

**SUPPLÉMENT
GRATUIT
32 PAGES
BARCELONA
WORLD
RACE**

VOILES

*et
voiliers*

www.voilesetvoiliers.com

D'Europe en Antarctique

50 000 milles à deux
sur un 40 pieds de série en polyester

Un 13 mètres à 100 000 euros !

L'essai vérité du Varianta 44,
premier croiseur low cost

Charger ses batteries sans polluer ni ralentir

La révolution de l'hydrogénérateur Watt & Sea

**ÇA VOUS
EST ARRIVÉ**

«Enrouleur cassé et moteur en panne,
j'ai failli être jeté à la côte»

N° 479 JANVIER 2011 MENSUEL FRANCE METRO 5,50 €
DOM 8 € - BEL 6,40 € - SUISSE 11 CHF - LUX 6,40 € - ESP 6,40 €
ITA 6,40 € - CAN 9,90 \$ - GRECE 6,20 € - PORT. CONT. 5,80 €
MAROC 6\$ MAD - TUNISIE 9,90 TND - ISSN 0751-540

T 02893 - 479 - F: 5,50 €





N° 479 Janvier 2011

Aux côtés de quatorze autres duos, le tandem Dick-Peyron sera au départ de la Barcelona World Race. A suivre dès le 31 décembre...
Photo Virbac-Paprec Sailing Team.



Essai: Code zéro
page 26



Essai: Sense 50
page 28



Au rappel
page 43

Encart abonnement kiosque
8 pages ou abonnés 4 pages
compris entre les pages
26-27 et 146-147.

ESSAIS ET COMPARATIFS

Si vous souhaitez vous procurer un essai de voilier paru dans Voiles et Voiliers (voir la liste dans le numéro 468 de février 2010), écrivez-nous et nous vous enverrons une photocopie, la plupart des numéros étant épuisés (pour essai simple, 5,50 euros; pour essai comparatif, 6,85 euros). Précisez bien le nom du bateau qui vous intéresse.

VOILES

LE NUMÉRO UN DE LA PRESSE
NAUTIQUE FRANÇAISE

VOILE JOURNAL

Courrier des lecteurs	6
Almanach nautique	8
Actualités	10
Embruns	16
Courses	17
Grande croisière	18
Voile légère	20

ÇA VOUS EST ARRIVÉ

«Enrouleur cassé et moteur en panne, j'ai failli être jeté à la côte» 22

ESSAIS

Code zéro	26
Sense 50	28

NAUTIC

Compte rendu du 50 ^e Nautic: passion intacte	32
Varianta 44: bateau jetable ou concept durable?	38

AU RAPPEL

Prendre une bouée	44
Hiverner son in-bord	46

ROUTE DU RHUM

Un rhum bien raide	48
Comment Cammas a-t-il géré son trimaran géant?	54

GRANDE CROISIÈRE

Du polyester dans les glaçons: 50 000 milles sur un bateau de série	56
---	----

J'IRAI DORMIR DANS VOTRE BANNETTE (4)

Tête-à-tête loquace dans l'archipel suédois	64
---	----

AUTOUR DE L'EUROPE (25)

Archipel des Kornati (Croatie): drôle d'endroit pour une rencontre	70
--	----

EQUIPEMENT

Hydrogénérateur Watt & Sea: de l'énergie à revendre	78
---	----

PORTRAIT

Victor Tonnerre: trop fort n'a jamais manqué	82
--	----

BARCELONA WORLD RACE

Les 15 à 100 à l'heure	90
Dick/Peyron: les gentlemen sailors	94
24 heures en Galice avec les équipes de iker-xabi.com et Estrella Damm	98
Quand Alex sort le grand jeu	102
Tous les concurrents en fiches	104
Demandez le programme	119

VOILES SERVICE

Le Salon de Voiles	121
La Bibliothèque de Voiles	123
Bulletins, Petites Annonces	141

Sommaire



page 38

NAUTIC Varianta 44: bateau jetable ou concept durable?

Rien de tel qu'une nav' en mer Ba pour valider ou non le nouveau concept de voilier low cost lancé par Hansé. Par Pierre-Marie Bourguinat.

page 48

ROUTE DU RHUM

Un rhum bien raide

Retour et explications sur les surprises météo, les avaries et les bonheurs qui ont jalonné cette superbe Route du Rhum 2010. Par Frédéric Augendre.



GRANDE CROISIÈRE

page 56

Du polyester dans les glaçons 50 000 milles sur un bateau de série

Découvrez le parcours osé de ce couple parti d'Europe jusqu'en Antarctique à bord d'un First 40.7 de série. Rédigé par Paul et Caroline Giebl.



page 90

BARCELONA WORLD RACE

page 78

EQUIPEMENT

Hydrogénérateur Watt & Sea: de l'énergie à revendre

In situ, nous avons testé ce système – révolutionnaire? – pour produire de l'énergie sans polluer ni ralentir son voilier. Par François-Xavier Ricardou.

Les 15 à 100 à l'heure

Quinze duos, huit nationalités, des favoris et des outsiders, un parcours sans concession – le tour du monde sans escale –, la Barcelona World Race rassemble tous les ingrédients d'une grande course. Présentation des coureurs et reportages avant le départ le 31 décembre. F. Augendre, A. Armand, D. Fleury et L. Le B.





Code zéro

Si les Voiles de Saint-Tropez étaient un concours d'élégance (c'est aussi une régates festive et acharnée!), le Code zéro aurait décroché le prix spécial du jury. Testé à cette occasion, ce très beau (et cher) dayboat nous a plutôt emballés!

Texte et photos **Pierre-Marie Bourguinat**.
Plans et infographie **François Chevalier**.

Premier prix d'élégance

Surfant sur la tendance des grands dayboats néo-classiques, la conception du Code zéro est étroitement liée à son lieu de naissance, le bassin d'Arcachon. Plusieurs fées se sont penchées sur son berceau : le Chantier naval de Larros pour la construction, Black Pepper pour la commercialisation, et Romaric Neyhouser, collaborateur de Guillaume Verdier, qui signe là son premier bateau en nom propre.

L'ambition du trio a d'emblée consisté à réaliser un bel objet aux performances brillantes mais capable de se conformer à un plan d'eau à marées, avec l'échouage à la clef. D'où la quille pivotante et les deux safrans

sous la voûte, la coque et le mât carbone ainsi que le pont en teck où l'accastillage, très complet, est habilement dissimulé.

Le Code zéro a tiré ses premiers bords aux Voiles de Saint-Tropez. Même s'il n'a pas excellé à cause d'un lourd rating IRC, il trouvait là un environnement parfaitement adapté à ses prétentions.

Sous voiles. Construire un dayboat tout en sandwich-carbone, on peut se demander si le jeu en vaut la chandelle. Une fois à bord, on a une amorce de réponse. Malgré une coque relativement étroite et une masse de lest

de seulement 800 kilos [concentrée à 2 mètres sous l'flottaison], le Code zéro montre d'emblée une étonnante stabilité. Il faut dire que le franc-bord est faible et le centre de gravité de l'ensemble particulièrement bas pour un déplacement d'à peine 2 tonnes. Il n'est donc pas nécessaire de porter beaucoup de toile. Sous sa voile éponyme envoyée sur le bout-dehors coulissant, le Code zéro fait du près ouvert à la vitesse du vent jusqu'à 8 nœuds réels, puis le solent autovireur prend le relais. Dans le clapot levé par les dizaines d'embarcations allant du canot automobile aux 60 mètres de la goélette Atlantic, on paye un peu le déplacement léger et il faut

Les chiffres de Voiles et Voiliers

► Prix et options

- > Prix version de base : **215 280 €**.
(livraison en France comprise, sans voiles).
- > Prix du bateau essayé
(l'offre de lancement inclut le jeu de voiles et l'électronique) : **215 280 €**.
- > Principales options
 - Bout-dehors rétractable en carbone : **1 794 €**
 - Sellerie extérieure, plage de bains : **2 990 €**
 - Guindeau électrique : **1 435 €**
 - Ber de stockage : **3 588 €**

► Caractéristiques techniques comparées

	CODE ZÉRO	ERYD 30	TOFINOU 950
Longueur coque	9,95 m	9,00 m	9,50 m
Longueur flottaison	9,30 m	7,80 m	8,15 m
Largeur	2,70 m	2,35 m	2,45 m
Tirant d'eau	0,80-2,16 m	2,20 m	1,40-2,20 m
Voilure au près	51,00 m ²	56,50 m ²	47,50 m ²
Déplacement léger	1,95 t	2,05 t	2,3 t
Poids du lest	0,8 t	1 t	0,8 t
Matériau	sandwich-carbone	sandwich-verre	verre-polyester
Certification CE	B/6 personnes	B	B
Lancement	2010	2006	2004
Architecte	Neyhouser	Rossi	Joubert-Nivelt
Chantier	Black Pepper-CN Larros	Eryd	Latitude 44
Prix TTC	215 280 €	114 816 €	137 540 €

► Nos 4 vitesses cibles

MER PLATE + GV + CODE 0 OU SOLENT PUIS :
 6 nœuds réels + 55° du vent réel = 6,4 nœu
 8 nœuds réels + 40° du vent réel = 6,2 nœu
 10 nœuds réels + 150° du vent réel = 8 nœu
 10 nœuds réels + 130° du vent = 9,5 nœu

► Conditions de l'essai

SAINT TROPEZ.
1 JOURNÉE.
 5 à 12 nœuds. Mer agitée



Intérieur

En finition. Avec 1,30 mètre de hauteur sous barrots et pas mal d'espace dédié à la structure, l'intérieur, qui n'était pas terminé au moment de l'essai, est juste suffisant pour passer une nuit à bord en couple. Le volume de rangement est correct mais l'espace arrière peu accessible.

Piano

Une riche idée. Le piano en tunnel n'encombre pas l'intérieur et permet d'accéder à toutes les manœuvres primaires ainsi qu'au hale-bas de bôme. Le winch Andersen 4t est électrique en série et sert aussi à la remontée de la quille pivotante. Il manquait encore des bannes à bouts lors de l'essai. Notez la finition des bancs acajou, qui sera en vernis mat sur les prochaines unités.

Élégant et efficace, le Code zéro propose une très belle plage arrière avec un accès privilégié à la mer.



bien relancer au près pour ne pas s'arrêter. Un peu plus de quête sur le mât devrait corriger la neutralité du bateau et le rendre légèrement ardent pour faciliter le travail du barreur. La barre, parlons-en. Articulée sur un bel axe creux qui sert de filoir à l'écoute de grand-voile, elle est d'une remarquable douceur malgré les deux safrans (accessibles par le coqueron arrière).

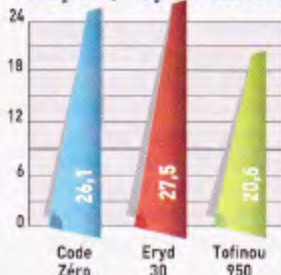
Une fois envoyé le grand spi asymétrique, le Code zéro démarre comme un sportboat et les bateaux disparaissent dans le sillage toujours discret laissé par le petit tableau inversé. La stabilité de route est parfaite. On peut relancer haut sans risquer de partir au lof ni exiger de l'équipage un placement dynamique.

Le grand cockpit en arrière du petit rouf façon années 30 propose deux niveaux d'assises. Sur le plat-bord sécurisé par un petit pavois ou sur les bancs inférieurs, qui se révèlent trop étroits à l'usage. Le capot moteur en saillie (dont il faudra parfaire l'étanchéité) abrite un 14 chevaux et sert de cale-pied en navigation ou de desserte au mouillage. L'ensemble du piano en tunnel, comme sur les 60 pieds,

est géré par un unique winch électrique qui sert aussi à la remontée de la quille – une minute environ est nécessaire en conservant le moteur en route pour monter les batteries.

À L'INTÉRIEUR. La descente décalée sur tribord permet d'accéder sans se contorsionner à l'intérieur, qui est encore terminé au moment de l'essai. L'occasion de vérifier la qualité du composite, particulièrement structuré, et qui inspire confiance. Lors du Salon de Paris version définitive était présentée avec sellerie soignée, deux grands couchages doubles, WC chimique et mi-cuisine sur le puits de quille. Rien de trop mais ensemble suffisant pour passer un week-end à bord ce dayboat qui ne se limite nullement aux plans d'été abrités de par ses qualités marines. Concurrent par ses performances et son prix de voiliers plus grands (Tofir 12M, Brenta 38), le Code zéro reste par ses mensurations et son volume intérieur un grand dayboat au programme comparable aux unités de sa taille. Il s'adresse d'abord aux amoureux d'objets techniques et raffinés, cherchés dans un voilier un outil de distinction. **P.M.B.**

Surface de voile au près/déplacement



Bien toilé mais pas trop. Proportionnellement à son déplacement, le Code zéro est plus toilé que le Tofinou 950 et un peu moins que l'Eryd 30. Compte tenu de sa longueur et de sa masse de lest, c'est un choix raisonné qui garantit de belles performances sans exiger trop de monde au rappel.

Points forts

- Construction irréprochable.
- Esthétique et sens du détail.
- Tirant d'eau à la carte et échouable.
- Intégration de l'accastillage.

Points faibles

- > Prix.
- > Volume intérieur limité.



Architecte : R. Neyhouser. Constructeur : Chantier naval de Larros. Commercialisation : Black Pepper, tél. 01.46.04.70.41. www.blackpepper.fr



Viko 23

Ce Polonais est-il un chopin* ?

6,80 m - OBJECTIF CONFORT (OU PRESQUE) - 12 999 €

Etroit et haut franc-bord, le Viko 23 est typé pour le marché intérieur polonais : dériveur intégral, couchette arrière double, hauteur sous barrots, boiseries massives, delphinrière. Belle qualité de construction et quelques astuces (balcon formant main courante sur tableau arrière). Mais vaigrages en moquette sombre «années 1970» et WC sur lesquels on s'assoit... en s'assommant contre le retour d'hiloire. Beaucoup d'options incontournables font grimper le prix (bateau exposé à plus de 20 000 euros).

E.V.

Longueur : 6,80 m. Largeur : 2,55 m. Voilure : 21-26 m². Poids : 1,2 ou 1,4 t. Lest : 250 ou 400 kg, option ballast liquide, 300 kilos. Tirant d'eau : 0,30-1,20 m. Prix : 12 990 €. Architecte : André Koschel. Chantier : Viko Yachts (Navikom). Importateur : Rhône Voile, 06.03.59.53.83, www.rhonevoile.fr

(*) Chopin signifie «bonne affaire» en argot ancien.

Code zéro

La classe dedans comme dehors

9,95 m - REGATE ET RAID CÔTIER - 215 280 €

C'est valorisé par un intérieur aménagé selon la demande d'un acquéreur particulier que le bateau (dont vous pouvez retrouver l'essai sous voiles page 26) était présenté au Salon. Malgré peu de hauteur sous barrots, deux couchettes doubles, une couchette cerceuil, une mini-cuisine et même un WC chimique trouvaient à se loger dans un espace net et dépouillé. Mais c'est surtout dans son vaste cockpit que l'exceptionnel Code zéro mérite d'être vécu et partagé. E.V.

Longueur : 9,95 m. Flottaison : 9,30 m. Largeur : 2,70 m. Voilure : 50 m². Poids : 1,85 t. Lest : 0,8 t. Tirant d'eau : 0,70-2,20 m. Prix : 215 280 €. Architecte : Romaric Neyhousser. Chantier : Black Pepper, 01.46.04.70.41. www.blackpepper.fr



J 108

Le premier dériveur de la famille J Boats

10,75 m - CROISIÈRE RAPIDE - 179 280 €

Prenez un fameux régatier, le J 109. Rognez son mât en alu. Remplacez le bout-dehors rétractable par une delphinrière. Installez deux safrans au lieu d'un. Raccourcissez la quille de 85 centimètres en

la munissant d'une dérive pivotante. Repoussez en fond de cockpit le rail d'écoute et installez une écoute de grand-voile à l'allemande. Vous obtenez le J 108. Ce croiseur est le premier dériveur bisafan de la famille franco-américaine J Boats. Un voilier de cabotage vélocité, robuste, facile à mener en équipage réduit. L'élégance gracile de cette unité a - hélas - un prix qui risque d'en limiter la diffusion.

L.C.

Longueur : 10,75 m. Largeur : 3,51 m. Voilure : 56 m². Poids : 5,18 t. Lest : 2 t. Tirant d'eau : 1,25-2,10 m. Prix : 179 280 €. Architecte : Johnstone. Chantier : JB Composites, 02.51.23.79.90. www.jbcomposites.com



Nautic

Le compte rendu

En bref

Garde-robe. RS 100, la fabuleuse machine à planer de chez RS (voir essai VV n° 473) propose un troisième gréement. Après le 10,20 m² et le 8,40 m², le petit solitaire à ailes reçoit une grand-voile de 7,40 m² pour les barreaux de moins de 70 kilos.

Baptisé. Le nouveau 16 pieds de chez Hobie (voir VV n° 478), jusqu'à présent dénommé «Le 16 école» par le chantier, vient de recevoir son nom de baptême. Le Tadoo, au look soigné, devient le navire amiral de la gamme polyéthylène de Hobie Cat.

Kerkenas. En attendant l'arrivée d'un grand frère de 7,55 mètres au printemps prochain baptisé Kerkena 7.6 (bi ou monoquille sur plan Defline, 33 500 euros), le Kerkena 6.1 est désormais doté d'emménagements plus «croiseur» avec deux couchettes doubles dans un espace plus accueillant, 15 900 euros. Indigo Yacht, 05.46.01.01.35, www.indigo-yacht.com

Primés. Le bureau d'études HDS (Hervé Devaux Structures) a reçu le prix de la Haute Technologie décerné par la Fédération des industries nautiques pour son travail aussi bien sur les nouveaux 60 pieds (Foncia), les grands multicoques de record (Groupama 3, BP VI) que le vainqueur de la Coupe de l'America, BMW Oracle.

L'hydrogénérateur Watt & Sea

(voir test page 78) a quant à lui reçu le prix Bateau bleu, décerné lui aussi par la FIN. Le thème était cette année «la production et la gestion de l'énergie à bord». Un appel à projets pour 2011 sur le thème «systèmes de propulsion propres et économes» a été lancé. www.industriesnautiques.fr

PROJETS.

Neel 45. Le petit frère du 50 verra le jour l'an prochain. Même concept de vie de plain-pied que son grand frère, avec un cockpit plus grand et des cabines jusque dans les flotteurs pour augmenter la capacité d'accueil en location. Le Neel 45 est doté de flotteurs plus en «V» et d'un aileron central. Il sera proposé au prix de 511 888 euros. www.neel-trimarans.com

Swing keel one design. Sur une idée de Corentin Dougout, ce dessin d'Axel de Beaufort et Guillaume Verdier pourrait être construit dès l'an prochain par JPK. Il s'agit d'un monotype de course au large en solitaire ou équipage réduit, doté d'une quille basculante mais sans dérives de près. JPK attend d'avoir cinq clients pour lancer une production, l'idée étant de réclamer des classes monotypes aux grandes classiques du RORC et pourquoi pas à la Route du Rhum 2014 (voir www.voilesetvoiliers.com).