

CROISIÈRE

PLANESAIL LE TRIMARAN DE L'AN 2000



Ce trimaran signé John Walker ne vous rappelle rien ? Il a pourtant un petit air de famille avec l'Alcyon du Commandant Cousteau. Mais là s'arrête la comparaison, car ce bateau-ci est propulsé par des ailes rigides orientables. Et en plus, il est destiné à la croisière paisible. Plus de "ficelles", ni de ris, de mâts, de bôme, de winches ou de haubans. A côté du volant, juste deux manettes. Et pourtant, Blue Nova, le premier de la série, est bien un bateau, pas une étoile filante.

ISSU DE L'AÉRONAUTIQUE

John Walker, à force de concevoir des avions et d'aimer le bateau, devait bien un jour marier les deux. Et comme il est aussi un peu écologiste et fou d'informatique et de multicoques...

Il a commencé par mettre au point ce système très original d'ailes rigides, construites dans des matériaux hi-tech employés en aéronautique. Pour l'énergie, le soleil et les aérogénérateurs. Tout le système étant commandé et régulé par Micromariner, un programme informatique spécifique. Le pilote mène le bateau avec deux doigts, protégé, en principe, contre la survitesse, donc les risques de chavirage par le programme.

LA NAVIGATION

Vu d'hélico, le Planesail offre un plan de construction qui n'est pas sans rappeler William Saurin : deux coques latérales effilées, et une coque centrale

offrant peu de surface mouillée, mais pourvue d'un rouf plutôt imposant. On voit tout le parti que l'on pourra tirer du grand cockpit triangulaire et des immenses passavants qui recouvrent la poutre arrière, qui feront des espaces bain de soleil formidables. Planesail se présente comme un bateau de croisière confortable, ses 16,20 m abritant deux grandes cabines tout confort. John Walker aime insister sur la simplicité et la fiabilité du système de propulsion par trois ailes rigides. Plus de voiles à manoeuvrer ni à régler, une énorme résistance aux surventes, et des performances étonnantes. Qu'on en juge : par dix noeuds de vent, Blue Nova file ses quinze noeuds, bien appuyé au bon plein sur le flotteur sous le vent. Le flotteur au vent commence à déjauger. Au travers, alors que le vent monte, le flotteur au vent est complètement hors de l'eau, la vitesse s'accélère.

John Walker explique qu'au cours de précédents essais, le speedo est monté à vingt-et-un noeuds, pour un vent de

vingt-cinq noeuds. En toute sécurité, semble-t-il. Dans le petit temps, les performances sont encore plus stupéfiantes : Blue Nova aurait marché à six noeuds pour une "brisette" de quatre noeuds !

COMMENT ÇA MARCHE

Bien calé dans son siège baquet, le pilote joue du volant pour diriger le bateau, et des manettes pour orienter la voilure rigide. Celle-ci se compose de deux ailes semblables et d'une autre de plus petite dimension, située sur l'arrière de l'ensemble. Fixées sur un balestron qui pivote librement autour d'un axe à roulements à billes. Chacune des manettes a évidemment une fonction distincte : l'une oriente les ailes par rapport au vent, en agissant sur l'angulation du volet arrière, le plan sous le vent se retrouvant légèrement en avant, l'autre commande la géométrie variable des ailes, pourvues de volets tout droits issues de l'architectu-



Le Planesail allie parfaitement style, hi-tech, confort et performances.

re aéronautique. Cette courbure réglable conditionne la vitesse du bateau, donnant du creux ou en enlevant à la voilure. Mais en réalité, si l'on affiche le cap, Micromariner, l'ordinateur de bord, calcule les meilleurs angles, optimisant vitesse et sécurité. Mais des interrupteurs de commande permettent de relayer mécaniquement le tout en cas de panne d'électronique. On imagine que le vent arrière est une allure peu usitée, surtout par forte brise! Les bords de largue seront beaucoup plus efficaces, la dérive jouant alors un rôle essentiel.

Au mouillage et au port, on débraye le gréement. Les ailes se placent alors droit dans l'axe du vent, lui offrant peu de prise. Si peu même que John Walker affirme que par des vents de 110 noeuds, le bateau tirait sur ses amarres de façon très raisonnable.

Pour virer ou empanner, on indique la manoeuvre et le nouveau cap à suivre à l'ordinateur, ou manuellement, on amène les ailes dans le lit du vent et on repart de l'autre bord. On fait de la voile, en somme !

LA VIE À BORD

Planesail est un confortable voilier, où bien entendu seule la coque centrale est habitable. L'avant est occupé par une cabine double d'invités à deux couchettes qui épousent la forme de l'étrave. Elle possède sa propre salle de bains, avec douche chaude. On y accède par une descente qui part du milieu avant du carré, entre dînette et poste de pilotage. La cabine de propriétaire, elle, est prise sur la nacelle, à tribord, en arrière de la dînette, et face à la cuisine. On y accède donc de plein-pied. En plus d'un vaste hublot, d'un lit double "king size", et d'une salle de bains, elle possède une belle penderie de rangement et deux sièges encastres. Les banquettes de la dînette peuvent aussi accueillir deux personnes en couchettes d'appoint. La table descend, une fois repliée, au niveau du plancher, les dossiers de banquettes se règlent pour un confort plus "cosy". La cuisine, très bien équipée, reçoit tous les appareils modernes. L'avant babord du carré est réservé au pilote, à son siège baquet, son ordinateur, ses manettes et son volant. Derrière lui, une grande table à cartes forme avec les instruments, un coin "skipper" très agréable et très complet.

L'essentiel de l'énergie est fournie par des panneaux solaires et une éolienne.



En haut : "Cockpit réservé au pilote.

A Droite et en Bas : Cuisine moderne ... et super équipée.



Et, pour la pétrole, un solide turbo diesel assure au bateau une vitesse de croisière qui flirte avec les quinze noeuds, pour une consommation raisonnable.

POUR CONCLURE

Les matériaux composites assurent à cet étonnant bateau une solidité et une légèreté qui, jointes à l'originalité performante de la propulsion, le font passer bien au-delà du stade d'engin de vitesse pour base en délire. Il sera à Brest, mais pas pour rivaliser avec les engins bizarres qui rendent l'âme après le premier bord. Non, juste pour que le public voie comment ça marche. Et que ça marche ! Bien sûr, il est encore trop tôt pour tirer les enseignements et crier aux foules



ébahies que le multicoque du troisième millénaire est arrivé. Mais tout de même Planesail a de solides arguments. Il est issu d'un premier modèle, le "Zéphyr", un trimaran rigolo de balade rapide construit en petite série. Et puis John Walker, son concepteur, est crédible sur bien des points, et n'a fait



Un look qui surprend avant de séduire.

que mettre en application ici tout ce qu'il a utilisé en aéronautique. Si ça marche en l'air, pourquoi pas sur l'eau? Il y croit, en tout cas, l'ami John, puisqu'il a monté un chantier exclusivement consacré à la construction de Plainesail. John Walker envisage de montrer, cette année, à la France, Blue Nova afin de partager l'expérience de ces nouvelles sensations.

Planesail, avec le lancement de Blue Nova a déjà susciter beaucoup d'intérêt auprès de potentiels acheteurs américains et japonais.

Il est disponible avec deux ou cinq cabines et coûte environ 1 500 000 FF à 3 500 000 FF. Planesail a de bons atouts dans sa manche. Ce n'est pas seulement un bateau expérimental...

Bravo John Walker!

On vous souhaite, à vous et à votre "British Baby", tous nos vœux de réussite!



Un coin dinette grand confort.



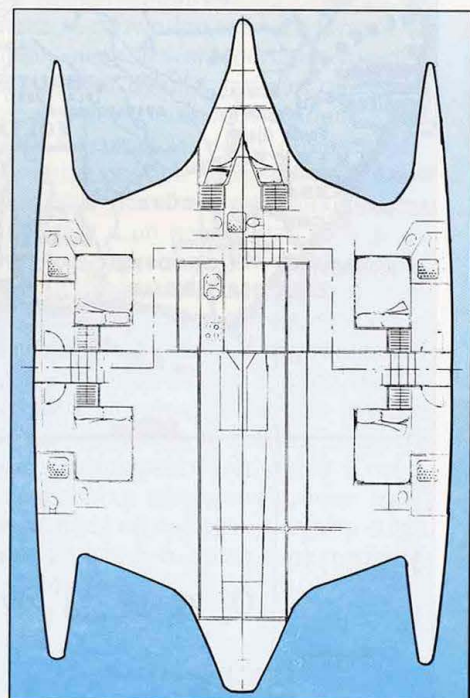
Le lit double "King Size".

FICHE TECHNIQUE

Longueur hors-tout :	16.50 m.
Bau maxi :	9.44 m.
Tirant d'eau :	dérive haute 0.9 m. dérive basse : 2.60 m.
Déplacement léger :	8 tonnes
	en charge : 10 tonnes
Surface des ailes :	83.75 m ² .
Matériau :	alliage léger + composite.
Prix de base :	2,9 MF.

Concepteur/Constructeur :

**Walker Wingsail System PLC,
Devonport Royal Dockyard,
Plymouth, Devon PL1 45G, UK.
Tél : (19-44) 0752 605426.
Fax : 605428.**



Adaptation Noëlle Duck