

# LE VOILIER LÉMANIQUE DE DEMAIN

CRÉATION Dessiné au sein du bureau d'architectes navals genevois Sebschmidt, le Psaros 33 est le monocoque lémanique de demain. Doté de nombreuses innovations technologiques, il se veut à la fois performant et abordable, facile et permettant la navigation en équipage réduit. Portrait-robot.

BERNARD SCHOPFER



## SEBSCHMIDT

L'architecte naval genevois Sébastien Schmidt est le designer le plus prolifique de sa génération. Ses voiliers ont remporté les dix dernières éditions du Bol d'or au scratch, ainsi que dans de nombreuses classes de monocoques. Il a notamment dessiné le catamaran *Alinghi 41*, les *Décision 35* ainsi que de nombreux monocoques splendides parmi lesquels les fameux *Psaros 40*, *Perchette* ou *Miss Tfy*. Le premier *Psaros 33* sera mis à l'eau l'hiver prochain. Puis les commandes se succéderont, en fonction des demandes des clients potentiels.



**ALINGHI 41** Dessiné par le bureau d'architecte naval genevois Sebschmidt et l'Anglais Jo Richards à la demande d'Ernesto Bertarelli en 2000, le catamaran *Alinghi 41* est le multicoque de cette taille le plus performant au monde. Surnommé «Le Black», il remporte les Bols d'or de 2000 à 2003. Ecrasant la concurrence, il conduit paradoxalement à la disparition momentanée des multicoques du Léman, les autres propriétaires ne pouvant plus suivre l'escalade des budgets. Les *Décision 35* sont créés afin de leur redonner vie, Bertarelli acceptant sportivement de remiser «Le Black». Qui a servi l'an passé de plateforme de tests pour les designers d'*Alinghi V* (celui de la Coupe de l'America).



**DÉCISION 35** Les *Décision 35* (D35) sont des catamarans monotypes – rigoureusement identiques – dessinés par Sebschmidt et construits par le chantier *Décision SA* à Corsier-sur-Vevy. Douze D35 participent au championnat annuel de la série. Construits en fibre de carbone, les D35 constituent la principale flotte de «grands» (35 pieds, soit 12m) multicoques monotypes du monde. Les D35 ont remporté toutes les éditions du Bol d'or depuis 2004, mais sont régulièrement menacés par les M2 (des catamarans plus petits, de 28 pieds) par petit temps. Même si de nouveaux projets voient le jour et certains prédisent sa fin prochaine, la Classe continue à bien se porter et fait des jaloux dans le monde entier.



**MISS TFY** Le monocoque *Miss Tfy* est un monocoque moderne destiné à la régate sans compromis: il ne dispose d'aucun confort et nécessite un équipage aguerri, de sept personnes idéalement. Le cockpit est large et ouvert, réduisant logiquement le volume intérieur. Lancé en juin 2005, *Miss Tfy* a aussitôt remporté le Bol d'or en Classe 2 et la classique Genève-Rolle-Genève, alignant par la suite les victoires au fil des ans. *Miss Tfy* est destiné à la Classe 2 de l'ACVL (Association des clubs de voile lémaniques). C'est un voilier plus simple à gérer qu'un multicoque, qui ne permet pas la victoire au classement scratch mais offre de grandes satisfactions à son équipage tout en rendant la victoire par classe possible.



## VOILES

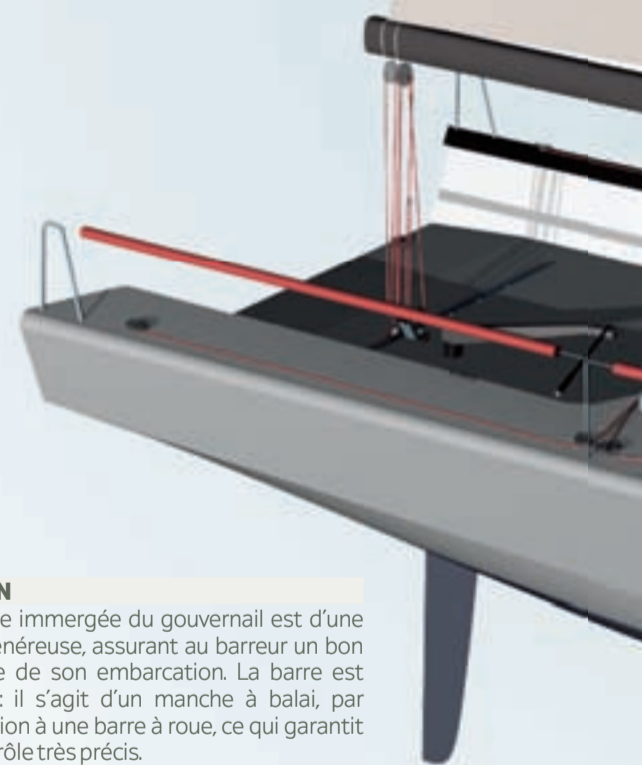
Le plan de voilure est très généreux, garantissant de bonnes performances par petit temps. La grand-voile est à corne, c'est-à-dire que le haut de la voile est carré, comme sur les voiliers de la Coupe de l'America.

## MÂT

Un mât performant se doit d'être en fibre de carbone. Celui-ci est en carbone haut module; il se compose de deux parties manchonnées (plantées l'une dans l'autre) afin de faciliter le transport.

## MOTEUR

(non visible). Un petit moteur – utile lors des manœuvres de port ou en convoyage – est intégré. Il est posé en arrière de la quille, afin de centrer les poids au maximum.



## SAFRAN

La partie immergée du gouvernail est d'une taille généreuse, assurant au barreur un bon contrôle de son embarcation. La barre est franche: il s'agit d'un manche à balai, par opposition à une barre à roue, ce qui garantit un contrôle très précis.

## AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR

(non visible). Pas de place pour le confort: l'intérieur se compose de deux couchettes bannettes, d'un emplacement pour la glacière, de deux équipets et d'un WC portable en option. Les régatiers purs se contenteront d'un seau afin de gagner quelques kilos.

## CHIFFRES

### FICHE TECHNIQUE

LONGUEUR COQUE 10m  
 LARGEUR 2.84m  
 TIRANT D'EAU 1.6m - 2.5m  
 DÉPLACEMENT 2000 kg.  
 SURFACE DE VOILE:  
 grand-voile 48 m<sup>2</sup>  
 génois 38 m<sup>2</sup>  
 spinnaker 140 m<sup>2</sup>

### COÛT

Le coût indicatif d'un tel voilier, fabriqué artisanalement, se situe aux alentours de 250 000 francs, prêt à naviguer, avec six voiles. L'élément le plus important du budget est la coque, réalisée en fibre de verre et résine époxy avec quelques renforts en carbone. Construite sous vide puis cuite, elle représente environ 40% de l'ensemble du budget. Le système de quille basculante est également complexe et devisé à 50 000 francs. Le gréement dormant, qui comprend le mât et la bôme en carbone, est estimé à 35 000 francs; l'accastillage revient à 18 000 francs, le moteur à 10 000. Restent encore les voiles, de 35 000 à 43 000 francs suivant le matériau choisi, et le thermos de café! A noter que le voilier s'assemble (et se démonte) comme un mécano, permettant de le transporter facilement.

### SPINNAKER

(non visible). Grâce au beaupré rétractable, le spinnaker, cette voile d'avant, légère et très grande, est désormais asymétrique et beaucoup plus plate que les bulles multicolores toutes rondes auxquelles on était habitué jusqu'à présent. Ce changement est dû à l'augmentation des performances des voiliers. Comme sur une aile d'avion, le profil s'aplatit lorsque la vitesse augmente. Les changements d'amures (côté d'où un bateau reçoit le vent) sont par ailleurs grandement facilités.

### PLAN DE PONT

Le plan de pont est simple et épuré, permettant la navigation en équipage (cinq personnes) comme en solitaire. Le barreur est placé devant le réglage de grand-voile, ce qui améliore sa visibilité. Cette configuration permet par ailleurs de regrouper les manœuvres au centre. Un grand capot coulissant permet de manier facilement les voiles.

### BEAUPRÉ RÉTRACTABLE

Cette extension - montrée ici dans sa version la plus courte - permet d'augmenter la surface des voiles de petit temps. Elle est fortement allongée lorsque le voilier navigue au vent arrière (on la nomme «bout-dehors»). La base du spinnaker y est arrimée et elle remplace les traditionnels tangons, ces longs espars qui permettaient de tenir les spinnakers, relégués aux oubliettes de l'histoire.

### DÉRIVE

La dérive permet au voilier de remonter face au vent. La quille basculante ne fait en effet plus office de plan anti-dérive puisqu'elle est inclinée au vent; la dérive permet de compenser ce manque.

### QUILLE BASCULANTE ET RÉTRACTABLE

La quille basculante permet de déplacer le poids du côté d'où le vent souffle, augmentant la stabilité et permettant de porter plus de voile. Elle est également relevable, afin de permettre au voilier d'entrer dans les ports lémaniques souvent peu profonds.

### COQUE

Design fonctionnel, fondé sur la simplicité et l'efficacité. La forme de coque est au goût du jour, garantissant une bonne vitesse au près (face au vent) comme au portant. Les formes garantissent une bonne stabilité de route par rapport aux voiliers longs et étroits qui régnaient sur le Léman précédemment, à l'image des Toucan.