

DE L'EQUIPAGE AU SOLITAIRE

Il a mis un turbo sur son Class 8

Décidé à l'origine à naviguer en équipage sur son First Class 8, ce propriétaire bricoleur se retrouve à naviguer en solo. Qu'à cela ne tienne, il optimise son bateau et le transforme en vraie petite bombe. Détail d'une renaissance.

Texte et photos : Marie Fauré.

A première vue, depuis le ponton, mis à part le bout-dehors en carbone brêlé sous une sangle dans le balcon avant, il s'agit surtout d'un Class 8 bien entretenu. Son gréement peint en blanc et sa belle robe de coque gris brillant confirment qu'on est sur le bateau d'un propriétaire soigneux. Jusque-là, pas moyen de deviner ce que cache la bête. Alors avant de lui ouvrir le ventre, sortons naviguer dans la brise de la rade d'Hyères pour commencer à se faire une idée.

J'ai la chance d'avoir bien connu ces désormais vieux plans Finot/Fauroux, et dès la barre en main au près dans 10 ou 12 nœuds à peine, je perçois vite que quelque chose ou quelqu'un est passé par là. Le bateau est presque neutre alors que le traditionnel Class 8 tire déjà sur la barre à cette allure. Quant à la vitesse au GPS, elle frôle régulièrement les 6 nœuds à 25 degrés du vent. Il en résulte une sensation de légèreté inhabituelle, n'en déplaise au concepteur de ce monotype à succès. Creusons donc le sujet avec François Georges, son heureux propriétaire.

Ce dernier, passionné de « voile performante » comme il aime à le préciser, acquiert ce Class 8 en mauvais état à une école de voile en 1993 pour 60 000 F. Si son idée est de régater en équi-

page, la mise en œuvre de son projet est moins simple que prévu. Confronté aux aléas des calendriers des uns et des autres, il abandonne son programme et se résout à l'idée de naviguer seul, n'ayant jamais réussi à faire aimer les paquets d'eau salée à son épouse. Le principal étant de naviguer, foi de passionné. Mais le Class 8 n'est à proprement parler pas le bateau idéal pour le solitaire : doté d'un grand génois (qu'il monte rapidement sur enrouleur) et d'une dérive, bastaqué et pas franchement raide à la toile. Ses premières navigations au large de La Londe, sur fond des îles d'Or, le convainquent de s'attaquer au sujet avec toute l'ardeur d'un retraité curieux, audacieux et ambitieux.

Première étape : le gréement

« L'ancien mât rendait l'âme. Quitte à le changer, je suis passé au carbone et ai gréé un spi asymétrique plus manœuvrable. » Première étape. « J'ai quand même dû conserver les bastaques, mais j'ai posé le mât sur le pont en supprimant l'étambrai. J'en avais assez des pieds de mât qui fuient, bien que ça parte au début d'un souci d'économie. » Il s'appuie pour cela sur le savoir-faire de Pro-Fil Composites à Belz (Morbihan), qui lui glisse à l'oreille d'en profiter pour rallonger sa bôme. Là-des-

Le bout-dehors en carbone qui permet d'utiliser un spi asymétrique est simplement brêlé sur le pont. Plus discret mais tout aussi rare sur un First Class 8, le génois est monté sur enrouleur.



Ci-dessus, la quille pivotante d'origine du First Class 8 et ci-contre la nouvelle quille avec son lest en torpille, un appendice de mini-transat.

sus, ses amis de la voilerie All Purpose lui redessinent un plan de voilure en rehaussant le capelage et en le dotant d'un joli rond de chute. De retour sur l'eau, c'est la joie :

outre quelques dixièmes de nœud en plus, le comportement du bateau au près a changé. Allégé dans les hauts, son passage dans le clapot est bien meilleur, et avec lui le confort au près.

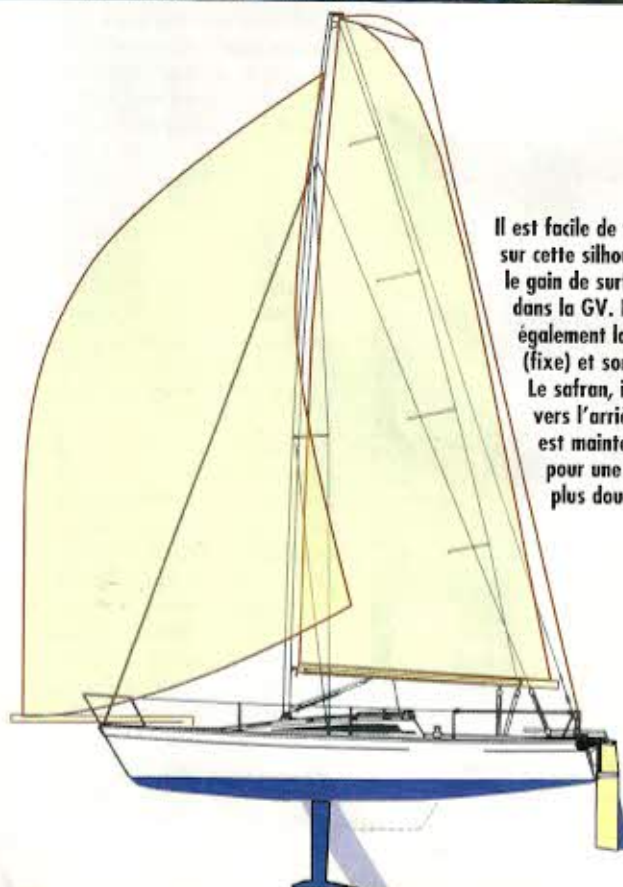


En se lançant dans la modification de son First Class 8, François Georges n'a pas fait les choses à moitié. Le résultat est impressionnant, et plus facile à utiliser en équipage réduit.



First Class 8 - Modifications effectuées		Ancien	Nouveau	Ecart
Bôme plus longue & rond de chute agrandi	grand-voile	20,30 m ²	24,80 m ²	4,50 m ²
Point de drisse rehaussé de 8 cm	gênois	18,50 m ²	19 m ²	0,50 m ²
	GV + gênois	38,80 m ²	43,80 m ²	5 m ²
	spi vent arrière	49 m ²		
	spi asymétrique		47,60 m ²	-1,40 m ²
	GV + spi	69,30 m ²	72,30 m ²	3 m ²
Lest	TE (1,75 m) sans changement			
	aileron en fonte pivotant	515 kg		
	aileron fixe en carbone (1) + bulbe plomb 320 kg		342 kg	-173 kg
	tube carbone stratifié sur puits de dérive et rouf -> renfort puits dérive			
Espars	alu remplacé par carbone (mât, bôme, tangon)			
	(estimation)	38 kg	24 kg	-14 kg
	mât : posé sur le pont au lieu d'être posé sur la quille, même tirant d'air.			
	bôme plus longue	3,60 m	3,75 m	0,15 m
Safran	bout dehors carbone pour spi asymétrique, rétractable			
	déplacement total	1 400 kg	1 213 kg	-187 kg
le système de barre d'origine, d'une lourdeur de barre extrême, a été corrigé : le safran a été compensé (8%) et sa position initiale, inclinée vers l'arrière, a été verticalisée.				

(1) Lest proto Mini 6,50 (architecte Samuel Manuard), tirant d'eau 2 m ramené à 1,75 m.



Il est facile de visualiser sur cette silhouette le gain de surface obtenu dans la GV. Remarquez également la nouvelle quille (fixe) et son bulbe. Le safran, incliné vers l'arrière à l'origine est maintenant vertical pour une barre plus douce.

UN TURBO DANS SON FIRST CLASS 8

Avec un bateau plus nerveux, plus toilé et à inertie moindre, François Georges repart vers ses 1 000 milles annuels avec le sourire au lèvres.

Et maintenant, le safran

Qui a déjà barré un Class 8 au portant dans la brise comprendra, et qui ne l'a pas déjà fait imaginera avec l'image de François qui le compare à « un camion sans direction assistée ». Les pilotes automatiques renonçant à leur fiabilité face à tant d'adversité, et François n'étant pas du tout décidé à laisser son spi dans le sac au-delà de 20 nœuds, il fallait une fois de plus mettre les mains dans le cambouis. Mais en passant par quelques calculs. « Je me suis mis en tête de compenser le safran, puis de le verticaliser, histoire de supprimer le surcroît de couple provoqué par son inclinaison vers l'arrière. » Après une première tentative qui consistait à repercer cinq trous alignés avec les précédents, François se retrouve un jour en mer avec une pelle « découpée selon les pointillés » rentrant au port comme il peut avec son aviron en guise de gouvernail. Fort de son expérience, il scie finalement 5,50 cm sur l'avant de la partie émergée du safran et évite tout nouveau perçage en utilisant les trous d'origine, moins un. Pour le rendre vertical, le changement du triangle de fixation à la poutre arrière par un plus grand a suffi.



Résultat : je modérerais François qui dit barrer son bateau « à deux doigts », mais reconnais une très nette amélioration de la souplesse de la barre. En contrepartie, il ne peut plus relever son safran.

Il s'attaque à la quille

François navigue toute l'année ou presque, et son bateau reste donc à l'eau. Ce n'est pas là le programme pour lequel a été créé le FC 8, censé passer du temps au sec à terre, et son système de lest (aileron en fonte + vis sans fin inox + bague en bronze) n'est pas optimisé pour ce traitement. Voilà donc notre propriétaire en train de rêver à un lest sans ferraille. Qu'à cela ne tienne : à l'aide de nombreux bouquins, quelques tableaux Excel et pas mal de conseils, il raccourcit un voile de quille de mini 6,50, fabrique lui-même le moule de son bulbe à semelle plate (pour éviter les déformations lors des grutages) pioché sur divers profils NACA et que lui coule la fonderie de Roquevaire, et fait assembler le tout chez son ami Gauthier Marine à La Londe. Il prend aussi le soin de renforcer son puits de dérive par sécurité. François constate alors, toujours calculs à l'appui, une amélioration de 40 % du couple de redressement. « Ça retarde bien la prise de ris et j'hésite moins à envoyer le spi quand le vent monte » se réjouit-il. Ce qui est sûr aussi, c'est le gain de 15 % de déplacement total puisqu'il passe d'un aileron en fonte de 515 kg à une quille torpille fixe en carbone et plomb de 342 kg. Ajoutée au gain de poids du grée-



A gauche, un First Class 8 en régate. Ci-dessus Cuzco qui affiche 5 m² de toile en plus au près et 185 kg de moins !

Les coulisseaux plastiques coïncient à chaque envoi. Ils sont remplacés par des coulisseaux en Dacron réalisés par Alexandre Voilerie (La Londe).



ment, on est à moins 187 kg sur la masse totale du bateau, ce qui est loin d'être négligeable sur un bateau de 8 mètres. « Les surfs démarrent plus tôt et durent plus longtemps. » Encore une parole de marin heureux.

« Je ne regrette rien »

Peut-on imaginer François Georges et son Class 8 nouvelle vague en rester là ? Va-t-il mettre de côté toutes les lectures d'architecture navale qui ont occupé ses journées d'hiver ? Il acquiesce d'un air résigné, tout en révélant son projet (abandonné, il le jure) de ballasts. « Tous les calculs sont faits. J'ai

même prévu de positionner les vannes sous la main du barreur. » Ses yeux pétillent à nouveau, mais non, il confirme qu'il va désormais profiter de son bateau et de son heureuse retraite, et tenter d'initier ses nombreux petits-enfants aux plaisirs de la voile. Avant que sa passion le rattrape : « Je devrais quand même changer mon gréement. J'ai hésité à passer au rod et suis finalement resté au câble. Mais on m'a récemment parlé d'un nouveau gréement rod-carbone... » Sûr, tous les Class 8 n'ont pas la chance de renaître de la sorte, et de sillonner tous les jours, sauf au-delà de 25 nœuds de vent, la rade d'Hyères.



Le tube carbone destiné à renforcer le puits de dérive suite au changement de type de quille.