

Le canot des sables

Andiamo. Après le Bô 28 et le Cap Cod, le canot mixte a décidément le vent en poupe sur le bassin d'Arcachon. En l'absence de jauge, les chantiers et les architectes sont libres de réinterpréter les caractéristiques de ces élégants voiliers rapides, capables de se poser sur les bancs de sable.

PAR EMMANUEL VAN DETH - PHOTOS: D.R. - PLANS: FRANÇOIS CHEVALIER



Le propriétaire de *Andiamo*, c'est son nom, souhaitait un voilier plus raide que les précédentes extrapolations de maquereautier, encore plus véloce, facile à manœuvrer et assez confortable pour passer une nuit à bord dans de bonnes conditions de confort. Le constructeur Alexandre Genoud, désormais lié au chantier des Ileaux, à Noirmoutier, a opté pour une construction en strip planking – bois acajou et fibre de verre/époxy – afin d'obtenir une coque très légère. L'architecte Eric Henseval s'est attaché à conserver les lignes générales du canot mixte (étrave droite, faible franc-bord...). La première carène qu'il a dessinée a juste été légèrement élargie à l'arrière. Le principe de collaboration souhaité par Alexandre était de « fédérer les énergies, pas de combattre les idées ». Bref, ce projet n'a laissé aucune place aux guerres d'ego. Eric Henseval confirme : « Le propriétaire est un esthète. Il adore les belles choses. On a bien bossé tous les trois. Bon dialogue, même longueur d'ondes, pas de pertes de temps... »

Pour autant, un gros travail a été effectué sur une somme de petits détails qui différencient un voilier ordinaire d'une unité d'exception. Le dessin des hiloires et du rouf, les abattants de table sur le puits, les bancs de barreur à double courbe sont d'une précision extrême. « L'œil fait toujours la petite retouche finale sur le design », glisse Alexandre. **Quille pivotante électrique.** Pour conserver une bonne raideur à la toile, le trio a opté pour une quille pivotante qui concentre le lest, soit 400 kg. L'appendice est entièrement rétractable grâce à un moteur électrique attelé sur le vérin hydraulique. Si le bateau touche le fond, la quille remonte, retenue par un bout de sécurité en Dyneema. L'épissure, susceptible de glisser quand le bout est brusquement tendu puis détendu, sera remplacée par un nœud, plus fiable. La résistance est diminuée de 40 %, ce qui n'est pas gênant avec un matériau capable de supporter plusieurs tonnes... Une paire de longues lèvres – à contrôler régulièrement car elles sont particulièrement agressées par

Ancien et moderne : Le gréement est aurique mais la quille relevable est manœuvrable grâce à un moteur électrique.



Le meilleur de l'ancien et du moderne a été retenu pour un usage facile et performant

▷ le sable et les passages de la quille – obture le puits afin d'éviter une traînée néfaste aux performances. La pelle du safran compensé, quant à elle, pivote pour un échouage bien à plat à la faveur d'une marée.

Le gréement conserve une configuration traditionnelle, avec la grand-voile aurique, la trinquette et le grand foc. Mais le mât et le pic sont en carbone pour limiter les poids dans les hauts, d'une part, mais aussi faciliter la mise en place de la voile et les opérations de mâtage/démâtage, accessible à un homme seul – 10 kg seulement pour le mât ! Une paire de jumelles est encastree dans le rouf et un système de calage est d'ailleurs prévu pour le transport routier. Toutes les manœuvres reviennent à l'arrière du puits de dérive, à portée du barreur. L'architecte a particulièrement travaillé l'équilibre sous voiles d'Arcachon : la barre est toujours douce et précise, mais le bateau est également capable d'évoluer sous grand-voile ou trinquette seule.

Le petit rouf permet de ranger à l'abri le strict nécessaire.



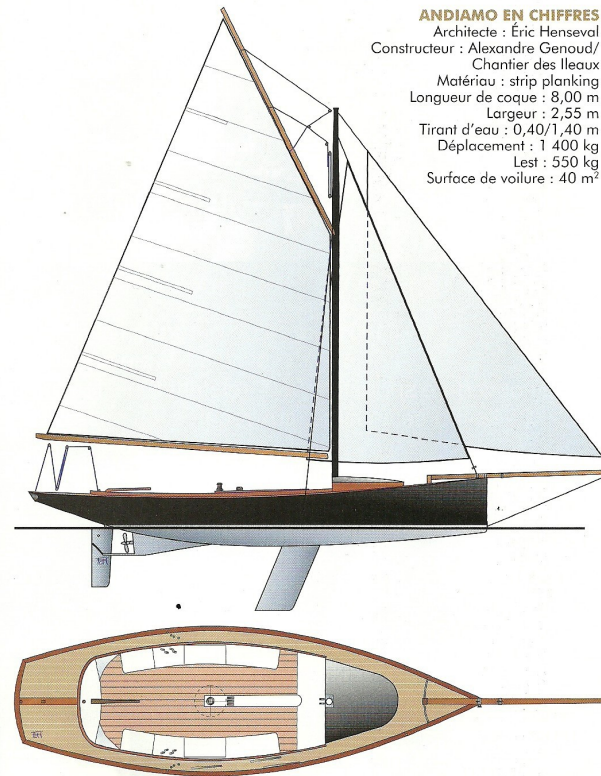
Bout-dehors orientable en spruce. Par petit temps, le grand foc est bien sûr de sortie. Pour améliorer le rendement du spi asymétrique aux allures très arrivées, le propriétaire a tenu à disposer d'un bout-dehors orientable. Sans égaler le cap d'un Surprise, un monotype dont les caractéristiques sont assez proches, l'Arcachon marche aussi vite au près par 13 ou 14 nœuds, soit pratiquement 6 nœuds au près, et 7 à 8 au portant. Objectif performances atteint ! Seul bémol : la coque, au faible franc-bord, peut mouiller l'équipage dès qu'il s'agit de faire face au clapot court. Côté moteur, la propulsion électrique a été retenue pour ses vertus écologiques, mais aussi pour supprimer l'encombrant coffrage moteur – incontournable pour un diesel – qui gêne le barreur. Le moteur de 4 000 W permet d'atteindre la vitesse de carène, mais, à ce régime, l'autonomie se limite à 1 heure, contre 2 heures à mi-régime. Il est donc indis-

pensable de tenir compte de la météo et des courants. Au mouillage, on touche la limite de la formule puisqu'il est impossible de recharger les batteries. À moins d'embarquer un petit groupe électrogène. À noter : la motorisation électrique participe pour partie à la stabilité du voilier : les 4 batteries, soit 150 kg, sont réparties de part et d'autre du puits de dérive.

Le plan de pont fait la part belle aux invités, qui prennent place à l'avant du cockpit. Deux capots s'ouvrent par le milieu pour accéder à l'intérieur. Une configuration élégante, mais pas encore complètement étanche par gros temps. Les couchettes étant modulables, le rouf offre un peu d'aisance quand on est assis. Dans le bridge deck, on trouve un petit réchaud, en face des ustensiles de cuisine, mais on prend bien sûr les repas sur la table extérieure. Un voilier d'inspiration traditionnelle, cohérent et attrayant à mener. ■

ANDIAMO EN CHIFFRES

- Architecte : Eric Henseval
- Constructeur : Alexandre Genoud/Chantier des Ileux
- Matériau : strip planking
- Longueur de coque : 8,00 m
- Largeur : 2,55 m
- Tirant d'eau : 0,40/1,40 m
- Déplacement : 1 400 kg
- Lest : 550 kg
- Surface de voileure : 40 m²



PLANS : FRANÇOIS CHEVALER