

X-35

ONE DESIGN

Nous avons eu l'occasion de participer à une régates de la North Sea Regatta reliant Scheveningen à Rotterdam à bord de X-Argenta. Sous un soleil timide et un vent de 4 Beaufort bien établi, nous avons pris le départ vers 10h dans la catégorie X-35. Avec plus de 20 bateaux au départ, on peut d'ores et déjà dire que la nouvelle classe est promise à de beaux jours.

*Essai réalisé par
Pierre-Yves Martens
et Michael Delatte*



Une nouvelle Classe est née !



En quittant le ponton dans l'effervescence d'un départ de régates entre plus de 400 bateaux, on constate que le X-35 est **très manœuvrant au moteur** tant en marche avant qu'arrière. Avant le départ, l'équipage de 7 personnes s'échauffe en enchaînant plus de 10 empannages sous spi. Le bateau est simple à manœuvrer grâce à un plan de pont bien pensé et un accastillage très bien proportionné. Tous ces éléments confirment ce que nous avons pu voir lors de la visite du chantier (voir YS n° 871). La qualité est au rendez-vous.

Une fois le départ donné, nous partons dans une bataille de virements de bords vers une bouée de dégagement devant Scheveningen. Le **X-35 remonte bien au vent** et notre équipage rodé passe la première marque en 4^e position. L'envoi du spi symétrique se fait à la volée sans peine et la vitesse grimpe dès qu'il est gonflé. On dépasse souvent les 10 nœuds sur l'eau.

La barre reste douce mais la plus grande vigilance en régates est de rigueur pour éviter les départs au lof. Tant le régleur de grand voile que celui d'écoute de spi doivent obéir au quart de tour aux ordres du barreur pour tenir le bateau. Nous passons la ligne d'arrivée en 6^e position et nous dirigeons vers la longue entrée du port de Rotterdam. La mer s'aplatit dans les jetées et au travers bâbord amure, le X-35 donne toute sa quintessence. Les voiles en 3DL et la finesse de barre le font réagir à la moindre risée. Les accélérations sont sensibles et les sensations de barre très agréables.

Le X-35 est donc à considérer comme **un bon outil de régates** et un bateau course-croisière sportif. Il est à noter que son rating IRC de 1,050 l'handicape face à ses concurrents directs. Sa vocation première est la course en monotypie, mais il s'adapte aussi très bien aux régates IRC.

GRÉEMENT ET JEU DE VOILES.

Il s'agit d'un gréement fractionné en 9/10, avec un mât en aluminium à deux étages de barres de flèches contrôlé par un pataras connecté à la fameuse « *roue magique* ». Cette roue magique est une particularité du chantier; elle se trouve à l'intérieur du bateau et permet un réglage très subtil et tout en douceur du pataras. Ce réglage s'effectue directement du cockpit, soit par le barreur, soit par le régleur grand-voile. Mais attention de bien contrôler en choquant, car le défilement du bout est très rapide.

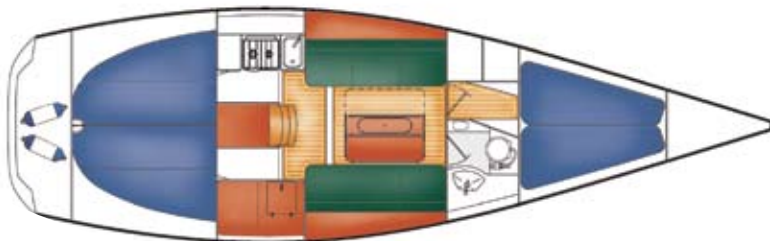
Le principe de l'écoute de grand-voile est assez original, elle court le long de chaque côté du pont pour disparaître sous le pont et revenir à l'air libre au niveau du pied de mât. Elle revient ensuite le long de la bôme pour terminer sa course sur le chariot de grand-voile. Le réglage se fait par l'intermédiaire des deux winches arrière, ce qui permet au barreur ou au régleur grand-voile de la contrôler parfaitement. Une fois de plus, X-Yachts fait preuve d'innovation avec les winches disposés sur le rouf car vous disposez de deux diamètres différents sur chaque winch ! Dans l'effort, vous placez l'écoute sur la partie du winch la plus mince, par contre, sous spi vous utilisez la partie la plus large pour régler l'écoute. Cette technique vous permet de choquer en grand et de reborder très rapidement. Diablement efficace sous cette allure. Dans le cockpit, quatre winches, deux pour le génois et deux pour l'écoute de grand-voile. Les autres réglages fins, sont placés sur le rouf sur des taquets orientables et doublés de chaque côté du cockpit. Derrière

la barre à roue d'un diamètre de 1.50 m, deux coffres permettent le logement du radeau de survie accessible par le fond du cockpit ainsi qu'un espace de rangement supplémentaire.

Le X-35 est composé d'une imposante grand-voile, d'un génois avec un débordement de 108 % et d'un spi symétrique. Le poids total du bateau étant de 4000 kg, tout porte à croire qu'au bon plein et dans les surfs, ce bateau peut atteindre des pointes de 18 nœuds de vitesse dans une bonne brise de 25 à 35 nœuds.

AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

L'intérieur du X-35 est composé d'un large carré, avec à bâbord et en longueur une cuisine où se logent une cuisinière deux becs avec four et des armoires de rangement. Et à tribord, une table à cartes avec un siège rabattable. Détail éton-



nant, le frigo se trouve côté table à carte, pas très pratique, dirons-nous. Sous le cockpit, deux doubles couchettes. Pas de portes entre ces couchettes et le carré. A l'avant on trouve une cabine double traditionnelle séparée cette fois par une porte. L'intérieur est spacieux et très éclairé. La table du carré est transformable en couchettes. Au total, 6 personnes peuvent y loger confortablement.

Le mât, est posé sur le fameux cadre en acier qui repose lui-même sur la quille (propre aux chantiers X-Yachts). Ce qui assure une solidarité parfaite entre le gréement et la coque. Le mât n'est absolument pas visible à l'intérieur, il est logé dans une protection en bois et revient dans le cabinet de toilette à tribord.

MOTORISATION

Le X-35 est équipé en version standard d'un moteur Yanmar 3 cylindres de 20 Ch. Il s'agit d'un Sail Drive avec une hélice repliable à deux pales. Le système de refroidissement se fait par eau de mer. Le moteur est placé au niveau de la descente et est logé dans un compartiment avec un accès aisé en cas de besoin. Le niveau sonore est très raisonnable.

MONOTYPIE À L'ÉTAT PUR !

Le X-35 One-Design est une toute nouvelle classe qui attire beaucoup de régatiers provenant de l'IRC et de l'IMS. La raison provient probablement du fait que ces régatiers exigent des régates de contact où le classement en temps compensé n'existe plus. Dans la classe X-35, le premier qui franchit la ligne est premier sans jouer sur les astuces de rating pour mieux se placer. Cette nouvelle formule connaît déjà un franc succès en Hollande. Deux équipages belges leur tiennent la dragée haute, il s'agit de l'équipage d'**Eddy Verbinnen** sur son X-Argenta et celui de **Bertrand Stuyts** sur Liesl. Deux de nos compatriotes ont également été sélectionnés comme barreaux : Sebbe Godefroid et Carolijn Brouwer. Malheureusement pour nous, on les retrouve à la barre de bateaux hollandais. Commentaire à chaud de Eddy et de Bertrand : « C'est vraiment passionnant de naviguer dans ces conditions. Il faut se battre et rester à 100% concentré du début jusqu'à la fin. Une toute petite erreur et vous perdez deux places. La flotte reste concentrée durant toute la régata et à la bouée, les écarts sont de un mètre entre les bateaux. Au passage de la ligne d'arrivée, il n'y a pas une minute d'écart entre le premier et le dernier ».

Caractéristiques :

Longueur de coque :	10.61 m
Longueur à la flottaison :	9.12 m
Largeur :	3.27 m
Tirant d'eau standard :	2.15 m
Lest :	1.700 kg
Déplacement :	4.300 kg
Motorisation :	Yanmar 20 Ch
Matériau :	Sandwich verre
Architecte :	N.Jeppesen
Chantier :	X-Yachts
Voiles :	
Grand-voile :	40.1 m ²
Génois 108 % :	33.9 m ²
Génois enrouleur 105 % :	31.9 m ²
Spi symétrique :	105.7 m ²
Surface voilure au près :	74 m ²
Rating IRC :	1.050
Prix HTVA :	145.000 €
(livré et prêt à l'emploi)	