

ESSAIS BATEAUX



- Le Corsair F.28 -

Texte et photos : Hervé Lurton

C'est à St MALO que nous a conduit l'essai du F.28. Nous avons rencontré Guy ALBARET, directeur du chantier "La Landriais Marines Services" importateur de la gamme de trimaran Corsair pour la France. Les F.24, F.31 et maintenant le F.28 sont fabriqués près de San Diego en Californie, et sont dessinés par l'architecte Ian Farrier. Il peut nous arriver, sur les côtes Françaises, de croiser, ou plutôt se faire doubler, par une des 35 unités y naviguant régulièrement...

Un vrai transportable



En réalité, la vraie vocation du F.28 est de remplacer le F.27 qui a été construit à 450 exemplaires. Au premier coup d'oeil, vous ne ferez pas forcément la différence avec un autre multicoque de croisière sportive. En effet, extérieurement, rien, dans l'allure générale du bateau ne laisse supposer qu'il s'agit d'un multicoque pliable et transportable au gabarit routier. En se penchant de plus près et démonstration à l'appui, une seule personne ne passera pas plus de 2 minutes pour plier les deux bras de liaison et en plus pratiquement sans efforts. Explications en trois phases : 1° détendre les haubans grâce à un système de levier sur le

ridoir de hauban. 2° déconnecter les 4 boulons de fixations des bras. 3° soulever les bras pour replier très facilement grâce à un système breveté de bielles de rotations. Les filets latéraux suivent le mouvement et les coques viennent se ranger le long du flotteur central. Opération vraiment surprenante sauf pour un marin connaissant déjà les trimarans Corsairs. Les F.24, F.27 et F.31 utilisent déjà ce principe depuis une dizaine d'années. Autant dire que la fiabilité, la robustesse et la fonctionnalité du pliage ne sont plus à démontrer. Du coup, on se retrouve avec un trimaran de 6 mètres de large qui stationne au port dans un catway de monocoque. Fini les galères de bout de pontons ou de mouillage dans l'avant port. De plus, le fait de pouvoir le plier pour le transporter derrière la voiture facilitera l'hivernage.

D'autres surprises nous attendaient au niveau du gréement. Tout d'abord, le F.28 est équipé d'un système de matage permettant d'effectuer cette opération seul. Un axe sur la face avant du pied de mât vient se loger dans une butée, deux petits triangles latéraux sont fixés de chaque côté de la coque centrale, sur le pont, et à l'aide de la drisse, le mât monte tout seul. Pas besoin de grue, ni de main d'œuvre en grand nombre, cette action se réalise en solitaire. Et ce mât est rotatif, petit détail qui a son importance car on comprend tout de suite que le F.28 a été conçu pour être performant.

Enfin, vient le moment d'envoyer la grand-voile. Guy Albaret est venu positionner une manivelle sur la face avant du mât et là, le top : une bôme à rouleau. C'est une bôme dont le vit-de-mulet traverse le mât et se termine par une manivelle. Pour hisser, il suffit de libérer un cliquet de blocage et d'embrancher la drisse normalement. A l'affalage, il faut tourner la manivelle en lâchant

progressivement la drisse. Simple et très efficace pour une grand-voile entièrement lattée. On peut également réduire la toile de cette manière, mais il existe aussi un système de prise de ris classique avec une reprise de cunningham. A ce moment là de notre essai, c'en était fini des grosses surprises, et la navigation proprement dite allait pouvoir commencer.

Sous voiles

Malheureusement, le vent n'était pas de la partie. Très faiblard, il ne permettait pas au nombreux monocoques sortis ce jour là, d'étaler le courant. En revanche, pour nous, aucun problème. Le F.28 léger et généreusement toilé allait pouvoir sillonner la baie dans tous les sens, utilisant les autres bateaux comme bouées de parcours. Et c'est là un des avantages du Corsair, c'est un croiseur de sport qui sait combiner le confort avec la performance et la maniabilité. Il y avait, à bord avec nous, un propriétaire de F.24 qui venait profiter de la sortie. Cette personne nous a dit avoir naviguer régulièrement au-dessus de 20 nœuds en toute tranquillité. Alors que nous avançons au près à plus de 6 nœuds avec seulement 3 à 4 nœuds de vent, nous l'écouions nous raconter comment il le manœuvrait seul ou en équipage réduit ou encore en famille même dans des conditions assez musclées et que, plus que la vitesse pure, c'est le côté croisière rapide qui l'avait séduit. Cette facilité de déplacement lui avait permis de naviguer différemment, vers d'autres destinations tout en sachant qu'il pouvait revenir au port rapidement.



De notre côté, si le manque de vent n'allait pas nous permettre de pousser la machine pour en étudier le comportement (passage dans la mer, embruns, raideur de la plate forme etc...), nous nous sommes amusé à jouer avec les réglages, peu nombreux mais efficaces. C'est ainsi que nous avons remarqué que l'angulation du mât rotatif était vraiment importante pour la puissance et la bonne marche du bateau. Évidement, il est possible de le bloquer dans l'axe comme un mat classique, mais une fois préréglé à l'aide de son limiteur de rotation, vous n'aurez plus à vous en soucier. Combiné à un jeu de voile correctement coupé, nos réglages affinés (traveller légèrement au vent, bordure un peu choquée et points du tire de foc correctement placé grâce au rail longitudinal) aidaient le tri à filer sans effort. Pour la suite de cet essai, les bords de largues et de vent arrières allaient révéler la même facilité à avancer rapidement. La barre est toujours très douce et légère, et permet de sentir le bateau accélérer même dans ces petits airs. Très vivant à la barre, ce trimaran conviendra à tous ceux qui apprécient de pouvoir sentir leur bateau, il n'a rien à voir avec les multicoques de croisière classique en sensations de barre. Ce constat vient probablement du fait que pour sa taille le Corsair F.28 est assez léger : 1 200 kg. Du coup, les manoeuvres ne posent aucun problèmes, virements de bord et empannages passent sans difficultés.

Accastillage



Au niveau de l'accastillage, on retrouve 5 winchs Harken avec self-tailing autour du cockpit, le traveller de chariot et le palan de grand-voile à huit brins sont également signé Harken. Concernant le traveller, il est équipé d'une petite astuce bien agréable : il s'agit d'un petit chariot qui se glisse sous le gros et qui possède un système de double taquet pour libérer la pression du "clam" au vent... Ceci a pour effet de pouvoir reprendre le chariot sur un bord sans ce soucier de son réglage sous le vent. En cas d'empannage surprise le chariot ne peut pas rester coincé au vent.

Pour diriger ce F.28, vous aurez en main une belle barre en bois lamellé et vous serez assis derrière la barre d'écoute dans un cockpit ouvert sur l'arrière et suffisamment spacieux pour manœuvrer à plusieurs. Il est à noter que tous les réglages reviennent au cockpit, même ceux de la dérive sabre : un bout pour la relever et un autre pour la descendre. Il n'est pas utile d'utiliser les winchs pour la manœuvrer, elle coulisse parfaitement bien dans son puits. De la même manière, le safran est entièrement relevable ce qui pourra vous

permettre de "beacher" sans difficultés.

Gréement

Pour le gréement, à part la grand-voile à corne de 27 m² entièrement lattée dont on a parlé plus haut, on retrouve un foc de 16 m² monté sur enrouleur. A l'avant, le F.28 arbore un magnifique "bout dehors" en carbone sur lequel on pourra envoyer au choix, un reacher de 33 m² ou un spinnaker asymétrique de 72 m². La garde robe, montée sur le mât aluminium, est signé North Sails.



L'esthétique de ce bateau est assez bien réussie, la coque centrale possède une sorte de redan et les flotteurs sont légèrement inclinés vers l'extérieur. Le pont spacieux est joliment combiné avec des angles arrondis, ce qui sera sécurisant



pour les enfants. Les filets qui combleront l'espace entre la coque centrale et les deux flotteurs offrent une place idéale pour la navigation au vent en restant au sec. De toute manière, le bateau ne mouille pas trop, sûrement grâce au plan de collage du type liston des flotteurs qui permettent de bloquer l'eau montante. Attention toutefois aux vagues qui viennent buter sur l'extrémité arrière du bras de liaison sous le vent. A l'intérieur, les aménagements sont assez rudimentaires du fait de la forme étroite de la coque centrale. On trouvera tout de même une couchette double à l'avant, deux banquettes face à face dans le carré et la possibilité d'aménager une autre petite couchette sous le cockpit, ou de laisser cette place comme espace de rangement. La hauteur sous barrot est limitée sauf au niveau de la descente dont le capot se soulève sur quatre supports et que l'on peut équiper d'une sorte de capote. Il existe des rangements mais on sent bien que le bateau est avant tout conçu pour de petites croisières. A gauche en descendant on trouve une petite cuisine non équipée et sur la droite un petit coin électronique. Côté décoration, le chantier a voulu "européaniser" les couleurs et laisser le choix aux propriétaires de "customiser" leur bateau.

Une construction soignée



La construction du F.28 est particulièrement soignée, elle est réalisée en sandwich mousse PVC. La résine employée est le polyester et la fibre est le verre sauf pour les bras de liaison qui sont en monolithique et possèdent des renforts d'unidirectionnel de fibre de carbone. L'ensemble est imprégné sous vide, ce qui allie résistance et légèreté. La finition est impeccable et le brevet exclusif Corsair (système de pliage) est garanti sept ans.

Pour les amateurs de sensation extrêmes, il existe une version haute performance du F.28, le F.28 R. Cette unité est équipée d'un mat tout carbone rotatif

de 11,70 m, et d'une grand-voile de 29 m².

Le chantier a fait homologuer le bateau en 5ème catégorie pour l'instant, l'objectif étant d'adapter quelques petits détails de sécurité (filières etc...) à la législation française afin de l'inscrire en 4ème catégorie.

D'origine, il est livré avec un loch-speedo-sondeur et un compas de cloison, mais bien entendu l'importateur saura vous proposer tout l'équipement dont vous pourrez avoir besoin.

Conclusion

Le F.28 s'adresse à des navigateurs qui cherchent la performance et le plaisir mais qui veulent aussi naviguer en famille en toute tranquillité. La manière dont a été pensé et réalisé ce multicoque conviendra à un large public, sans limite d'âge, tellement tout a été simplifié. Du transport au mâtage, en passant par le pliage-dépliage des bras, sans oublier la manœuvrabilité, une seule personne suffira. On peut le classer dans la famille des multicoques moderne, pour des gens qui veulent aller vite sur l'eau en famille, sortir à la journée ou partir en petite croisière. C'est assurément le type de bateau que l'on devrait être amené à voir de plus en plus souvent sur les différents plans d'eau européens, le succès de la gamme Corsair aux USA prouvant le bien-fondé du concept. Le fait de ne plus transporter des kilos de fontes sous la coque séduira certainement un grand nombre d'utilisateurs.



Son prix : 577 000 FF ttc

Les Options :

Mât carbone
Enrouleur de foc
Spinnaker et bout dehors
Panneaux solaires
Chandeliers de flotteurs
Cuisine
WC
Electronique
Aménagements
Moteur HB
Remorque

Fiche technique :

Longueur hors tout : 8.66 m
Longueur à la flottaison : 8.00 m
Largeur : 6.10 m
Largeur replié : 2.50 m
Tirant d'eau : 0.36 m
Profondeur dérive : 1.50 m
Poids : 1200 kg
Hauteur mât : 11.22 m
Surface GV : 21.10 m²
Surface foc : 16.30 m²
Spinnaker : 72.50 m²