

# Voile magazine

COMPARATIF



15 paires de bottes  
respirantes  
à la loupe

## CAT BOAT OU SLOOP

Deux gréements,  
un même bateau :  
à qui l'avantage ?



Un kit pour tous

**On construit un dérivateur!**

Editions  
Laminière

L 19898 - 183 - F: 5,40 €



5,40 € - N° 183 - MARS 2011

Bel./Lux. : 6,10 € - CH : 10,30 FS - Can : 9,70 \$CAD - Port. cont. :  
6,30 € - Gr./Esp./It. : 6,30 € - DOM/S : 6,10 € - DOM/A : 7,20 € - Cal./S :  
850 XPF - Cal./A : 1 600 XPF - Pol./S : 940 XPF - Pol./A : 1 650 XPF

ECOLE DE LA CROISIERE : MOUILLEZ SANS HAUSSER LE TON

YACHT OF THE YEAR 2011 : LES QUATRE BATEAUX GAGNANTS

GERARD D'ABOVILLE, RENCONTRE AVEC UN MARIN ENGAGE

CROISIERES : ESCAPADE EN TURQUIE, LES RIAS DE GALICE

CAT BOAT CONTRE SLOOP

# Et si on oubliait le foc ?

L'occasion était trop belle. Comparer deux types de grément, cat boat contre sloop. Ce que nous avons fait avec la complicité du chantier Espace Vag en profitant des deux versions de l'lkone.

Révélation.

Texte : Bernard Rubinstein.

Photos : Jean-Marie Liot.



Temps de rêve en baie de Concarneau pour cette première confrontation entre les deux lkone avec, au final, un vote unanime pour le cat boat.

**NOUS VENONS** de le vérifier. Il fait toujours beau en Bretagne et ce n'est pas cette belle matinée en baie de Concarneau qui le contredira. Grand soleil, brise de secteur nord de 10 à 15 nœuds, température autour de 10 degrés, on se régale à bord de l'lkone J malgré l'enjeu du moment. Comparer les mérites respectifs du cat boat face au gréement de sloop qui équipe le second lkone mené pour l'occasion par son architecte Julien Marin et Marie Zuber, équipière de choc, céramiste chic. A bord des deux faux jumeaux, une fois débordé la tourelle du Cochon, chacun s'applique à mener au mieux et au près son lkone comme s'il avait conscience qu'il participait à une grande première quasi historique.

Première ou pas, c'est au Grand Pavois de La Rochelle que l'idée de ce duel est née avec la présentation, par le chantier breton Espace Vag, de la version JS de l'lkone. J pour junior, S pour sloop. Quant à l'lkone J, c'est au Salon 2006 qu'il fit sa



▲ Pierrick, le patron du chantier, à la barre de l'lkone J, tente de résister à la pression du JS.

première sortie, quatre ans après l'lkone. Pour tenter d'y voir clair, il est bon de préciser qu'il y a lkone et lkone. Le premier, construit à près de 80 exemplaires – un joli score pour un petit constructeur –, joue sur le registre du pêche-promenade. Un pêche-promenade intelligent équipé d'un gréement cat boat. L'lkone J, son petit frère – 5,50 mètres contre 6 –, est un pur voilier catégorie day-boat, équipé lui aussi d'un gréement cat boat. Certains d'entre vous le connaissent déjà puisque nous l'avons essayé lors d'un « quelques bords à bord » publié dans le numéro 136 de Voile Mag. Nous en disions le plus grand bien si ce n'est que nous avons navigué seuls, sans élément de référence.

C'est dire que la sortie de l'lkone JS ne pouvait mieux tomber en nous offrant l'opportunité de les confronter. Ce que nous avons fait à Concarneau dans des conditions idéales grâce au sérieux de son constructeur Pierrick de Kervennoael, propriétaire du chantier Espace Vag depuis 2009.

Concrètement, tout a débuté par la mise à l'eau de nos deux lkone sur la cale du port de pêche de Concarneau à deux pas du chantier JFA. Petit bateau, petits problèmes. Et mise

à l'eau facile, en deux à trois minutes grâce au statut de dériveur intégral de l'lkone et à ses deux safrans relevables. En tout cas, dans cette situation, tous deux sont à égalité si ce n'est que le l'lkone J, une fois mis à l'eau, abat déjà sa première carte. Il est quasiment prêt à naviguer alors que le JS devra patienter, le temps de préparer sa grand-voile soigneusement pliée dans l'abri, sous le rouf. En fait, pour ceux qui ne le savent pas encore, l'lkone J est équipé d'un mât en carbone non haubané et au départ pultrudé. Il arrive au chantier sous la forme d'un tube avant de recevoir le rail de grand-voile qui est collé, puis le pied de mât et enfin les points d'ancrage des fixations de bastaques

indispensables pour naviguer sous spi au portant. Comparé à l'lkone JS, le J est d'une simplicité enfantine qui a de bonnes raisons de vous déconcerter dès que vous vous installez dans le cockpit. Pratiquement, l'accastillage se résume à une barre d'écoute – un simple

bout amarré entre les deux taquets d'amarrage arrière – sur lequel vient se frapper, par l'intermédiaire d'une poulie, le palan de grand-voile. Complétez le tout par deux bouts de manœuvre circulant sur le rouf, l'un pour la rotation du mât, l'autre pour la drisse de spi, et vous aurez compris que l'lkone J n'usurpe pas son titre de champion toutes catégories de la simplicité. Autant vous l'avouer, elle n'est pas pour nous déplaire, même s'il n'est pas si facile d'oublier des décennies de complication avec le gréement de sloop. Cela dit, si comme moi vous avez le privilège de naviguer en lkone J, toute navigation débute par une opération facile mais originale. Une fois la grand-voile



Le mât de l'lkone J ne comporte aucun haubanage et son cockpit est dépouillé.



Sous le vent, la version école de l'lkone JS qui se démarque par l'absence de filières.

## JULIEN MARIN

Il l'appelle sa « journée URSSAF », celle qu'il prend un jour de la semaine pour naviguer. Plutôt discret, trop sans doute, Julien Marin appartient à la nouvelle génération des architectes navals. Comme Guillaume Verdier, son collègue de promotion, il a fait Southampton avant d'intégrer la petite équipe du chantier Espace Vag à l'époque dirigée par Olivier Louedec et Jacky Milville. S'il dessine le premier des lkone, il n'hésite pas à mettre les mains dans la résine pour s'immerger dans la construction en polyester. Sa devise pourrait se résumer ainsi : « Construire pour mieux comprendre ». Une philosophie qui suffirait à justifier son penchant pour les bateaux de croisière : « On peut y apporter plus de matière grise, de réflexion que dans l'étude des voiliers de régates ». Penchant ou pas, Julien Marin exerce son talent dans tous les domaines. C'est lui qui a dessiné, pour IDB Marine, le Malango 9.99 ou encore le Divago construit en strip planking par Alexandre Genoud. Toujours à son actif le Kobé 43, un biquille en CP époxy construit par Charlie Capelle mis à l'eau en juillet. En tout cas, malgré les années, Julien a gardé des liens solides avec Espace Vag.



« Julien Marin, à la barre de son lkone J dont il connaît tous les secrets de fabrication. Normal, il a débuté sa carrière d'architecte en les construisant chez Espace Vag. »

totalelement déroulée, elle consiste à l'équiper d'une longue latte, un jonc, que l'on introduit dans un gousset situé au niveau de la bordure. Son rôle, tenir le bas de la voile sans toutefois égaler l'efficacité d'une bôme. L'opération inverse se fait à l'heure de rouler la voile autour du mât : soit complètement avant d'arriver au port, soit partiellement si l'on souhaite réduire sa surface dans la brise.

## AVANTAGE EN CAP ET EN VITESSE AU JS

Par ce vent léger qui accompagne nos premiers bords, il faut un certain temps pour s'habituer au comportement de l'lkone J. Le fait de ne s'occuper que de l'écoute de GV est déroutant. Mais surtout, il est important de privilégier la vitesse plutôt que le cap. Dans le cas contraire, le bateau s'arrête et peine à se relancer après le virement de bord. Dans ces conditions défavorables à l'lkone J, le JS affiche un petit avantage en cap et en vitesse qui ne va pas tarder à s'estomper dès que le vent va franchir le cap des 10 nœuds. Là, les rôles s'inversent. Et c'est le cat boat qui reprend le dessus. Avant cette confrontation toute amicale, on m'avait prévenu – Julien Marin pour ne pas le nommer – qu'il fallait relancer la carène en sortie de virement de bord. Passé une force de vent, l'opération se révèle superflue. Pousser la barre, choquer quelques centimètres d'écoute puis la reprendre après le virement, voilà à quoi se résume la manœuvre de l'lkone J au louvoyage tandis que sur le sloop, ce qui n'est pas vraiment une surprise, deux personnes sont requises à la manœuvre. Le barreur qui gère la grand-voile et l'équipier qui s'occupe du foc monté sur un emmagasineur. On n'oubliera pas non plus de faire attention à sa tête en raison de la présence de la bôme en alu.

## SOUS SPI, LES ROLES S'INVERSENT

Bref, à ce stade de la journée, tandis que nous tirons des bords en direction de la baie de Pouldohan pour découvrir la rivière du Minahouet – une petite merveille – on ne voit pas vraiment pourquoi l'on s'embêterait avec un foc, de l'accastillage, des ris dans la GV, des barres de flèche et des haubans sans oublier les risques de l'empannage. Cela dit, c'est en naviguant sous spi que les rôles s'inversent. Que l'lkone JS reprend l'avantage en raison de son spi beaucoup plus grand que celui du J : 25 m<sup>2</sup> contre 17. D'emblée, la différence se fait sentir et c'est très rapidement que le J reste à la traîne du JS. Evidemment, on est en droit de s'interroger sur la présence d'un spi aussi petit. Elle s'explique par le gréement cat boat. Plus précisément, par la limite de résistance du mât en carbone tournant. C'est par sécurité qu'il s'utilise avec des bastaques et qu'il



▲ Sous spi, l'lkone J doit s'incliner devant le sloop en raison de son mât tournant non haubané. Notez, au niveau de la grand-voile, la latte verticale qui tient sa chute.



▲ Sur les deux lkone, les deux safrans sont accrochés sur le tableau et réunis par une barre transversale. Chaque barre a son stick permettant de barrer au vent, assis sur le plat-bord.

## MARIE ZUBER, POTIERE MARIN

« Potière marin ». C'est ainsi que se définit Marie Zuber venue naviguer durant ces deux jours à bord des lkone. De la faïence, qu'elle produit dans son atelier situé quartier du Passage, elle a fait son métier depuis dix ans en proposant des pièces d'inspiration maritime. Parmi ses best-sellers : une série de portemanteaux reprenant la technique des nœuds. De la voile, elle a fait sa passion et s'est offert l'an passé une croisière



en Méditerranée sur son Kelt 9 mètres *Pétrel Vert*. Signe particulier, pas d'homme à bord mais seulement ses deux filles de 16 et 14 ans.

Autodidacte de la faïence, titulaire du Capitaine 200, elle se verrait bien installer son atelier sur un chalutier pour naviguer de port en port. Bonne idée, non ?



Un écrin de verdure, la rivière du Minahouet accessible depuis la baie de Pouldohan.

ne peut porter un grand spi.  
 Pour le reste, et ces deux journées de navigation l'ont démontré, sur cette taille de bateau le gréement de cat boat se révèle très facile mais également aussi performant que son frère jumeau à foc et grand-voile. Certes, dans le tout petit temps il s'avoue vaincu ainsi que sous spi. N'empêche! Si l'on me donnait le choix, je n'hésiterais pas car le cat boat en 5,50 m, c'est vraiment le pied.

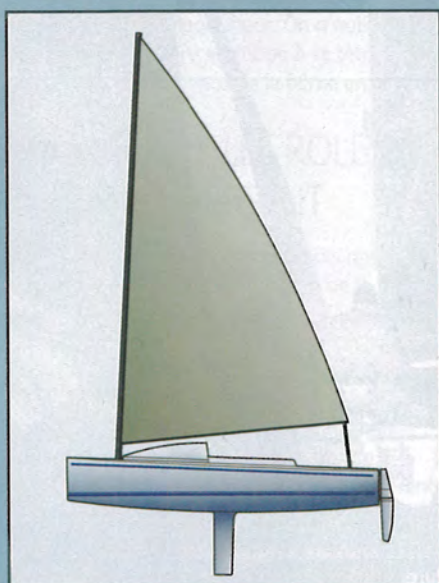
## 30 M<sup>2</sup> DE GRAND-VOILE

D'ailleurs, à la surprise générale, c'est cette voie qu'a suivie Patrick Phélipon, un jeune régatier de talent originaire de La Rochelle qui a participé, aux côtés d'Eric Tabarly, à la première course autour du monde sur *Pen Duick VI*. A deux reprises, pour les éditions de la Mini Ton Cup de 1976 et 1977, une épreuve disputée en temps réel sur des monocoques de 16 pieds de rating, il opte pour le gréement de cat boat tandis que tous ses concurrents ont choisi celui de sloop. Baptisé *l'Effraie*, un nom qui lui va comme un gant, le bateau de Patrick, construit en C Flex, porte une grand-voile de 30 m<sup>2</sup> mais contrairement à l'Ikone J son mât est haubané, exigeant de la part de l'équipage des réglages incessants pour adopter sa courbure aux conditions de vent. A la surprise générale, *l'Effraie* remporte la Mini Ton Cup 1976 mené par un autre Rochelais talentueux de 23 ans, Luc Gellusseau. En 1977, toujours gréé en cat boat, *l'Effraie 2* tente le doublé. En vain car cette fois, c'est un mini gréé en sloop qui remporte l'épreuve. ■



▲ En baie de Concarneau, l'Ikone J mène le bal devant le JS équipé d'une grand-voile à corne.

### IKONE J

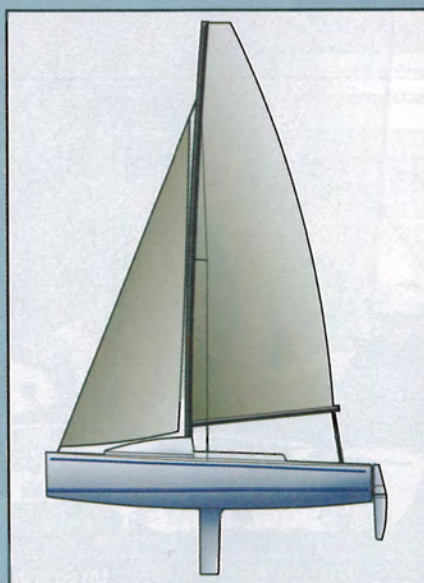


Le mâtage, la réduction de voilure par rotation du mât, et l'écoute unique de la grand-voile. Manœuvre facile en solitaire.



Sa marche par faible brise et temps clapoteux et l'impossibilité de porter un grand spi. L'obligation d'utiliser des bastaques sous spi.

### IKONE JS



Sa marche dans tout le petit temps. L'utilisation du foc pour les relances et son grand spi asymétrique de 25 m<sup>2</sup> contre 17 pour l'Ikone J.



Mâtage et démâtage imposant la présence de deux équipiers. L'accastillage indispensable sur le mât.

### EN CHIFFRES...

Modèle	Ikone J	Ikone JS
LONG. COQUE	5,50 m	5,50 m
LONG. FLOTTAISON	5,50 m	5,50 m
LARGEUR	2,30 m	2,30 m
TIRANTS D'EAU	0,20/1,10 m	0,20/1,10 m
LEST	130 kg	130 kg
DEPLACEMENT	420 kg	420 kg
SV AU PRES	15 m <sup>2</sup>	17,50 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	15 m <sup>2</sup>	11 m <sup>2</sup>
FOC	non	6,50 m <sup>2</sup>
SPI ASYMETRIQUE	17 m <sup>2</sup>	25 m <sup>2</sup>
MATERIAU MAT	carbone	alu
MATERIAU COQUE	strat. verre	strat. verre
ARCHITECTE	Julien Marin	Julien Marin
CATEGORIE CE	C	C
CONSTRUCTEUR	Espace Vag <a href="http://www.espace-vag.com">www.espace-vag.com</a>	
PRIX DE BASE	18 300 €	18 900 €



Les deux bouts, un pour rouler, un pour dérouler, reviennent au cockpit.