

Voile magazine

**100
MILLES
A BORD**

Irisoft 44

Carré arrière, mât carbone,
bois moulé... une autre image
du voilier de voyage

**Monter
un étai volant**
La bonne solution
pour porter
un foc de brise



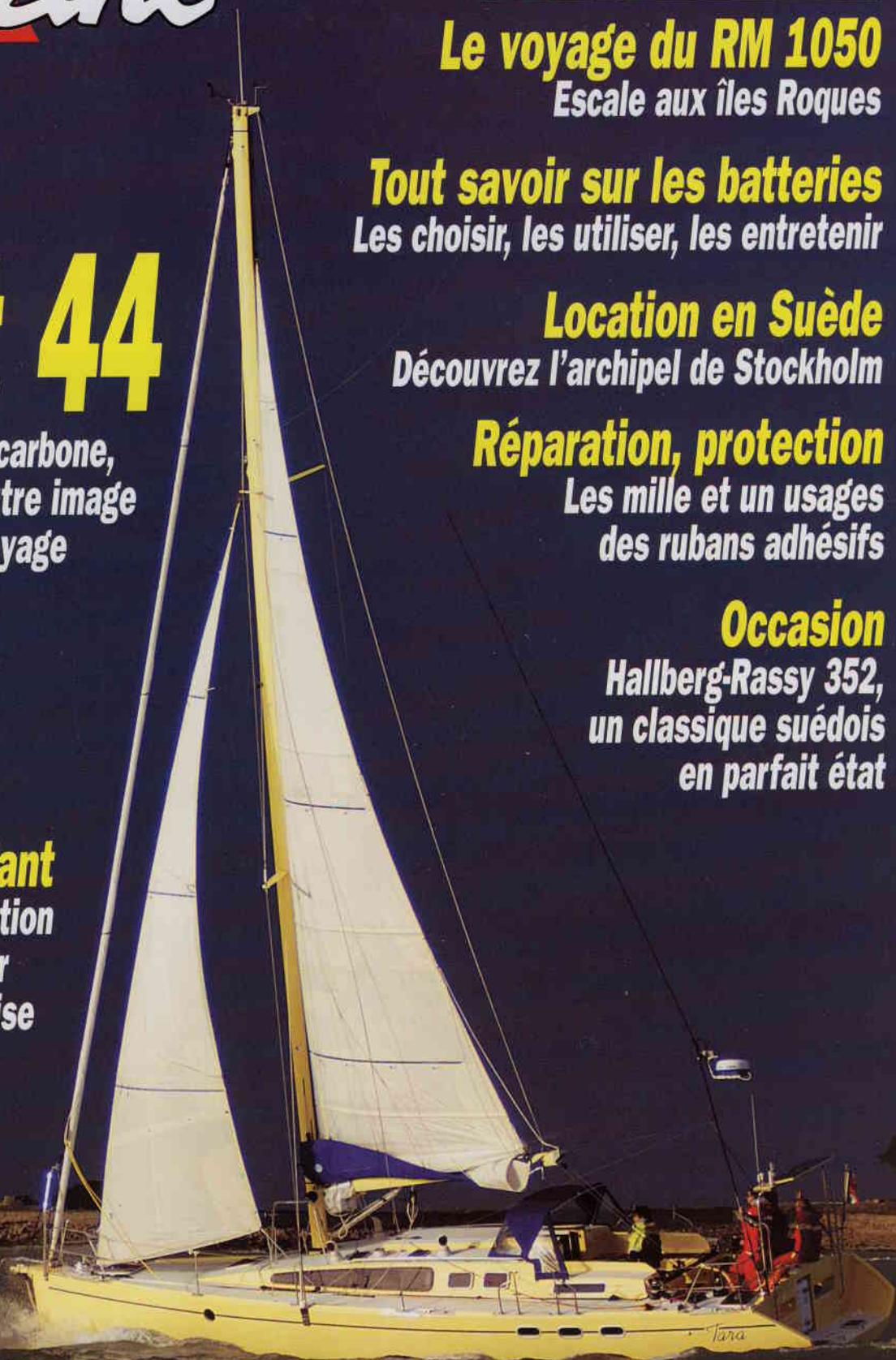
Le voyage du RM 1050
Escale aux îles Roques

Tout savoir sur les batteries
Les choisir, les utiliser, les entretenir

Location en Suède
Découvrez l'archipel de Stockholm

Réparation, protection
Les mille et un usages
des rubans adhésifs

Occasion
Hallberg-Rassy 352,
un classique suédois
en parfait état



L 19898 - 124 - F : 5,00 €



5 € - N° 124 - AVRIL 2006

MENSUEL - DOM : 5,40 € - BEL/LUX : 5,50 € - CH : 10 FS - CAN : 8,50 \$ - AND : 5 € - GR : 5,60 € - ITA : 5,60 € - PORT. CONT. : 6 €

100 milles à bord de l'Irisoft 44

*Construit à l'unité,
l'Irisoft 44 affiche
sous et sur le pont
des solutions originales :
carré arrière, mât
carbone, dérive avant,
delphinrière pivotante.*

80

100 MILLES A BORD

Irisoft 44

Le voyage en première classe

Le bateau de voyage idéal? Il est solide, facile à vivre, jouit d'une grande autonomie et peut «bouffer des milles» à grande vitesse. Ajoutez à cela l'intelligence de conception, la qualité de construction, le charme du carré arrière, et vous aurez avec l'Irisoft 44 un sérieux prétendant au titre.

Texte : François-Xavier de Crécy.
Photos : Olivier Blanchet.





Pendant nos deux jours
d'essai, les occasions
de dérouler le solent
- comme ici à l'entrée
du chenal de La Trinité -
ont été plutôt rares.



Cramponné à la barre, François me lance un ordre que le vent et la grêle emportent. Les mots sont inaudibles, mais leur sens général ne fait aucun doute : il faut encore réduire ! Bon gré, mal gré, je me harnache à la ligne de vie et gagne le pied de mât en longeant la main courante qui surmonte le rouf. Bien calé dans le balcon de mât malgré une mer très remuante, je prends un deuxième ris en bénissant les deux winches Harken 44,2 et cet ingénieux système d'estrope en Spectra qui remplace ici le traditionnel croc d'amure en inox. Certes, ces conditions un rien épiques n'ont pas facilité l'organisation de notre « 100 milles à bord » de l'Irisoft 44. Mais peut-on imaginer un test plus impitoyable que ce convoi Yeu-La Trinité dans 30 nœuds de vent et 3-4 mètres de creux ? Sous deux ris, notre Irisoft devient plus sage et son propriétaire, à la barre, peut souffler tout en profitant du spectacle du grand

bateau jaune taillant sa route à 8 nœuds dans la plume. Il faut dire que François Duliège a bien mérité cette récompense. Parce qu'il n'a pas regardé à la dépense bien sûr, mais surtout parce qu'il a payé de sa personne pour donner naissance à ce bateau de voyage pas comme les autres.

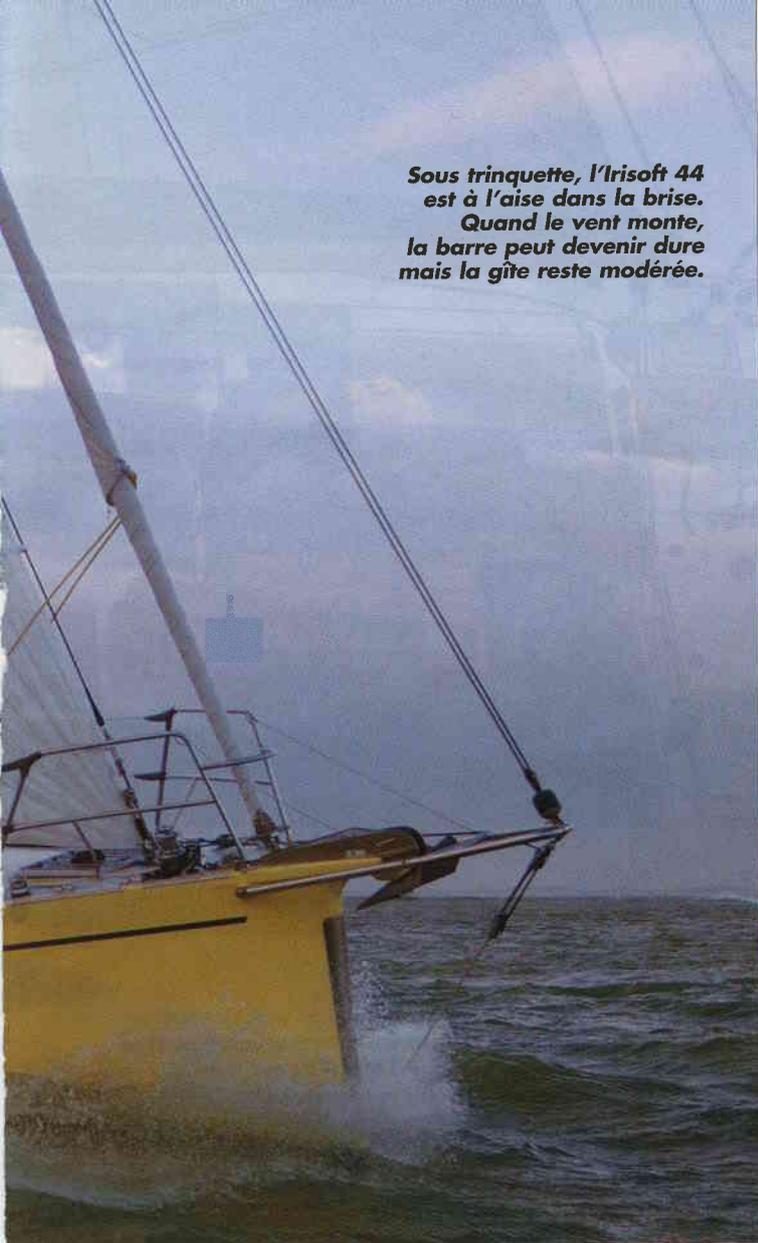
Un propriétaire éclairé

C'est lui en effet qui a présidé à la conception de ce 44 pieds en collaboration avec l'architecte Gildas Plessis, et qui a ensuite accompagné sa construction au chantier trinitain Technologie Marine. Opiniâtre et compétent, il a su s'entourer des meilleurs artisans et leur faire partager sa vision du voilier de voyage idéal. Un bateau à la fois sophistiqué et rustique, où les hautes technologies sont mises au service du sens marin. Une philosophie qui n'était pas pour déplaire à Charlie Capelle (voir encadré) et son équipe, laquelle n'a pas

compté ses heures pour donner naissance à une coque exceptionnelle. Le strip planking en cèdre jaune est fait de lattes à section trapézoïdale jointives à l'intérieur, et comblées d'époxy à l'extérieur pour une meilleure rigidité. Il est ensuite recouvert de deux plis croisés d'acajou imprégnés d'époxy. Puis le tout est poncé – à la main ! – avant le retournement de la coque et la mise en place d'un varangage très serré.

Le résultat est une coque certes chère, mais d'une rigidité, d'une solidité et d'une qualité de finition remarquables. Concernant la conception du bateau, François Duliège n'est pas parti d'une copie blanche, loin de là. On retrouve dans les grandes lignes le concept de l'Irisoft 40 (voir VM n° 72), imaginé par Pierre Lang et dessiné par le tandem Plessis-Marin : un cockpit en deux parties surmontant un carré arrière, et une courte quille à bulbe aidée au près par une dérive profonde située en avant du mât. Après des années de recherche,

François Duliège tenait enfin son mouton à cinq pattes... Un bateau volumineux, rapide et capable d'accéder à presque tous les mouillages grâce à son tirant d'eau réduit sans pour autant s'en remettre à la lourde mécanique d'une quille relevable. Pour son 44 pieds, François a fait prolonger l'Irisoft 40 d'une grande plage arrière, et abandonné la barre à roue au profit de deux barres franches qui libèrent de grands volumes de rangement. Un choix cohérent pour ce bateau de voyage qui doit pouvoir naviguer longtemps en totale autonomie. Il a également voulu cette étonnante fourche d'étrave qui permet d'amurer un gennaker comme sur un bout-dehors, et qui se bascule à la verticale pour mouiller. Gildas Plessis, de son côté, a revu la carène. Si l'Irisoft 44 a gardé des formes planantes de type « open » sur l'arrière, il est plus large encore que son aîné et a reçu une grande étrave droite au brion plus enfoncé dans l'eau pour améliorer le passage



Sous trinquette, l'Irisoft 44 est à l'aise dans la brise. Quand le vent monte, la barre peut devenir dure mais la gîte reste modérée.



Le loch n'indique pas 100 milles mais plutôt 70, météo oblige. Le speedo, lui, affiche une moyenne de 7,5 nœuds.

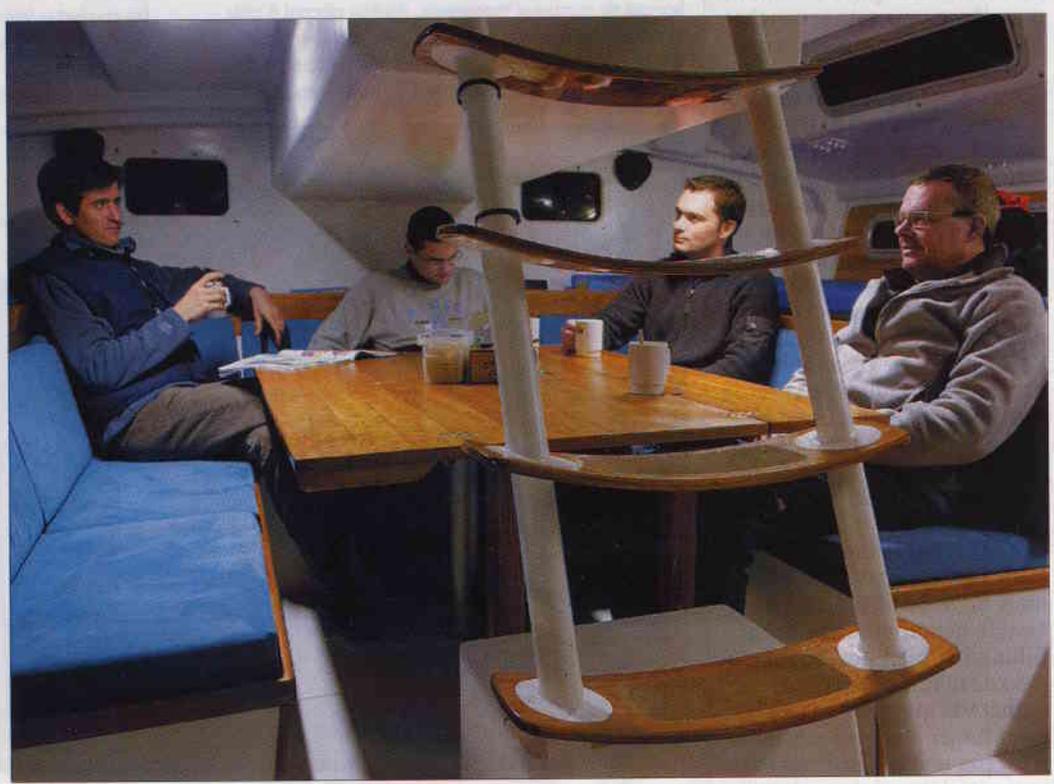


Par ce temps de chien, on est mieux sous la capote qu'à la barre ! Cette dernière demande deux bras vigoureux.

dans la houle... Ce dont nous n'aurons pas à nous plaindre pour la navigation qui s'annonce. Confortablement installés dans le carré arrière de l'Irisoft 44 dont nous avons rejoint l'équipage familial sur l'île d'Yeu, nous écoutons les prévisions peu optimistes du CROSS Etel tandis que le baromètre plonge à grande vitesse. Mais il en faudrait plus pour gâcher le plaisir d'une soirée à bord...

Les joies du carré arrière

D'autant qu'on n'a pas si souvent l'occasion de redécouvrir les joies du carré arrière. Cette formule permet de profiter de toute la largeur du bateau sans se soucier de la circulation à bord, tout en gardant de la place pour deux couchettes très larges. Certes, le fond du cockpit impose une hauteur limitée au-dessus de la table, mais qui s'en soucie ? La hauteur reste suffisante pour voir ses vis-à-vis. En re-

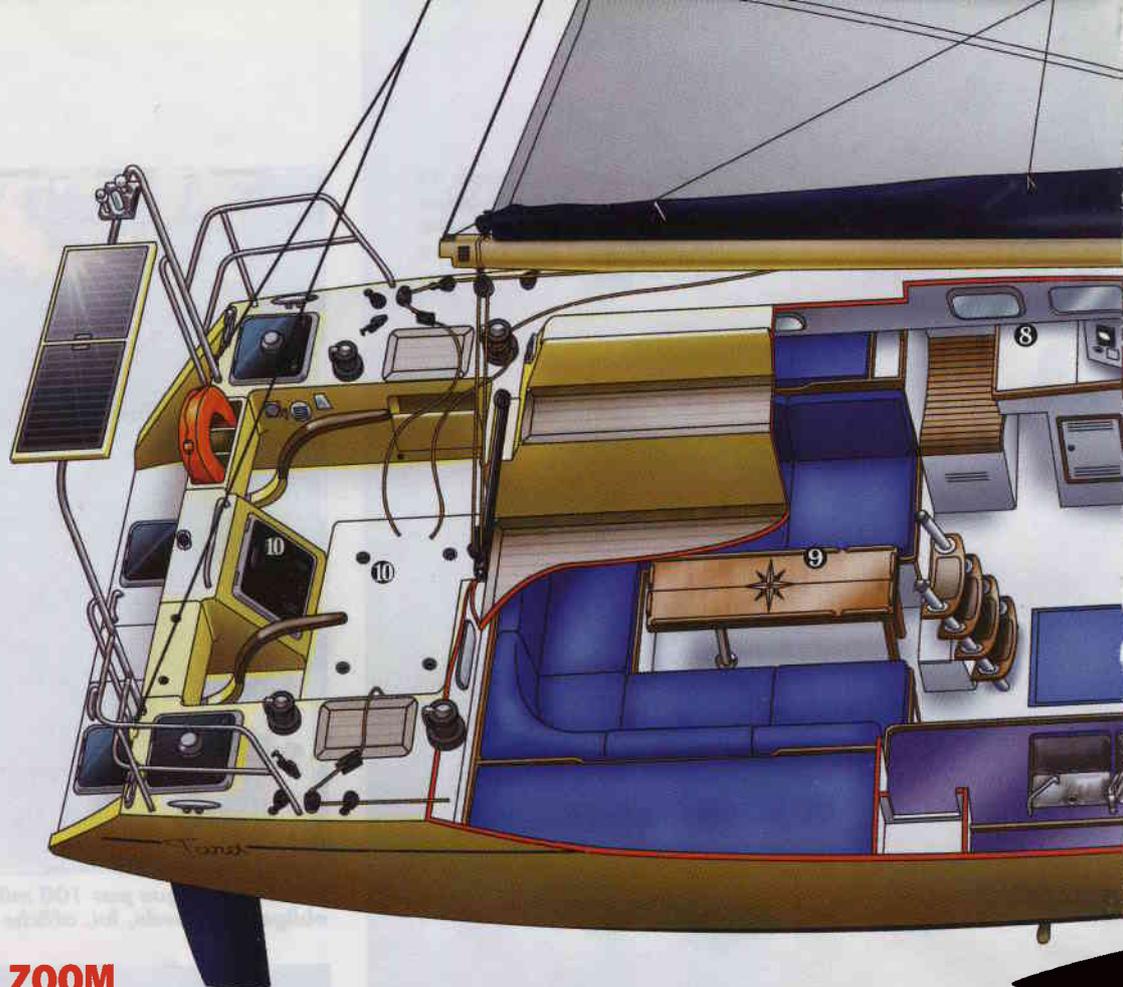


Dans l'accueillant carré arrière, l'échelle de descente en carbone peut facilement céder la place à un convive.

vanche, les places du fond sont à réserver aux enfants ou aux tout petits gabarits. Côté descente, on peut facilement ôter l'échelle en carbone et asseoir un convive supplémentaire sur le petit coffre-bar. Dans cette configuration, huit personnes peuvent s'attabler sans se serrer et profiter de la vue sur la mer par les six hublots de bordé et les deux panneaux donnant sur le cockpit. Mais les avantages du carré arrière vont au-delà de la seule convivialité, notamment en favorisant le centrage des poids. Plutôt que d'alourdir l'arrière, le moteur et les batteries trouvent leur place au beau milieu du bateau.

Une cuisine fonctionnelle

Les aménagements sont distribués autour de ce bloc moteur : la cabine propriétaire devant, la salle d'eau à bâbord et la cuisine à tribord. Cette cuisine mérite d'ailleurs une mention particulière. On y travaille bien calé contre le bloc moteur surmonté d'un grand plan de travail, et le volume de rangement est considérable – en grande croisière, on appréciera particulièrement ces vastes bacs à légumes en tiroir. Pour l'heure, la plupart d'entre eux resteront vides pour la courte navigation prévue. Courte, mais probablement musclée : mieux vaut se coucher tôt et faire bon usage de ces merveilleux sommiers à lattes qui équipent les deux cabines, mais aussi les couchettes du carré. Au réveil François, en pur produit des Glénans, nous fait faire le tour du pont avant de partir. C'est pour nous l'occasion de découvrir certaines particularités de ce bateau, notamment la delphinrière-fourche, les drosses de la dérive en avant du mât et l'estrope de ris déjà citée. En outre, deux poulies ouvrantes sont mousquetonnées en pied de mât : elles serviront de renvoi pour étarquer plus facilement les bosses de ris, ce dont nous n'aurons pas à nous plaindre par la suite. Pour le reste, pas de surprise mais un accastillage de bonne qualité généreusement échantillonné et bien positionné en pied de mât. Seule critique : les taquets de mât sont un peu bas pour hisser à la volée, mais ce n'est pas une erreur : leur hauteur a été déterminée par la taille du plus petit membre de l'équi-



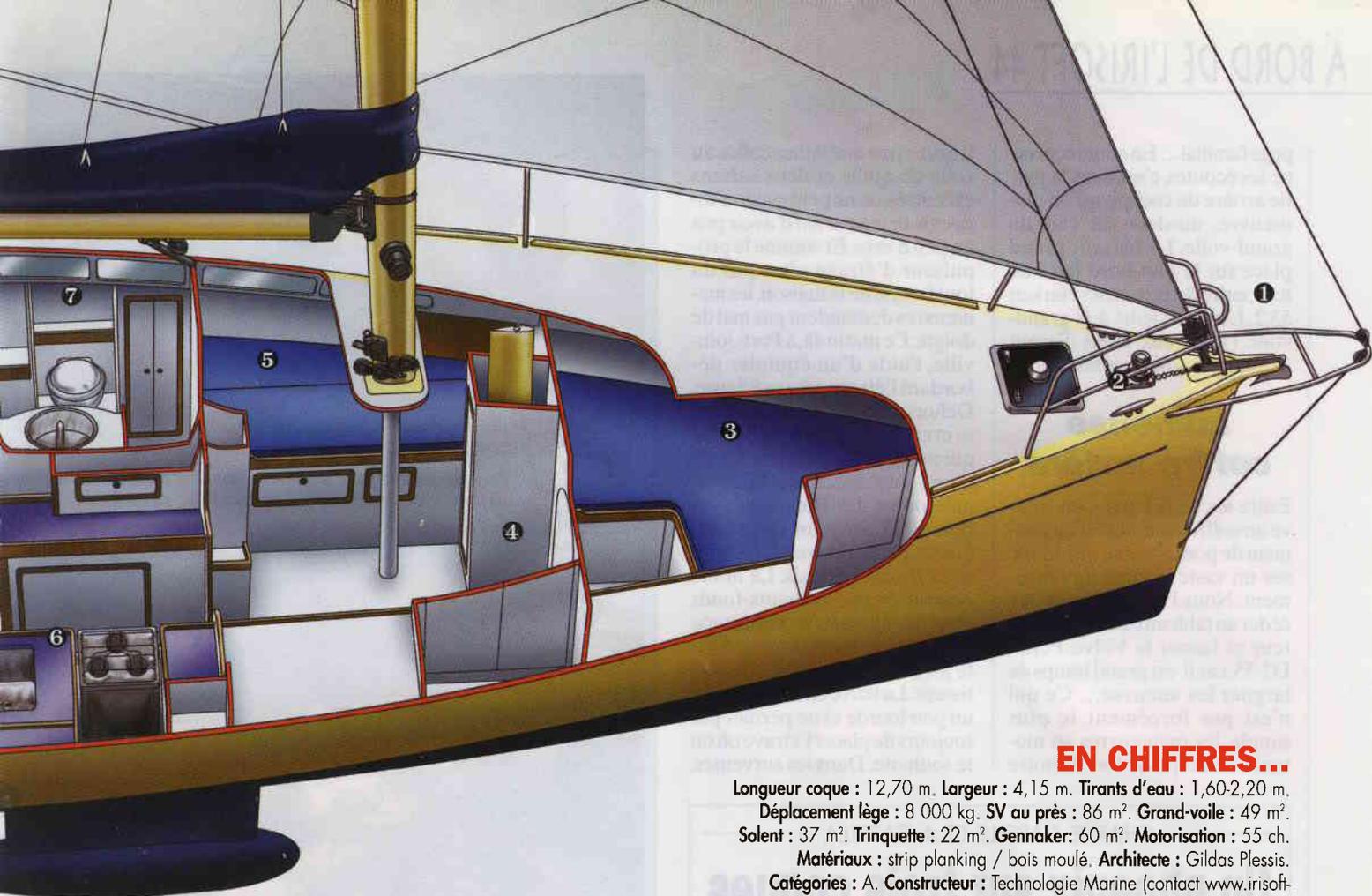
ZOOM

- ① La delphinrière basculante permet d'amurer le gennaker. Elle se bascule à la verticale en choquant la sous-barbe.
- ② La baïlle à mouillage contient 75 mètres de chaîne de diamètre 10 mm et une ancre Delta de 20 kg.
- ③ La cabine avant est éclairée par deux hublots de coque et un panneau de pont. Elle comprend deux placards dont un très vaste, plus un grand espace de rangement sec sous la couchette. Cette dernière mesure 1,96 m de long pour 1,50 aux épaules, et la hauteur sous barrots est de 1,68 m.
- ④ On trouve dans la coursive (1,86 m de hauteur sous barrots) de nombreux rangements, dont un placard à cirés et un autre réservé aux bacs à légumes montés en tiroir.
- ⑤ La cabine médiane présente une hauteur sous barrots de 1,86 m. Sous la couchette de 1,97 m de long pour 1,37

- de large aux épaules, se glissent des tiroirs très volumineux. Le placard central permet d'intervenir sur le puits de dérive.
- ⑥ La cuisine comprend deux évier, un égouttoir et une cuisinière dotée d'une table trois feux et d'un four. Le dessus du bloc moteur constitue un grand plan de travail très pratique.
- ⑦ On trouve dans la salle d'eau une douche, un WC doté d'un système d'assainissement Lectrasan et un grand lavabo. La hauteur sous barrots est de 1,90 m.
- ⑧ Le plateau de la table à cartes mesure 80 cm sur 70.
- ⑨ Une fois ouverte, la table du carré mesure 1 m sur 1,43 m. Les couchettes latérales font 1,88 m pour 0,89 de large.
- ⑩ Deux grands coffres à l'arrière : celui du fond du cockpit (annexe...) et celui auquel on accède par le bloc central. La poutre arrière tribord s'enlève pour accéder à la jupe.



Face à la cuisine aux rangements volumineux et très bien conçus, le bloc moteur fait un beau plan de travail. Les surfaces blanches entretiennent bien l'atmosphère lumineuse.

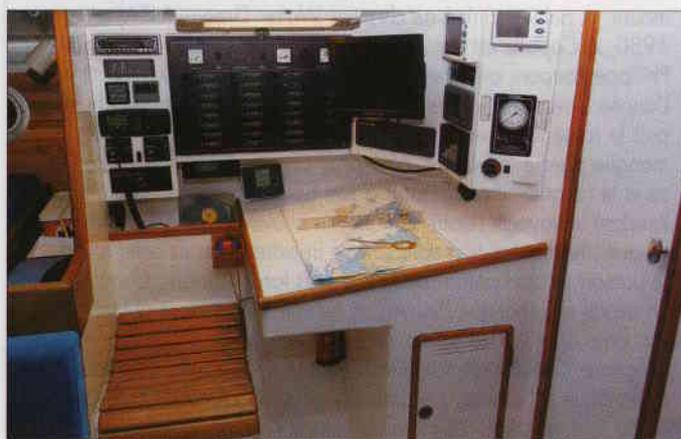


EN CHIFFRES...

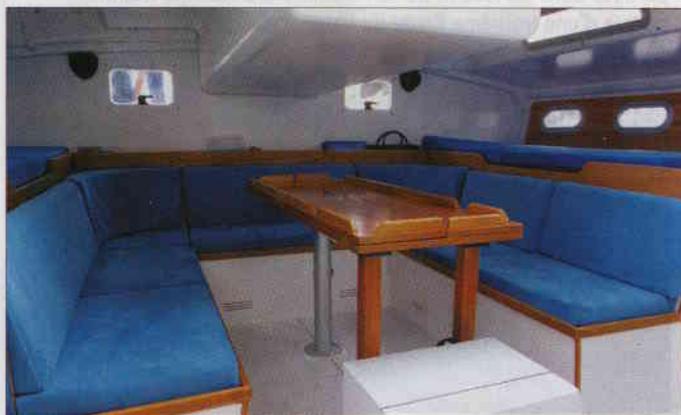
Longueur coque : 12,70 m. Largeur : 4,15 m. Tirants d'eau : 1,60-2,20 m.
 Déplacement lège : 8 000 kg. SV au près : 86 m². Grand-voile : 49 m².
 Solent : 37 m². Trinquette : 22 m². Gennaker: 60 m². Motorisation : 55 ch.
 Matériaux : strip planking / bois moulé. Architecte : Gildas Plessis.
 Catégories : A. Constructeur : Technologie Marine (contact www.irisoft-yacht.com). Eau potable : 200 l. Gasoil : 300 l. Prix : 400 000 €. Prix bateau essayé : 700 000 € environ.



La coursive créée par le bloc moteur à gauche et la cuisine à droite permet de circuler et de travailler bien calé à la gîte.



La table à cartes, située entre la cabine arrière et le cabinet de toilette, offre de généreux volumes de rangement.



Tout est vaste dans ce chaleureux carré : la table et les banquettes, complétées par deux couchettes supérieures.

page familial... En ce qui concerne les écoute, c'est dans la partie arrière du cockpit qu'on manœuvre, au-delà du rail de grand-voile. Le barreur prend place sur le plat-bord latté de teck, entre deux winches Harken 53,2. L'un est dédié à la grand-voile, l'autre aux voiles d'avant (trinquette, solent, gennaker).

Immense coffre arrière

Entre les deux barres, on trouve un coffre surmonté d'un panneau de pont oblique qui donne sur un vaste volume de rangement. Nous l'ouvrons pour accéder au tableau de bord du moteur et lancer le Volvo Penta D2-55, car il est grand temps de larguer les amarres... Ce qui n'est pas forcément le plus simple, les manœuvres au moteur n'étant pas le fort de notre

Irisoft. Avec une hélice collée au voile de quille et deux safrans excentrés, on ne peut espérer diriger le bateau avant d'avoir pris un peu d'erre. Et comme le propulseur d'étrave n'est pas du tout le style de la maison, les manœuvres demandent pas mal de doigté. Ce matin-là, à Port-Joinville, l'aide d'un équipier débordant l'étrave sera précieuse. Dehors, on trouve une mer creuse et croisée et une brise fraîche qui nous permet néanmoins de faire route directe sur la cardinale ouest des Bœufs au près bon plein. Sous un ris et trinquette, par 20-25 nœuds de vent, nous filons 7 nœuds. La houle contrariée par les hauts-fonds nous ralentit mais la carène tape rarement, la haute étrave droite jouant bien son rôle d'amortisseur. La barre en revanche est un peu lourde et ne permet pas toujours de placer l'étrave où on le souhaite. Dans les surventes,

CHARLIE CAPELLE ET A CAPELLA

Un phoenix sur trois coques

L'histoire est belle : c'est celle d'un bateau qui ne voulait pas mourir. A peine terminé au chantier Walter Greene (USA) en 1980, A Capella est convoyé en Europe par Charlie Capelle et Philippe Poupon, qui courent à son bord la transat Two-Star 1981. L'année suivante, Yves Le Cornec le mène sur la Route du Rhum, puis le ramène et heurte une épave au sud de l'île de Sein et manque perdre le bateau. En 1985, Charlie Capelle rachète l'épave et le reconstruit pour courir à son bord la Route du Rhum 1998. Pendant le voyage retour, le trimaran chavire au sud de Terre-Neuve : les convoyeurs sont sauvés in extremis mais cette fois-ci le bateau semble perdu. Deux ans plus tard pourtant, Charlie reçoit un e-mail énigmatique l'informant qu'une épave ressemblant fort à son bateau se trouve à l'abandon sur une plage de Galice. Arrivé sur place, Charlie constate l'improbable : A Capella a traversé tout l'Atlantique à l'envers, pendant 18 mois, et a touché l'Europe en un seul morceau. Après avoir retapé l'épave, il se fait remorquer à la voile par le 60 pieds Adrien de son ami Jean-Luc Van Den Heede, jusqu'à La Trinité. C'est là qu'il le reconstruit à ses heures perdues dans les locaux de son chantier Technologie Marine... En vue d'une troisième Route du Rhum, celle de cette année 2006!



Charlie peut caresser la coque centrale qu'il a reconstruite pour la deuxième fois : son joli trimaran revient de loin!



Pas de porte aux cabines, mais d'épais rideaux en alcantara sur boutons-pressions.



Mal placé dans les jambes du barreur, le compas de route serait bien mieux positionné sur la cloison arrière du rouf.



Pour bloquer le panneau solaire orientable, un simple serrage excentrique.

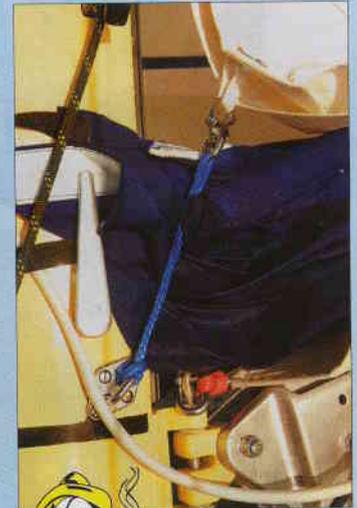


Le rail d'écoute entrave la circulation entre les deux parties du cockpit. Inévitable... Sauf à considérer que deux écoute excentrées auraient suffi.

A voir...



Le bloc central fournit un appui précieux au barreur car le capot du coffre de fond de cockpit seul serait insuffisant. On note par ailleurs de belles bannes à bouts sous le banc du barreur.



Deux estropes remplacent les crocs d'amure. Une fois fermé le mousqueton, l'amure ne risque pas de s'échapper.



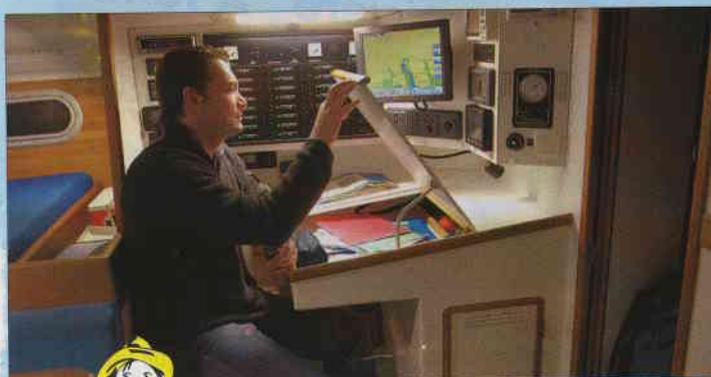
Le grand coffre de fond de cockpit (alias « la baignoire ») est bloqué par les panneaux en plexi du carré. Il faut les ouvrir en grand!



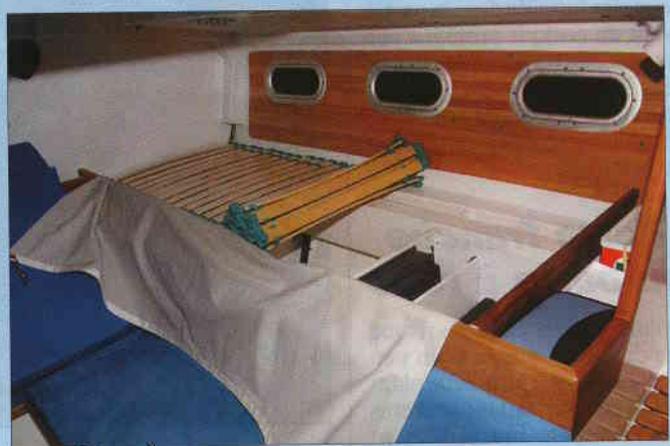
Le bloc central donne accès au tableau moteur et à une chaise qui permet de stocker le moteur hors bord dans de bonnes conditions.



Les plexis fumés de la descente sont stockés verticalement à la hauteur qu'impose la réglementation à l'avant du cockpit.



L'écran empêche d'ouvrir la table à cartes suffisamment pour que le ressort la bloque.



Outre son confort, le sommier à lattes garantit une bonne aération des coffres. On note aussi la toile antiroulis et l'esthétique du bordé, qui rend tout vaigrage inutile.

...et à revoir!



Cette large carène surprend avec ses appendices courts... Mais ça marche!

le barreur a souvent le plus grand mal à maintenir le bateau sur son cap. Il lui faut en fait régler l'écoute de grand-voile, mais il n'est pas facile d'intervenir sur le winch placé contre sa hanche droite, tout en restant très ferme sur la barre. Autre inconvénient de cet agencement de cockpit : tous les paquets de mer projetés sur le pont sont drainés par le rouf et l'hiloire jusqu'aux fesses du barreur, qui doit parfois se lever pour laisser passer la trombe ! L'ambiance est moins humide dans la partie avant du cockpit protégée par la capote de rouf. Le navigateur peut se contenter de passer la tête dans la descente pour jeter un œil sur le traceur dont l'écran est orientable.

Barre franche ou barre à roue

Quand il descend, il ne risque pas de glisser même si un peu d'eau est venue jusqu'aux planchers : ceux-ci sont tous revêtus d'antidérapant, non seulement au pied de la descente mais jusqu'aux cabines. Une fois débordés les hauts-fonds situés au large du Pouliguen, qu'il vaut mieux éviter par une mer aussi formée, nous pouvons abattre d'une dizaine de degrés pour faire route sur les Grands Cardinaux, au sud de l'île d'Hoëdic. La houle est moins frontale et le bateau accélère, atteignant

CALE MOTEUR

Tout pour le confort et la sécurité

De par sa situation très avancée, le Volvo Penta D2-55 est particulièrement accessible et très discret tant qu'on se trouve dans le cockpit. On l'entend davantage à l'intérieur, notamment à la cuisine, mais la qualité de l'isolation limite les nuisances. L'hélice Variprop se trouve juste derrière la voile de quille, ce qui complique les manœuvres au port. L'autre particularité de ce moteur est un circuit d'eau de mer remarquablement bien pensé. Celui-ci permet d'alimenter le circuit de refroidissement

du moteur au cas où la crépine de l'embase du Sail-Drive serait bouchée. En outre, il est possible, en cas d'urgence, d'utiliser la pompe à eau de mer pour assécher les fonds en ouvrant une simple vanne. Ce système, obligatoire sur les bateaux de pêche, est un plus pour la sécurité.

Les niveaux sonores en décibels

Régime moteur	Cockpit	Carré	Cab. centrale	Cab. avant
1 800 tr/mn	70	72	68	65
2 600 tr/mn	70	78	70	69



souvent 9 nœuds, mais la barre reste physique malgré le deuxième ris qui a été pris dans un grain. Sans ignorer les avantages des barres franches en termes de circulation et de rangements, il faut bien reconnaître qu'une barre à roue aurait bien facilité cette navigation dans la bra-fougne. La barre au vent, que nous ne ménageons pas depuis

notre départ de l'île d'Yeu, semble d'ailleurs du même avis. Peu avant l'île d'Hoëdic, elle casse une à une les têtes des vis qui la lient à la tête de barre trop souple. L'abri des îles vient à point nommé : nous naviguerons sous pilote jusqu'à La Trinité. Et quand un grain plus virulent que les autres – l'anémo affiche alors 43 nœuds – nous

oblige à prendre le relais, nous utilisons tant bien que mal la barre sous le vent. C'est dire que nous ne sommes pas trop fâchés de mettre un terme à cette navigation humide en embouquant le chenal de La Trinité. Il faut cependant souligner que le bateau a montré un comportement rassurant dans les grains, affichant notamment une belle

L'Irisoft 44 face à ses concurrents

	Irisoft 44	RM 1200	Ovni 435	Foxy 40	Allures 44
Long. coque (m)	12,70	11,99	12,90	11,98	13,17
Long. flottaison (m)	12	11,28	10,65	11,40	11,64
Largeur (m)	4,15	4,22	4,22	3,95	4,25
Tirant(s) d'eau (m)	1,60-2,20	1,80	0,95-2,40	1,55	0,98-3
Lest (kg)	2 800	2 400	4 000	3 200	4 200
Déplacement (kg)	8 000	6 800	10 300	8 500	10 500
SV au près (m ²)	86	92,50	88	88	107
Matériau	bois moulé	CP	alu	alu épais	alu
Architecte(s)	G. Plessis	M. Lombard	P. Briand	J.-P. Brouns	Berret/Racoupeau
Constructeur	Techno Marine	Fora Marine	Alubat	Sopranzi	Allures
Prix (€)	400 000	184 800	265 450	sur devis	294 814

La formule du dériveur intégral en aluminium garde la cote mais n'est plus seule sur le marché. Les RM, signés Marc Lombard, sont des biquilles en contreplaqué. Et l'aluminium épais imaginé au chantier Méta n'a pas dit son dernier mot. Les plans de Jean-Pierre Brouns, biquilles ou non, en témoignent.

Ovni 435

On ne présente plus les Ovni et encore moins le 435 qui reste pour bon nombre de candidats à l'année sabbatique l'archétype du voilier de voyage. Ses trois cabines et son unique cabinet de toilette le rendent parfaitement habitable par une famille en voyage. Sa coque en aluminium à triple bouchain, sa dérive permettant de limiter le tirant d'eau à 0,75 m et l'expérience de son constructeur Alubat militent en sa faveur. Il faut y ajouter son cockpit bien conçu et son incontournable arceau, bien utile pour y fixer l'aérogénérateur ou l'antenne VHF.



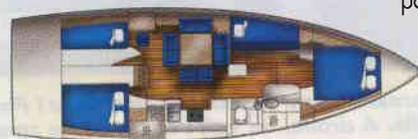
ESSAI N° 85



ESSAI N° 108

Foxy 40

C'est l'autre biquille de la bande, et le seul à être construit en aluminium épais. Deux spécificités complétées par une silhouette originale et un aménagement qui l'est tout autant avec son carré rehaussé dissimulant le moteur. Sur le pont, tout le tableau arrière s'ouvre et bascule pour se transformer en une très grande jupe parfaite pour embarquer dans l'annexe. Le rouf à deux niveaux offre depuis l'intérieur une vision panoramique tout en laissant une importante surface à la plage avant. De plus, l'utilisation d'aluminium épais autorise un intérieur modulable à la carte. Un plus indéniable pour ce type de bateau devant répondre aux souhaits de chaque futur propriétaire.

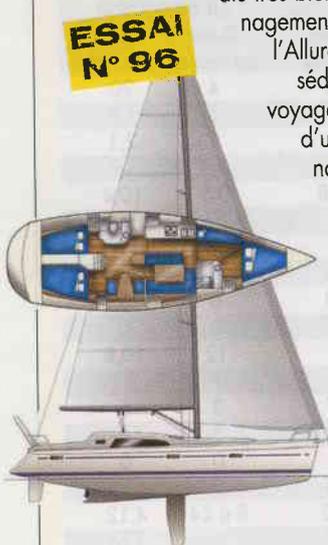


Allures 44

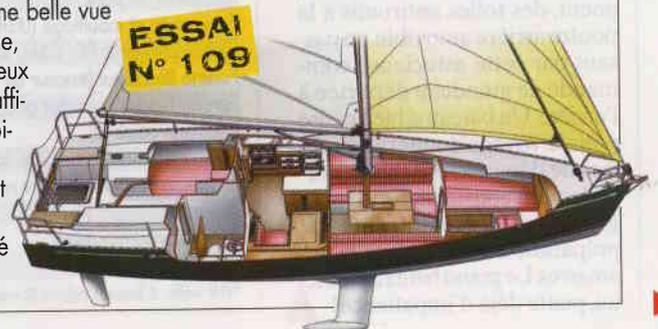
Pour un coup d'essai, ce fut presque un coup de maître à porter au crédit d'une jeune équipe d'ingénieurs souhaitant se lancer dans le bateau de voyage. Pont en composite sur une coque en alu très bien chaudronnée, aménagements cossus en merisier, l'Allures 44 avait tout pour séduire les candidats au voyage souhaitant disposer d'un tirant d'eau raisonnable - 0,98 m dérive pivotante haute, 3 m dérive basse. Aujourd'hui, l'Allures 44, proposé en trois cabines et deux cabinets de toilette, tient parfaitement sa place même si son volume intérieur se traduit par un franc-bord généreux.

RM 1200

Avec les RM, Marc Lombard a donné un sérieux coup de jeune au biquille. Il ne s'agit plus d'échouer sans peine, mais bien de faire marcher au mieux une carène large grâce à la quille angulée qui travaille au mieux sous le vent, et légèrement désaxée de manière à améliorer le cap au près. Le cockpit du RM 1200 est innovant avec ses winches rentrés et son panneau arrière que l'on bascule au mouillage. Sous le pont, le volume et la luminosité sont remarquables, et l'on profite dans la cuisine surélevée d'une belle vue panoramique. En somme, le 1200 exploite au mieux le concept RM tout en affichant de nouvelles ambitions de grande croisière. Car si le 10,50 était idéal pour l'Atlantique, son grand frère est taillé pour le tour du monde.



ESSAI N° 96



ESSAI N° 109