

SWISSBOAT YACHTING

Le magazine suisse du yachting

Parution mensuelle d'une édition en français et d'une autre en allemand. Juin 2005



COMME SI ON VOLAIT...

«Seul voler est plus beau !» On entend souvent ce dicton, qui pourtant ne s'applique pas à la nouvelle classe de catamaran monotype Décision 35. A son bord, en effet, c'est comme si on volait, en mieux! SwissboatYachting a testé cette bête de course sur le lac Léman.

Le projet a été spectaculaire dès le début; à tel point que Swissboat Yachting en a parlé il y a plus d'un an déjà, avant même que le premier Décision 35 n'ait vu le jour, ou plutôt l'eau du lac Léman (voir SwissboatYachting, avril 2004). Même la presse internationale s'est intéressée de près à ce catamaran pour le moins remarquable.

Un catamaran? A première vue, le Décision 35 ressemble à un trimaran. Mais il s'agit bel et bien d'un cata, la coque centrale ne touchant en principe pas l'eau. Cette dernière est seulement censée absorber les forces longitudinales qui s'exercent sur le gréement. Et ces forces sont

énormes: les mesures effectuées ont montré que la contrainte sur l'étai (avec voilure normale) était de deux tonnes environ!

POUSSER JUSQU'AUX DERNIÈRES LIMITES

Tout est extrême sur ce bateau: les forces, le design, les matériaux. L'architecte naval genevois Sébastien Schmidt, qui avait déjà signé les plans du catamaran high-tech «Alinghi» pour Ernesto Bertarelli, avait pour mandat de repousser les limites partout où il le pouvait. Il devait également présenter un multicoque capable de se mouvoir

dans les petits airs, ce qui est courant sur nos plans d'eau, tout en faisant le spectacle. Un cahier des charges que le Décision 35 respecte de bout en bout. Même lorsque aucune brise ne vient rider la surface de l'eau, ces catamarans sont capables de régater! La vitesse idéale est de 10 nœuds de vent (trois Beaufort). Le flotteur au vent est en l'air, les voiles – 160 m² au près, 210 m² avec le reacher! – peuvent donner le maximum de puissance, le potentiel de vitesse augmente. Au louvoyage, le Décision 35 file sans problème à la même vitesse que le vent (10 nœuds), mais dès que l'on abat pour le vent de tra-

La coque du milieu ne touche pas l'eau. Elle est «seulement» là pour absorber les diverses contraintes.



Photo: Lori Schüpbach



Photo: Philippe Schiller/MYimages



Photo: Loris von Siebenthal/MYimages

Et c'est parti!
Des conditions parfaites pour le Décision 35!

vers, le bateau force même à 15 nœuds! Les choses se corsent encore lorsque le vent souffle à 15 nœuds: pendant le test de Swissboat Yachting, les airs varièrent entre 14 et 15 nœuds et le speedomètre monta à 20,8 nœuds! La sensation d'accélération est indescriptible.

UN NOUVEL ÉLAN

Si le Décision 35 a vu le jour, c'est grâce à la nation de la voile qu'est la Suisse et notamment à Ernesto Bertarelli. Son catamaran lancé en été 2000, qui a coûté plus de deux millions, menaçait en effet de conduire jusqu'à l'absurde la scène des multislémaniques, qui n'était de toute manière plus très active. Il n'y avait pratiquement rien à faire contre cette bête de course révolutionnaire et on ne pouvait que suivre péniblement derrière. Pas drôle. Il suffit de songer au duo formule 1 Ferrari/Schumacher!

Après que «Alinghi» a remporté le Bol d'Or 2003 pour la quatrième fois consécutive, il fallait que quelque chose se passe. L'idée vint, simple et raisonnable: un catamaran monotype proposé à des conditions «avantageuses» devrait redonner un peu de vie à tout ce monde. Un aspect important de ce projet était la limite supérieure de budget nécessaire, à savoir 400'000 francs (sans les voiles ni l'électronique), ainsi que les prescriptions strictes de la monotypie. Chaque pièce et chaque bout doivent correspondre à une prescription précise. Seul le choix des voiles (North, Europe ou Gauthier) et de l'électronique est laissé au propriétaire.

LE CARBONE, RIEN QUE LE CARBONE

Les Décision 35 sont construits par le chantier du même nom, au Fenil, au-dessus de Vevey. C'est également de cette forge high-tech que

sont sortis les deux America's Cupper d'Alinghi, le SUI 64 et le SUI 75. Une équipe de huit personnes chargée du design a défini les exigences et fixé les conditions-cadre; Sebastien Schmidt et son bureau ont dessiné les plans et Bertrand Cardis les a concrétisés. Les flotteurs, la coque centrale, les puits de dérives et quelques autres éléments consistent en du stratifié (sandwich de carbone Prepeg et de Nomex), passés au four, puis montés comme un mécano. C'est du made in Switzerland. Seul le mât de 20 mètres de haut, tout en carbone cela va de soi, provient de Lorima, le spécialiste français.

Une première série de huit Décision 35 absolument identiques a été produite au début de l'an passé. Les premiers tests avaient d'ores et déjà montré que le concept tenait bien la route. La seule modification qu'il a fallu effectuer cet hiver est la pose d'un étai supplémentaire. Ce dernier sera mis à poste en cas de gros

vent ou de vagues importantes, afin de soulager le gréement.

DES CONDITIONS DE TEST PARFAITES

Pour le test prévu avec Swissboat Yachting, Bertrand Cardis put organiser un rendez-vous avec son frère Philippe. Avec François Mordasini, Charles «Carlito» Favre, Gérard Gautier et Nicolas Engel, ce n'était pas les marins expérimentés qui manquaient. Le «Ferrier Lullin», le Décision 35 qui porte le numéro de voile SUI 3, était au mouillage au large de Versoix et tirait déjà sur la corde, comme un cheval de course qui ne peut attendre pour se lancer... Le vent a forcé quelque peu et les conditions s'annonçaient parfaites.

Je dois tout d'abord m'habituer aux mouvements inhabituels du bateau. Où puis-je aller, ou ne faut-il pas me mettre? Quelles écoutes vont-elles être actionnées? L'écoute de génois, par exemple, subit une contrainte de une tonne. Il s'agit donc de ne pas être au mauvais endroit au mauvais moment... La plupart du temps, on est assis ou à genoux, ou encore sur le filet.

Tout est prêt. On peut hisser les voiles. Je m'étonne de voir ce Décision 35, si compliqué à première vue, être habillé aussi rapidement et aussi facilement. Il ne nous faut pas plus de deux minutes pour hisser les voiles. La grand-voile, qui fait plus de 80 m², est plus rapidement mise en place que celle d'un dériveur moyen! Même chose pour le solent (40 m² environ).

Il ne reste plus qu'à régler l'angle du mât et on peut y aller!

VITE, ENCORE PLUS VITE...

Michael Schumacher fait passer sa Ferrari en quelques petites secondes de 0 à 300 km/H. Tel n'est bien sûr pas le cas avec un Décision 35, mais son accélération est tout de même

«CHALLENGE FERRIER LULLIN»

Le «Challenge Ferrier Lullin» – le championnat annuel des Décision 35 sur le lac Léman – a démarré fort à la Société Nautique de Genève, puisque Russell Coutts termina au deuxième rang à bord du catamaran «Banque Gonet & Cie». Il se livra pour l'occasion à de terribles mano a mano avec son ancien boss, Ernesto Bertarelli. Cette première régata de la série de dix prévue pour les Décision 35 a été remportée par le Français Loïck Peyron, qui n'est pas un inconnu dans le monde des multicoques. Peyron et Coutts seront également présents pour le Bol d'Or.



Photo: Loris von Siebenthal/MYimages

incroyable! Je comprends tout à coup le conseil donné par Gérard Gautier: «Lori, tiens-toi bien au filet... Philippe Cardis barre son «Ferrier Lullin» avec un calme olympien. Quand je lui demande s'il sent beaucoup de pression sur la barre lorsque nous sommes au près, il rit et laisse simplement aller le tube de carbone. Plus tard, après avoir eu l'honneur et le plaisir de m'asseoir moi-même dans le siège du barreur, je remarque que le Décision 35 se pilote vraiment du bout des doigts, ce qui n'est pas particulièrement simple. En effet, lorsque la pression est si faible sur la barre, le pilote doit seulement se concentrer sur son cap.

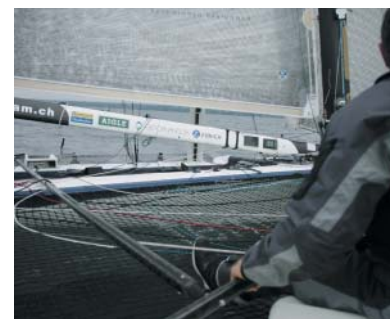
Barrer un voilier est une question de feeling. Abattre légèrement pour que la pression augmente, le bateau qui prend de la vitesse, le vent apparent vient de face et l'on peut à nouveau lofer. Il est important ici de bien avoir toujours sous contrôle le mouvement latéral du bateau. Le flotteur au vent ne devrait pas toucher l'eau, mais cela peut devenir critique lorsqu'il y a beaucoup de gîte...

La seule manoeuvre vraiment difficile reste néanmoins lorsqu'on abat. Le danger est le suivant: le flotteur sous le vent se plante et le cata fait un salto en avant... C'est à ce moment-là qu'il faut vraiment se

De l'action et encore de l'action sur un espace restreint... Philippe Cardis plonge carrément sous la bôme!



Photos: Lori Schüpbach



tenir et espérer que les voiles puissent supporter les contraintes subies. Une chute du flotteur supérieur signifie un plongeon de neuf mètres dans l'eau, ce qui n'est pas très agréable! Je n'ai de toute façon guère eu l'envie de m'essayer à ce jeu pendant le test. Philippe Cardis m'expliqua avec force détails comment s'y prendre pour maîtriser la bête et pour supporter les montées d'adrénaline.

DES RÉGLAGES AU POIL

Les voiles du Décision 35 sont tenues relativement à plat et seul le tiers inférieur fait un petit ventre pour donner un peu plus de puissance. Il est important que la «tuyère» entre la grand-voile et la voile avant soit la mieux réglée possible, en particulier aux allures de près, sinon rien de va. La voile avant est étarquée et choquée via un point de tire amovible et passant par un winch à deux vitesses placé à la poupe. La grand-voile peut être soit réglée par le système hydraulique de la grande-écoute, soit au moyen du traveller et, comme cela est classique sur les catamarans, cette même grande-écoute joue le rôle de hale-bas de bôme et/ou de traveller.

Après chaque manoeuvre, les dérives doivent être remises en place. Selon l'allure, le flotteur sous le vent est descendu presque tout en bas, alors que la dérive du flotteur au vent doit être complètement rele-



Photo: Loris von Siebenthal/MYimages

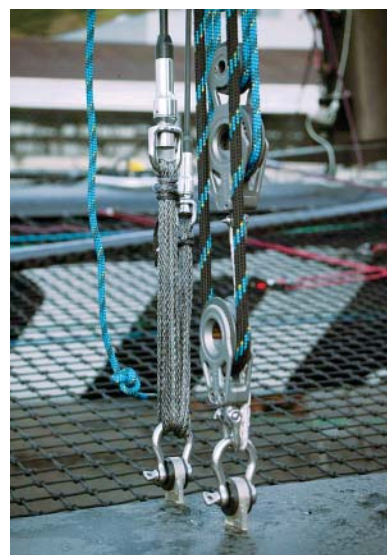


Photo: Philippe Schiller/MYimages

Du pur high-tech! Toutes les ferrures sont les meilleures possibles. Le concept a été élaboré spécialement pour le Décision 35 par les experts de Bucher + Walt. Elles répondent strictement, comme tout le reste d'ailleurs, aux prescriptions one-design.



vée. Si cette dernière reste en bas, ou si l'équipage a trop de choses à faire pour s'en occuper, le Décision 35 subit une décélération comme si l'on actionnait un frein à main! La répartition des poids à bord est elle aussi d'une importance primordiale. Si le barreur dispose de sa place fixe, l'équipage doit quant à lui se déplacer en fonction des conditions et selon le cap suivi. Philippe Cardis a déjà constaté qu'il suffisait d'un supplément de poids de 80 kilos pour que le bateau ce comporte différemment. Les prescriptions de classe stipulent que le poids maximal pour cinq à six membres d'équipage ne doit pas excéder 437,5 kilos.

Dès qu'il y a suffisamment de vent pour que le flotteur au vent décolle, l'équipage s'assied sur le filet. Par rapport à l'axe longitudinal, le poids aux allures de près doit être réparti de la manière la plus régulière possible. Si en revanche le bateau accélère au travers, tout

l'équipage doit se déplacer le plus rapidement possible derrière le barreur. De la voile dans tous ses états!

UNE SORTIE RÉUSSIE

L'idée du Décision 35 a été si bien reçue que huit unités ont d'ores et déjà été commandées et devraient lancer une série de régates dans la foulée. Outre les classiques comme le Bol d'Or ou le Genève-Rolle-Genève, le «Challenge Ferrier Lullin» comprend également quelques nouvelles étapes au calendrier. La première qui a eu lieu en été 2004 a déjà montré que le concept prenait bien: des bateaux identiques qui permettent de mesurer les performances véliques et tactiques, des régates plus vivantes et des vainqueurs qui ne sont pas toujours les mêmes. Pour changer, le Bol d'Or n'a pas été remporté par «Alinghi», mais par «Zebra 5» avec Etienne David à la barre. La 2^e édition du «Challenge Ferrier



Photos: Philippe Schiller/MYimages

Lullin» promet également des joues serrées. On mentionnera tout d'abord la participation de Russell Coutts à l'«Open des Multicoques» (voir encadré). Un Coutts qui, bien qu'ayant que très peu d'expérience sur catamaran, a pris rapidement son Décision 35 en main et qui ne s'est pas laissé conter. De quoi attendre avec impatience les inévitables duels qui ne manqueront pas de naître cette saison.

Reste la question de savoir si de telles régates continueront à se dérouler uniquement en Suisse romande. Il faut espérer que non! Et de fait, Bertrand Cardis a déjà reçu des demandes concrètes de Suisse alémanique et il se pourrait très bien que l'an prochain l'une ou l'autre régata de Décision 35 aient lieu sur le lac de Zurich ou des Quatre-Cantons. Rien n'est encore sûr, mais l'espoir est bien là!

Reportage: Lori Schüpbach

DÉCISION 35

Design:	sebschmidt architecte naval sàrl, Genève
Longueur de coque:	10,81 m
Longueur hors tout:	14,09 m
Largeur hors coques:	6,89 m
Largeur hors tout:	8,74 m
Masse à vide, prêt à naviguer:	1200 kg
Surface de grand-voile:	81,6 m ²
Heavy Gib:	21 m ²
Solent:	40,7 m ²
Génois:	70,8 m ²
Reacher:	131,1 m ²
Équipage:	5-6 personnes
Équipage maximum:	437,5 kg
Budget prêt à naviguer:	CHF 500'000.-

Décision S.A., 1809 Fenil
tél: 021 923 07 30, www.decision.ch

