres. Un jeu d'hélices différent permettant de diminuer le nombre de tours et une intervention sur la cartographie électronique des moteurs pourront peut-être encore améliorer cette performance ! Comble de l'économie, Laurent Bourgnon a même prévu de naviguer sur un seul moteur à 9 nœuds pour ne consommer que 25 litres. Il faut alors bloquer l'arbre du moteur éteint pour ne pas endommager l'inverseur hydraulique. L'autre point fort du Sunreef est bien évidemment sa stabilité avec un mouvement de roulis pratiquement inexistant. Faute de vagues, nous n'avons pas pu mettre en difficulté ce catamaran. En croisant à plusieurs reprises son propre sillage, nous constaterons en revanche sa douceur. Les deux patins assez fins agissent comme des lames qui tranchent les vagues avec une efficacité absolue. Pour des plaisanciers naviguant dans des régions où les problèmes d'emplacement n'existent pas, le catamaran est une solution intéressante. Si, auparavant, on pouvait lui reprocher un manque de modernité et d'esthétique, ce constat est aujourd'hui révolu avec le Power 70. ■

Pas de moquette ou d'Alcantara sur les cloisons, l'essentiel de la décoration est en érable, ce qui facilite l'entretien à bord.





Pour maîtriser la consommation, le Sunreef est équipé de deux économètres en plus du système EVC de Volvo Penta. Résultat : à 10 nœuds, il ne brûle que 30 litres par heure.



**BATEAU**

Longueur : 21,41 m

Largeur : 9,30 m

Tirant d'eau : 1,20 m

Capacité carburant : 20 000 l

Capacité eau : 1500 l

Déplacement à vide : 45 t

Vitesse de croisière : 10 nds

Vitesse maxi. : 17,6 nds

Autonomie : 6 600 milles à 10 nds

Construction : sandwich balsa époxy

Classification : CE catégorie 12

**MOTEURS**

Type : 2 x 370 ch Volvo Penta

Puissance : 370 ch

Nbre de cylindres : 6

Cylindrée : 5,5 l

Poids : 677 kg

Consommation moyenne : 40 l à 3000 tr/mn

Transmissions : ligne d'arbre

**ÉQUIPEMENT**

Générateurs : Kohler 11 kW

Électronique : traceur, radar,

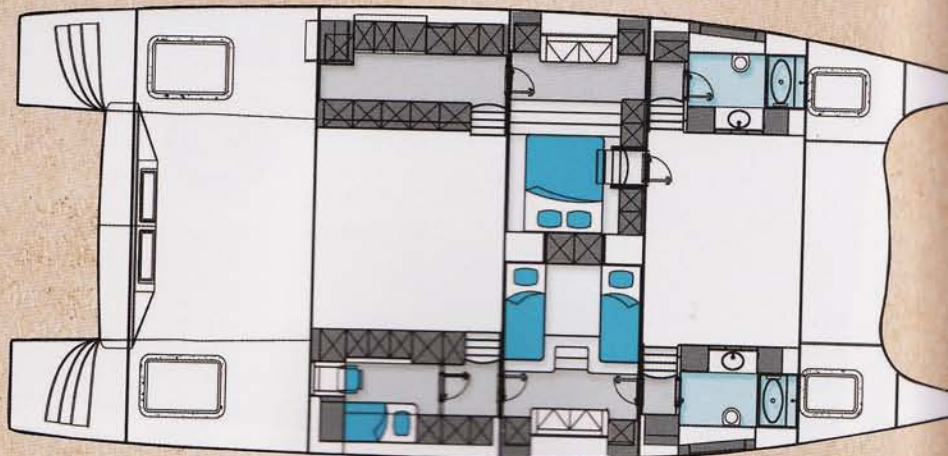
VHF, sondeur Raymarine

**CONCEPTION ET RÉALISATION**

Architecte naval : bureau d'études Sunreef

Designs extérieur et intérieur :

bureau d'études Sunreef



Constructeur : Sunreef - Pologne