

.VOILE: LES TRIMARANS, LES CATAMARANS ET LES AUTRES! P.27

LE JOURNAL DE
Mickey

.Daisy et Clarabelle
vedettes de deux (très)
grandes histoires complètes



LES MONOCOQUES

C'est la conception la plus classique : une seule coque munie d'une quille lestée, d'un mât et de voiles. Le bateau s'appuie sur l'eau par sa quille pour tirer du vent l'énergie nécessaire à sa propulsion.

Les avantages : excellent aux allures de près (c'est-à-dire avec le vent pratiquement de face), manœuvre facilement, ses mouvements doux rendent possible l'usage du pilote automatique, très sûr par mauvais temps : couché sur l'eau ou retourné, sa quille le redresse.

Les inconvénients : du fait de son poids et de sa forme, il a du mal à dépasser sa vitesse critique qui est fonction de sa longueur de flottaison. Les monocoques ont leurs passionnés dont Olivier de Kersauson.

◀ Le monocoque « Kriter V » de Malinowsky qui faillit gagner la Course du Rhum car il ne fut battu que de 50 secondes par le trimaran de Birch : « Olympus Photo ».

Un monocoque au près — son allure préférée !
▼



Un ami ! Yves Le Cornec sur son trimaran « Le Journal de Mickey » avec lequel il participa à la Course du Rhum.



Au premier plan, « Moxie », le trimaran de Phil Weld, vainqueur de la dernière Transat.



LES MULTICOQUES

S'ils ont deux coques, ce sont des catamarans ou des praos, s'ils en ont trois, il s'agit de trimarans. Dans cette catégorie, les écoles sont nombreuses.

trimarans

Actuellement, le plus remarquable est le « Paul Ricard » conçu par Eric Tabarly et barré par Marc Pajot dans la dernière Transat. C'est un trimaran à hydrofoils. Les foils sont des plans porteurs sous le bateau, agissant comme les ailes d'un avion ; ils empêchent le bateau de dériver, assurent la stabilité et, à partir d'une certaine vitesse, ils permettent au bateau de déjauger partiellement : la surface mouillée diminuant, le voilier accélère.

Les avantages : une surface mouillée très faible, le bateau s'appuie sur un flotteur petit et profilé ; plus rapide que le catamaran, il est plus sûr, car il a la possibilité de gîter, le flotteur pouvant s'immerger... jusqu'au point de non-retour.

Les inconvénients : il remonte mal au près, ne vire pas très bien, les bras de liaison peuvent casser, il ne supporte pas le surtoilage, ses mouvements brusques viennent rapidement à bout des pilotes automatiques.

Dans la brise, il est inconfortable : le bateau rentre à toute vitesse dans les vagues et l'eau gicle de partout. La coque centrale, étroite, est peu logeable. Malgré les risques certains que représente le trimaran, comme en témoignent la disparition de Colas et le naufrage de Le Cornec, la plupart des concurrents s'orienteront vers ce type de bateau.

Un catamaran « comanche », apprécié pour la croisière.



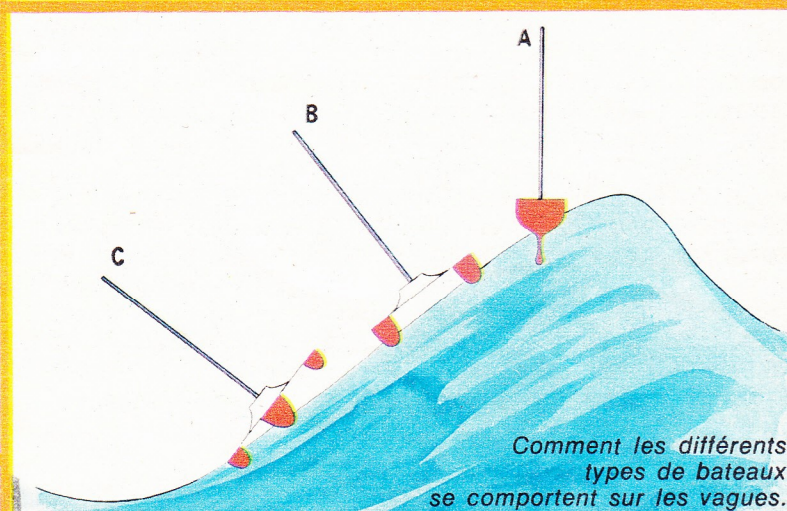
catamarans

Nous avons ici deux coques identiques reliées par un pont ou des poutres. Sa surface mouillée (la partie immergée, qui constitue un frein) est plus faible que celle d'un monocoque : il est plus rapide.

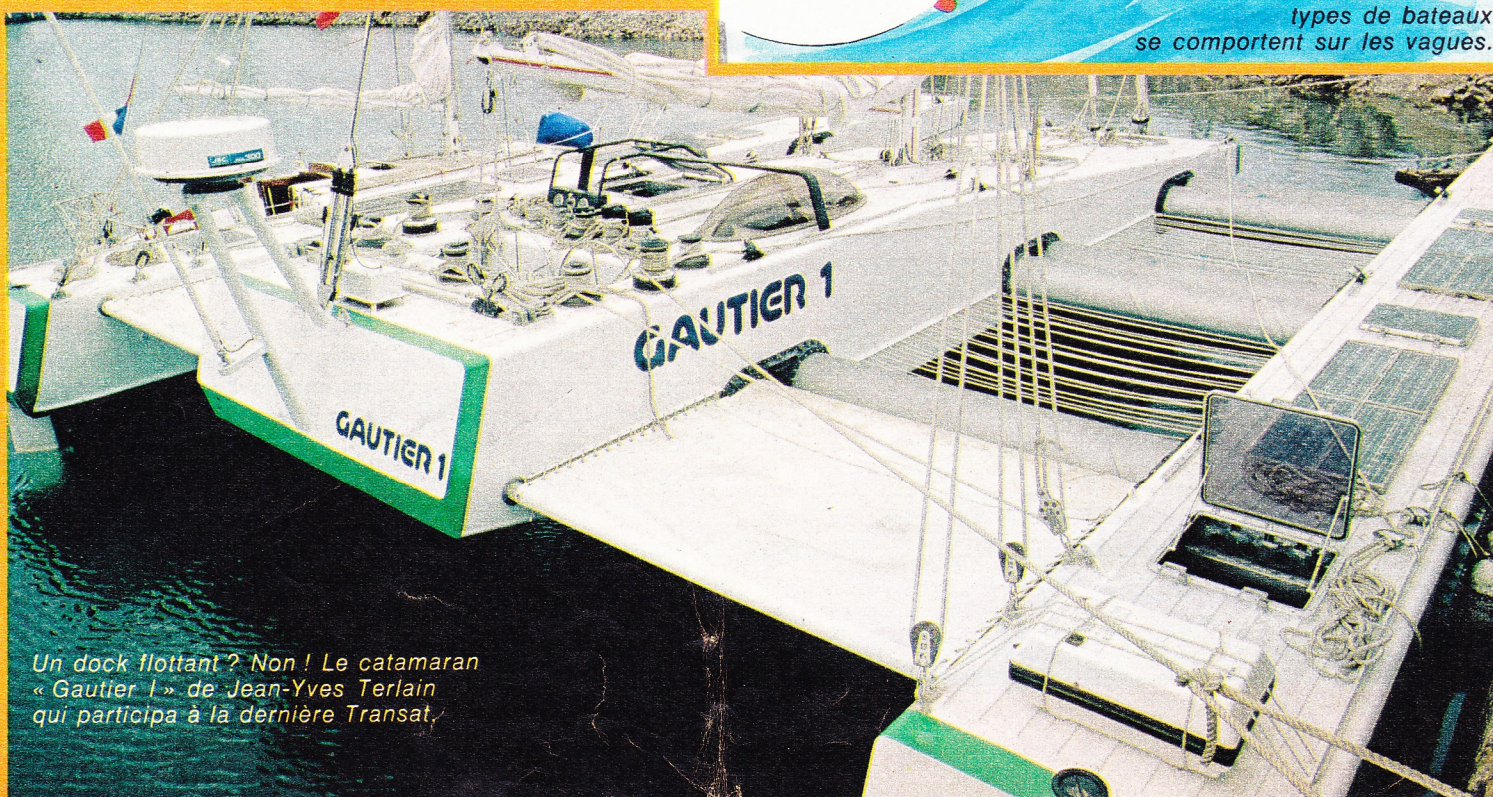
Les avantages : très logeable en croisière, le bateau, appuyé sur ses coques, ne gîte pas et reste confortable. Les inconvénients : comme il ne peut pas gîter, c'est la voilure qui encaisse les coups de vent ; elle doit donc être bien calculée, et bien tenue. A la limite, le bateau peut chavirer. Ces risques sont moindres avec un grand bateau comme celui de Terlain. Il remonte moins bien au près qu'un monocoque, et ses mouvements brusques rendent difficile l'emploi du pilote automatique.

Enfin, les deux coques ne travaillent pas ensemble, et les liaisons peuvent jouer au point de casser le bateau, comme cela s'est produit pendant la dernière Transat.

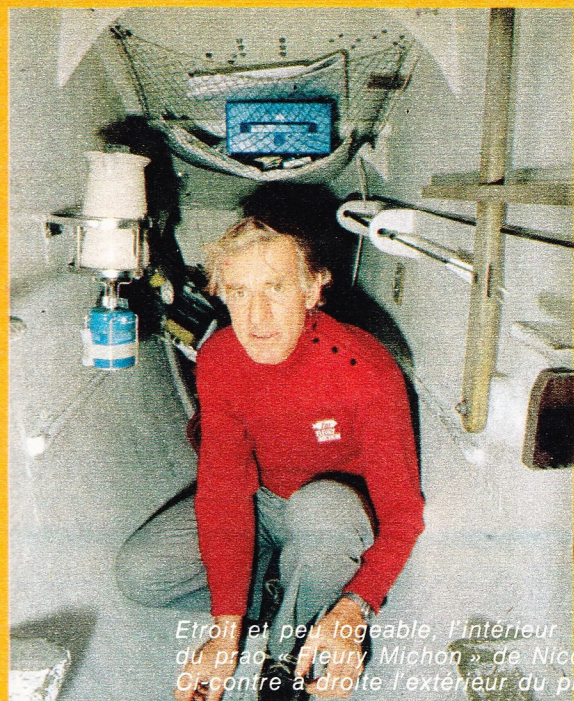
Il y en avait un lors de la Transat, celui de Terlain, « Gautier I » : c'est une petite nacelle suspendue entre deux gros flotteurs. Pour aller vite, il faut faire léger : à titre indicatif, les trimarans déplacent de 4 à 5 tonnes, celui-là en fait 9. Autrement dit, il lui faut du gros temps où sa solidité devient un atout majeur, à condition que son mât tienne. Nous verrons bientôt d'autres catamarans dans les grandes courses, en particulier ceux de Marc Pajot et celui de Bruno Peyron qui sont en construction.



Comment les différents types de bateaux se comportent sur les vagues.



Un dock flottant ? Non ! Le catamaran « Gautier I » de Jean-Yves Terlain qui participa à la dernière Transat.



Étroit et peu logeable, l'intérieur du prao « Fleury Michon » de Nicolas Clifton. Or-contre à droite l'extérieur du prao.



praos

Inspirés des embarcations polynésiennes, ils comportent comme eux une longue coque étroite et un flotteur. L'ensemble est simple et léger, on arrive ainsi à trois tonnes pour un voilier de 17 mètres ! Les praos sont amphidrômes, c'est-à-dire qu'ils ont la particularité de changer de route cap pour cap, sans virer de bord, l'avant devant l'arrière, et vice versa. Les deux praos inscrits, dans la dernière Transat, étaient très intéressants, notamment celui de Rory Nugent, « Godiva Chocolatier » : construit avec des techniques et des matériaux utilisés en astronautique, il déplaçait 700 kg pour 9 m de long ! (un monocoque de croisière de cette taille fait trois tonnes). Malheureusement, il s'est retourné, tout comme le second, « Fleury Michon » de Nicolas Clifton. Ces bateaux sont en pleine évolution et nous suivrons bientôt avec intérêt les premiers essais de ceux de Vidal et de Gliksman.



Il faut aussi parler de ceux qui courent pour leur plaisir sur des machines surprenantes. C'est le cas de James Kyle sur « Dream Weaver », un engin ovoïde de 8,23 m de long. Aux vents portants, la voile unique s'ouvre en deux comme les ailes d'un papillon. « Jester » est le seul bateau ayant participé à toutes les « Transat ». Sa voilure de jonque se remarque de loin.



La Transat, comme les autres grandes courses, devient un grand banc d'essai qui s'apparente à une course de Formule 1 où s'élaborent des engins passionnants qui n'ont plus rien à voir avec la plaisance. Ceux qui courent sur des bateaux traditionnels n'ont plus aucune chance de gagner. A défaut de la course, ils auront accompli un exploit et remporté une grande victoire sur eux-mêmes, ce qui est, pour beaucoup d'entre eux, probablement l'essentiel.



Le petit « Jester » avec sa voile de jonque a participé à toutes les « Transat » !



Photos : G. le Cossec