

## JNM 36 : pour gagner la Commodore's Cup !



Les protos IRC en fabrication dans l'hexagone sont assez rares pour ne pas omettre d'en parler surtout quand il s'agit d'un projet ambitieux. A l'origine un propriétaire, Bernard Moureau, toujours prêt à dégainer quand il s'agit de relever un défi sur l'eau avec ses architectes préférés que sont les complices Joubert et Nivellet auxquels s'associe le talentueux Mercier. La troisième roue du carrosse de ce nouveau 36 pieds, et non des

moindres, est le constructeur. En l'occurrence, il s'agit de Thierry Roger qui a créé voici 3 ans son propre chantier, Tregor Composites, à deux pas de l'aéroport de Lannion. Bernard l'a découvert ça fait deux ans au Grand Pavois où Thierry exposait sa dernière création. Il a apprécié la qualité de l'ouvrage et aujourd'hui tandis que s'achève la fabrication de ce joli proto qui fera ses premiers essais sur l'eau à l'oc-

casion de l'Obélix Trophy, l'architecte commente : «Thierry, il est content quand c'est compliqué» : un vrai compliment de la part de cet excellent Nivellet dont la fréquente collaboration à des projets de Coupe America a largement garni le panier à logiciels parmi les plus sophistiqués de la planète. La genèse de ce proto est de faire mieux que le A 35 qui a déjà six ans tout en extrapolant le récent A 31 (deux Archambault), une belle réussite aussi. La construction en verre sandwich mousse Corcell est hyper soignée. Par ailleurs Bernard Nivellet et son voisin de bureau Alexandre Mercier ont beaucoup travaillé sur la carène, les appendices et le grément afin d'optimiser le handicap IRC du navire qui devrait s'établir à 1,06/1,07. Le mât made in Southern Spars (en Afrique du sud) est doté de hooks en drisse de GV et de génois, lequel sera en 3 DI, le nouveau

produit de North Sails. L'idée est de pouvoir adapter en permanence la tension des guindants à celle du grément longitudinal. Après les premières confrontations printanières, ils affineront la surface de voile adéquate et décideront de la configuration du spinnaker tenu soit par un tangon, soit un bout-dehors. C'est que l'enjeu est de taille : gagner la Commodore's Cup. La plus relevée des compétitions internationales en IRC opposant des équipes de trois bateaux a lieu cet été. Il n'est d'ailleurs pas complètement impossible qu'un deuxième exemplaire du 36 pieds voit le jour à cette occasion - Thierry Roger aimerait bien car cela lui permettrait d'amortir l'outillage - et pas complètement impossible non plus que l'élégant revête ultérieurement une casaque Archambault pour peu que les résultats soient au rendez-vous.

## Class 40 : Farr aussi !



Le cabinet Farr figure désormais au rang des architectes - et non des moindres - investis dans la réalisation d'un Class 40. C'est à Lapo Ancillotti qu'on doit cette initiative. L'Italo-Néo-Zélandais collabore avec la fameuse étude depuis fort longtemps en tant que constructeur puis project manager en intelligence avec Cookson, l'un des chantiers les plus réputés de Nouvelle-Zélande. Séduit par les Class 40, Lapo a récemment créé BT Boats toujours au pays kiwi en association avec un de ses amis italiens, Francesco Piva

en quête d'un nouveau bateau pour s'engager dans la course autour du monde en 40 pieds. Le Kiwi 40 FC produit par Cookson sur les dessins de Farr Yacht design (n°685) bénéficie de l'énorme expérience acquise à la fois par les architectes, auteurs de nombreux 60 pieds du dernier Vendée Globe dont Foncia, le voilier victorieux, ainsi que des Volvo 70 et autres fameux bolides océaniques. Naturellement, ce Class 40 revendique le poids minimum et le moment de redressement maxi-

mum autorisés par la règle de jauge et répond aux normes de la catégorie 0 OSR exigée pour la course autour du monde. Il est construit en infusion (et en sandwich) sur moule femelle. On note que le Kiwi 40 FC doté de deux safrans n'a qu'une barre franche, qu'il possède deux descentes et donc un "tunnel" central dans lequel circulent toutes les drisses, et que le mât est implanté sur la quille. "Afin, dit Lapo, de disposer d'un hale-bas de bôme efficace au réglage de la grand-voile". Deux ballasts distincts sont dispo-

sés de chaque côté pour optimiser l'assiette de ce Class 40 de la troisième génération. Autre particularisme : le positionnement des cadènes de haubans qui ne sont pas fixées au niveau du livet de pont, comme sur d'autres Class 40, mais rentrées afin de border plus à l'intérieur des voiles à recouvrement comme le Code 0 et ainsi mieux serrer le vent. L'allure générale du Kiwi 40 FC est sobre, entièrement vouée à la performance et à une économie de poids maximale. La construction du moule est achevée et la sortie du premier Class 40 kiwi est prévue pour le mois d'août. Le projet de BT Boats est de produire une petite série et il ne serait pas étonnant que deux voire trois exemplaires soient au départ du tour du monde en septembre 2011. N'oublions pas que la course fait escale à Wellington, capitale de la Nouvelle-Zélande... et que les Kiwis sont de sacrés marins.