

ESSAI SWITCH 51



Switch 51

Un catamaran de 15 mètres pour changer de millénaire.

TEXTE ET PHOTOS : PHILIPPE ÉCHELLE

CHANGER DE SIÈCLE, DE MILLÉNAIRE, DE MODE DE VIE EN SWITCH 51, VOILÀ UN PROGRAMME QUI SÉDUIRA PLUS D'UN LECTEUR DE MULTICOQUES MAG, EN MÊME TEMPS QUE VOTRE SERVITEUR, ET POUR CAUSE : UNE SIGNATURE ARCHITECTURALE ILLUSTRE, UNE TAILLE SYNONYME DE CONFORT, DE VITESSE, DE SÉCURITÉ, UNE CONSTRUCTION SOignée DANS UN CHANTIER QUI SE DÉFINIT LUI MÊME COMME UN "ATELIER" ET DÉFEND DES VALEURS DE QUALITÉ ET DE PERSONNALISATION. LE SWITCH 51 REPRÉSENTE INCONTES- TABLEMENT UNE TENTATIVE DE SYNTHÈSE DES IDÉES DE CE DÉBUT DES ANNÉES 2000 EN MATIÈRE DE MULTICOQUE DE VOYAGE.



Présentation

Ce catamaran de 15,40 m incarne une tendan- ce actuelle : celle de bateaux aux options archi- tecturales réalistes, ambitieuses et créatives, réalisés par des chantiers à taille humaine. Ces "ateliers" où le navigateur-voyageur sera com- pris et suivi dans toutes les dimensions de son projet ; où il pourra personnaliser son bateau à partir d'une plate-forme produite en petites séries s'évitant ainsi les aléas d'une construc- tion totale à l'unité. Il pourra suivre la construc- tion de son unité par des visites régulières au chantier, soit directement sur site, soit par la transmission de fichiers internet, pour un cer- tain nombre d'entre eux. Construit fin 1999 et présenté au salon de Cannes, notre bateau d'essai est le prototype de la série des Switch 51 dont 4 projets ont été signés cet automne. Son développement est le fruit d'une collaboration étroite entre les archi- tectes et le chantier Sud Composites, connu depuis 1990 pour la production de ses Grand- Sud de 40 à 52 pieds en bois epoxy.

Les options architecturales

On peut décrire le Switch 51 en quelques for- mules lapidaires : un bateau performant, confortable et sécurisant. Pour cela, des coques longues ont été retenues, mais les poids centrés autour de la nacelle, elle même située à 80 cm de la mer ; un bon ratio poids- puissance et une aptitude réelle à l'échouage. Si l'on ajoute à cela une construction soignée, un devis de poids n'excédant pas les 10 tonnes avec des équipements raisonnables, on obtient un projet alléchant... Le centrage des poids, autorisé par de longs flotteurs associé à une bonne puissance, décline en matière de multi- coques une recette automobile qui à eu son succès : celle de la berline surmotorisée aux équipements de sécurité nombreux ; on n'utili- se pas tout le temps les 300 chevaux, mais on trotte gentiment à des vitesses un peu inavouables dans des conditions de confort et de sécurité hors normes.

Le chantier de construction

Faire construire ou essayer un Switch 51, c'est approcher le petit monde des ateliers de l'étang de Thau, une version méditerranéenne du Martha's Vineyard de Dick Newick et Walter Greene des années 80. Le site particulier de l'étang a en effet attiré plusieurs chantiers d'ar- tisans regroupés autour de leurs créateurs

furieusement multicoquistes. Le chantier Sud Composites est l'un d'eux, et sa structure per- met aujourd'hui l'exploitation d'un petit port à sec en plus de l'activité de production de mul- ticoques de toutes tailles. On met à l'eau les bateaux directement devant le chantier ce qui facilite finitions et mise au point. Les réunions de chantier se font sous la véranda d'Alain et Marie Adès, face au mouillage ! Ce qui apparaît de la philosophie de ce chan- tier, c'est une collaboration très professionnel- le avec les architectes avec de bons moyens informatiques, la volonté et les moyens de comprendre le projet, les options du client et de réaliser une construction de qualité (10 ans de construction de multicoques en bois epoxy, ça vous forme une équipe !)

Le process de construction

Les différentes parties du bateau sont construites sur moules en sandwich verre/vinylester pour les œuvres mortes et monolithique verre/vinylester pour les œuvres vives des coques. Le fond de nacelle est en sandwich ainsi que les cloisons structurelles verre polyester isophthalique et mousse PVC 80kg/m3. Le collage sous vide est utilisé par- tout où c'est nécessaire et l'assemblage pré- sente à l'examen toutes les garanties d'une mise en œuvre dans les règles de l'art. L'homogénéité structurelle démontre le savoir- faire d'un cabinet d'architectes habitué à gérer les efforts engendrés par ces machines puis- santes. Le bateau était présenté au salon de Cannes avec la cabine avant bâbord non vai- grée, ce qui permettait une bonne observation de la finition, de la qualité des renforts et de l'assemblage, puisque celle ci se trouve ados- sée à la cloison maîtresse du bras avant, cette option originale m'a paru une excellente idée qui pourrait être reprise par d'autres à l'avenir. Le Switch 51 apparaît comme un bateau solide qui vieillira bien sans les incertitudes liées à l'utilisation de matériaux et techniques plus sophistiqués, mais sur lesquels on a peu de recul en utilisation grande croisière.

Visite guidée

Le Switch est un bateau élégant, sa silhouette est flatteuse et la décoration de notre bateau d'essai : coques bleues et liseré mylar alumi- né le met bien en valeur. Le plan de pont est extrêmement fluide et agréable, la liaison carré-cockpit très bien étudiée et le souci ergo-



L'plan de pont est extrêmement fluide et agréable.



L'accès aux jupes arrières est vraiment pratique.



L'immense cockpit est très confortable



Un intérieur très convivial



nomique est présent partout. L'accès aux jupes arrières mérite un bon point et l'ensemble des déplacements sont aisés et sécurisants. L'accastillage Harken n'appelle que des commentaires positifs et devrait permettre une utilisation sans modération des ressources de cette version au mât rallongé à 21 mètres. En équipage réduit, un winch électrique à tout faire assistera la drisse de grand-voile.

Le gréement

Un splendide tube Sparcraft laqué blanc donne leur puissance à ces belles carènes et les deux enrouleurs de ce gréement de cotre devraient permettre une utilisation tant sportive qu'en équipage réduit. Le gennaker boostera le bateau dans le petit temps, le génois enrouleur permettra toutes les adaptations dans le médium, mais il conviendra de le rouler de quelques tours pour faciliter le virement de bord. La trinquette, également sur enrouleur mettra le bateau en configuration de fortes brises lorsque un ou deux ris seront déjà pris. Ce tube vraiment élancé donne une personnalité particulière au plan de voilure du Switch, il faudra se donner les moyens de contenir son inertie dans la brise ; hautes et basses bas-taques ne sont pas là pour faire joli, même si elles ne participent pas à la tenue ordinaire du mât. Une version plus "méchante" du Switch 51 a été développée avec Alain Gautier. Elle comprend mât carbone et bôme carbone, aménagements démontables et voiles composites.

Coques et dérives

Les coques sont plus évasées que certaines autres productions du cabinet Van Peteghem et Lauriot Prevost mais correspondent à un programme grand voyage affirmé d'où une capacité à encaisser des charges potentielles plus importantes. Bien pincées sur l'avant, leurs élancements, l'absence d'équipement sur l'avant, leur longueur, tout ceci permet d'obtenir un bon passage dans la vague et suffisamment de flottabilité pour remonter d'un surf mal emmanché sur une lame bien creuse. Le choix de dérives est ici retenu, elles apportent leurs avantages propres, notamment au près dans la brise et réduisent le tirant d'eau. Les fonds de coques bien renforcées et un petit skeg protégeant hélices-safrans devraient permettre d'aborder avec sérénité ce qui constitue une des meilleures allures du multi-

coque : le beachage ou l'échouage dans les zones à marées. D'excellents ailerons auraient également été une solution adaptée, la gué-guerre dérives-ailerons n'ayant aucune raison d'être lorsque l'une et l'autre des formules est traitée avec talent...

Poste de barre et motorisation

Un bon point pour le poste de barre bien décentré qui permet une vision panoramique totale, tant du passage des coques dans la mer, que du plan de voilure et de toute l'activité du plan de pont. Les commandes d'inverseur Morse tombent bien sous la main et leur douceur traditionnelle de fonctionnement sont un plus pour la manœuvrabilité de ce grand bateau. Sur notre bateau d'essai, elles sont accouplées à deux moteurs de 40 CV... La version 2 x 27 CV devrait donner également toute satisfaction, surtout équipé de MaxProp bipales.

Roof et aménagements

J'ai déjà dit que le cockpit était très confortable, en fait il est immense et se prolonge "naturellement" dans les jupes et sous le roof ce qui crée un espace vie absolument sensationnel. Un bimini et une paire de bossoirs doivent prochainement compléter la vocation grande croisière du bateau. Lumière et espace sont caractéristiques de l'intérieur de ce bateau. Il conviendra d'équiper les plexis de protections ajourées blanches pour gérer les excès d'UV sous les tropiques. Le bureau-table à cartes dispose d'une vue panoramique sur le sillage et regroupe l'électronique. Un grand carré de disposition classique offre une excellente convivialité d'autant qu'à bâbord la cuisine mérite une mention spéciale pour son volume et la qualité de ses équipements : 2 frigos, un congélateur, 4 feux de bonne taille et un four "Stoves" séparé. Cette cuisine, sa conception et sa réalisation méritent nos quatre toques nautiques. Plans de travail, éviers et rangements complètent tout cela avec élégance et fonctionnalité. Les trois cabines doubles offrent des volumes "Pullmann", un bon éclairage et une bonne ventilation ; sur ce bateau destiné à un équipage réduit, un seul cabinet de toilette de grand volume avec wc séparés a été choisi. De nombreux tiroirs et penderies sont présents...

Électricité

Mention particulière pour "l'armoire électrique ouvrante" qui permet d'accéder à une réalisation du meilleur niveau : câblages bien dimensionnés, étamés et répertoires, architecture des cheminements d'arrivée et de départ propre et rationnelle, finition avec gaines thermo-retractables et façade de contrôle simple et complète disposant de toutes les sécurités nécessaires.

Sur l'eau

Le bateau de notre essai a été convoyé au salon de Cannes, puis il est parti plusieurs semaines en croisière en Corse ; nous l'avons retrouvé début novembre au chantier pour un essai dans le petit temps. 5 nœuds de vent avec des rafales à 8 constitue un test délicat pour un bateau de croisière... Sachez déjà que le monocoque qui nous accompagnait lors de cet essai devait parfois pousser son diesel à fond pour rester à notre contact ! Le Switch 51 se déhale très bien dans ce temps de demoiselle, mieux même, il accélère en lofant et augmente son vent apparent de manière significative ; il est manœuvrant, vire, lofe, abat. En configuration légère et sous gennaker (qui n'était malheureusement pas à bord), la barre des 10 nœuds par 10 à 12 nœuds de vent devrait être frôlée au travers. La sensibilité des safrans est un peu gommée par l'hydraulique. Parfaitement dans ses lignes, signe d'une bonne répartition des masses, le Switch 51 donne du plaisir dans des gammes de vents proches de la pétote...

100 milles en convoiage

Richard Silvani, météorologue-routeur de 60 pieds et qui pratique ces trimarans surpuissants, a convoyé le Switch 51 en octobre de St Tropez à Sète. Il nous livre ici ses impressions... "Les habitués de cette zone complexe décoderont le comportement de ce bateau dans une mer dont la profondeur passe de 500 à 50 mètres, voire 20 mètres le long de la Camargue et où les humeurs d'Eole sont difficilement prévisibles. Le départ du Golfe de St Tropez se déroule dans la pétote sous voile. Au Cap Lepé, le Nord Ouest se lève à 25 nœuds et se renforce à 30 voir 35 au large des îles mar-

seillaises. Au près serré, sous un ris et trinquette entière dans un vent apparent de 40 nœuds et la mer qui l'accompagne, le Switch remonte tribord amure sur un seul bord de Fos à Sète... Ceux qui connaissent le coin apprécieront ! La vitesse de 7 à 9 nœuds semble peu impressionnante mais avec le cap tenu, c'est déjà plutôt une performance. Tout cela sous pilote, sans taper plus de deux ou trois fois dans la nuit et sans aucun craquement structurel. Ce genre d'exercice démontre bien les capacités d'un tel catamaran moderne à faire du près serré dans la brise et la mer agitée. Dès que l'on ouvre un peu, les 13 nœuds sont au rendez-vous et la fourchette d'un tel bateau dans la brise maniable se situe entre 10 et 18 nœuds. Des pointes bien supérieures à 20 nœuds seront possibles en configuration légère, mais réservées à des équipages compétents et motivés."

Le point de vue du propriétaire

Le propriétaire de ce Switch 51 est un architecte, jeune retraité, qui prépare son bateau pour de grands voyages. Il envisage une croisière en Patagonie, mais aussi de longues balades tropicales. Il s'agit là de son premier multicoque, mais de son 4ème bateau. Titulaire du PPV, c'est un marin d'expérience. Compte tenu du programme envisagé, l'autonomie se devait d'être importante. Ainsi la capacité de fuel a été portée à 800 litres par l'adjonction de réservoirs supplémentaires utilisés seulement dans certaines parties du programme. Le dessalement d'eau de mer est au rendez-vous et la capacité à stocker les vivres frais et congelés très au dessus de la norme. Les revêtements de sols et autres surfaces ont également fait l'objet de choix particuliers dans des catalogues "bâtiments". Le bimini et les bossoirs ont été en partie conçus par le propriétaire et validés par les architectes (une classification série Switch 51 a même été effectuée par Accastillage Bernard pour les bossoirs). Tout ceci démontre bien la volonté de s'investir dans la conception et la réalisation de leur bateau de ces nouveaux propriétaires, ainsi que leur maturité nautique et la qualité du dialogue technique qu'ils attendent de leurs partenaires constructeurs et concepteurs.

Switch 51 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Architectes : Marc van Peteghem et Vincent Lauriot Prevost

Constructeur : Atelier Sud Composites

Longueur : 15,40 m

Flottaison : 14,36 m

Bau : 7,66 m

Hauteur de la nacelle au dessus de l'eau : 0,80 m

Tirant d'eau :

Dérive haute : 2,60 m

Dérive basse : 1,20 m

Poids en charge : 10 à 13 tonnes selon programme

Surface de voiles
Versión croisière :
GV : 78 m2
solent : 50 m2
trinquette : 21 m2
gennaker : 68 m2

Versión grande croisière :
GV : 85 m2
solent : 58 m2
trinquette : 28 m2
gennaker : 90 m2
Mât : Sparcraft aluminium 19 ou 21 m selon version
Motorisation : 2 x 27 CV à 2 x 40 CV diesel sail drive
Hélices : bipales bec de canard
Gasoil : 2 x 150 l
Aménagements : 3 cabines doubles, un grand cabinet de toilette avec double évier, douche et WC, nacelle centrale avec carré, cuisine, table à cartes.

Hauteur sous barrots : 2 m

Rapport surface voiles/poids :

Versión grande croisière :

14,3 m2/tonne au près

23,3 m2/tonne sous gennaker

Versión croisière :

12,8 m2/tonne au près

19,6 m2/tonne sous gennaker