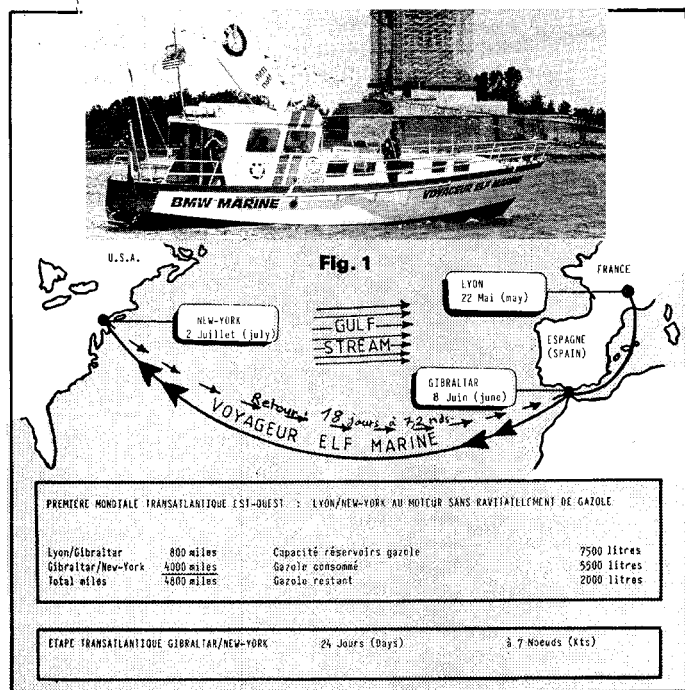


VOYAGEUR : LA NAVIGATION ÉCONOMIQUE A MOTEUR

bilan technique d'une grande première



Le concept de la plaisance évoluée, et la concrétisation du rêve-voyage s'ouvrent ces dernières années à un public bien plus large qu'aux temps de l'exclusive voile pure et dure...

Ce n'est pas un hasard si la mode du camping-car vient de prendre un tel essor ! On n'est pas plus Tabarly que concurrent du Paris-Dakar pour autant, sans moins ressentir pour autant « l'envie de bouger ».

Pour beaucoup, peu initiés à la voile et au tempérament de bouffeur d'écoute, l'approche de la mer par le fifty pouvait sécuriser, mais force est de constater que l'on sort la plupart du temps au moteur et que les voiles sont bien peu utilisées : « On ne se sent pas... ! » A la longue, le bateau s'avère bâtard dans un tel type d'utilisation, car il n'est ni vraiment un voilier, ni vraiment un croiseur à moteur.

Dès lors, le bateau coûte cher, consommation, entretien et autres frais font courir notre utilisateur à la désillusion ; petit à petit, le bateau reste au port, mais là non plus, le plan de pont et l'organisation du bord ne correspondent pas à l'agrément que l'on voudrait pouvoir tirer du joujou... Pauvre plaisancier !

C E plaisancier tranquille, qui se verrait bien partir avec sa femme et quelques amis, mouiller de crique en crique, ou pour quoi pas, rêver d'une retraite à vagabonder plus loin, ce plaisancier-là est pourtant loin du profil de la plaisance à moteur aux centaines de chevaux vrombissant à toute allure le long de nos plages estivales sur de grosses vedettes...

... Pas plus d'ailleurs, le monstre infernal et glouton que le rouleur forcé de la pêche au tout gros...

Ce n'est pas un hasard non plus si la navigation fluviale et ses house-boats transportent les rêves de tant de gens ; mais pourquoi ne pas donner à ces rêves la libre dimension de la mer ? Naviguer un peu comme un voilier, à la vitesse d'un voilier, avec un bateau qui tienne la mer avec la sécurité et l'autonomie d'un voilier, de la place sur le pont pour jouir de l'environnement, de l'espace et de la clarté pour apprécier le confort à l'intérieur, ... facile à vivre sur l'eau, sans pour autant s'appeler Crésus...

Or, quelle énergie réclame un bateau à déplacement aux lignes douces pour se déplacer ainsi sur l'eau tant qu'il ne sort pas de ses lignes ? En rendement, le coût du transport par cargo reste en tout état de cause le plus économique, tant il faut peu d'énergie à la tonne déplacée !...

Quelle puissance faut-il à un voilier pour filer 6 à 8 nœuds (suivant sa taille) ? En fin de compte, très peu ! Ajoutez à cela une réserve de puissance (puisque le moteur doit rester son seul moyen de propulsion) pour permettre d'économiser la mécanique, en atteignant la vitesse de croisière tout en tournant à relativement faible régime et consommer très peu par la même occasion. Vous en arrivez au raisonnement de Joseph Fricaud en concevant « Voyageur Elf Marine » tel qu'il soit capable de croisière transocéanique, avec pour le démontrer, la traversée aller-retour Lyon-New-York-Lyon par Gibraltar sans ravitaillement en mer !... (fig.

1). La réalité de l'expédition devant prouver la concrétisation du rêve.

Les carènes modernes, du genre voilier-dériveur sont à la fois très stables de forme et spacieuses... Supprimer le poids du lest, inutile en l'absence de mât, pour le remplacer par une masse équivalente de fuel dans les fonds, donne alors naissance à une coque à déplacement pour la navigation de croisière au moteur avec une très faible motorisation : c'est la démarche des études entreprises par le chantier Méta, les architectes Joubert et Nivellet, et le concours d'Elf et BMW Marine, pour en arriver à la conception du bateau type de navigation intercontinentale (qui peut le plus peut le moins !)

S UR la base d'une carène aux lignes du voilier Dalu de 14 mètres, de déplacement moyen donc, après de nombreuses investigations quant au degré de motorisation nécessaire, les rapports entre la puissance consommée et l'évolution de la carène dans l'eau, les consommations estimées et calculs d'autonomie, le « Voyageur » expérimental vit le jour équipé de deux moteurs BMW de 50 chevaux, (type D 50-2) à 3 cylindres.

Outre le facteur de sécurité conduisant au choix de l'option à deux moteurs, il est intéressant de noter que les études (confortées ensuite par la réalité) du bureau BMW montrèrent clairement que la consommation à puissance égale (fig. 2) (voir page 26) d'un bateau bi-moteur ou mono-moteur restait rigoureusement identique ; la réalité montra même qu'elle pouvait être légèrement inférieure avec deux moteurs.

Le choix de la motorisation en deux fois 50 cv devait entre autres, inclure un facteur sécurité face à l'inconnue que représentait cette traversée aller-retour de l'Atlantique sans ravitaillement : En effet, à partir des abaques de puissance consommée en fonction de la vitesse de croisière souhaitée (exemple fig. 3) (voir page 26) on