

APPRENDRE

Empanner
sur un gros
voilier

Changer
un enrouleur

Gruter
un bateau...

VOILES

*et
voiliers*

www.voilesetvoiliers.com

Renfloué par les habitants des Tuamotu !

COMPARATIF

Le test impitoyable
de 5 panneaux solaires
semi-souples

RÉCITS

J'ai volé sur le premier dérivateur à aile rigide
A la cape dans 70 nœuds sur un Sun Odyssey

ESSAIS

RS 500, Cirrus R, RM 1060, Pogo 12.50

N° 480 FEVRIER 2011 MENSUEL
FRANCE METRO 5,50
DOM 8 € - BEL 6,40 € - SUISSE 11 CHF
LUX 6,40 € - ESP 6,40 € - ITA 6,40 €
CAN 9,90 \$ - GRECE 6,20 €
PORT. CONT. 5,80 € - MAROC 65 MAD
TUNISIE 9,30 TND - ISSN 0751-540

M 02893 - 480 - F: 5,50 €





Cirrus R

Manu Boulogne sort un nouveau F 18 hors normes. Le champion du monde 2003 a fait tourner les calculateurs de l'Ecole des mines pour développer un cata révolutionnaire et performant.

Un air révolutionnaire

Texte **Philippe Guégan**.
Photos **Pierrick Contin**.
Infographie **François Chevalier**.

Avec l'arrivée du Cirrus R, c'est une page qui se tourne définitivement. Le shaper Manu Boulogne, habitué à sentir les formes de ses catas du bout de la cale à poncer, s'est tourné cette fois-ci vers l'Ecole des mines de Douai pour quantifier son feeling. Quitte à remettre en cause certains acquis. «Avec les outils dont nous disposons aujourd'hui, le calcul est primordial, souligne-t-il. Structure, aéro, hydro et même esthétique, l'outil informatique est redoutable ! C'est lui qui nous a guidés, les calculs ont parlé, même si j'avoue qu'aujourd'hui ces lignes de coque sont sorties de notre style de design connu.»

Le «R» est donc atypique. Ses coques sont droites, plates, volumineuses à la flottaison, avec beaucoup de rocker. L'effet recherché était de bénéficier au maximum de la sustentation, pour un minimum d'enfoncement, mais aussi de démarrer plus vite que les autres. Et les résultats sur l'eau collent exactement à la théorie des ordinateurs. Le Cirrus R démarre très vite et, photo aérienne à l'appui, la traînée de ses coques est insignifiante.

AU PRÈS. La machine est extrêmement puissante. Au près, dès que le Cirrus se cale sur son angle de gîte,

il démarre tout de suite et, surtout, la coque sous le vent «sort» de l'eau. «Passé 8 nœuds, on sustente la moitié de la masse du bateau et de son équipage...», souligne Manu Boulogne. Et force est de constater que le bateau, haut sur l'eau, ne mouille pas. Dans une quinzaine de nœuds d'alizé, nos poids cumulés (160 kilos) font merveille. Un œil sur les étraves relevées, cunningham ramené au trapèze d'une main, écoute de grand-voile dans l'autre, mes premières impressions sont excellentes, aussi bien pour la vitesse que l'ergonomie. Difficile en revanche d'avoir des infos sur le cap car nous manquons de repères, les autres F 18 de la

Les chiffres de Voiles et Voiliers

► Prix et options

> Prix version de base : **20 500 €**
(Un jeu de voiles Mylar complet «Sail Innovation», stick carbone fixe, palan d'écoute de grand-voile intégré, housses de safrans et de dérives, possibilité de personnaliser l'accastillage et les bouts.)

> Options

Le Cirrus R est livré optimisé de série, seule l'option couleur est proposée à

490 €

► Caractéristiques techniques comparées

	CIRRUS R	C 2	WILD CAT
Longueur de coque	5,52 m	5,52 m	5,52 m
Largeur	2,60 m	2,55 m	2,55 m
Grand-voile	17,00 m ²	17,00 m ²	17,00 m ²
Foc	4,15 m ²	4,15 m ²	4,15 m ²
Spi	21,00 m ²	21,00 m ²	21,00 m ²
Poids	180 kg	180 kg	180 kg
Matériau coque	sand. mousse PVC	sand. mousse infusion	sand. mousse
Nombre d'équipiers	2	2	2
Lancement	2011	2009	2009
Architecte	Manu Boulogne (F.)	Greg Goodall (Aus.)	Hobie Cat Europe
Const./Importateur	BCM	AHPC/Sailfast	Hobie Cat Europe
Prix ttc	20 500 €	19 800 €	20 045 €

► Nos 5 vitesses cibles

MER PLATE.

VOILURE : GRAND-VOILE, FOC ET SPI

15 nds + 48° du vent réel = 12,50 nœuds
15 nds + 85° du vent réel = 14,00 nœuds
15 nds + 105° du vent réel = 14,00 nœuds
15 nds + 130° du vent réel = 16,00 nœuds
15 nds + 180° du vent réel = 8,50 nœuds



▣ Coques

Sustentées. Vu de l'arrière, on distingue clairement les volumes extra-larges et le rocker (pente de voûte arrière) prononcé (photo de droite). A l'image des flancs droits et des étraves incurvées sur le premier tiers, tout le design du Cirrus R est dicté par l'hydrodynamisme. Un seul objectif : se sustenter le plus vite possible et entrer en pré-planing.

Saint Barth Cata-Cup étant rentrés à terre. Quelques manœuvres de plus confirment que la sortie au trap' est un jeu d'enfant et que l'agencement du trampoline est sobre et efficace.

AU PORTANT. Après une succession de virements rapides, il est temps de revenir vers Saint-Jean. Manu profite de l'abattée pour relever en une demi-seconde le safran au vent. Le système de relevage, un simple bras de levier, est d'une efficacité redoutable. Une fois l'amure envoyée, la drisse de spi se brasse à la volée, jambes fléchies. De retour au trapèze, cette fois spi en main, les accélérations sont stupéfiantes, sans coup d'arrêt au passage des vagues, et surtout en toute sécurité grâce aux volumes des coques et toujours cette fameuse sustentation. Sans me prévenir, Manu me passe le stick. Comme au près, la finesse de barre, sous un seul safran, est ahurissante, comparable à celle d'un dériveur en survitesses. La magie des chiffres a parlé. «Peut-être le plus beau F18 des dix dernières années...», lâche Kinou Mourniac, qui piaffe de me remplacer sur le «R». **P.G.** ●

▣ Points forts

- Raideur et construction de la plate-forme.
- Vitesse au portant.
- Démarrage.
- Look.
- Ergonomie et sensibilité de barre.

▣ Points faibles

- > Style radicalement différent.
- > Plutôt typé équipage «lourd».



▣ Traînée

Insignifiante. Grâce à ses volumes et son design, le Cirrus R déjauge rapidement et s'affranchit au maximum de la résistance de l'eau. Avec une traînée deux fois moins prononcée que celle de ses concurrents...



▣ Poutres

XXL. Il a fallu composer avec la puissance du «R» aux coques très larges pour répartir les efforts. La solution passe par des poutres XXL, au design bien pensé, qui permettent de répartir idéalement ces efforts dans le composite.

▣ Conditions de l'essai

NAVIGATION DURANT LA SAINT BARTH CATA-CUP.

Alizé de 15 à 30 nœuds,
creux de 1 à 2 mètres.

Architecte : M. Boulogne (F.)
Constructeur : Boulogne Conception Marine (F.),
tél. 03.28.65.35.38,
www.boulogneconceptionmarine.com
bcm.catamaran@wanadoo.fr

