



Etoile est un véritable bateau d'expédition, son style "baroudeur" le montre clairement !

CATAMARAN TRAWLER ETOILE 65

L'ETONNANTE MACHINE D'EXPEDITION DU CAPITAINE BOB



La perfection des moteurs thermiques modernes semblait attendre la rencontre avec le support logique du multicoque pour exprimer un nouveau potentiel. La recette n'est pas évidente parce qu'elle est simple et suppose une modération raisonnée des performances. Dans ce domaine, ce sont les transfuges de la voile qui montrent le chemin ! Embarquons quelques jours à bord d'un de ces prototypes remarquables.

Texte et photos : Philippe Echelle

Timonerie fièrement campée à l'avant, large passavants couverts, Etoile est un bateau pratique sur lequel il fait bon vivre en mer...

PECHEURS DE REVE

Quel marin n'a pas rêvé de l'instrument parfait ? Haddock avait le Sirius, cargo ship charbonnant, toujours prêt à l'appareillage à la recherche de la Licorne et du trésor de Rackam le Rouge ; Scott disposait du Discovery, Amundsen du Fram, Charcot du Pourquoi Pas ? Dans un registre différent, James Wharram fusionna avec Oro et Gaia (catas 55' et 63') ; Tom Follet affirmait être pleinement satisfait de Cheers (prao 40'), hormis l'absence de son piano ! Phil Weld a trouvé l'équilibre avec Moxie (trimaran 50' vainqueur de l'Ostar 80), Roger de la Grandière avec Vakuta, un Heavenly Twins de 8 m pour une circumnavigation !

En 4000 ans, les Polynésiens ont accompli la conquête des 176 millions de km² de l'immense Pacifique à bord de multicoques audacieux d'une variété infinie. L'histoire de ces bolides tribaux s'est éteinte avec l'accomplissement de leur objectif, mais leur ADN, transposé en Atlantique par quelques pionniers iconoclastes, a ouvert une voie royale à la navigation de plaisance, qui s'est aujourd'hui réapproprié ce patrimoine et en poursuit le développement à travers un foisonnement de tentatives. Le record de vitesse à la voile appartient à un multicoque, tout comme le record de l'incroyable passage du Nord-Ouest à la voile pure... Quant au tour du monde de Planet Solar, il laisse entrevoir une alternative aux carburants fossiles... Bravo et merci, les Polynésiens !

Le dernier segment en date, agité par ces turbulents et visionnaires bateaux à plusieurs coques, est celui des baroudeurs à moteur. Santorini (Joubert-Nivelt) avait frappé un grand coup en 1998, Laurent Bourgnon ne cesse de faire évoluer son Jambo (Sunreef 70'), prouvant au cours de sa longue croisière buissonnière (Patagonie - Nouvelle Zélande - Polynésie) qu'un motoryacht sobre est possible (1 litre au mille à 8 nœuds, avec 7000 heures de recul). Bob Escoffier et Patrick Balta explorent cette direction avec leur propre style.

LA PISTE AUX ETOILES

Robert Escoffier est parisien d'origine, mais la grève de Port-Mer (près de Cancale en Bretagne) et les navigations familiales ont exercé sur lui un charme puissant et irrévocable. Chef d'entreprise prospère (dans le domaine des instruments de mesure), Bob se lasse de cette activité boutiquière et revend l'affaire en 1986. En 1979 déjà (avec le Bob IV), lors d'une escale qui s'éternise (pour cause de blocus des pêcheurs !), il rêve devant la semi-épave du Scirocco et l'achète ! La restauration durera 10 ans ; il s'appellera Popoff et constituera le premier maillon d'une longue chaîne, celle de l'armement Etoile marine Croisières. Ayant quitté la Normandie, Bob s'installe à St-Malo, son port d'attache. A partir de 1992, la collection s'enrichit d'une unité par an, la passion des bateaux de tradition fusionne avec l'esprit de l'entrepreneur et une petite flotte se constitue. L'Etoile Molène (thonier dundee) rejoint Popoff, puis viendront Etoile de France (baltic trader de 30 m), Etoile Polaire (ketch classique de 1914 construit chez Abeking-Rasmussen) et bien d'autres. L'Etoile du Roi (réplique d'une frégate malouine de 1745 capturée par les Anglais) est actuellement le vaisseau amiral de cette armada tumultueuse. Plusieurs multicoques rejoignent la flottille, un cata ketch de 25 m sur plans Plessis est fabriqué dans le chantier maison et effectue une douzaine de transats (entre autres) ! L'ex-Explorer de Bruno Peyron (Multiplast 22,50 m) devient Etoile Explorer, Etoile Filante sera un Pinta 60'... L'insatiable Captain Bob aime aussi la course au large, il parvient à engager Etoile Molène en 1994 sur la Route du Rhum (il abandonne, mais quel coup d'éclat !) ; l'édition 98 le verra



Avec 1,40 m de hauteur sous nacelle, le cata ne tape jamais, même dans des conditions (très) musclées, comme celles que nous avons rencontrées lors de notre essai.



Etoile 65, un bateau qui part découvrir les rivages africains, puis les latitudes extrêmes de la planète.

LA CHAMBRE ET LES SALLES DE BAINS
ONT DES PROPORTIONS PRESQUE
INCONNUES DANS CETTE TAILLE, ET LE
POINT DE VUE EST FANTASTIQUE

sur Adecco Etoile Filante (un Pinta 60') et il termine 6e en 2002 (en classe 2) sur son 50' mono (déjà un plan P. Balta) après avoir secouru Karine Fauconnier. Deux transats Jacques Vabre plus tard (une avec son chef d'armement Christian Macé et l'autre avec sa fille en 2003), Servane reprend le flambeau en 2010 en menant à l'arrivée du Rhum le très physique Etoile Explorer ! Sacrée famille, si l'on considère que Franck-Yves a dominé la classe Multi50' pendant de nombreuses années avant d'en devenir le président, et que ses deux fils sont aux avant-postes des multis les plus rapides du monde (Loïc en M50' et Kevin comme navigant et chef du bureau d'études de Banque Populaire, V et VII !).



Pour les navigations par beau temps ou pour naviguer dans le corail, Etoile 65 est pourvu d'une poste de barre sur le flybridge.



La météo commence à devenir franchement maussade, mais Etoile 65 trace sa route dans un confort remarquable.

BOB ESCOFFIER ET PATRICK BALTA, UNE RENCONTRE STIMULANTE !

Patrick Balta est un architecte naval atypique, il découvre le multicoque à l'âge de 5 ans en Nouvelle-Calédonie avec le catamaran que son père a dessiné et construit ; marin pêcheur (à la voile) à bord du thonier l'Aviateur lors d'une campagne aux Galapagos, il devient ensuite patron de crevettier en Guyane. C'est là, en lisière de la forêt pluviale, qu'il développe une sensibilité toute particulière pour le matériau bois, il enrichira ensuite ce bagage technique pour devenir une référence dans le domaine. Féru de calcul et d'informatique, il est devenu un

découverte de Santorini 65' en 2001 a été bouleversante et m'a ouvert les yeux sur le potentiel du mariage réussi de longues coques fines avec des moteurs robustes et sobres.

Bob voulait un navire, pas un yacht rutilant ; Patrick Balta a dessiné un bateau dépourvu de toute arrogance dont la séduction découle d'arbitrages fonctionnels. La timonerie fièrement campée à l'avant lui donne une bouille de fishing trawler américain, renforcée par les passavants couverts (comme ceux des "navettes" italiennes classiques), ceinturés de pavois et garde-corps. L'arrière accueille un splendide espace de vie multi-activités où trônent un énorme canapé d'angle en rotin habillé d'une sellerie douillette, une grande table, des chaises pour 6-8 personnes et une cuisine outdoor. Pénétrons maintenant dans l'appartement de l'armateur. Le roof n'étant pas structurel, l'esprit créatif des maîtres des

lieux peut s'exprimer en toute liberté sur les 70 m2 du premier niveau, et cela, au meilleur coût puisqu'il est possible de se servir dans les catalogues de cuisinistes et autres fournisseurs de mobilier terrestre ! Bob et Françoise ont d'ailleurs fait livrer au meilleur tarif une cuisine de gastronome dont les tiroirs équipés de fermetures à aimants (sécurités enfants du commerce) font merveille à la mer ! La chambre et les salles de bains ont des proportions presque inconnues dans cette taille, et le point de vue est fantastique. Toutes les ouvertures sont constituées d'un cadre en aluminium anodisé marine avec double vitrage.

LE MORAL DU PATRON EST AU BEAU FIXE, MALGRÉ UNE MÉTÉO JOUFLUE ANNONCÉE POUR LA SOIRÉE : "EXCELLENT POUR UN ESSAI DE BRISE AVEC DE LA MER"

expert en matière d'hydrostatique et de structure. Ce savant mélange de sens pratique, d'intuition talentueuse et d'expérience le désignait comme compère idéal du futur catamaran d'expédition de Bob Escoffier.

ETOILE 65' : UN NAVIRE DE CHARME POUR VOYAGER

Mes expériences antérieures en multicoques, la passion de la voile et une sympathie immédiate pour le protocole du "small is beautiful" cher à Dick Newick m'ont peu préparé aux rencontres avec les catamarans à moteur ; pourtant, la

Associée aux 35 mm de mousse, l'isolation phonique et thermique de ce cocon largement ouvert sur le paysage maritime est bluffante. La construction en CP-époxy-verre sur lisses est très homogène et contribue au résultat par ses qualités propres. Elle apporte également la facilité de mise en œuvre du composite bois moderne utilisant la découpe numérique des panneaux. Les flotteurs abritent 4 cabines doubles, les 4 (énormes !) réservoirs et la motorisation.

ESSAI TRANSFORME

Le capitaine a convoqué pour notre essai un équipage déterminé aux talents complémentaires (Françoise, armatrice, compagne et complice des aventures de Captain Bob ; Jean-François, ancien restaurateur de Cancale ; Jean, ex-critique gastronomique, tous deux marins de plaisance hédonistes ; Olivier, ex-patron de chantier naval, récent tourdumondiste en famille avec le catamaran Jangada, capitaine de marine marchande, et votre serviteur), l'affaire s'annonce donc rondelette ! Le moral du patron est au beau fixe, malgré une météo joufflue annoncée pour la soirée ("Excellent pour un essai de brise avec de la mer !" dit-il). Dans le bassin de St Malo, je prends les commandes pour entrer l'engin dans l'écluse, impressionné par la douceur des inverseurs (commandes électriques). La taille de l'Etoile 65' comme son fardage latéral ne le prédisposent pas au slalom en marina, mais le couple et l'équilibre favorisent la capacité d'évolution. En route pour Guernesey, nous contournons le plateau des Minquiers par l'ouest, le temps est beau, seuls la houle de travers formée et le vent force 6 annoncent la sévère dégradation. Je profite des conditions pour apprivoiser les entrailles de l'Etoile et pour me familiariser avec les deux horloges agricoles de 6,7 litres de cylindrée. Ce sont des moteurs modernes, turbocompressés (aucun groupe atmosphérique puissant ne passe plus les draconiennes normes

- ◆ Approche inspirée de la multi plaisance à moteur
 - ◆ Efficacité, performances et sécurité à la mer
 - ◆ Confort marin exceptionnel
-
- ◆ Exposition au bruit des cabines arrière de flotteurs
 - ◆ Isolation moteurs perfectible
 - ◆ Absence de garde-corps moteurs



L'arrière accueille un magnifique espace de vie, avec canapé d'angle, grande table pour 8 personnes et même une cuisine d'été...



Captain Bob à la barre de son cata, bien protégé dans sa timonerie intérieure. Objectif : le grand départ !

CE), mais dépourvus de gestion électronique. Ces blocs seront ainsi plus faciles à entretenir et plus tolérants aux variations de qualité des carburants. L'accessibilité technique est bonne, la lutte contre l'incendie est automatique et des caméras permanentes surveillent la salle machine depuis le poste de pilotage. L'aération (primordiale pour le fonctionnement des turbos) est assurée par des colonnes dont les cheminées prises d'air sont situées sur le flybridge à 6 m de hauteur ! Le test par mer de travers est important sur ce type de navire et permet de vérifier l'absence du désagréable roulis rythmique. Les appuis à la mer sont fermes et n'engendrent pas d'oscillation pendulaire dans

la période de vague rencontrée. Nous trottinons à 1900 t/mn pour une vitesse stable de 10,5 nœuds. Tout au long des 50 milles qui nous séparent de St Peter, le vent et la mer ne cessent d'augmenter jusqu'à la force du coup de vent sans perturber la dégustation d'huîtres locales. L'intelligente disposition de la navstation offre toujours un côté abrité idéal pour un casse-croûte vivifiant et plein de saveurs. L'Etoile encaisse sereinement les énergiques coups d'épaule de la mer, le tunnel ne tape pas, les étraves commencent à générer de l'embrun, mais aucun spray ne parvient sur le pont. Le pit stop de Guernesey dure moins d'une heure et nous reprenons la mer pour Cherbourg à 35 milles de là !



L'exceptionnel volume intérieur permet d'envisager tous les types d'aménagements sur les quelque 70 m² du premier niveau.

LE POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE

"Dessine-moi un multicoque à moteur, un grand pour ma retraite..." C'est ainsi que l'histoire commence. Ce sera un cata de 19,50 mètres à cause de la taille du hangar, avec une gueule de chalutier ou de bateau de travail. Pas de luxe inutile, du rustique rationnel, facile à construire et à entretenir. Le challenge me plaît. Passer au moteur après les voiliers, c'est changer d'horizon, d'approche, d'état d'esprit, mais pas totalement, car j'ai été patron de pêche et mécanicien sur des chalutiers dans mes jeunes années, il en reste beaucoup de choses ! Il était évident que le navire serait construit en CP stratifié verre époxy. Pour une construction à l'unité, le matériau est idéal à plus d'un titre. Légèreté, solidité, mise en œuvre élémentaire, tout pour plaire (et ni électrolyse ni osmose)...



Le navire est découpé dans ses moindres détails par une fraiseuse numérique directement à partir des plans (Société M-C-N). Le façonneur livre les colis de pièces nomenclaturées à monter en kit directement au chantier. Tout n'est pas fabriqué en contreplaqué, la structure est en bois massif (pièces de quilles et d'étraves, lisses, poutres de liaison des coques, barrots...). Je voulais de l'épicéa du Jura ou des Vosges, mais il était impossible à obtenir ! Malheureusement, l'hémlock employé est assez lourd (550 kg/m³ alors que l'épicéa pèse environ 450 kg/m³). Pour 8,5 m³ de bois, cela représente une différence de 850 kg, rien que ça !

Maintenant, passons aux choses sérieuses, la masse, les formes, les calculs de structure, les

plans d'exécution... Bob voulait un bateau capable d'endurer le mauvais temps et les froids du Grand Nord (ou Sud), il fallait conserver l'évaluation du poids avec presque une tonne d'isolation thermique et de doubles vitrages ! Le gasoil : de quoi traverser l'Atlantique à 9-10 nœuds plus des réserves. J'ai calculé qu'il fallait 14 500 litres (12 tonnes) répartis en 4 réservoirs implantés légèrement en arrière du centre de

carène (celui-ci recule à mesure que le navire est chargé). Les réserves d'eau potable, d'eau de pluie, d'eaux noires et grises : 3500 litres. La vitesse maxi souhaitée était de 16 nœuds en demi-charge, ce qui demandait deux moteurs de 260 CV et de 750 kg chacun. Il était également prévu un groupe électrogène de 350 kg. Avec la structure, les cloisons et tous les équipements,

trouver la répartition ad hoc de ce beau monde pour garder une assiette correcte à vide (27 t) et en charge (45 t) n'est pas une sinécure !

Je dessine mes bateaux avec un centre de carène assez reculé et des avants très fins qui ne créent pas de grosses vagues d'étrave. Mes flotteurs, ainsi conçus, amortissent plutôt bien les mouvements de tangage et n'enfourment pas. Pour finir, Bob ne voulait pas d'un cata qui tape sous la "nacelle". Nous sommes convenus d'une hauteur de 1,20-1,40 m au-dessus de l'eau selon la charge. Pour renforcer la liaison des deux coques, j'ai dessiné deux parties inclinées de 45° sous la nacelle, ce qui donne par ailleurs des volumes intérieurs intéressants à exploiter.

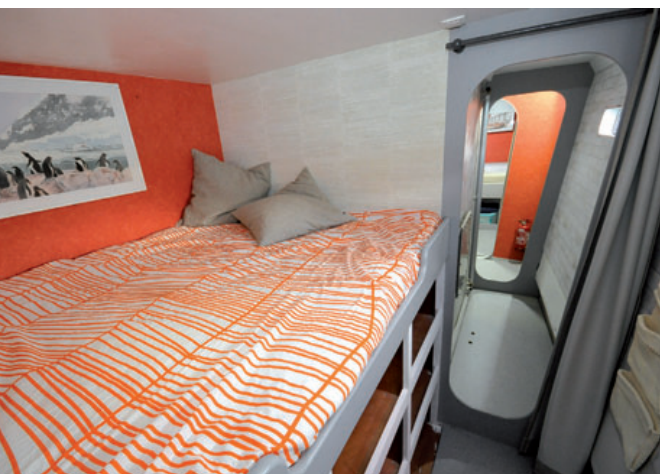
La VHF confirme le gros coup de vent, hésitant encore à le classer en tempête ! Au même régime moteur, les surfs déclenchent les premiers scores du speedo, souvent 14, 15, 16 nœuds sur de longues glissades. L'Etoile trace un beau sillage rectiligne depuis que nous avons baissé le rudder de réponse pilote de 5 à 3, ce qui démontre, entre autres, le bon effet directionnel des safrans. A l'intérieur, l'absence de bruit et de mouvements brutaux est remarquable, les sensations sous les pieds restent souples et agréables. Le faible coefficient de marée nous permet d'atteindre Cherbourg à 20 h après avoir traversé le Raz Blanchard poursuivis par un solide force 7 à 8 ! Le ponton flottant du port constitue un abri sûr ; le filet de bœuf jaillit du four sur son lit de haricots de Paimpol accompagné d'un fameux bordeaux pour fêter les sensations de la journée. Dehors, il vente 45 nœuds, mais nous restons indifférents à cette furie de temps bien à l'abri de notre chalet marin et totalement isolés du fracas extérieur.

Le lendemain, l'horloge pique 8

DEHORS, IL VENTE 45 NŒUDS, MAIS NOUS RESTONS INDIFFÉRENTS À CETTE FURIE DE TEMPS, BIEN À L'ABRI DE NOTRE CHALET MARIN ET TOTALEMENT ISOLÉS DU FRACAS EXTÉRIEUR.



La chambre des propriétaires : lumineuse et confortable à souhait !



Dans les coques, on trouve quatre belles cabines doubles pour recevoir les amis et la famille.

heures pendant la traversée de la rade, en route pour le Havre, à 80 milles dans l'est. La tempête Christian est là, le raz de Barfleur (redoutable !) est corsé par un vent de 50 nœuds sur une mer assez chaotique, très courte et nerveuse. Nous sommes maintenant en confiance avec l'Etoile, les surfs sont plus longs, les tilts à 17-18 nœuds s'enchaînent. Le patron, d'humeur joueuse, décide de solliciter les moteurs en accélérant, le test révèle l'exceptionnelle agilité et l'aisance en franchissement du bateau, nous marquons plus de 21 nœuds sur

certaines vagues ! L'assiette est juste, cabrée comme il faut avec un centre de gravité idoine, la trajectoire est impeccable et la hauteur de tunnel plébiscitée par l'équipage. Aucun choc de nacelle ! Les navires militaires, cargos, pétroliers, font route vers la côte pour mouiller, ce rappel général confirme que les choses deviennent sérieuses ! Le plan Balta est dans son élément, les fines sections avant spatulent avec douceur, la poussée verticale des flotteurs est réelle, mais très progressive. L'élévation des francs bords trouve ici sa justification (conçue pour les hautes latitudes). Les deux redans à 45° qui raccordent la nacelle aux flotteurs en courant depuis le bras avant jouent parfaitement leur rôle raidisseur-défecteur. L'énergie des vagues dans ces conditions ne semble pas avoir de prise sur le cat trawler. Les formes simples du bateau ne nuisent nullement à l'efficacité hydrodynamique, la finesse progressive de l'avant, les formes aplaties en V très ouvert de l'arrière procurent à l'Etoile de superbes qualités de surfer hors pistes.

Cette cavalcade un peu échevelée s'interrompt à l'entrée de la baie de Seine afin de tester la capacité à capeyer et à remonter face au vent (plus de 50 nœuds !). L'exercice est concluant : à vitesse réduite, l'Etoile saura très bien affronter la mer forte de face. Le retour du Havre s'effectuera d'ailleurs contre 35 nœuds de vent !

CONCLUSION

Une belle rencontre, cet Etoile 65' ; sous ses abords de bateau de travail, il dissimule un confort à la mer rare. La maturité des deux concepteurs transparaît dans le comportement et la personnalité du navire. Au-delà d'une rusticité feinte, se cache le véritable visage du bateau, celui d'un baroudeur d'expédition doublé d'un "home sweet home marin". Le profilage des appendices et l'optimisation des hélices programmés cet hiver lui feront gagner encore 10 % de vitesse et permettront à la consommation très modérée (estimée à moins d'1,5 litre/mille à 10,5 nœuds) de progresser

vers des valeurs références (1 l/mille à 8 nœuds ?). L'extraordinaire isolation phonique-thermique prédispose ce cat trawler aux hivernages douillet dans des contrées rigoureuses aussi bien qu'aux flâneries tropicales.



La salle machine dotée de caméras, pour avoir toujours un œil sur les moteurs du poste de barre...



Le choix du CP stratifié verre époxy s'est logiquement imposé pour la construction d'Etoile 65...

LES CONCURRENTS

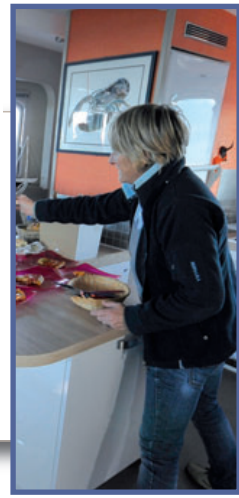
Modèle :	Cat Power	Dazcat power 15	RS57'	Queensland 55'	Sunreef 60'
Chantier :	TOURNIER MARINE	MULTIMARINE	RIVES SUD	FOUNTAINÉ-PAJOT	SUNREEF
Longueur :	17 m	15,90 m	17	16,75 m	18,29 m
Poids lège :	20 t	13 t	9,2 t	22 t	30 t
Mototrisation :	2x300 cv	2x225 cv	2x75 cv	2x435 cv	2x800 cv

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Chantier : Mayday Boat
Architecte : Patrick Balta
Concepteur : Bob Escoffier
Matériau : CP/Epoxy/Verre
Poids lège armé : 30 t
Déplacement maxi avec 14 000 l de fuel : 45 t
Hauteur de tunnel : 1,20 m/1,40 m
Longueur : 19,70 m
Largeur : 8,60 m
Tirant d'eau : 1,40 m
Motorisation : 2 x 260 CV Iveco
Vitesse maxi : 16-17 nd
Vitesse de croisière économique : 10 nd
Prix : 800 000 € HT en base/ 1 000 000 € HT avec toutes les options

LE POINT DE VUE DE LA MATELOTE
OU LE FAMEUX WOMAN ACCEPTANCE FACTOR !

Je vais bien connaître l'Étoile car il est question d'aller vivre dessus ! Je crois qu'il me correspond bien, il est à la fois bateau et maison ! Je peux m'isoler s'il y a trop de monde, ce qui est généralement difficile à bord ! L'Étoile, c'est pour moi surtout un art de vivre. Selon notre programme à venir, je vais pouvoir transporter mes occupations : lecture, machine à coudre, écriture, photo, vidéo... J'aime aussi faire la cuisine, ici pas de souci pour fabriquer un petit foie gras ou un homard à l'armoricaine ! Un vrai dodo comme à la maison et un merveilleux espace pour recevoir ceux que tu aimes, ça, c'est le bonheur !



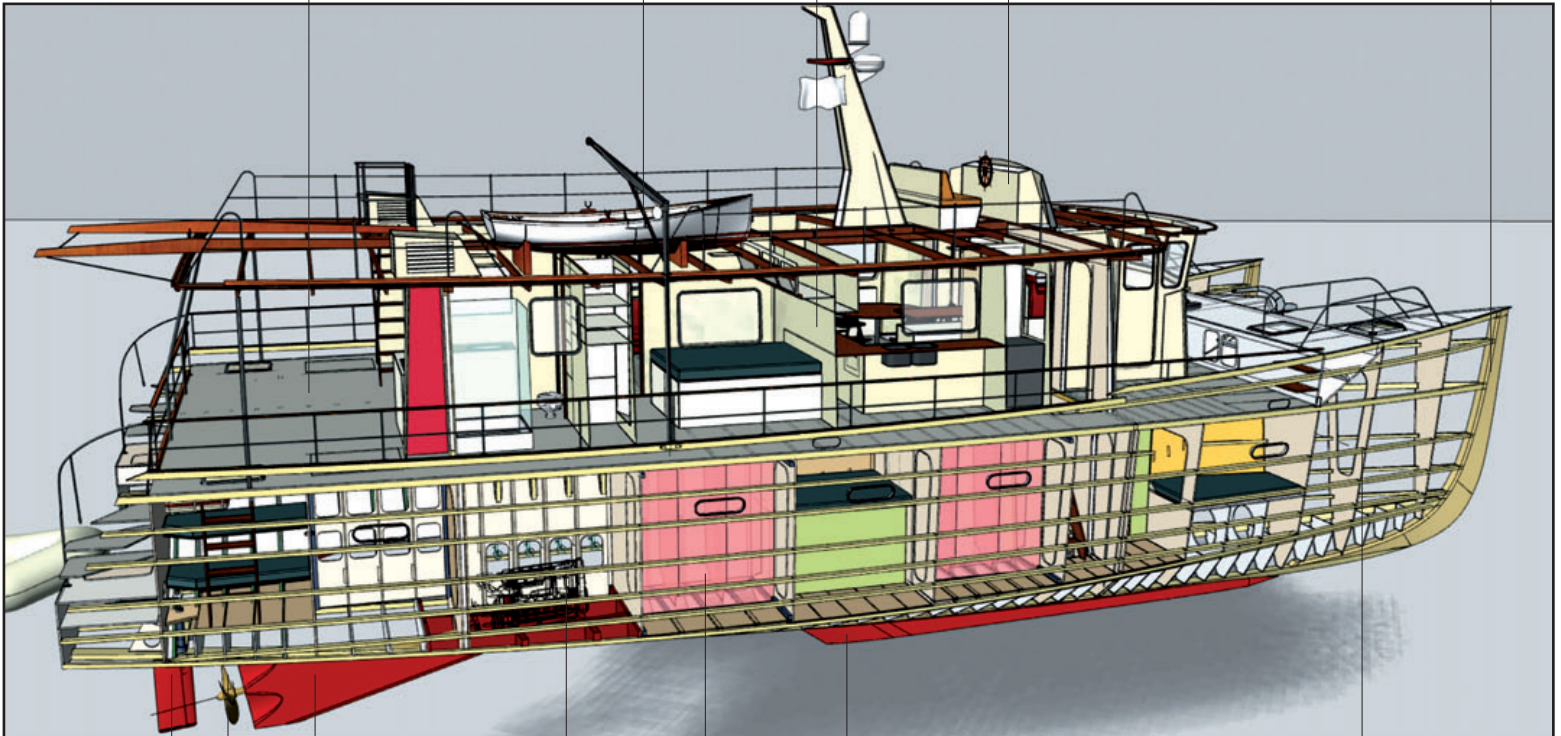
Le "patio marin" avec sa cuisine outdoor bien protégée.

La grande originalité de l'Étoile 65' provient de la liberté absolue d'aménagement (le roof n'est pas structurel et les murailles verticales permettent d'utiliser des équipements terrestres !

Le canot classique en bois avec sa grue font évidemment partie de l'armement

Beaucoup de finesse et d'élévation d'étraves : le secret du franchissement en douceur dans la mer forte.

La timonerie du fly bridge, un point de vue extraordinaire pour l'observation et la découverte flâneuse par beau temps



Safrans profonds pour un bon effet directionnel par mer formée et à haute vitesse

Les moteurs Iveco turbo de 260cv n'ont pas de gestion informatique afin d'être plus tolérants aux diverses qualités de carburant. Leur position reculée les exonère de paliers intermédiaires d'arbre de transmission

La construction bois époxy verre sur fortes lisses et cloisons apporte raideur, poids modéré et fabrication rationalisée grâce à la découpe numérique des panneaux

De solides ailerons d'échouage, compléments indispensables de la vocation passe partout. L'optimisation de la finesse hydrodynamique de ces appendices est en cours

Hélices quadripales fixes

Les ailerons porte arbres d'hélices (skeg) jouent un rôle stabilisateur primordial à l'échouage ; en navigation ils protègent les hélices et les safrans.

L'emplacement des 4 caisses à fuel est primordial sur le centre de gravité et l'équilibre du navire. Les 14000l d'emport procureront une autonomie exceptionnelle.