

SAFRAN,

Fort de son expérience en multicoque, Marc Guillemot a confié au trio van Peteghem-Lauriot Prévost-Guillaume Verdier, le soin de concevoir un monocoque Imoca le plus léger possible. Le résultat est au rendez-vous, comme nous l'a démontré une sortie en baie de Quiberon....

Ce qui frappe le plus

lorsqu'on embarque à bord de Safran, c'est son cockpit et l'organisation des manœuvres qui en découle : tout revient au centre sur un meuble en "Y" où sont positionnés trois gros winches primaires couplés sur la colonne de moulin à café.

Un nombre impressionnant de réglages revient par une goulotte traversant le rouf et limitant ainsi considérablement l'espace intérieur, manœuvres qui peuvent être gérées par l'un des trois winches centraux, mais aussi par les deux winches arrières (bastaques et chariot de grand voile). La possibilité de réglages est donc décuplée puisque le coureur peut choisir son organisation selon qu'il veuille prendre un ris, envoyer

l'épice du large

le gennaker, reprendre le palan de tension d'étau, relever un safran... En sus, les poids sont très centrés, le solitaire abrité sous la casquette et les manœuvres très rapides sans efforts démesurés. Le choix d'un accastillage presque surdimensionné est une incontestable évolution par rapport aux monocoques Imoca des précédentes générations qui étaient très sollicitants physiquement. Or avec leurs nouveaux prototypes, les coureurs savent qu'ils leur faudra passer plus de

temps dans le cockpit pour affiner les réglages, manœuvrer plus souvent, barrer plus longtemps pour faire la différence : les pilotes modernes extrêmement réactifs et intelligents ne vont pas pallier la nécessité d'adapter la voilure en permanence !

Light is right

Avec un déplacement de jauge annoncé à huit tonnes, Safran se présente comme l'un

des plus légers Imoca de toute la flotte, particulièrement vis-à-vis de la nouvelle génération des plans Farr ou du Groupe Finot qui ont privilégié la puissance par la surface de toile et la largeur. Et en navigation dans une petite brise d'une dizaine de nœuds, la sensation est immédiate : excellente réactivité dans une risée, gîte modérée grâce au bouchain très marqué et très proche de la flottaison, facilité de réglage et de manœuvre. La carène très tendue est d'ailleurs étonnante car au près, Safran se cale sur ce "coin" par huit nœuds de vent réel et mer plate sans nécessiter de descendre la dérive sous le vent ! De quoi gagner en surface mouillée dans le petit temps, des conditions qu'apprécie particulièrement, au près comme au portant, ce concept ultra light. Sous génois, gennaker ou spinnaker dans moins de dix nœuds de vent réel, le plan VPLP-Verdier offre d'excellentes sensations à la barre et une capacité à accélérer redoutable. Face à la concurrence de la nouvelle génération, Safran devrait donc être plus performant dans les brises inférieures à 15 nœuds, extrêmement vélocé dans la brise portante, moins à l'aise dans les débridés et vents de travers musclés. Mais l'avantage de la légèreté est aussi une réduction des efforts, une plus grande maniabilité de la voilure et une moindre sollicitation structurelle.

Ergonomiquement, le monocoque de Marc Guillemot est remarquablement pensé avec une grande centralisation de l'accastillage dans le cockpit pour réduire les déplacements (presque toutes les manœuvres

reviennent au cockpit) et concentrer les poids (barre d'écoute avancée, plate-forme arrière pour matosser les voiles). De plus, certaines pièces mécaniques ont été conçues et réalisées en collaboration avec les ingénieurs du Groupe Safran à l'image des pelles relevables : l'axe de rotation est en haut du safran qui vient s'encaster dans un demi cylindre au niveau de la flottaison, la transmission s'effectuant par des biellettes sur rail... Un système qui permet de ne pas casser la pelle au cas où elle se relèverait partiellement.

Chasse au superflu

L'accès à l'intérieur s'effectue par l'un ou l'autre panneau de descente qui glisse latéralement de chaque côté du piano central pour découvrir un espace à peine plus vaste qu'un volume de Figaro ! La tendance semble générale sur la nouvelle génération de monocoques Imoca : le confort n'est plus d'actualité et les priorités se résument à un coin cuisine minimaliste pour chauffer de l'eau, une bannette cadre sur chaque bordé pour dormir au vent, un tableau électrique-électronique imposant mais accessible à tout moment sous lequel se niche une ridicule table à cartes sans siège... Le tout en marchant sur les ballasts qui ont quitté les flancs pour gagner les fonds afin de répondre aux tests de stabilité en augmentant leur volume : 2 000 litres en avant du mât pour le près, 2 000 litres au centre pour le vent de travers et 1 000 litres à l'arrière pour le portant musclé ! Le solitaire peut ainsi accroître de 50% le poids de son

bateau lors des bords de débridé musclé avec en sus 3 000 kg de lest angulé à 37,5% au vent... Ce qui n'empêche pas le solitaire d'être secoué comme un prunier car la rigidité des coques est incroyable : sans hauteur sous barrots à cause de la goulotte centrale et à l'exception de quelques m² au pied des deux descentes, la vie à bord n'est qu'un shaker où il faut s'accrocher en permanence pour ne pas traverser brusquement les 5,60 mètres qui séparent les bordés. Même dans le petit temps avec 20° de gîte et un petit clapot, le confort est inexistant et on se demande comment un homme seul va pouvoir supporter de tels mouvements saccadés et un bruit aussi métallique... pendant près de trois mois !

Dominic Bourgeois

CARACTÉRISTIQUES DE SAFRAN

Architectes :	van Peteghem-Lauriot Prévost & Guillaume Verdier
Constructeur :	Thierry Eluère
Mis à l'eau :	juillet 2007
Longueur :	18,28 m
Largeur :	5,60 m
Tirant d'eau :	4,50 m
Déplacement :	8 200 kg
Lest :	3 000 kg
Grand voile :	170 m ²
Solent :	130 m ²
Trinquette :	85 m ²
Gennaker :	250 m ²
Spinnaker :	450 m ²



Le meuble central en "Y" permet de dispatcher les manœuvres sur l'un des trois winches à la sortie de la goulotte, réglés à la manivelle ou par la colonne de moulin à café.



Derrière le puits de quille, le tableau de bord est imposant mais le navigateur ne dispose que d'un petit trou pour glisser ses pieds et d'une table inclinable en carbone...



Originales les dérives courbes inspirées par les foils des trimarans Orma : l'objet est avant tout de réduire l'encombrement et de faciliter la manipulation.

8 bis, rue de l'Industrie - 56100 Lorient - France
Tél +33 (0)2 97 37 95 33 - Fax +33 (0)2 97 86 76 04

Grèements dormants et courants, cordages techniques et accroches textiles
Pour Prototypes, 60' Open monocoques et multicoques, TP52, Super yachts, Maxi catas et tris, Classiques, petites unités...

Email : contact@blew-stoub.com www.blew-stoub.com