

SALON DU
MULTICOQUE

Récit Jacques Vapillon
et Grégoire Joseph,
avec Pierre-Marie Bourguinat.
Photos Jacques Vapillon.

300 MILLES À BORD DE L'ALIBI 54

UN CATA AU PAYS DES SOURIRES

Son concepteur sera à Lorient mais Alibi 54, lui, ne sera pas exposé au Salon du Multicoque. Et pour cause. C'est en Thaïlande, au pays des sourires, qu'est construit ce cata hors normes. Le photographe Jacques Vapillon s'est rendu là-bas. Une semaine de navigation test et d'images sur le second modèle de cette petite série, carrossé comme un bolide. Il en est revenu avec le sourire.

*Bonjour. De naviguer
sur un cata pas comme les
autres. Coques fines, nacelle
haute, annexe intégrée, barre
déportée... Alibi Inanna.*

Bien installé sur le siège de barre excentré, la vue est imprenable. En contrebas, Patrick prépare l'apéritif sur la table de cockpit. Par les vitrages du rouf, l'aperçois Michel qui coupe de la coriandre et jongle avec les couleurs de curry pour relever son plat. Sous la barette du genacker, une flottille de chalutiers hors d'âge croise notre route. Ils pêchent au lamparo, avec de grosses ampoules vertes, suspendues sur de longues vergues déployées au-dessus de l'eau. La nuit tombe tôt en Thaïlande et nous glissons gentiment sur une mer d'huile à la vitesse de l'air ambiant, température idéale. Le traceur égrène des noms d'îles. Ko Sameth, Ko Chang, Ko Kut, Ko... La barrière de la langue rend un peu plus irréaliste encore cette navigation, dont le personnage central, *Eleven*, deuxième exemplaire de la série des Alibi 54, n'est pas la moindre des énigmes.

CE CATA PAS COMME LES AUTRES est construit par un Français qui a créé pour l'occasion un chantier dans la banlieue de Bangkok. Par quel bout

d'offrir des performances exceptionnelles grâce à une plate-forme rigide, légère et très dégagée au-dessus de l'eau. Rien de très original jusque-là, me direz-vous. Là où Alibi cône l'équation, c'est en offrant une finition digne d'un petit yacht et une autonomie électrique complète basée sur la régénération des moteurs électriques. On n'a rien sans rien, évidemment. Pour charger les batteries, les commandes des hélices Max-Prop sont basculées en position « Regen » (marche arrière) et la

commande du winch opposé qui embraque la nouvelle écoute. Pas essuyé une goutte de sueur... juste le regard mi-interrogateur mi-complice du capitain' pas vraiment prévenu du changement de route !

TOUTE LA NUIT, NOUS JONGLONS D'UNE ROUE À L'AUTRE. Chacune bascule latéralement pour une position de barre abritée derrière la casquette (mais il manque clairement un dossier pour se caler) ou bien décalée vers l'extérieur. Une



Caractéristiques
Longueur coque : 16 m. Flottaison : 16 m. Bau maxi : 8,36 m. Tirant d'eau : 0,70-2,60 m. Voilure au près : 155 m². Déplacement léger : 8,5 t. Couchettes : 6 à 10. Matériau : sandwich verre-carbone. Prix : 1 million d'euros HT. Architecte : Loïc Goeppfert. www.catalbi.com

Barre déportée. En position extérieure, le barreur a une vue exceptionnelle sur l'avant ! Remarquez les quatre commandes des winches électriques sur chaque bord.



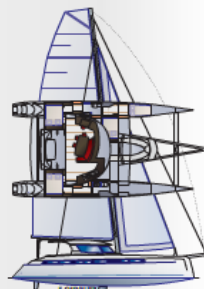
Voilure. Tirant d'air raisonnable et petit solent pour ce déplacement léger.

vous présenter *Eleven* ? Il y a trois jours, fraîchement débarqué de l'avion, dans le petit port de Pataya, j'ai eu l'impression de découvrir un bateau de course. Etraves inversées et ultrafines, dérives asymétriques qui sortent à l'extérieur du bordé, poutres et grément carbone. Aucun attribut classique du cata de croisière (bossains, panneaux solaires, flying bridge...) ne vient alourdir cette épave. Conçu et construit par Loïc Goeppfert (voir portrait sur www.voilesvoiliers.com, taper «Alibi 54»), qui a fait ses premières armes sur les trimarans ORMA, la première ligne du cahier des charges de l'Alibi 54 était bien

traînée fait tomber la vitesse d'un bon nœud. Mais lorsqu'on se balade presque toujours au-dessus de 10, voilà une soustraction acceptable ! D'autant qu'il suffit en général d'une heure à ce régime pour gaver le parc batteries (lithium-ion) d'ampères. Ordinateurs toujours allumés, musique, groupe froid, plaques à induction à fond et dessus ! à la demande... On s'habitue vite, je vous le garantis ! Comme d'ailleurs de jouer avec les quatre winches électriques. Tout à l'heure, j'ai bluffé mon monde en empannant tout seul le genacker, sans bouger de mon fauteuil sous le vent. On choqe l'écoute, tout en gardant le pouce appuyé sur



CORBIS SYGMA



variété des positions, dedans, dehors, centré, en haut, en bas, qui rend joueur.

Joueur, Loïc Goeppfert l'a également été en cogitant la position idéale pour loger l'annexe. L'obsession du centrage des poids l'a conduit à réviser les classiques (derrière la poutre, point de salut !) et à préférer... le dessous de la nacelle ! Les boudins sont protégés par les deux tubes de carbone en «V» de la poutre de compression. Ne dépasse en navigation que le «V»

de la coque rigide. C'est à la fois malin, efficace et élégant. Mais en navigation au près, dans la mer formée ? Pendant ces huit jours de croisière thaïlandaise, il n'en fut malheureusement pas question et nous ne leverons pas ce petit doute. Toujours est-il que l'annexe, une fois remontée dans son logement, est immobilisée d'une façon radicale qui inspire confiance (les boudins arrière viennent se caler dans un emplacement moulé à la forme sous la poutre centrale). Et

alors, au mouillage, le système est royal, drôle même ! Pour gagner la rive, vous passez en avant du rouf, dégrafez le triangle en mesh qui cache l'annexe et montez dedans. Un bout à choquer et hop, l'annexe vous descend dans l'eau comme le long d'un échafaudage ! Même chose au retour. Vous passez sous la nacelle, coupez le moteur, clipsez la patte-d'oie sur l'annexe. Quelques tractions sur le bout et hop, vous voilà en haut sur le trampoline !

Ce matin, ce n'est pas ce qui semble intriguer les marins thaïs qui viennent s'accroquer sur leur bastingage pour observer *Eleven*. D'un regard suspicieux, ils m'interpellent : «*Sawadee Kap ! How to fish on boat ? it's not to fish, only to sail !*»

EN THAÏLANDE, UN BATEAU EST D'ABORD UN SUPPORT DE PÊCHE. La plaisance n'est pas vraiment développée et le tourisme nautique plus que discret. Sur cette partie de la côte, quelques petits ports abri-



Un vrai voilier. Dans les petits airs, grand spi et déplacement léger procurent une grande vitalité.

Emménagements. Vue panoramique exceptionnelle mais espace compté dans le carré. Dans les cabines, plate-forme dégagée rime avec couchages surélevés.

tent des flottes de location, comme à Ko Chang, mais c'est embryonnaire. Les îles succèdent aux îles. Certaines, montagneuses, dessinent loin au large leurs contours ébouriffés d'une végétation luxuriante. D'autres n'ont que quelques mètres d'altitude, des étendues de sable rehaussées de cocotiers géants ou de plantations d'hévéa dans lesquelles les bateaux sans tirant d'eau peuvent se frayer un chemin.

chercher sur Alibi. Un exemplaire, d'une conception très aboutie mais où la personnalisation reste possible. Prévoir tout de même un bon bagage technique pour maîtriser toutes les finesses de l'engin !

ON NOUS AVAIT PROMIS DE BONNES THERMIQUES l'après-midi et c'est un petit médium sous un ciel chargé qui nous poursuit. Avec le code zéro bien étarqué, on peut serrer le vent à 55 degrés et, avec la dérive



Raldeer. La plate-forme se déforme peu et, bien chargée sous spi, la coque au vent commence à soulager.

Nous sommes six à bord et autant dire que, sur ce 54 pieds aménagé comme un multi de 2 mètres de moins, on ne se gêne pas vraiment. Le cockpit n'est pourtant pas immense dès lors qu'on y a installé la grande table (dont le plateau peut se ranger sous la casquette). À l'intérieur, dont il faudra renforcer la ventilation, la déco est celle d'un lofi, mais design et circulation ne font pas toujours bon ménage. Il faut par exemple décaler le cuistot pour accéder d'un côté du caré ou bien se contensionner entre l'angle de la table et le meuble de la table à cartes pour aller s'asseoir sur la banquette avant. Il manque aussi des fanges ainsi que des serre-caseroles sur la cuisinière à induction. Mais la clarté est remarquable et l'intérieur entièrement réalisé en nid d'abeilles admirablement fini. 20 000 heures de carrossage sont nécessaires pour donner aux surfaces cet aspect zen et satiné, sans contre-mouillage clinquant, y compris dans les salles de bains dignes d'une maison d'architecte. C'est d'ailleurs ça que les clients viennent

asymétrique bien plantée sous le vent, le bateau file droit. Il faut attendre la grande traite de 130 milles de retour vers Pattaya pour voir le vent monter et exploiter la voilure de base d'Eleven – grand-voile à corne et petit solent autoivreur. À partir de 12 nœuds de vent et jusqu'à 20 nœuds, on ne touche alors plus à rien. Bien appuyé, le bateau accélère et navigue quasiment toujours au-dessus de la vitesse du vent. Vif mais pas chatouilleux, il se démarque des autres catas par un tangage quasi nul et un plaisir de barre exceptionnel. Les très longs safrans relevables y sont pour quelque chose ainsi que la transmission à drosses textiles qu'il faut veiller à garder suffisamment tendue.

Pour conclure sur la personnalité d'un bateau à la fin d'une croisière peu ventée, il y a un chiffre qui ne trompe pas. C'est le nombre d'heures de moteur et de pilote. Après 300 milles sur Eleven, elles se comptent sur les doigts d'une main. Au pays des sourires, l'Alibi 54 est un cata qui vous donne la banane ! J.V., G.J. et P.M.B. ●

LES DÉTAILS QUI FONT LA DIFFÉRENCE

Coursier dehors, yacht dedans. Alibi 54 n'est pas qu'un mouton à cinq pattes. Fruit d'une réflexion globale et d'une conception rigoureuse, c'est un cata innovant qui cultive la différence. Avec souvent du bonheur, parfois quelques bémols.



ANNEXE Le coup de l'ascenseur

Réalisée par la société 3D Tenders, l'annexe semi-rigide utilise un fond en aluminium pour plus de légèreté. 32 kilos pour 2,90 mètres, auxquels s'ajoutent tout de même les 18 kilos du moteur Torquedo et autant de batterie. Au final, ce sont 70 kilos qui, sur l'Alibi 54, sont parfaitement centrés. Le système de remontée est constitué d'un palan qui peut utiliser l'un des winches électriques. Pris dans le «V» de la poutre de compression, les boudins en Hypalon sont bien calés en transversal et épousent des réservations prévues dans le moule du carénage de poutre centrale.

FORMES ET APPENDICES L'héritage de la course O₂

Les sections très remplies devant, de type semi-circulaire, deviennent très tendues sur la moitié arrière avec un petit effet de bouchain, censé défecter les filets d'eau. Les safrans en carbone très avancés sont fins et plus allongés que la moyenne, ce qui garantit une grande douceur de barre et évite de ventiler quand le bateau commence à charger sous spi. Coulisant dans une cassette, ils sont relevables pour l'échouage que nous n'avons pas testé. Asymétriques, les dérives s'utilisent alternativement d'un bord sur l'autre. Elles sont renvoyées sur les winches électriques ce qui garantit une remontée facile, même sous charge. On peut néanmoins s'interroger sur leur opportunité dans les mauvais temps. Il est toujours plus rassurant, au travers, de naviguer en positionnant la dérive au vent à mi-course pour qu'elle sorte de l'eau si le bateau vient à lever la coque... D'autant que son profil «marche» alors à l'envers.



STRUCTURE-GRÉEMENT Une géométrie inhabituelle

L'ensemble poutre avant-mât toumant-bôme et poutre de compression est réalisé par Marström en carbone préimprégné. Le carbone est largement utilisé dans les cloisons ce qui permet d'obtenir une structure vraiment rigide sans grever le devis de poids. L'originalité est la réalisation de la poutre axiale en forme de «V» inversé. Cela permet d'amurer très solidement le genakker et de bien encaisser la traction latérale sans nécessiter de moustaches. Les deux branches sécurisent aussi l'annexe, on l'a dit. Mais, revers de la médaille, on ne peut pas amurer de trinquette de gros temps en arrière de l'écrot principal comme on le fait généralement. Le propriétaire du bateau avait d'ailleurs, en prévision d'une réduction impérative, opté pour un Storm Bag (tourmentin double pil de Delta Voiles). À noter cependant que la voilure de route prévoit un solent autoivreur de surface très réduite, ce qui permet de voir venir.

PROPULSION-RÉGÉNÉRATION Ampères à gogo



L'Alibi 54 propose un système comparable aux voitures hybrides de Toyota. Un groupe électrogène, un parc batterie tampon et des moteurs électriques. Selon l'état de charge, le courant utilisé par les moteurs provient directement des batteries ou de la génératrice. L'autonomie à 7 nœuds sur mer plate est d'environ 4 heures batteries pleines. Si l'énergie demandée par les moteurs excède ce que peut fournir le parc, la génératrice se met directement en route. En navigation sous voiles, on choisit ensuite entre naviguer hélice Max-Prop en drapreau ou bien en position marche arrière, ce qui active la régénération du parc batteries. Les rendements atteints sont importants : à 9 nœuds, on charge 5 à 4 KVA et jusqu'à 12 KVA à 15 nœuds. Plus la vitesse du bateau est importante, moins le

frein de Phillips est sensible : on perd 1,5 nœud entre 6 et 8 nœuds de vitesse et seulement 1 nœud à 10 nœuds. L'ensemble du système électrique est géré par un soft sur un ordinateur dédié. S'il tombe en panne, des modes dégradés existent et on peut toujours prendre le main pour démarrer «à la clef» la génératrice. Par rapport au premier modèle qui utilisait des moteurs électriques refroidis par air, le choix s'est porté ici vers un refroidissement mixte avec gel, lui-même refroidi par un échangeur d'eau. Les standards utilisent les tensions de l'automobile : 24, 220 et 400 volts. Le parc batteries lithium-ion de 3 000 ampères est divisé en huit modules de 48 volts en série (= 364 volts, la tension réelle maximale). Les moteurs sont des 30 KVA ce qui est surdimensionné et permet de dépasser les 10 nœuds sur mer plate. La génératrice est un moteur Volvo D3 130 chevaux commun rail avec bloc aluminium, préparé spécialement. En terme de poids, le bilan de l'ensemble est quasi équivalent à une solution classique avec deux moteurs in-bord classiques (bloc forte).

SALON DU MULTICOQUE



CENTRAGE DES POIDS Contraignant mais efficace

Le principe que s'est fixé Loïc Goeppfert en dessinant l'Alibi 54 est de ne pas éloigner une seule charge lourde à plus de 3,50 mètres du centre de gravité. Premier réflexe pour éviter de rentrer dans le spirale du surpoids aux extrémités et donc du tangage : limiter la longueur de la nacelle. On le ressent évidemment dans la taille du caré et la longueur de cockpit, mais on n'a rien sans rien. La position de l'annexe a été étudiée dans cette logique. C'est également le cas pour la propulsion. Les deux moteurs électriques sont très centrés (ce qui fait que le bateau tourne dans sa longueur) et la génératrice sous le pied de mât.