Futuna 57

Grande croisière

CROQUEUR DE MILLES

Fiche technique

Architecte	Marc Lombard
Constructeur	Alu Composites
Longueur HT/Flottaison	17,32 m/16,44 m
Largeur	5,15 m
TE	2,85 m (quille fixe) ou 1,65-2,85 m
Déplacement/Lest	14500 kg/4800 kg
Voilure au près	178 m²
Spi asymétrique	220 m ²
Moteur	130 ch
Eau/Gazole	980 l/600 l
Certification CE	A

Alu Composites Yachting, 43 rue Cornillot, 50400 Granville. 02 31 66 31 31. www.alucomposite.com

Budget

■ **Prix standard: 663 780 €** (sans voiles). **Bateau de l'essai**: **914 940 €** (hors voiles, avec mât et bôme carbone, pont teck, moteur 110 ch, peinture de coque « custom », livraison et mise à l'eau France, pack électronique complet (GPS-traceur, radar, VHF, pilote auto, loch-speedo-sondeur, anémomètre-girouette avec répétiteurs aux postes de barre).

■ **Options:** Propulseur d'étrave rétractable Max Power: **17 342 €**; groupe électrogène 6,5 kW: **18 299 €**; quille relevable TE 2,85 m/1,65 m: **37 058 €**

Dans la même catégorie

■ **Madikwe 60,** 17,50 m, **NC**

■ **RPN 59,** 17,70 m, **NC**

■ **Lévrier/Cigale 18,** 18,30 m, **849 160 €**

Conditions de l'essai

Lieu: Golfe de Fos
Vent: SW, 12-22 nœuds
Mer: belle
Durée de l'essai: une journée

Si Marc Lombard dessine un bateau de voyage, c'est un voilier léger, rapide, inspiré des 60 pieds Imoca… en plus sage et en alu. Avec sa carène planante, ses deux safrans, sa fine quille à bulbe, ce marathonien de luxe navigue à des moyennes record. TEXTE ET PHOTOS JACQUES ANGLÈS

Le Futuna 57 se définit comme un yacht de voyage, doté d'un rapport poids-puissance exceptionnel. Dans cette optique, Marc Lombard a dessiné un déplacement léger, avec des formes planantes dérivant en droite ligne des 60 pieds de course au large: entrées d'eau fines et flottaison dynamique maximale pour le près dans la mer formée, largeur de flottaison réduite à la gîte, maître-bau très reculé avec des sections arrière ultralarges. Ces dernières, associées à deux safrans profonds, favorisent le planning et le contrôle de barre au portant. Avec seulement 14,5 tonnes lège et 178 m² de voilure au près, le Futuna 57 affiche le rapport poids/puissance le plus élevé de sa catégorie, avec une forte stabilité qui tient à la fois à la grande largeur et au bulbe en plomb de 4,5 t suspendu à une quille en alu de 2,85 m. Ce fort tirant d'eau pouvant constituer un handicap dans certains ports ou lagons tropicaux, le constructeur propose une version à quille relevable avec un tirant d'eau de 1,65 m en position haute.

La construction, réalisée en Ukraine, présente un haut niveau technologique. Grande croisière oblige, la coque et le voile de quille sont en aluminium, matériau qui présente toujours le meilleur compromis légè-

Aucune manœuvre n'encombre le grand cockpit dédié au confort des passagers, avec une table dépliable.

La grande soute située entre les deux barres offre un rangement commode pour les défenses et les amarres.

Les instruments sont bien lisibles et les winches de génois à portée de main.

reté/rigidité/résistance aux chocs, avec l'avantage de pouvoir être réparé dans le monde entier.
Le pont est en sandwich composite (verre-polyester-vinylester sur âme de mousse PVC), moulé sous vide et assemblé à la coque par collage et boulonnage. Les cloisons et les aménagements sont également en sandwich sur mousse PVC, avec finition en placage d'orme d'Amérique. Enfin, le mât et la bôme sont en carbone (en option). Si la construction est soignée, avec une mention spéciale pour la chaudronnerie alu et la finition peinte, certains éléments (pont en teck, détails intérieurs) ne sont cependant pas au niveau que l'on attend sur une telle unité.

En navigation

★★★★☆

Le plan de pont est typé croisière, avec l'écoute de grand-voile renvoyée au piano de descente, ce qui dégage le cockpit mais nécessite un équipier au réglage. Les winches de génois, situés juste devant les barres, offrent une excellente position de

La coque extra-large offre une forte stabilité qui concourt au confort en limitant la gîte.

1 *LA LUMIÈRE*
entre à flots par les baies, hublots de coque et panneaux de pont, mais l'aération doit être améliorée.

2 *LE CARRÉ*
confortable et chaleureux peut accueillir six à huit convives.

3 *LE MEUBLE*
entre carré et cuisine procure des rangements pratiques et permet de se caler pour cuisiner en mer.

4 *LA TABLE À CARTES,*
étroite, bénéficie d'une haute cloison pour fixer les écrans et instruments de navigation.

manœuvre et servent aussi à étarquer les bastaques avec des coinceurs ad hoc. Une centrale hydraulique installée en standard facilite les réglages du pataras et du hale-bas de bôme. Envoyer la grand-voile sur le mât de 22 m est assez physique, même avec la drisse dédoublée (et 40 m de bout à lover pour finir !). L'option winch électrique de drisse est donc conseillée si l'on veut naviguer en équipage réduit.

Dans un bon force 4, le Futuna accélère assez vite pour se caler à près de 10 nœuds, ce qui semble être sa vitesse de croisière « naturelle ». La barre est précise, assez ferme, avec une stabilité de route exemplaire qui soulagera le pilote automatique. Grâce à sa forte stabilité de forme, le bateau gîte peu et taille sa route sans bouger beaucoup d'eau. Cette raideur à la toile permet en outre de conserver toute la voilure haute jusqu'à plus de 20 nœuds de vent réel, le contrôle restant absolu dans les surventes grâce à la configuration bi-safran. Nous enregistrerons plus de 11 nœuds dans ces conditions !

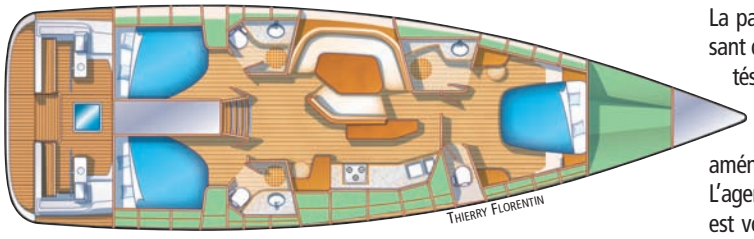
Bien qu'il préfère les allures débridées ou portantes, le Futuna ne rechigne pas à serrer le vent et vire avec facilité. L'écart entre les deux barres oblige à lâcher brièvement l'une pour reprendre l'autre mais on s'y habitue assez vite. Les virements sont quelque peu ralentis par le passage du génois devant l'étai de trinquette, ce qui implique une bonne relance en sortie de virement avant de serrer à nouveau. Le spi, hélas absent sur notre bateau d'essai, sera sans aucun doute une voile essentielle sur ce modèle.

Avec un équipage réduit, la préférence ira à un spi asymétrique avec chaussette, plus simple à contrôler (220 m² tout de même !).

Côté moteur, notre Futuna bénéficiait du 110 ch optionnel, procurant une vitesse de croisière de 8,5-8,8 nœuds à 1800-2000 t/min, de quoi abattre des milles en cas de pétole. Au port, le flux de l'hélice passe entre les safrans, interdisant les virages par « coup de fouet ». Il faut un peu d'erre pour conserver une manœuvrabilité correcte, avec une excellente réactivité en marche arrière. Très efficace, le propulseur d'étrave optionnel Max Power apporte ici une réelle sécurité de manœuvre.

La voilure est gréée en 9/10 sur un mât à deux étages de barres de flèches.

Une cuisine ergonomique, avec de larges plans de travail, un équipement complet, et des équipets pourvus de fentes d'aération.



THIERRY FLORENTIN

A l'intérieur ★★★★☆

La partie habitable est centrée, laissant de grandes soutes aux extrémités du bateau, isolées par des cloisons étanches de sécurité. Très vaste, la soute avant peut être aménagée en cabine de marin.

L'agencement de la partie habitable est volontairement limité à trois cabines avec salles d'eau privatives, ce qui dégage un vaste volume central carré-cuisine-table à cartes. Afin de gagner du poids, cloisons et mobilier sont réalisés en sandwich plaqué en orme d'Amérique, avec quelques éléments en bois massif pour les bordures, surbaux ou encadrements. L'ensemble est chaleureux, avec un design curviligne très esthétique. La réalisation, globalement de bonne facture, n'évite cependant pas quelques fautes (charnières

Les salles d'eau sont spacieuses, mais n'offrent ni cloison ni rideau pour isoler la douche.

La cabine de propriétaire dispose d'un secrétaire-coiffeuse.

Dans la cabine avant, l'espace de plancher est tel que l'on peut tourner autour du lit central.

de portes fragiles, capot de frigo…). On regrette aussi l'aération insuffisante du carré ou le manque d'éclairage d'ambiance en plus des plafonniers halogènes, ces points pouvant être facilement améliorés. La cuisine mérite en revanche des éloges: fonctionnelle, spacieuse, pourvue de nombreux rangements. Elle est pratique à la mer, le long meuble qui la sépare du carré permettant de se caler à la gîte. Côté cabines, celle du propriétaire, située à l'avant est un must, avec beaucoup d'espace au sol, une agréable luminosité propagée par des hublots de coque et un WC indépendant de la grande salle d'eau. Les cabines arrière, toutes deux dotées d'une grande salle d'eau particulière, sont elles aussi très spacieuses avec une entrée de belle surface, un lit de 200 x 148 cm et de bons rangements. Un bémol toutefois pour les éclairages de chevet, insuffisants et mal placés. ⚓

Bilan ★★★★☆

Performances au-dessus de la moyenne, construction d'un haut niveau technologique associant la robustesse de l'aluminium au sandwich composite, sont les atouts maîtres de ce croiseur de luxe, auxquels il faut ajouter un tarif concurrentiel dû à la construction en Ukraine. L'intérieur est luxueux, sans ostentation, avec des cabines très spacieuses étudiées pour les longs séjours. Il y a toutefois des progrès à faire au niveau des finitions. Comme il s'agit d'un premier exemplaire, soyons indulgents, mais le chantier doit travailler ces détails.