

ESSAI UMUPRO JARDIN



Umupro jardin

PATRIMOINE DE LA COURSE AU LARGE

TEXTE ET PHOTOS PHILIPPE ÉCHELLE

VAINQUEUR DE LA "TRANSAT 84" AVEC YVON FAUCONNIER, LE BEAU TRIMARAN ÉTAIT À L'ABANDON AU "CHANTIER DU GAPEAU" PRÈS DE HYÈRES LORSQU'UN COUPLE DE PASSIONNÉS DÉCIDA DE SON AVENIR : LA VIEILLE GLOIRE ALLAIT NAVIGUER, VITE ET PAR TOUS LES TEMPS, RENOUANT AINSI AVEC SON DESTIN. CINQ ANS ET 8 000 HEURES PLUS TARD, REBEL TOUCHAIT L'EAU SUR L'ÉTANG DE THAU. C'EST AUJOURD'HUI UN "BATEAU DE COLLECTION" QUI NAVIGUE EN TOUTES SAISONS AVEC DES ÉQUIPAGES QUI SE CONSTITUENT POUR QUELQUES JOURS OU QUELQUES SEMAINES. ILS VIENNENT ÉPROUVER LES SENSATIONS MAGIQUES ET PARFOIS FURIEUSES, RESENTIES À BORD, D'UNE GÉNÉRATION DE MULTICOQUES QUI A PRÉCÉDÉ LES GÉANTS OPEN (FLEURY MICHON, JET SERVICE, CHARLES HEIDSIECK, ROYALE, ETC...) ET LES FORMULES 60.



Une silhouette magique, une histoire glorieuse, des "parents adoptifs" dévoués... Décidément ce tri a bien de la chance !

JO'S TOY

Nous sommes en 1994 au bord de l'étang de Thau, à Balaruc les Bains, plus précisément au chantier naval "La Méridienne". La table à dessins de Denis Kergomard, architecte constructeur de multicoques en bois, vient de donner naissance à l'esquisse d'un splendide prao de 14 mètres. Le bureau de Denis ? C'est un autobus à impériale de la ville de Paris des années 50. Le désordre n'est qu'apparence ; inspiration et méthode sont autrement réelles. L'atmosphère authentiquement maritime du site met en valeur une construction en bois aux formes arrondies : une sorte de coquille renversée qui abrite la maison et l'atelier. Une douzaine de multicoques de toutes tailles attendent les soins ou les conseils du maître. Le hangar vient de libérer GEGE un catamaran open en west system de 15 mètres qui se destine à accueillir des adolescents et qui en est aujourd'hui à sa neuvième traversée de l'Atlantique.

C'est dans cette ambiance que Georges Salvetat découvre les premiers croquis du "Stradivarius" de 2,4 tonnes que lui a concocté Denis Kergomard : ce sera Jo's Toy, puisque aucun multicoque de course ne se trouve accessible. Les recherches ont duré plusieurs semaines en vain : trop cher, trop vieux, trop abîmé ; seul l'ancien UMUPRO JARDIN aurait pu correspondre au projet de réhabilitation de Georges mais on n'a pas trouvé d'accord sur le prix. Ce sera donc un prao ! Quelques jours avant la mise en chantier de JO'S TOY un appel téléphonique d'Henri Chemineau qui courrait depuis 1989 avec UMUPRO JARDIN sous le nom de TOULON VAR-LIBRAIRIE CHARLEMAGNE fait basculer l'histoire ; la transaction s'effectue au prix attendu par notre tandem.

DE EXMOUTH CHALLENGE A REBEL

UMUPRO JARDIN est un plan Philip Morrison construit en 1981 pour Richard Tolken. Un chantier de jeunes préparateurs assistés de Philip Morrison et Peter Rowsell se réunit pour boucler en moins d'un an la construction de ce trimaran de course de 50 pieds en strip planking. Mis à l'eau sous le nom d'EXMOUTH CHALLENGE en 1982 et skipé par Mark Gatehouse le trimaran connaîtra les feux de la rampe de 1983 à 1988 sous le nom d'UMUPRO JARDIN. Yvon Fauconnier le mènera à la victoire en juin 1984 dans l'Ostar mais aussi lors de Quebec-Saint Malo, du tour de l'Angleterre et du tour de

l'Europe. La belle histoire trébuche lors de la Route du Rhum où le bateau termine dix-neuvième avec un bras cassé, réparé, recassé : ce bras arrière encaisse mal l'augmentation de puissance nécessaire pour contenir l'arrivée de bateaux plus récents. De plus le recul des galhaubans lui inflige seul un traitement qu'il partageait avec le bras-avant du temps du grément précédent. Ces avaries sont des symptômes de fatigue grave. La belle machine de course, les reins brisés, est sortie de l'eau au bord du fleuve Gapeau à Hyères et y restera plus d'un an. Les ronces, derniers embruns, montent à l'assaut des floteurs et du mât, les vandales commencent à procurer leurs soins habituels à l'accastillage.

LA RENAISSANCE D'UN MYTHE

Georges Salvetat et Agnès Maras veulent maîtriser un pur-sang, c'est leur objectif, leur but dans la vie. Leur culture nautique est déjà importante, mais au diable tous ces multicoques sages, ce qu'ils veulent c'est redonner vie à UMUPRO JARDIN pour en jouir sans modération. Georges est infirmier et prodiguera les soins d'urgence, plus tard Agnès l'éducatrice tentera d'apprendre quelques rudiments de bonne conduite à un bateau plutôt sauvage. Elle y parviendra. Pour l'instant il faut reconstruire le trimaran de A à Z et le duo se met à l'ouvrage sous la direction de Denis Kergomard, spécialiste ès bois et multicoques. La philosophie de "l'atelier de la Méridienne" se prête à ce sauvetage ; savoir-faire technique et inspiration architecturale sont nécessaires pour accomplir une telle réhabilitation.

Les coques sont d'abord entièrement poncées et débarrassées des peintures et enduits, puis une chirurgie lourde est mise en œuvre : pas question de s'en tenir à une observation externe. Tout doit être ouvert : les 3 ponts sont enlevés, la coque centrale en strip planking est sauvée et sera conservée presque intégralement, mais rallongée de 2,70 m ! Les floteurs en CP époxy-verre font l'objet d'un chantier important, les bras sont refaits ainsi que leurs liaisons aux floteurs ; le moteur in-bord est enlevé et un hors bord diesel Yanmar de 27 CV est installé sur l'ancienne voûte, un puits découpé dans la jupe rallongée. Une cabine double prendra la place de l'inboard.

Tournant de la reconstruction : une nacelle hémisphérique vient se greffer sur l'ancien doghouse qui constituait l'essentiel du "confort" du bateau.

fax

Yvon Fauconnier en direct de la Paz à bord de Darwin Sound

"Ca me fait plaisir de savoir qu'UMUPRO a repris du service après une période un peu triste et que vous l'avez choisi dans votre liste d'articles sur les anciens bateaux de courses.

Cela ferait plaisir à Phil Morisson d'en avoir des news. C'est intéressant de noter que c'était son premier multi.

Début octobre 1982 EXMOUTH CHALLENGE devient UMUPRO JARDIN, objectif Route du RHUM, c'était pour moi aussi mon premier multi.

Convoyage rapide en double sur la Trinité, 15 jours restaient pour préparer le bateau et faire des voiles, avant de monter sur ST Malo. Essai du nouveau spi 2 jours avant le départ.

C'était là mon seul entraînement avant la course.

C'est donc petit à petit que j'ai pris conscience de l'extraordinaire capacité du bateau. Au début de la course un problème de batteries me fit perdre beaucoup de temps avant le Cap Finistère.

Je restais par la suite en position moyenne mais sans perdre de terrain.

Il restait encore la carte de l'arrivée dans les îles.

J'avais une vraie connaissance des Antilles françaises après 6 années de charter sur VENDREDI 13. Tous les bateaux devant moi arrivaient sur la Martinique par le Sud et j'étais plus au Sud. L'alizé s'est renforcé et est passé N-E 24 heures avant d'arriver, je regagnais 2 places.

Au passage de la bouée de Fort de France tôt le matin, je voyais les 2 autres bateaux qui me précédaient. J'ai alors décidé une stratégie pour remonter sur la Guadeloupe en évitant le dévent de la Dominique : je fis du près serré dans le canal de Dominique quitte à tirer un bord et passa au vent de la Dominique. Une fois parée cette île il me restait à voler au large, à travers les Saintes, tout dessus. Un bon grain est arrivé là dessus pour traverser le canal des Saintes. C'était pour moi les meilleurs moments de la course.

Je distinguais alors les bateaux de Malino et Poupon sous le vent de Basse Terre sans vent et au près. A la tombée de la nuit, je réussissais à contourner la bouée de Basse Terre devant eux. Restait la fin de parcours au près vers Pte à Pitre, l'allure du bateau. Le tour était joué, 4 places gagnées en 24 heures, et j'avais le bateau en mains, paré pour la suite..."



L'ex-Umupro Jardin lors de son entrée en chantier...

Yvon FAUCONNIER

Yvon Fauconnier, coureur de talent est aussi un skipper de charter illustre.

Après avoir conduit l'épopée de Vendredi 13 aux Caraïbes, Yvon part à la découverte du monde dans le cadre du programme Pacifique 2000. Il accueille ses hôtes à bord d'un maxi de 22 m sur plan Van de Stadt disposant de tout le confort de la mer de Cortez au Vanuatu en passant par les Marquises.

Informations : Fauconnier Sailing : 49 rue de Suresnes - 92380 Garches
Tel. +33 (0)1 47 95 47 61
www.fauconnier-darwinsound.com



Deux couchettes doubles, équipées de rideaux pour l'intimité... Ces aménagements sont beaux, light et tout à fait dans la nature de ce coursier !



Le même, rebaptisé "Rebel" après 8 000 heures de travail.

C'était en fait un coqueron humide et sombre qui encourageait les skippers à "dormir" allongés dans le cockpit ! Denis Kergomard pensait à cette nacelle depuis longtemps, il attendait que le propriétaire soit prêt à l'accepter. Ce volume est un coup de maître, construit en sandwich CP sous vide, son rôle structurel est décisif. La nacelle vient reprendre les efforts du bras arrière et son design "bionique" accueille une quantité et une qualité d'aménagements insoupçonnables de l'extérieur. UMUPRO avait rêvé de cette nacelle, Denis Kergomard l'a faite. En arrière de la nacelle et au-dessus de la couchette double se trouve la zone de vie et de manœuvres, au centre de ce vaste espace une grande barre à roue extérieure "maison", en avant deux petits cockpits, le tout totalement sécurisé par des filières et chandeliers à toute épreuve.

Le mât rétreint de 22 mètres à trois étages de barres de flèches et autoraidi par des diagonales est remis en place. Chance ! Il est quasiment neuf !

Custom, Custom je vous dis : le bateau est remis à l'eau revêtu de ses couches d'apprêt mais sans peinture, il s'agit de procéder aux essais et de voir si le plan de pont qui a été entièrement refait tombe bien sous la main, on peindra seulement après.

UNE JOURNÉE A BORD DE REBEL

C'est par une splendide journée de janvier que je retrouve REBEL que j'avais quitté UMUPRO en 1995 lors d'une visite au chantier : il est splendide, c'est un bateau presque neuf correspondant à un très haut niveau de préparation et de fiabilité.

Agnès et Jo ont déménagé à côté du mouillage du bateau à Marseillan dans l'Hérault, un petit canal débouchant dans un mini port de plaisance constitue l'écrin de ce jouet fabuleux. "Tu comprends c'est plus pratique pour l'entretien, on a la ruelle à traverser et quand ça piaule on n'est pas loin". Tout est dit, pour un tel bateau il faut aller jusqu'au bout à tous points de vue. Du jardin on observe le trimaran qui se balance doucement en attendant que la brise monte. 11 heures, sacs à bord, un petit vent d'ouest souffle ses 10 nœuds au large de Sète mais il doit monter.

La grand-voile de CASINO D'ETRETAT, cédée à un prix d'ami, monte doucement bien face au vent pour éviter le réseau de lazy-jack et les trois étages de bastaques. Génois déroulé, c'est parti au près bon plein, cap SW, pour éviter les fermes aquacoles présentes à l'est de Sète sur une distance de plusieurs miles. La longue dérive de 4,50 mètres est descendue et le hors

bord relevé à l'aide d'un winch, un bouchon en mousse prend sa place et obture parfaitement le puits : 8-9 nœuds avec moins de 10 nœuds réels, c'est déjà splendide, oldies but goldies ! Durant les 25 nautiques de cette sortie le vent ne dépassera pas 12 nœuds réels et avec un peu d'attention en louvoyant pour faire monter le vent apparent et en abattant au bon moment nous naviguerons toujours entre 8 et 10 nœuds. A la barre j'ai conscience de l'élégance de ce bateau. Comme ces actrices légendaires à la démarche si particulière, ce bateau se déplace avec un mouvement si parfait dans le petit temps qu'il crée une sorte de magie. Pourtant sa mutation lui a coûté 600 kg, mais des kilogrammes indispensables et centrés ce qui fait que seul le petit médium est un peu faible à bord de REBEL. Dès le vrai médium lorsque la brise passe le cap des 15-18 nœuds réels le trimaran trottine à 13-14 nœuds et passe très vite la surmultipliée, 16-18 nœuds constituent son ordinaire par force 4 à 5. A ce moment le beau trimaran à la silhouette gracieuse se transforme en brute : les sections de ses flotteurs assez rondes, tendues pour la vitesse, tapent dans toutes les vagues. C'est merveilleux et un peu épuisant. Jo et Agnès sont totalement adaptés à la puissance de cette machine qu'ils adorent et respectent. Les manœuvres sont parfaitement rodées, toujours effectuées dans un ordre précis sous peine de sanction. Parfois lorsqu'ils sont seuls ils poussent la machine dans ses limites ; comme l'autre jour où, dans 45 nœuds de Tramontane et où ça fumait bien, la trinquette a explosé, bonne pour la poubelle. Un jour pour des clients un peu particuliers qui désiraient faire du portant dans le baston, Jo et Agnès ont véritablement mis la puissance. "Plus de 30 nœuds au loch sur une mer relativement plate, protégée par la côte, le NW était furieux ce jour là et c'était trop ; le bateau n'est pas fait pour ces vitesses, il peut y monter mais tout vibre et on n'est pas tranquille, à 20-25 nœuds c'était bon !" Sic...

Je lâche la barre et m'arrache du spectacle du pont pour un petit casse-croûte façon REBEL. Je retrouve Denis Kergomard et Jo à l'intérieur. Agnès nous distribue des petites assiettes appétissantes de saumon fumé, salades diverses et terrines.

Confortablement installés autour du carré surélevé nous savourons une ambiance plus forte encore qu'à l'extérieur. A l'intérieur on reste totalement connectés à la marche du bateau dans une atmosphère très cocoon, la visibilité est parfaite et dans toutes les dimensions et en cas de besoin on peut bondir rapidement dans la zone de manœuvre. Un café brûlant m'est servi à la barre et on empanne, les tasses sont rangées et nettoyées ; Agnès prépare le gennaker, il faut d'abord le sortir de son sac banane dans le trampoline bâbord, l'amener au petit bout dehors et hop ! ça monte. Aujourd'hui nous sommes 6 à bord mais en équipage réduit il faut "se démouler le cake" et puiser dans ses réserves. Les 125 m2 de Mylar-Kevlar se déroulent dans un vent faiblissant et cette turbo voile nous permettra seulement de maintenir notre vitesse alors que nous nous attendions à quelques surfs sérieux puisque la Tramontane était attendue. "Reviens, me dit Jo simplement, tu verras dans la brise c'est fantastique !" Mais déjà à 10 nœuds sur un tel canote c'est le bonheur ! Lumière parfaite, 225 mètres carré de tissu doré au-dessus de la tête, la grande barre en bois est directement reliée par une boîte d'engrenage et une longue biellette au safran qui est lui-même ajusté au millimètre dans son logement réservé, ainsi il se remonte en un clin d'œil : pas une vibration et on est en direct sur les filets d'eau !

J'ai été conquis par REBEL et par l'équipe des artisans de son sauvetage. Ce splendide trimaran n'est pas une babiole de luxe pour millionnaire, c'est un bateau de mer qui accueille à son bord des groupes de marins venant chercher l'exceptionnel et le trouvant. Réussite architecturale et projet magnifique jusque dans la démarche pédagogique, les sensations de REBEL-UMUPRO-JARDIN ne sont pas réservées à quelques furieux, vous pouvez naviguer à son bord en famille ou avec des copains et même avec un handicap, la plate-forme est prévue pour cela !

Pour vivre l'exceptionnelle aventure de naviguer sur un tri de légende, contacter MULTICOQUE EVASION Tel.+33 (0)4 67 01 62 71 – +33 (0)6 14 23 36 10

CARACTÉRISTIQUES du trimaran Rebel

Définition :	Prototype de croisière rapide issu de la course au large
Longueur :	Portée à 17,60 m, anciennement 50 pieds
Largeur :	12 mètres
Tirant d'eau :	0,80 – 3,50 m
Voilure :	
■ GV :	100 m2
■ Génois :	90 m2
■ Trinquettes :	40 m2 et 25 m2
■ Gennaker :	125 m2
■ Spi Asymétrique :	180 m2
Déplacement :	5,5 à 6,5 tonnes
Couchettes :	3 doubles + 2 simples
Matériaux :	Bois époxy verre, renforts Kevlar et Carbone
Motorisation :	Hors bord diesel 27 CV YANMAR en puits
Architecte :	Philip Morrison 1982
Palmarès :	1er OSTAR 1984 1er QUEBEC – St MALO 1er au Tour de L'ANGLETERRE 1er au TOUR DE L'EUROPE



Le vainqueur de la transat 84 est devenu un bateau de croisière au confort appréciable...

Les skippers

1982 : EXMOUTH CHALLENGE avec Mark GATEHOUSE

1983-1988 : UMUPRO - JARDIN avec Yvon FAUCONNIER

1989-1994 : TOULON - VAR – CHARLEMAGNE avec Henri CHEMINEAU

1995-2000 : Projet de réhabilitation – reconstruction par Georges SALVETAT et Agnès MARAS.