



# Saudade 40

## Un parfum de Riviera



LANCÉ À PLEINE PUISSANCE AU GRAND LARGUE, SAUDADE PROFITE DE SON DÉPLACEMENT LÉGER ET DE SES FORMES TRÈS ÉQUILIBRÉES. UNE SILHOUETTE INTÉMPIRELLÉ QUI NE MANQUE PAS D'EFFICACITÉ.

# 43 Saudade



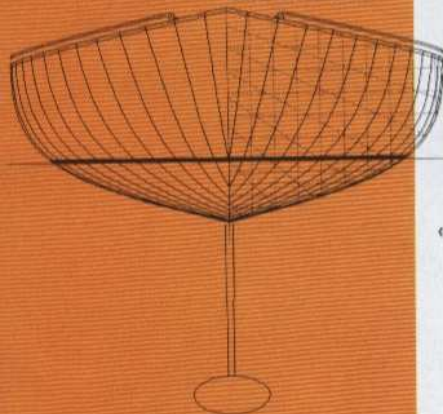
LA GRANDE PLAGE ARRIÈRE ET LE COCKPIT PROFOND RAPPELLENT CERTAINES UNITÉS MÉDITERRANÉENNES.

*Nous avons tiré en avant-première les premiers bords du Saudade 43, un étonnant voilier construit par le chantier Etoile Marine de Saint-Malo sur plans Patrick Balta. D'une grande élégance, cette unité au grément classique exigeant mais à la conception moderne offre des sensations remarquables sous voiles et traduit bien l'aspiration renouvelée de nombreux propriétaires pour des unités culturellement très marquées et avant tout vouées au plaisir.*

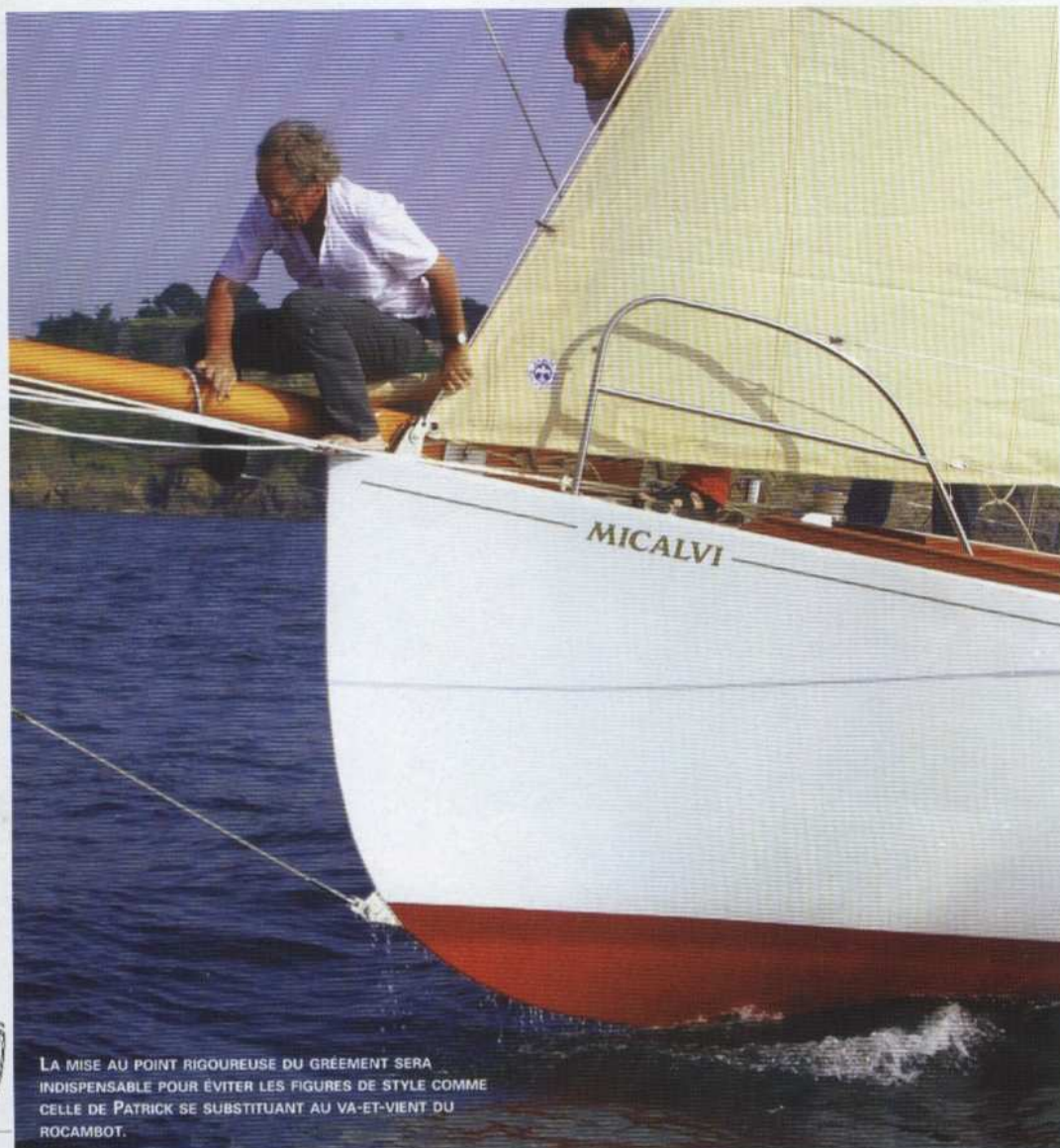
## Architecture



Patrick Balta est venu à l'architecture navale par la construction de bateaux en bois. Après avoir abandonné le montage d'un chantier naval d'insertion pour les besoins locaux de la pêche en Guyane en raison de problèmes de complexité administrative, il a décidé de se donner le temps d'aller au bout du travail d'architecte qu'il a toujours mené par passion en parallèle. Saudade avait été dessiné à l'origine en 1996. Par rapport au dessin initial (voir LN 310), le tirant d'eau a été ramené à 2,20 mètres au lieu de 2,50 mètres, le franc-bord augmenté de 5 cm et le bau de 15 cm pour rendre le bateau un peu moins extrême. Doué d'un certain feeling pour les formes classiques et pures, Patrick s'appuie sur une solide connaissance de l'informatique puisqu'il a développé son propre programme de dessin et de calculs hydrostatiques dont le chantier semble tout à fait satisfait.



LES FORMES TRÈS EN V ET LA FAIBLE STABILITÉ INITIALE IMPOSENT UN RAPPORT DE LEST IMPORTANT. CELUI-CI REPRÉSENTE PLUS DE 40 % DU DÉPLACEMENT LÉGE.



LA MISE AU POINT RIGOREUSE DU GRÉEMENT SERA INDISPENSABLE POUR ÉVITER LES FIGURES DE STYLE COMME CELLE DE PATRICK SE SUBSTITUANT AU VA-ET-VIENT DU ROCAMBOT.

« **R**eprends du guindant de trinquette, choqe la bastaque dessous. Repasse la drisse de flèche à l'extérieur des lazy-jacks. Y a encore du bout d'emmagasineur de yankee à laisser filer... » Les ordres fusent à bord et ça cafouille à la manœuvre. Il faut dire que ce n'est que la seconde sortie d'essai de *Micalvi*, le premier exemplaire du *Saudade* 43. Et comme se plaît à rappeler son architecte, le Belge Patrick Balta :

« *Saudade* n'est pas franchement un voilier raisonnable ! » Le propriétaire du bateau avait beau me persuader il y a encore cinq minutes de la facilité des gréements auriques – la division des surfaces, vous savez ! –, force est de reconnaître que la maîtrise des trois voiles de base – grand-voile, trinquette et yankee –, sans parler du flèche et du clinfoc, nécessite une sérieuse mise au point. Patrick Balta n'a pas l'air effrayé par tout le remue-ménage du bord. Il y a là les ouvriers du chantier qui ont participé à la construction et

achèvent actuellement les aménagements. Les caisses à outil sont encore calées entre les varangues, *Saudade* n'en est qu'à ses balbutiements mais sera prêt pour le Grand Pavois, c'est l'essentiel. Aujourd'hui, c'est la fête. Une sortie de travail autant que la célébration d'une première partie d'un ouvrage bien fait, maîtrisé. Toute cette équipe de passionnés – le triangle propriétaire, architecte, chantier – sait que la naissance d'un bateau comme celui-ci relève du miracle. Au pays de l'industrie nautique, du quatre cabines, lest court, gelcoat briqué et gréement standardisé, il ne peut être qu'un intrus. Un intrus qui résulte de la passion pour un certain style et s'appuie sur une solide connaissance de ce que la modernité nous a légué de mieux. *Saudade*, c'est d'abord un gréement, l'objet de toutes nos attentions : un mât en spruce de 16 mètres d'un seul tenant, qui n'en finit pas de s'étrécir au-dessus de l'encornat, protégé d'un cylindre de cuivre pour éviter le poinçonnement. Un bout-dehors de 3 mètres qui porte la longueur hors tout à plus de 16 mètres.

Une bôme qui en fait 9. Tous les espars, corne comprise, sont en spruce, creux pour alléger l'ensemble – qui pourrait largement rivaliser en poids avec un mât alu. Bien sûr, tout cela demande de l'attention, des réglages, de la mise au point avant de pouvoir tirer la quintessence des 130 m<sup>2</sup> de voileure au près. En attendant, nous sommes au petit largue, direction le Grand Jardin, devant la cité corsaire. Les triples bastaques, reprises sur un seul palan et renvoyées chacune à un winch, semblent parfaitement tenir le mât, et c'est tant mieux car l'orage arrive.



LA GRANDE PLAGE AVANT ET LE PAVOIS SÉCURISENT LES MANŒUVRES SUR LE PONT.

## Débauche de voiles et raideur à la toile

Après quelques essais de voiles de petits airs (le fameux flèche), nous filons gentiment en direction du nuage sous voileure de route : 90 m<sup>2</sup> tout de même pour 13 mètres de coque et 7 tonnes seulement lège. Car Saudade n'est pas une simple réplique, ou un vœu pieux de retour en arrière. « *La raison première du bateau, m'explique son propriétaire, c'est d'abord le culte du bel objet. Ensuite, vient la vitesse. Le confort n'a pas été sacrifié mais il passe après.* » Message compris. Pour l'heure, le vent monte ; rien de grave. 17, 18 nœuds peut-être ; le bateau prend de la gîte, se cale ; j'observe le barreur qui n'a pas l'air de forcer ; Saudade accélère et ça adonne. Nous filons à 9 nœuds avec un sentiment d'aisance et une régularité qui illuminent le visage des équipiers. Pas de surfs vertigineux, la carène très

AVEC SES FORMES EN V, SAUDADE NE PART PAS VRAIMENT AU PLANING MAIS SON SYSTÈME DE VAGUES TÉMOIGNE BIEN DU DÉPLACEMENT LÉGER.



en V reste calée dans son système de vague. Mais quelle facilité... Avec notre culture des culs larges et plats, on en oublie que des lignes d'eau symétriques alliées à un déplacement léger peuvent aussi faire merveille à ces allures de glisse. On remercie aussi dans ces conditions le bulbe portant plus de 2 tonnes à 2,20 mètres sous la

## La revue de détail

### Bout-dehors

Cette pièce creuse en spruce est décalée de l'axe du bateau et débordé de 3 mètres sur l'avant. L'extrémité porte l'étau de clinfoc, alors qu'un rocambot doit permettre d'amarrer à la place voulue le yankee. Saisie dans un sabot inox et articulé sur son arrière, la pièce peut être basculée vers le haut pour limiter l'encombrement dans les ports. La sous-barbe en câble est prolongée d'un palan trois brins dont le dormant est renvoyé vers le guindeau vertical sur la plage avant pour assurer une tension suffisante. Un système de double davier doit être installé afin de décaler l'ancre de l'étrave droite et qu'il serait bien dommage de venir frapper.



### Matelotage



L'ensemble du matelotage comme la garde-robe ont été confiés à Armor Voiles. Du joli travail avec des fibres modernes (Spectra et Vectran essentiellement) et

beaucoup de sanglages parfaitement adaptés au travail des espars en bois. Le système des trois bastaques groupées sur un seul palan de chaque bord nous a paru un peu simpliste à terme. Il faudrait que la basse bastaque et le pataras soient montés sur de petits palans de réglage, eux-mêmes frappés sur la poulie de bastaque principale, ce qui permettrait de dissocier les tensions.

### Claire-voie

La claire-voie éclaire bien et donne un petit surcroît de hauteur sous barrot dans la cabine avant. Dommage d'avoir utilisé ces capots ouvrants Rutgerson dont le design jure sur les jolis vernis de sapelli.



### Soute avant

La soute avant, de très belle taille, se trouve en avant de la cloison étanche de trinquette. Elle permet de ranger le mouillage principal ainsi qu'un secondaire, les voiles de petit temps et une annexe. Pour cette zone humide, le bois de la coque est protégé d'un apprêt en plus de son imprégnation à l'Epoxy.



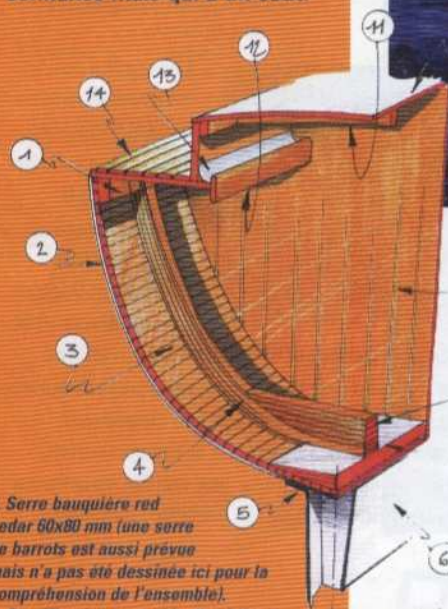
## Construction

4 500 heures ont été nécessaires pour construire Saudade, dont 600 pour le gréement.

Responsable du bateau chez Etoile Marine, Olivier Delery, très satisfait de la collaboration avec l'architecte et de la précision des documents fournis, confesse tout de même que ce type de mise en œuvre est presque aussi coûteux en temps qu'un bateau classique.

Recouvert en extérieur d'une stratification sous vide, le bordé en lisses jointives de red cedar clouées et vissées inox est en effet monté sur 32 membrures et varangues en lamellé collé...

Une structure transversale pléthorique qui inspire confiance mais qui a un coût.



1. Serre bauquière red cedar 60x80 mm (une serre de barrots est aussi prévue mais n'a pas été dessinée ici pour la compréhension de l'ensemble).

2. Stratification sous vide d'un bibiais verre 450 g/m<sup>2</sup> à l'Epoxy.

3. Lattes bouvetées red cedar 22 mm.

4. Membrures en lamellé de red cedar tous les 500 mm.

5. Pièce d'acier en V épousant le fond de coque et faisant office de semelle pour la quille.

6. Quille constituée de deux profils d'acier de 8 mm mis en forme. Tout le lest est contenu dans le bulbe en plomb.

7. Pièce de quille en lamellé de red cedar (2x40 mm).

8. Varangues en lamellé de sapelli autour de la quille pour le passage des boulons.

9. Cloison CP CTBX tout okoumé 12 mm replaqué sur les deux faces par des lattes de merisier.

10. Toit du rouf : 3 CP de 6 mm ; façades de rouf en CP 22 mm.

11. Barrots de rouf en lamellé de sapelli.

12. Bandeau de sapelli faisant office de main courante et de raidisseur.

13. Liaison rouf/pont : congé intérieur et extérieur et stratification extérieure par bibiais.

14. Pont : CP 12 mm + lattes de pont pin d'Oregon 10 mm.



flottaison et le grand safran elliptique monté sur des paliers auto-alignants JP3. Vous l'avez compris, Saudade est à la croisée des chemins. Un look à faire craquer un dignitaire de yacht club anglais et une efficacité à doubler n'importe quel standard du marché français dans la taille. Je monte sur la vedette qui nous accompagne. Vu de l'extérieur, le sentiment de puissance est encore renforcé. L'assiette est parfaite et le sillage net, sans remous, alors que le bateau est à sa vitesse de carène maximum. L'étrave légèrement camuse est adorable et le tableau inversé nous transporte en arrière. Il y a bien un détail qui me gêne. Ce fichu rouf rappelle trop celui des Maïca. Loin d'accuser Patrick Balta de célébrer Illingworth, il dénote un peu tout de même, avec ses deux niveaux largement vitrés sur ce franc-bord si élégant. « La volonté d'avoir une bonne hauteur sous barrots dans la descente, autour de la cuisine et de la table à cartes, ainsi qu'un très bon abri dans le cockpit nous a un peu imposé cette donnée », reconnaît l'homme de l'art.

### La pureté d'un sillage qui en dit long

Le nuage est passé et a emporté avec lui la jolie brise. On revient vers Saint-Malo avec la voile basse dans la pétrole : « On pourrait porter 40 m<sup>2</sup> de plus ! », me lance le propriétaire, goguenard.

J'ai envie de lui répondre qu'avec la voile basse, la surface de toile de Saudade est à peu près équivalente à celle d'un croiseur « normal ». Intéressant donc de voir les réactions du bateau dans ces conditions. Les voiles sont bordées, les bastaques un peu relâchées et le barreur se concentre. Les équipiers marchent tranquillement sur le pont latté de pin d'Oregon pour parfaire les réglages. Avant d'avoir renvoyé toutes les manœuvres primaires sur les winches de rouf, ce qui nous paraît indispensable au confort et à la sécurité, il faut jouer des palans improvisés sur les râteliers inox saisis sur le livet. La vedette nous suit à 4 nœuds. Il ne doit pas y avoir 5 nœuds de vent réel et le sillage imperturbable aurait laissé croire un peu moins. Une risée, le bateau démarre comme un monotype de régates, formes obliques. En regardant la carène de l'arrière, on comprend que la surface mouillée du bateau (pas encore terminée d'aménagements qui plus est) est ridicule. Avec des appendices soignés et de la surface de toile, il n'en faut pas plus pour en faire un sacré client dans les petits airs. Nous filons à 7 nœuds réguliers vers l'écluse. Un petit cargo s'est engagé et il va falloir manœuvrer serré pour trouver sa place sans rayer la jolie laque Awllgrip. L'occasion de tester la motorisation, dont les commandes sont bien placées en fond de cockpit, abritées dans une réservation de l'hiloire. Le bateau est surmotorisé (40 CV pour 7 tonnes et une carène fine) et, avec le grand safran dans l'axe du flux de l'hélice, on n'a pas de



AU PRÈS SERRÉ, LES FORMES EN V ET LA FINESSE DE LA CARÈNE FONT MERVEILLE.



mal à jouer sur l'effet coup de fouet pour tourner dans un rayon de la longueur de coque. Attention au bout-dehors tout de même – certes relevable pour limiter les taxes portuaires mais que nous avons laissé à poste. La grande plage arrière, avec ses deux coquerons qui permettent d'accéder à la mèche de safran et au pilote, permettent de ranger efficacement aussières et pare-battages. Elle sera bien appréciée également pour le farniente et donne à Saudade un petit air méditerranéen. D'ailleurs, avec son grand tirant d'eau, son aptitude à naviguer dans les petits airs et sa raideur à la toile, il ne serait pas étonnant de voir le second exemplaire de cette belle unité jouer les trouble-fêtes sur la Riviera à l'occasion de régates de voiliers de caractère. Pour l'heure, notre coursier affrontera dans une semaine *Nan*, le plan Fife restauré à Cancale, *Moonbeam*, de passage à Saint-Malo, et *Shenandoa*, la gracieuse goélette. Il reste un beau travail de mise au point et nous laissons les hommes de l'art troquer leurs pantalons de pont pour leurs bleus et s'affairer pour donner à la bête tous ses atouts de réussite.

DANS LES PETITS AIRS, SAUDADE PEUT PORTER JUSQU'À 130 M<sup>2</sup> DE VOILURE AU PRÈS. DE QUOI CRÉER SON VENT APPARENT MÊME DANS LES BRISÉS ÉVANESCENTES.

L'UNIQUE WINCH DE GV N'EST PAS BIEN PLACÉ ALORS QUE CETTE VOILE EST LE MOTEUR DU BATEAU ; IL FAUT DONC POUVOIR LA RÉGLER EN PERMANENCE.

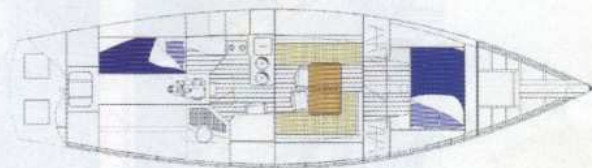


## Technique

La réduction de cette imposante voilure commence par les deux voiles de petit temps. Vient ensuite la GV : un ris, puis deux, affalage du yankee pour continuer sous trinquette puis GV au bas ris, ce qui procure un centre de voilure très bas.



L'agencement de Saudade correspond à celui d'un 10 mètres du marché, la hauteur sous barrots en moins dès qu'on a passé la descente et les volumes de rangements en plus. Les formes arrière réduisent les espaces au stockage et renvoient naturellement la cabine propriétaire sur l'avant.



### CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	16,50 m
Longueur au pont	13,50 m
Longueur à la flottaison	11,69 m
Bau maxi	3,74 m
Tirant d'eau	2,20 m
Déplacement lège	7 t
Déplacement en charge	8 t
Lest	3 t
Surface de voilure « haute »	130 m <sup>2</sup>
Surface de voilure « basse »	90 m <sup>2</sup>
Motorisation	Yanmar 40 CV embase saildrive
Réservoir d'eau	180 l
Réservoir de gasoil	300 l
Prix (bateau laqué, motorisé, aménagé, avec 5 voiles, sans armement ni électronique)	1,85 MF HT 282 030 €

### LES CHIFFRES CLÉS

$$\frac{\sqrt[2]{S.V}}{\sqrt[3]{D}} = 5,7$$

$$\frac{\text{Lest}}{D} = 42 \%*$$

$$\frac{\text{Lest}}{Dc} = 37,5 \%*$$

$$M_r \text{ max} = 6,71 \text{ t.m}$$

$$\frac{S.V}{L_f \times B_f} = 4$$

voir les explications des chiffres clés et les adresses utiles page 90