



Extrême 30

La recette du plaisir

L'Extrême 30 lancé à pleine vitesse au large sur le lac Saint-Pierre.

Texte: Michel Sacco - Photos: Réal Landry

Sylvain Carignan aurait certainement du mal à imaginer la navigation autrement que sur deux coques. Ce prof de cégep à Trois-Rivières est un abonné du circuit des F18 depuis plusieurs années. Il cherchait un bateau plus «familial» pour conserver les sensations de la vitesse sur multicoque tout en ayant la possibilité de naviguer en famille ou entre copains. Il a récupéré pour cela à Carleton l'une des sept coques sorties du chantier Ceval au Saguenay à la fin des années 1980 sur des plans Joubert Nivel. Le design original a été modifié afin de remplacer les poutres en alu par des modèles en carbone et on a intégré de véritables petits cockpits de manœuvre sur le pont. Les dérives sabres ont également été refaites en carbone, tout comme les safrans et le système de barre. Le mât en aluminium – un peu trop lourd mais très solide – est supporté par un gréement dormant réalisé par Érik Précourt et on a aussi rajouté un bout-dehors en carbone sur l'étrave. Le plan de pont a été complètement redessiné par

Sylvain Carignan et Christian Nadeau qui se sont largement inspirés du F18 pour le remettre au goût du jour. De ce bricolage inspiré est née une nouvelle unité très cohérente et au comportement tout à fait convaincant.

J'ai rejoint Sylvain et son copain Pierre à Trois-Rivières l'automne dernier pour un petit tour musclé sur le lac Saint-Pierre, au début du mois d'octobre par un bon vent

de nord-ouest qui n'était pas avare de risées vigoureuses.

J'ai tout de suite beaucoup aimé les deux cockpits insérés dans les coques. On s'y trouve dans une position confortable et très efficace, autant pour barrer que pour manœuvrer. L'écoute de grand-voile circule en continu et revient sur un winch bien dimensionné qui offre un contrôle adéquat sur la volumineuse grand-voile. Un autre winch sur la partie avant de ce cockpit est dédié à l'écoute de gennaker. On peut asseoir quatre personnes côte à côte dans ces mini-cockpits où sont également insérés de petits coffres de rangement, pratiques pour garder les sandwiches au sec. Le foc auto-vireur est monté sur un rail devant le mât. Ce rail est fixé sur des axes qui peuvent pivoter de manière à ce que le chariot à billes s'aligne automatiquement dans l'axe du point de tire. L'ensemble du plan de pont s'avère fonctionnel et bien adapté au plan de voilure.

Les 20 nœuds de NO qui soufflent en rafale à l'entrée du lac Saint-Pierre constituent des condi-



L'ajout des cockpits sur le pont s'est avérée particulièrement judicieuse. Le réglage bénéficie d'une bonne ergonomie sur l'écoute de grand-voile et peut embrayer en position debout au besoin. À la barre, Sylvain Carignan.

tions idéales pour voir ce que l'animal a dans le ventre. Le bateau accélère franchement et déboule entre 18 et 20 nœuds en soulevant la coque au vent. Sensations garanties. À cette vitesse, il faut se concentrer sur la barre pour conserver la bonne trajectoire. Dès que l'on abat de quelques degrés, le bateau délivre toute sa puissance. On entend le sifflement sourd des coques et on décolle. Lorsque la pression devient trop forte et que la coque au vent veut lever plus qu'il n'est raisonnable de le faire, on rentre dans le vent en loffant de quelques degrés pour soulager le plan de voilure. Grisant, mais il faut une certaine expérience du multicoque pour naviguer dans de telles conditions. Lorsque le moment vient d'abatre pour prendre la route du retour, je cède la barre à Sylvain. Au largue, plus moyen de loffer pour ralentir dans les risées qui frisent les 25 nœuds. Il faut alors choquer en grand pour étaler les surventes. Dans le clapot, la coque sous le vent est complètement immergée et les gerbes d'embruns font



Une bonne partie des manœuvres sont installées en pied de mât. Le rail courbe sur lequel revient l'écoute de foc est monté sur des pivots souples qui lui permettent de s'orienter dans l'axe du point de tire.



Les coques ont été modifiées pour recevoir les nouvelles poutres en carbone. Le gain de poids significatif a dopé les performances.

déclencher mon gilet de sauvetage gonflable. L'occasion d'une bonne rigolade au cours d'une séance de navigation particulièrement tonique qui permet de finir la saison de navigation en beauté.

L'Extrême 30 constitue une sorte de répétition générale avant la sortie prochaine du Toro 34, un catamaran de croisière sportive de 34 pieds actuellement en construction à Saint-Jean-sur-Richelieu sur des plans de Gildas Plessis et François Maillette. Sylvain Carignan et Christian Nadeau ont mis sur pied Design Catamaran pour produire ce nouveau cata de croisière sportive en série. Une première unité a déjà trouvé preneur et la seconde servira de bateau de démonstration. Le prototype du Toro 34, un bateau démontable et transportable, pourra naviguer dès cet hiver.



VOILES NEUVES • CONCEPTION • MODIFICATIONS
RÉPARATIONS • ENROULEURS
RÉPARATIONS DE BIMINIS ET DODGERS

**DEVIS
24H**

F : 450.681.3367 | T : 450.681.3368
VOILESUD.COM
1527, Autoroute 440 Ouest, Bureau 230
Laval, QC H7L 3W3 | info@voilesud.com