

essai

PATRIMOINE DE LA COURSE AU LARGE

Royale est un trimaran visionnaire... Mais il semble qu'il ait eu raison trop tôt !



Le trimaran Royale

CONQUETE DE VITESSE POUR LE GRAAL

Au mouillage, le tri présente une ligne exceptionnelle.



MALGRÉ UNE COURTE CARRIÈRE EN COURSE AU LARGE, LE TRIMARAN ROYALE A PARFAITEMENT SA PLACE AU SEIN DE NOTRE FLORILÈGE DE VIEILLES GLOIRES. COMME BEAUCOUP DE CES MAGNIFIQUES ENGINES DE VITESSE IL A TRAVERSÉ L'HORIZON MÉDIATIQUE À GRANDES ENJAMBÉES, BOUSCULÉ PAR SON SUCCESSEUR UN MAXI CATAMARAN DE 26M. IL A POURTANT REPRÉSENTÉ UNE SOLUTION ARCHITECTURALE INTÉRESSANTE ENTRE 1980 ET 1983. CE PIONNER DES GRANDS FOILS FUT ENSUITE DÉLAISSÉ ; IL TROTTINA QUELQUES TEMPS AUX ANTILLES AVANT DE S'IMMOBILISER DÉFINITIVEMENT AU FOND DU PORT DES MINIMES POUR Y SUBIR LES OUTRAGÉS DU TEMPS ET DES HOMMES. L'AGRANDISSEMENT DE LA ZONE TECHNIQUE ET LES TRACAS ADMINISTRATIFS MENAÇAIENT DE L'ENGLOUTIR, LA PELLETEUSE CHARGÉE DE SON ENLÈVEMENT N'ATTENDAIT QU'UN ORDRE, MARC FAZILLEAU S'Y OPPOSA. VOICI L'HISTOIRE D'UN SAUVETAGE ET D'UNE RECONSTRUCTION.

TEXTE ET PHOTOS : PHILIPPE ECHELLE

Une époque formidable

Mike Birch ouvre la légende du Rhum en 1978, Phil Weld remporte une Ostar d'anthologie en 1981, les Newick-Greene sont partout ! Plébiscités par les coureurs, les commandes affluent chez Walter, Starberry, Mac Laughlin ou Lejeloux ! Cette apogée dissimule pourtant l'arrivée d'une nouvelle génération d'architectes et de coureurs foisonnante d'idées et d'audaces.

Au départ de la Twostar, Robert James confie à Daniel Alisy "la débauche d'imagination des français pour trouver des solutions originales est passionnante, mais pour gagner il faut un bateau éprouvé", témoignant ainsi son admiration et ses réserves face à une meute qui déjà affirme son goût du "no limit".

Pendant ces années 80 la recherche conceptuelle est très ouverte ! Tris, catas et praos rivalisent de performances, la créativité est à son comble ! Dans ce chaudron intellectuel et sportif bouillonnant, mijote l'avenir des Formules 40' et 60', de l'hydroptère et des géants de The Race !

Le trimaran ROYALE

Philippe Facque et Loïc Caradec ont fait leurs classes à bord de GRAND LOUIS, la goélette d'André Viant lors de la première Withbread. Les deux compères mettent en commun leurs recherches et mutualisent leurs expériences. Ils pousseront leur gemmellité nautique jusqu'à refuser de choisir le skipper officiel de leur futur ROYALE. Débarquant d'HYDROFOLIE (plan Xavier Joubert) à bord duquel il a couru la Twostar avec Alain Labbé, Loïc Caradec rencontre Grégoire Dolto à la table à cartes d'un admiraler. Il lui confie ses attentes et les espoirs qu'il fonde sur les possibilités des "foils". L'ingénieur Supélec et le matheux de la famille Dolto (son frère est le chanteur Carlos, sa mère la psychanalyste Françoise Dolto) s'enten-

dent fort bien. Le groupe d'architecture Le Graal créé avec Patrick Dubois prend donc la tête d'une aventure collective qui débouchera sur le dessin de l'alternative française : ROYALE trace son propre chemin entre les productions de l'école américaine Newick-Greene et celles de Derek Kelsall en Angleterre. Ce bateau de transition est un des premiers tri de 60', il sera par la suite balayé par les catamarans grand format avant que ceux ci ne soient eux-même rendus obsolètes par la limitation de taille... et le retour des trimarans.

Le Graal rend donc sa copie et c'est J.F Fontaine qui se charge en un temps record de la construction. Le sandwich Klegecell/verre est immédiatement retenu, ce qui n'allait pas de soi à l'époque (ELF AQUITAINE et PAUL RICARD étaient en aluminium).

Le dessin est résolument moderne mais, si l'on excepte l'implantation des foils, sans innovation tapageuse : on a plutôt recherché la fluidité et l'homogénéité. Les grands flotteurs aux lignes d'eau symétriques et arrières en V sont montés sur des bras rigides relativement hauts pour l'époque (1.20m). La coque centrale est bien tendue sans aucun redan. Le franc-bord élevé participe à la rigidité et l'absence de "caisse" structurelle, type Newick-Greene-Kelsall, consomme la rupture avec les multicoques course-croisière. Les galhaubans sont frappés à l'extérieur de la plate-forme, mais le gréement 7/8 autorise le recouvrement des génois.

Multis foilles

Caradec a découvert les possibilités (et les soucis) des foils sur HYDROFOLIE. Il demande donc à Grégoire Dolto de dessiner et de concevoir la machinerie complexe qui doit "porter" ROYALE et le libérer d'Archimède. Au Graal on se souvient de l'hiver passé à l'élaboration de toutes ces pièces "custom" inédites à l'époque. Métalu sous-traite la fabrication des foils et du volet de safran. Hélas ! les

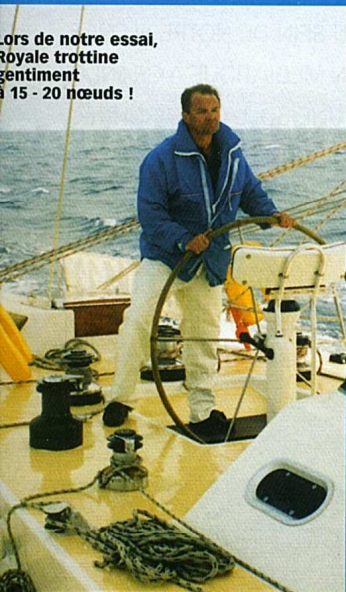
FICHE TECHNIQUE

- Type : Trimaran à flotteurs classiques doté d'hydrofoils
- Architecte : Cabinet Le Graal
- Constructeur : - Jean-François Fontaine pour les coques
 - SORAP (société rochelaise d'artifices et de poudres) pour les bras
- Année : 1980
- Matériau : - Sandwich Damicell/verre/polyester pour les coques
 - Sandwich Damicell/verre/polyester et renforts Carbone pour les bras moulés d'une seule pièce
- Matériau des foils : Aluminium
- Couleur : blanc et liserés rouges
- Gréement : Jean Pierre Maréchal
- Surface de voilure au près : 180m²
- Surface + grand spi : 350m²
- Longueur : 18.29m
- Flottaison : 16.50m
- Largeur : 13m
- Tirant d'eau dérive basse : 3.20m
- Poids : 6.5T

Même réhabilité pour la plaisance, un tri de course de 60' reste impressionnant.



Si vous aimez cet angle, vous aimez les trimarans...



ors de notre essai, ROYALE trotte à 15 - 20 nœuds !



Un joli plan de pont et une dérive impressionnante.



Ces bateaux sont d'excellents ambassadeurs du multicoque... Ils permettent à un public nombreux de s'émerveiller sur la magie de nos bateaux préférés !

800 Kg de l'ensemble ruinent le bel objectif. Un spécialiste mondial des suspensions oléopneumatiques aide la fine équipe à gérer l'amortissement et l'incidence des plans porteurs (avec des sphères de GS break) mais rien n'y fait, le Carbone haut module n'est pas encore en magasin...

Régates ROYALES

Durant le week-end du Trophée des Multicoques, en mai 81, ROYALE impressionne les observateurs. Ses capacités d'accélération dans le médium sont nouvelles pour l'époque. Il est bien mené, sa taille et sa qualité de construction en font un des favoris de la Twostar. Cette Transat anglaise en double sera pourtant malheureuse et se soldera par un démâtage après 45mn de course. Un mât de 12Kg/m remplacera le fautif (10.8Kg) mais la possibilité d'un podium échappe à ROYALE. Chay Blyth et Rob James l'emportent sur BRITANNY FERRIES. Marc Pajot et Paul Ayasse sont seconds sur ELF AQUITAINE et l'inénarrable GAULOISES IV (13m !) amène Eric Loizeau et Halvard Malbire à la troisième place.

La Baule-Dakar sera la course de la revanche. Sans les foils mais avec un excellent travail de groupe (Caradec, Facque, J.F Fontaine et Yann Le Cognac) ROYALE prend deux heures à Eric Tabarly sur PAUL RICARD et emporte une belle 2ème place (20h tout de même derrière le catamaran Langevin de Marc Pajot). Devinez qui est 4ème ? Mike Birch et Daniel Gilard sur le petit OLYMPUS PHOTO !

Le trophée des Multicoques 1982 consacre trois catamarans : CHARENTES MARITIMES, JET SERVICES et ELF AQUITAINE. ROYALE enrôle les bouées dans les jupes de ces trois "avions" grâce à ses capacités au près mais ne peut rivaliser au portant.

L'installation des foils doit être l'arme secrète du trimaran pour la Translouisiane : ce sera, hélas, son talon d'Achille à l'origine de l'abandon. CHARENTES

écrase la flotte, seul LESTRASPORT emmené par Guy et Dany DELAGE respire la fumée du grand Hobie jusqu'à La Nouvelle Orléans, il finit 2ème et réalise là la plus belle performance d'un prao en course depuis CHEERS en 1968 dans l'Ostar.

Loïc CARADEC skippe le bateau pour le Rhum 82 : une escale à Porto Rico pour avarie de gréement entraînera un résultat moyen dans une édition étrangement dominée par les catamarans. Les Newick-Greene font encore des étincelles avec 7 à 8 m de flottaison de moins que leurs concurrents directs.

Aventures et mésaventures d'une ex-star

ROYALE est racheté aux Antilles par un groupe d'investisseurs passionnés et commence à travailler en day-charter. Malheureusement un cyclone le met à mal et le trimaran doit rejoindre La Rochelle pour réparations. Thierry Le Doux, son skipper, assisté de Marc Lombard engagent une première campagne de travaux visant à le rendre un peu confortable. La coque centrale se voit dotée d'un redan et deux caissons de cockpit longitudinaux sont installés entre les bras de liaison pour permettre de rationaliser l'embarquement de passagers à la journée. Las ! Un rappel de TVA et un imbroglio administratif stoppent net le projet collectif. De 1992 à 2000 ROYALE sera abandonné et pillé. Pendant ces années, le trimaran connaîtra toutes les mauvaises fortunes. Finalement échoué au milieu d'un tas de gravats, bousculé par la tempête de 2000 il attend le bulldozer ! Marc Fazilleau est un professionnel de la plaisance, ancien importateur Andersen Frédérixsen, c'est aussi un fanatique qui a déjà possédé des multicoques de course. Il est en contact avec Gilbert Torrent (le propriétaire de CHARENTE MARITIME II) qui débrouille la situation administrative du trimaran

à Fort de France. Leur réaction sauvera ROYALE d'une destruction certaine. Marc tente une transaction avec les douanes françaises et la banque La Hélin toujours propriétaire du bateau : son énergie fait des miracles et il devient propriétaire...d'une épave. Le châssis n'est même pas transportable et doit être consolidé avant d'être gruté ! Grâce à l'attitude amicale du port de La Rochelle une serre peut être construite autour du bateau puis Marc et ses préparateurs bouclent en 2500 heures une reconstruction totale avec l'amical conseil technique de Bernard Nivellet. Marc n'en est pas à son coup d'essai ayant construit lui-même un Goyabada en aluminium sur plan Harlé et possédé ensuite deux catamarans de course l'ex-BROCELIANDE de 15.23m de Dominique Marsaudon et l'ex-ST MALO ENTREPRISES de Michel Ralys. Après toutes ces heures au fond de la mine, c'est un ROYALE tout neuf qui est mis à l'eau, un peu "croisierisé", doté d'un moteur in-bord, de trois cabines doubles et d'un carré agréable. Toutes les précautions ont cependant été prises pour sauvegarder les performances. Un mât Maréchal proche de celui d'origine a été réimplanté, les dérives et safran disparus sont entièrement refaits ! Dernier avatar : au large de Malaga lors de son voyage vers la Méditerranée ROYALE percute à pleine vitesse un container ! Encore quelques semaines de chantier et le joli trimaran de Facque et Caradec sera sauvé pour de bon. Le beau bateau prend son coffre en Baie d'Agay, une nouvelle vie commence : ROYALE pratique la sortie à la journée et offre aux amateurs le plaisir rare de naviguer sur un grand multicoque.

Essai en mer

Durant une bonne partie de la matinée, nous évoluons avec Marc Fazilleau l'histoire de ROYALE. Photos et coupures de presse en mains, nous

carré joli comme... un carré !

Carré et cuisine. Sous l'échelle on accède au moteur par une porte.

Attention épave, vieille gloire à restaurer. Gros cœur demandé, bricoleur s'abstenir.



Admirez ces merveilleuses lignes d'eau...



remontons le temps. Maintenant il est l'heure des travaux pratiques ! Je n'oublie pas que le pivot de cette chronique repose sur l'essai réel de vrais et bons bateaux de course qui peuvent naviguer tous les jours ; le patrimoine c'est cela.

Avant de parvenir au corps mort je reconnais l'émotion qui m'envahit à chaque nouvelle découverte de ces survivants du grand bleu. ROYALE est un très beau trimaran.

La simplification de son plan de pont et la suppression des foils ont en fait un multicoque facile. Deux palans trois brins frappés sur des pad-eyes remplacent l'imposante barre d'écoute d'origine et sont suffisants pour contrôler une grand-voile lattée sans rond de chute. Un génois sur enrouleur et une trinquette complètent la voilure de base. Le profil Maréchal à trois étages, solide comme un roc, largement haubané complète l'impression d'efficacité rustique de l'ensemble. Nous sommes trois à bord pour cet essai, sitôt le coffre largué je me rends compte que ce tri manœuvre bien. Dérive basse nous piquons sur la sortie de la baie d'Agay, le Diesel de 65CV est suffisamment puissant pour donner une bonne évolutivité et l'effet directionnel du safran est excellent. Sitôt la grand-voile haute, ROYALE retrouve sa nature et galope au près bon plein. Un coup d'Est est attendu en fin d'après-midi et des grains s'amoncellent à l'horizon, cap au large nous allons à leur rencontre. Avec un vent un peu irrégulier d'une quinzaine de nœuds nous partons comme des balles. Sous un ris et génois 2/3 à 10-12 nœuds, le plan Graal distille déjà de magnifiques sensations, franches et directes. Le poste de barre a été réimplanté dans un petit cockpit surélevé (le moteur se trouve en dessous) qui se révèle être une petite merveille d'ergonomie, la vision sur l'avant est évidemment parfaite et la roue vient naturellement sous la main. Inverseur et instruments rassemblés en console sont bien présents mais n'embarrassent pas.

Le trimaran n'est pas "pointu" à régler, il distille généreusement la vitesse et monte au vent comme un ascenseur. Coque centrale et flotteur sous le vent se moquent du clapot qui se forme.

L'élargissement du pont et la suppression du cockpit de manœuvres favorisent les déplacements, seul revers de la médaille il faut s'accroupir sur les winches. Cela est d'ailleurs tout à fait secondaire sur un multicoque qui ne régatera plus autour de trois bouées. Le confort et la précision de la barre transforment ce bord de près en un moment d'intense plaisir, les premières heures à bord de ces vieilles gloires sont toujours les plus riches après on s'habitue ! Le nouveau safran est parfait : efficace, puissant et presque neutre, il transforme la fameuse corvée de barre en un exercice ludique et recherché. Pendant que je félicite Marc pour sa magnifique restauration, le vent monte et le petit ti-punch, caractéristique de l'enthousiasme général, se mouille d'eau de mer. Les deux heures passées bâbord amure à gagner vers le large m'ont ravi. Ce "collector" est un vrai bateau de près et, même avec le respect dû à son âge, il est encore capable de transformer en une réalité acceptable et efficace le franchissement d'une dépression qui serait un cauchemar sur beaucoup d'embarcations de course ou de grande croisière. Après le virement, nous déroulons la totalité du grand génois dans vingt nœuds de vent, les lignes de grains annoncent de petits renforcements à 25-28. Tribord amure à 120° du réel, le reste ne sera que pure jouissance ! Trotinant à 15-16 nœuds dans les molles, ROYALE part en longues glissades dans les surventes et les montées en régime à 20 nœuds s'enchaînent sans effort, la perception très nette de cette facilité récompense un travail architectural visionnaire en 1980. Concession à l'époque les bras ne sont pas galbés : la vague d'étrave découpée par les carénages enclenche donc une très efficace brumisation aux vitesses les plus élevées. Franchir la barre des 30

nœuds supposera une toute autre géométrie ! A 20 nœuds sur ce bateau de vingt ans qui franchit la barre des 300 miles par jour, je pense à la génération des 60' du Rhum 2002 qui réalisent au près les moyennes de ROYALE au portant et explosent régulièrement le plafond des 600 miles en 24h ! Cela ne ternit en rien le bonheur de notre navigation d'aujourd'hui. Le "museau" tourné vers la rade d'Agay, carènes bien chaudes, ROYALE voit son coffre et cavale dans une gerbe d'embruns surfant de courtes vagues, comme pour me convaincre qu'il peut faire beaucoup mieux ; je le crois sans difficulté car frissonnant de vibrations le plan Dolto-Dubois affiche clairement son aisance dans la fourchette 18-23 nœuds. Ensuite l'état de la piste et l'empathie du barreur pour cette lady décideront du réglage de la vitesse. Le trimaran nous catapulte dans la baie d'Agay dont l'échancrure semble idéale pour de tels engins et c'est dégoûlant et heureux comme des gosses que nous immobilisons ROYALE en face de la jolie maison qu'habitait autrefois un autre oiseau du large : St Exupéry.

Conclusion

Le trimaran ROYALE était visionnaire, je n'en démor-drai pas ! La bonne taille, les bons axes de recherche. Pourtant c'est un bateau assez méconnu, il n'est pas facile d'avoir raison trop tôt ! Sur le chemin de l'évolution architecturale, sa pierre blanche constitue l'ébauche d'un 60' moderne. Sa mise à la retraite ouvrira la voie aux catamarans de 80' et il faudra attendre KER CADELAC de Marc Lombard pour voir resurgir l'idée. Les maxis catas seront eux-même écartés pour raison économique, ceux qui survivront seront un jour rallongés et serviront de prototypes à la première génération de géants "globe racers" mais c'est une autre histoire !