

FUTUNA 57



VINCENT BOURDIN

Il est des voiliers que l'on apprécie dès le premier regard. Ses lignes tendues, sa poupe large, son mât en carbone joliment banané et son étrave quasi-droite font du Futuna 57 un de ces bijoux racés qui ne manque pas de rappeler certaines bêtes de course aperçues au gré des Vendée Globe. Et pour cause. Le bateau est signé Marc Lombard, l'un des architectes navals les plus expérimentés en matière de 60' Open et qui signe la gamme d'Alucomposite : le Futuna 70 qui sera mis à l'eau au printemps prochain et le Futuna 50 qui est encore au stade de la conception.

Chargés de présenter le Futuna 57, Florian Foglietti, responsable marketing et Christophe Artaud, de la société de courtage AYC, nous retrouvent à bord de Glaz, amarré au Port Napoléon à Port Saint-Louis du Rhône : « Le concept du mariage entre l'aluminium et le sandwich composite, explique M. Foglietti, présente de nombreux avantages non négligeables. L'alu permet d'obtenir des coques très solides, légères, d'une grande longévité et sans entretien. Le pont en sandwich est également très léger et permet de modeler des



En haut à gauche :
le cockpit vu de la
descente dotée de cinq
larges marches.
Ci-contre : le plan de pont
à l'ergonomie élégante.

lignes aux courbes harmonieuses. Il offre de plus une isolation thermique et phonique très supérieure aux ponts en alu. L'ensemble est assemblé à l'aide d'une colle spécialement étudiée pour cet usage. » Il est vrai qu'obtenir de beaux arrondis, des plans inclinés et un degré de finition acceptable sur

un pont alu est difficile. En embarquant sur le Futuna 57, d'emblée, on est impressionné par la largeur extrême du cockpit et de toute la cellule arrière. Même si l'on peut critiquer le degré de finition moyen obtenu sur le teck et sur certains joints de mastic, l'ensemble est tout de même très esthé-

Premier modèle du nouveau chantier Alucomposite, ce sloop, dessiné par Marc Lombard, affiche d'excellentes performances. L'association d'une coque en alu et d'un pont en sandwich en fait un bateau polyvalent aux formes harmonieuses. Par Vincent Bourdin, photos M. Hesnard

tique. Les bancs de cockpit, pouvant accueillir en tout 8 personnes, sont parcourus d'une barre en teck, belle astuce pouvant être utilisée, à la gîte, comme main courante ou comme cale-pied. Une table à deux rabats les sépare, dotée, dans son support central, d'une grande glacière. Sur l'arrière,

deux barres à roues contrôlent les deux safrans, par l'intermédiaire de drosses inox. Entre les deux consoles, un grand panneau de pont abrite une soule technique, dans laquelle est stockée l'annexe avec son moteur et au fond de laquelle on peut apercevoir les drosses circulant entre des poulies non protégées. Attention à ne pas y emmêler de garcette, cela pourrait s'avérer dangereux. Mais comme le précise Florian Foglietti : « le bateau est le numéro un de la série et bien entendu de nombreuses améliorations sont déjà prévues... ». Le tableau arrière est ouvert sur une jupe de baignade dotée d'une échelle de bain sommaire, mais peu encombrante. Le radeau de survie 8 places est

intelligemment stocké dans un coffre à l'angle du pont et du tableau arrière, permettant en cas de nécessité, un largage très rapide.

Nous démarrons le Volvo de 100 ch en ligne d'arbre depuis son tableau de bord situé au bas de la console tribord. Le propulseur d'étrave Max Power facilite la manœuvre de départ du catway, d'autant que l'hélice MaxProp tripale, très efficace en marche arrière, se révèle un peu plus capricieuse en marche avant. Je profite de la traditionnelle remontée des pare-battage qui succède à tout départ en mer pour circuler sur les passavants et sur la plage avant. Quasiment flush deck et très légèrement bombé, ce pont se parcourt aisément.

Les mains courantes du rouf, l'étai de trinquette et les haubans en Rod offrent de bonnes prises, minimisant le risque de tomber à l'eau. À 1 000 tr/min, nous sommes déjà à 5,8 nœuds. Il est vrai que le bateau est proposé en standard avec une motorisation de 75 ch qui sera suffisante pour les 14,5 t de déplacement annoncées. Ce qui explique qu'à 1 700 tr/min, le régime de croisière du 100 ch, nous filons à 8,2 nœuds, pour atteindre les 9,2 nœuds à son régime maximum de 2 600 tr/min. Les vibrations, même au régime de croisière, se font sentir et l'ensemble est un peu bruyant. Il est possible que l'hélice choisie pour cette configuration ne soit pas la mieux adaptée. Dès la sortie du

chenal, nous hissons la grand-voile Incidences de 88 m² entièrement lattée au moyen d'un des deux winchs du piano bâbord. Le mouflage de la drisse assiste un peu la manœuvre qui reste malgré tout assez physique. Certains choisiront alors le winch électrique, prévu en option. Nous bénéficions, sous un beau soleil, des 18 nœuds d'un reste de mistral qui a soufflé fort la veille. Sitôt déroulé le génois de 90 m², Glaz s'élance pour atteindre très vite les 11 nœuds sur le fond, à 110° du vent. La sensation de vitesse est bien présente, la barre restant malgré tout très douce et équilibrée. On imagine ce que cela pourrait donner avec un équipage un peu plus nombreux et le spi asymé-



L'agencement du carré avec la cuisine et la large table à carte est particulièrement bien étudié. Le bon niveau de finition des boiseries singularise ce confortable voilier.



VINCENT BOURDON

trique de 220 m² ! L'instant est savoureux, d'autant que les mouvements du bateau dans le petit clapot du golfe de Fos sont harmonieux, le Futuna 57 se frayant un passage dans la mer sans heurt. Il est temps d'essayer le près. Nous enroulons le génois jusqu'à son premier repère, d'autant que les rafales montent alors à près de 25 nœuds. Là encore, le bateau se comporte à merveille. À 40° environ du vent, nous remontons à plus de 8 nœuds, avec toutefois des coups de gîte, indiquant qu'un ris ne serait pas forcément superflu. Le rappel des 2,80 m de quille en plomb, disponible d'ailleurs en version relevable, est efficace. Le gréement 9/10° en carbone, à deux étages de barres de flèches poussantes à un angle de 20°, réalisé par le chantier Alucomposite lui-même, encaisse sans broncher. Je profite du bord de près, entre les balises Est Annibal et Balancelle qui signalent des bancs de sable, pour faire un tour à l'intérieur. La porte d'entrée du bateau est formée de deux battants verticaux et d'un panneau cou-



Ci-dessus : la cabine du propriétaire à l'avant du bateau. À droite : l'une des deux cabines arrières avec son lit arrondi et son cabinet de toilette.

lissant horizontal, laissant un large passage. La descente de cinq marches légèrement incurvées est praticable à la gîte, même si on aurait aimé une main courante plus grande que les deux petites poignées présentes. Un grand volume, très lumineux grâce, notamment, aux hublots latéraux en fuseaux à la teinte bleutée, comprend la cuisine, le carré et la table à carte. Tous les aménagements sont en sandwich de mousse PVC dont la peau extérieure est en placage d'orme, décoration très claire que l'on retrouve dans tout le voilier. Tout

de suite à droite, la table à carte accueille le navigateur sur un tabouret rond fixé dans les planchers. Tribord amure, il n'est pas très facile de rester assis, car le tabouret se transforme alors en toboggan. La table est cependant bien dimensionnée et l'on retrouve, à droite, un tableau électrique fait maison. Tous les interrupteurs pour le circuit 24 V du bateau sont là, signalés par de simples étiquettes plastifiées malheureusement un peu bâclées. Et c'est là sans doute le plus gros défaut de Glaz : certains points de finitions n'ont pas reçu

le soin mérité par l'unité. Petits problèmes d'ajustage des planchers, du couvercle du réfrigérateur central, serrures de placards qui bloquent, etc. Mais les responsables ont bien conscience du problème et rappellent qu'il s'agit du premier bateau du chantier et qu'il a été, qui plus est, réalisé sans commanditaire, donc sans cahier des charges précis. Il s'agit, bien sûr, de petits détails, facilement perfectibles, au regard de la qualité générale du voilier. Dans le prolongement de la table à carte, toujours sur tribord, une grande cui-

sine en long est dotée de nombreux rangements. La cuisinière 4 feux tout inox Eno est montée sur cardans et l'on s'imagine bien émincer les légumes sur le grand plan de travail à côté, le dos calé contre le meuble réfrigérateur situé au centre du bateau. Pas de problème de ce côté-là, la cuisine est un modèle du genre. Plus loin à l'avant se trouve la cabine propriétaire, pourvue d'un grand lit double et de jolies tables de nuit. Un cabinet de toilette de bonne dimension a son accès privé depuis la cabine. Le carré accueillera facilement 10 personnes sur ses deux canapés, dont la sellerie en alcantara blanc crème accroît encore si nécessaire cette impression de luminosité. La table qui les sépare, plaquée elle aussi d'orme, n'a rien d'original, mais les petites fargues qui la bordent empêcheront les assiettes de finir sur les genoux des convives. L'arrière du bateau a été distribué en deux cabines doubles, assez vastes pour des cabines d'enfants ou d'invités, chacune ayant reçu un cabinet de toilette privatif. On notera l'absence de toilettes communes à tout le bateau, confirmant l'option familiale du voilier, à vocation de voyage hauturier plus que de sorties à la journée. Enfin la soute à moteur se situe sous la descente, qui se soulève au moyen de vérins, ce qui nous permet de constater la présence d'un énorme alternateur auxiliaire de 24 V, délivrant 150 A. Cet accès, bien qu'étroit, permet quelques menues interventions sur la machine. En cas de besoin, pour des réparations plus importantes, il faudra tenter d'y accéder par la trappe située à l'arrière et communiquant avec le grand coffre de cockpit évoqué précédemment. Ou, dans le pire des cas, comme le signale Florian : « on peut toujours prévoir d'autres accès par les côtés, depuis les cabines arrière ». Même si l'innovation n'est pas la qualité majeure de ce plan d'intérieur, on ne peut que saluer la grande fonctionnalité de l'ensemble et la

véritable réflexion qui a été menée pour agré- menter la vie à bord sur de longues traversées, même au près serré.

Il est temps de rejoindre Port Napoléon, port d'attache de Glaz en attendant sa livraison très prochaine à son nouveau propriétaire. Je reprends la barre quelques instants, grisé par les 11,3 nœuds affichés par la centrale Raymarine dont un répéteur grand écran combinant le radar et le tra- ceur de carte est installé près de la console tribord. Le vent s'est à nouveau établi à 17 nœuds environ et c'est au travers bon plein que nous rentrons, le génois déroulé entièrement. Un vrai bonheur... La stabilité de route est telle que le pilote hydrau- lique Raymarine installé sur le secteur de barre

aura peu à faire et il restera efficace même au por- tant dans la brise.

Le choix de Marc Lombard comme architecte de ce premier bateau a été pour le chantier Alu- composite une garantie de valeur sûre. Et en effet, les performances de la carène, le confort des amé- nagements bien agencés, le respect du devis de poids et le choix du carbone pour le gréement font du Futuna 57 un bateau rapide, très marin et apte à la grande croisière. Le plaisir de la glisse, présent à toutes les allures, n'étant pas toujours compatible avec un cahier des charges hauturier, on ne peut que féliciter les concepteurs de ce voi- lier tout terrain, auquel on peut prédire une longue et heureuse carrière. 🚤



FUTUNA 57

Architecte Marc Lombard	Tirant d'air 25,76 m	Génois 90 m ²
Longueur de Coque 17,32 m	Motorisation en ligne d'arbre, Diesel 55,5 Kw/75 ch	Trinquette 47 m ²
Longueur à la Flottaison 16,44 m	Capacité Gas Oil 2 x 300 L	Spi Asymétrique 220 m ²
Largeur Hors Tout 5,15 m	Capacité Eau Douce 2 x 490 L	Gennaker 165 m ²
Tirant d'eau Quille Fixe 2,80 m	Réservoirs Eaux Noires 3 x 100 L	Électronique Centrale Raymarine interconnectée NMEA
Tirant d'eau Quille Relevable (option) 1,65 m / 2,80 m	Batteries Service 550 A/24 V	Chantier Alucomposite 14500 Vire
Déplacement Prêt à Naviguer 14 500 Kg	Voilure I : 22,43 m, J : 7,20 m, P : 21,88 m, E : 6,95 m	Tél : 02 31 66 31 31 E-mail : alu.composite@wanadoo.fr, www.alucomposite.com
Déplacement en Charge 18 000 Kg	Surfaces Grand-Voile 88 m ²	
Bulbe Plomb 4 800 Kg		