



Bleu fonce au près dans 20 nœuds de vent. La grand-voile en membrane Trilam et la trinquette en dacron, comme le reste du jeu de voiles, ont été confectionnées par Voiles Saintonge. Sur l'étrave, on reconnaît Augustin Cotton.

Septembre 2009, le Classe 40 **Bleu** galope enfin dans la baie de Gaspé par bonne brise sous un ciel éclatant. Il allonge volontiers la foulée et laisse parler son tempérament sportif. Des conditions merveilleuses pour une séance de prises de vues et un petit galop d'essai dans les eaux abritées de la baie. Dans quelques jours, **Bleu** mettra le cap sur les Açores pour une première traversée

de l'Atlantique avec une bande de copains. L'été 2009 aura permis de terminer la préparation du bateau et de régler les inévitables pépins techniques qui surviennent inévitablement pendant la période de mise au point d'un voilier de course. Éric Tabardel, le skipper et propriétaire du premier Classe 40 québécois, n'aura certainement pas manqué de patience ni de détermination pour mener

le projet de construction jusqu'à son terme.

Retour sur un parcours accidenté. Éric débute la construction de quelques éléments de la structure à l'automne 2005. En 2006, le chantier se transporte au fond d'un hangar dépourvu de chauffage dans un quartier industriel de Montréal. Le bateau sera construit sous un abri de fortune avec la collaboration du néo-zélandais Chris Sayer, un construc-

# À bord du Class 40 Bleu

Texte et photos de  
Michel Sacco



Éric Tabardel peut bien sourire, il a réussi à mener à bien la construction de l'une des plus belles unités de course au large jamais construites au Québec.



teur de bateau professionnel dont le savoir faire constituera un élément déterminant dans la réussite du chantier. La mise à l'eau a lieu à la fin mai 2008 dans le port de Montréal, en plein milieu du courant Sainte-Marie! Une manœuvre périlleuse qui tient en haleine les quelques centaines de personnes réunies sur les quais pour fêter l'événement. Il reste alors deux mois à l'équipage pour se préparer avant le départ de la Transat Québec—Saint-Malo. La course contre la montre finit abruptement lorsque **Bleu** démâte le 12 juin à son arrivée dans la baie de Gaspé où l'on avait prévu de tenir la campagne d'entraînement. Quelques

mois plus tard, l'expert engagé par la compagnie d'assurance confirmera que les parois de l'espar en carbone fabriqué en Ontario étaient effectivement trop minces. Le nouveau mât commandé en France arrive dans le port de Sorel en janvier 2009. Au printemps, **Bleu** redevient un voilier qui rejoint à nouveau Gaspé où il dispute la course Jacques-Cartier en juillet et d'où il s'élanche ensuite pour un aller-retour vers les îles de la Madeleine, un premier test dans le golfe.

J'avais eu le bonheur d'une première navigation à bord par vent léger à l'occasion d'une régates de la course Jacques-Cartier quelques semaines plus tôt. Aujourd'hui, les 20 nœuds de nord-ouest agrémentés de quelques risées musclées procurent des conditions idéales pour sauter dans le cockpit de **Bleu** et taquiner la barre d'un Classe 40. Nous filons vers la barre de Sandy Beach au portant et lofons ensuite au vent de travers vers la sortie de la baie. Avec un ris dans la grand-voile et la trinquette de brise,

le bateau est mal équilibré. Pas assez de toile en avant pour compenser la surface importante de la grand-voile, le bateau est ardent et tire sur la barre, même si nous accrochons des pointes à 11 nœuds. Il faudrait envoyer le foc solent, ou abattre de quelques degrés et oser déployer le gennaker. Ce n'est pas tout à fait le programme de la journée avec un équipage réuni pour une simple séance de photos... Surprise pour un néophyte qui n'use pas souvent le fond de son ciré dans le cockpit d'un bateau de course, la grand-voile gonfle à l'envers lorsqu'on choque l'écoute dans la brise. Il faut frapper un palan sur la pantoire qui court sous la bôme et le border pour abaisser la bôme et reprendre le contrôle de la chute de la grand-voile. On grée ce palan amovible dès que l'on choque les écoutes, seul le câble (pantoire) reste en permanence à poste. Sachez que les coureurs au large contemporains n'ont rien inventé, on retrouve le même type de grément courant sur les immenses bômes du **Blue Nose II**.



- Longueur de la coque: 12,19 m
- Largeur maxi: 4,50 m
- Tirant d'eau: 2,40 m
- Poids à lège: 4 700 kg
- Ballasts: 2 fois 750 l
- Grand-voile: 71 m<sup>2</sup>
- Foc solent (100%): 46 m<sup>2</sup>
- Trinquette: 31 m<sup>2</sup>
- Spi asymétrique: 215 m<sup>2</sup>
- Gennaker: 125 m<sup>2</sup>
- Architecte: Samuel Manuard

de gîte ne varie presque pas dans les risées. Le bateau est si équilibré qu'on oublie qu'il file à 8 nœuds. Il faut se retourner et jeter un coup d'œil dans le sillage pour se rendre compte qu'on ne traîne pas en route. La vites-se oscille entre 8,3 et 8,75 nœuds avec quelques pointes à 9 nœuds. Éric me parle de son retour des Îles de la Madeleine au près dans brise. **Bleu** fonçait effectivement à 9 nœuds dans la mer formée, ballasté au maximum.

Complicquée la navigation dans le cockpit d'un Classe 40? Non, pas vraiment, à condition toutefois de garder un minimum de concentration et de rester méthodique. Comme on utilise le même winch (celui du génois) pour border la bastaque sous le vent

avant le virement de bord, on a recours à des coincesurs capables d'encaisser de solides efforts de traction. Un pour bloquer l'écoute de foc et un autre pour le palan de bastaque. C'est généralement le barreur qui libère le coincesur de la bastaque sous le vent au moment du passage de la grand-voile. Avec un peu d'habitude, on finit par s'en sortir très bien en équipage réduit.

Partout où le regard se pose sur le pont et dans le cockpit, on reste surpris par la qualité des finitions et le souci de traiter chaque détail avec beaucoup de minutie. L'équipe d'Éric Tabardel n'a rien laissé au hasard et réalisé un travail digne d'un chantier professionnel. La suite de l'histoire et le futur programme de navigation dépend maintenant de la problématique du financement. Pour tous les supporters du projet et la petite équipe de **Bleu**, voir le bateau couper la ligne de départ de la 8<sup>e</sup> édition de la Transat Québec—Saint-Malo en 2012 consacrerait l'aboutissement d'une aventure exceptionnelle.

**Bleu** sous trinquette et grand-voile arisée. La surface importante de la grand voile à corne commande assez rapidement la prise du premier ris.

Le vent augmente de quelques nœuds au moment de revenir au près vers le havre de Gaspé. Il faut prendre un second ris et remplir le ballast au vent. Une fois le ballast rempli, le comportement du bateau change radicalement. La barre est douce, complètement neutre et le bateau file sur des rails. Le pilote automatique ferait certainement aussi bien que le barreur. En regardant vers l'avant, j'ai l'impression d'être arrêté. Le bateau absorbe les chocs du clapot sans broncher, l'étrave se soulève à peine et l'angle

de concentration et de rester méthodique. Comme on utilise le même winch (celui du génois) pour border la bastaque sous le vent



Toute la puissance des carènes larges s'exprime dans cette image.

# PUB

## Bleu dans les détails

Six winchs en tout, le plan de pont des bateaux de course modernes cherche à faire dans la simplicité. À l'intérieur du cockpit, les winchs qui servent à border les voiles d'avant et les bastaques. En arrière, les winchs de l'écoute de grand-voile qui circule en continu. Le grand rail d'écoute qui fait toute la largeur du bateau aide à moduler le réglage de la très puissante grand voile.

La série de cale-pieds dans le fond du cockpit facilite les déplacements de l'équipage dans la brise. Notez les tubes d'aluminium articulés qui permettent au barreur de se caler les pieds à la gîte.



Un conduit de forte section permet de faire transiter rapidement par gravité l'eau des ballasts. Le transfert se fait juste avant le virement de bord; un petit mauvais moment à passer où le bateau accuse beaucoup de gîte et ralentit notablement.



On travaille debout entre les deux casquettes du rouf sur les drisses et les bossés. Des réas redistribuent les manœuvres vers les deux winchs posés sur le rouf. Simple et fonctionnel.



Des «casquettes» dans le prolongement du rouf permettent à l'équipier de veille de s'asseoir dans le fond du cockpit pour se protéger des paquets de mer.



Solides les chandeliers confectionnés sur mesure par l'équipe de Bleu. Les larges plaques boulonnées aux quatre extrémités permettent aussi de frapper une manœuvre sur la tige métallique prévue à cet effet. Des plaques de fibre de verre de 3mm de chaque côté du sandwich renforcent les zones sollicitées par la présence de l'accastillage.



Derrière le coin navigation se trouve un réchaud et un évier comme le requiert la jauge. Des palans permettent de régler l'inclinaison des bannettes. Remarquez sur le plancher l'échantillonnage des membrures et des varangues.

## Le gréement textile

Il n'y a plus beaucoup de manilles et d'acier inoxydable à bord des bateaux de course. Les fibres synthétiques ont pris toute la



place. Elles sont plus légères, supportent des charges plus importantes que l'acier et permettent souvent de simplifier le plan de pont en éliminant toute une série de pièces d'accastillage métalliques. Le Dynema est la fibre la plus couramment utilisée à bord de Bleu pour frapper des poulies, réaliser des brêlages ou confectionner des palans. Cette fibre résiste bien aux rayons UV et au ragage. Le gréement textile a aussi remis au goût du jour un savoir faire issu de la tradition maritime: l'art du matelotage.

L'étai volant de la trinquette est en Dynexdux, une variante du Dynema préétiré. La série de quatre palans en cascade utilise des cosses en matière plastique. Ce palan de 16 pour 1 est étarqué depuis un winch dans le cockpit et bloqué ensuite sur un coinneur Spinlock

Adieu les mousquetons en inox - il pourrait endommager la fibre de l'étai- et bienvenue aux mousquetons textiles. Deux épissures sur un bout de Dynema et un os de chien pour tenir le tout en place.



Le réglage du point de tire de l'écoute de foc se passe de rail et de chariot. Un simple anneau d'aluminium fait office de filoir. Un palan à deux brins recouvert d'une gaine en Dynema permet de régler le filoir dans le plan vertical, tandis qu'un second palan (cordage rouge à gauche de l'image) contrôle le réglage latéral.

# Le carnet de bord de Bleu sur l'Atlantique

Par Maïté Samuel-Leduc

«On a manqué la dernière Québec-Saint-Malo, mais le but maintenant c'est de naviguer au large avec Bleu» lance Éric Tabardel. Pour sa première traversée de l'Atlantique, notre skipper emmène Jean-Maurice Dupuis, Jacques Chouinard, Benjamin Wadham-Gagnon et moi, seule fille du bord et journaliste embarquée pour la première étape à destination de Horta aux Açores.

Extraits du journal de bord de mon expédition sur l'Atlantique, en pleine saison des ouragans.

*Gaspé, 48°50'N 64°29'O*

**Jour 1** - Enfin le départ avec les couleurs de l'automne dans la baie de Gaspé. Le bateau est rapide et confortable et nous filons à une vitesse moyenne de 8,5 nœuds, le mal de mer en prime. Heureusement qu'il finit par disparaître au petit matin. Arrivée aux Îles-de-la-Madeleine 26 heures après le départ.

**Jour 2** - Après deux nuits à la marina, le capitaine décide de larguer les amarres en pleine soirée malgré la dépression qui sévit dans le Golfe. Les deux experts qui suivent notre progression, Denis Poupard, météorologiste et Réjean Desagnés, navigateur, nous donnent leur accord pour le grand départ. Nous prenons la route du Nord pour éviter les tempêtes et c'est, semble-t-il, la route la plus courte. Barrer, faire les manœuvres, dormir et manger, je n'ai que peu de temps pour penser à mes deux jeunes enfants laissés derrière... ouf!

**Jour 3** - Coup de vent de 35 nœuds au près avec trois ris dans la grand-voile, un ris dans le foc et un bateau qui frappe tout droit dans

les vagues. Ça dort mal! La bordure du foc se déchire, mais est aussitôt réparée. Nous adoptons enfin les quarts de veille: deux par deux avec une rotation aux quatre heures le jour et aux trois heures la nuit. On laisse le capitaine faire son propre horaire puisqu'il participe à toutes les manœuvres. Avec 400 000 \$ sous les pieds, j'aurais fait la même chose!

**Jour 4** - Salé, tout est salé. Nous sommes sur les Grands Bancs de Terre-Neuve...390 milles nautiques de brume et de pluie. Le vent diminue et nous devons faire douze heures de moteur pour nous sortir de là. Des dauphins commencent à se pointer le bout du nez. On aperçoit même une tortue luth.

**Jour 5** - Au menu tous les jours: granola ou pain marin le matin, soupe et craquelins le midi et un repas chaud le soir préparé par Benjamin. Sa tâche consiste à réchauffer les mets conservés dans les pots Masson; coucous marocain, quiaude à la morue, porc et poulet aux légumes. Humm!

**Jour 6** - Ça y est, nous sommes dans l'Atlantique! De hautes vagues interminablement longues font surfer le bateau vers le Sud. Mon meilleur ami est mon sac de couchage moelleux, chaud et surtout sec qui m'enveloppe à la fin de chaque quart. Nous descendons enfin vers le Sud, peut-être pourrions-nous ranger nos tuques et nos gants mouillés?

**Jour 7** - Un défi de tous les jours: aller aux toilettes. Pour être plus léger, Bleu a une toilette (exigée dans les règlements des Class 40) sans cloison située au centre du bateau. Les gars ont installé un drapeau en guise de paravent: détail indispensable pour la seule femme à bord.

**Jour 8** - Le grand bonheur... nous avons le vent dans le dos et avançons vite. J'établis le record de vitesse de Bleu avec 19,5 nœuds sous trois ris dans la grand-voile et le génois

**Jour 9** - Première journée de soleil depuis le départ. Je peux tout faire sécher et même prendre une douche à l'eau

## Quelques chiffres de la traversée

1846 milles nautiques  
350 brevages chauds  
269 heures de navigation  
80 litres d'eau utilisés  
44 changements de voile  
41 pots Masson  
35 kilos de nourriture  
30 heures de soleil  
6,9 nœuds (vitesse moyenne)  
5 plates-formes pétrolières, 4 tortues,  
3 bateaux croisés, 3 baleines  
et des dizaines de dauphins



Éric Tabardel à la barre dans les vagues de l'Atlantique.

Jacques Chouinard

salée. Le problème c'est qu'il n'y a pas de vent. Après plusieurs heures sans bouger, on entend le capitaine maugréer: «N'importe quoi, mais du vent!»

**Jour 10** - Il pleut des chaudières d'eau. Tous nos vêtements sont mouillés de nouveau. J'ai perdu le contrôle de mon linge sec. J'ai tellement hâte d'arriver, je rêve d'une douche. En plus, on annonce des coups de vent de 40 nœuds dans deux jours. Nous sommes au travers depuis quelques heures. Beaucoup d'embruns, un peu de soleil finalement et le retour du mal de mer. Est-ce que les Açores existent vraiment?

**Jour 11** - L'approche au près est longue jusqu'à Horta et le temps passe plus vite à la barre. À 3h du matin, la ville apparaît dans la nuit, 11 jours et cinq heures après notre départ. C'est magnifique, typiquement européen, avec son centre-ville qui entoure la marina. Enfin, mon pied touche le quai: vive la terre ferme!

*Horta 38° 31' N, 28° 37' O*



Rustiques les conditions de travail de Benjamin Wadham-Gagnon pour préparer le repas du soir entre le coin toilette et la table à carte.

Jacques Chouinard