



Très attendu, le plan Briand, aménagé par Couedel-Hugon Design et construit par CNB, est un sloop de grande croisière rapide, parfaitement équilibré sous voiles et facile à manœuvrer à deux. On apprécie son immense carré très lumineux et le silence de son moteur de 180 ch...

Par Félix Aubry de la Noë,
photos Nicolas Claris

BORDEAUX 60

DISCO INFERNO



Concevoir un voilier moderne de 18 m, élégant et racé “dans l'esprit d'un superyacht”, est un challenge qu'a su relever Philippe Briand avec le talent qu'on lui connaît. En effet, le Bordeaux 60 est sans doute aujourd'hui l'un des meilleurs exemples que l'on puisse citer parmi les modèles de ce type réalisés en petite série personnalisée.

Dès que l'on embarque, on se rend compte que le plan de pont est celui d'un bateau très maniable où la simplicité des manœuvres ne cache pas pour autant une complexe sophistication. À bord, pas de taquets d'amarrage escamotables, ni de davier d'ancre basculant dans la baille à mouillage ou autres winchs captifs, mais un accastillage aussi fiable qu'efficace et dont la disposition s'intègre bien dans les lignes assez tendues de la coque avec son pont avant plat, son étrave presque verticale et son gréement élancé.

Le premier bord par temps calme sur le golfe de Saint-Tropez dévoile le premier atout de ce 60', à savoir son moteur Volvo D4 de 180 ch avec overdrive. La mise en confiance est immédiate. Car, avec une telle puissance pour un déplacement d'environ 29 t à pleine charge, le bateau peut vraiment couvrir de longues distances et surtout naviguer silencieusement à une bonne vitesse de croisière à bas régime. Pour preuve, tandis qu'il navigue à 9,2 nœuds à

2 320 tr/min, il suffit de mettre l'inverseur au point mort et de passer brièvement la marche arrière puis de nouveau en marche avant pour enclencher l'overdrive de l'hélice Gori tripale. Le régime moteur descend alors à 1 660 tr/min et la vitesse se stabilise à 8,8 nœuds pour une consommation de seulement 11 l/h de gasoil. À l'extérieur, on n'entend plus le moteur et à l'intérieur, seul le ronronnement rassurant de ce quatre cylindres se fait entendre sans aucune vibration. Le pilote automatique n'a aucune difficulté

à tenir le cap car la propulsion est parfaitement dans l'axe, sans aucune tendance à tirer sur un bord... Même si le bateau est très évolutif et si le couple du moteur permet d'effectuer des manœuvres de port ou de mouillage sur la longueur, le propulseur d'étrave en tunnel avec commande au poste de barre tribord est une sécurité par fort vent de travers.

Avec une petite brise de sud-est levant un léger clapot, la grand-voile full batten (North spectra/carbone) de 94 m² amurée sur une bôme “park avenue” en carbone est hissée très facilement sur l'un des quatre winchs électriques du cockpit. Avec un jeu de 6 bloqueurs placés devant chacune des deux paires de winchs, ce poste de manœuvre situé devant les deux barres à roue, à l'extrémité des hiloires, permet d'établir toutes les voiles. Le génois à 108 % de 82 m² est donc déroulé et bordé sans effort.



Le salon est un véritable espace à vivre avec ses canapés, sa table à manger pour 6 à 8 couverts et son bureau pour la navigation. En contrebas sur l'avant, la cuisine occupe toute la largeur.

Envoyé depuis la plage avant dans sa chaussette par un seul équipier, le spi asymétrique de 250 m² est amuré sur le davier de l'étrave et établi très facilement. À 120° du vent réel soufflant à moins de 8 nœuds, le bateau navigue à plus de 7 nœuds en laissant toute liberté au barreur pour le relancer entre les risées qui refusent et celles qui adonnent. Comme au près, la barre, toujours aussi douce et précise est peu sollicitée car même avec un peu de houle par le trois quart arrière, le bateau conserve son étonnante stabilité de route... Aussi facilement qu'il a été envoyé, le spi asymétrique est amené dans sa chaussette et sous grand-voile seule, le Bordeaux 60 va doucement mouiller dans la baie des Canebiers derrière le cap de Saint-Tropez. Une équipière seule est au guindeau et l'ancre croche dans le fond sablonneux. Sur ce mouillage très prisé en été, le sloop est seul à offrir sa belle silhouette aux regards extérieurs. La porte arrière du garage montée sur vérins hydrauliques est alors ouverte pour servir de plate-forme de bain et d'embarquement. Elle sert également pour la mise à l'eau à l'aide d'une passerelle pivotante de l'annexe de 2,75 m qui est placée dans le garage. Tout paraît simple et fonctionnel à bord à l'exemple du cockpit profond de 45 cm avec ses deux banquettes latérales de 2,10 m, séparées par une très esthétique et pratique table à deux battants repliables et protégées par des hiloires hautes de 40 cm. Le passage est facile de chaque bord devant les deux poste de barre pour sortir sur les larges passavants. Le rouf en sifflet surbaissé avec ses deux panneaux ouvrants encastrés s'intègre bien dans cette ergonomie presque parfaite qui permet de profiter pleinement de ce plan de pont très fluide avec sa partie flush deck à l'avant. Le Bordeaux 60 semble aussi docile qu'un "day sailer" comme il est également fait pour aller vite au-delà de l'horizon en grandes croisières



Se calant sur son bouchain sous le vent à une gîte très modérée d'environ 10 à 12 degrés, le Bordeaux 60 révèle au près serré (28°/30°) une excellente raideur à la toile en accélérant à chaque risée. Ainsi, tout en restant très doux et précis à la barre, il navigue à 6,5 nœuds avec seulement 6,8 nœuds de vent réel et atteint les 8,40 nœuds avec 10,4 nœuds de vent réel. Avec une parfaite stabilité de route, malgré une légère houle sur l'avant du travers, le pilote automatique fait presque aussi bien que le barreur à cette allure. Le

mât en aluminium à deux étages de barre de flèche n'a pas besoin d'être soutenu par les bastaques dans ces conditions idéales de mer et de vent. Et le premier virement de bord confirme l'aptitude de ce bateau à faire du près en régate. Le plan de voilure est bien proportionné et il est dessiné pour offrir le maximum de performance à toutes les allures sans pour autant forcer la toile. Le triangle avant accepte un génois ou un foc solent sur rail auto vireur avec en plus la possibilité de frapper un étai de trinquette pour établir cette dernière.





à fait exceptionnel pour un voilier de cette taille. Au pied de l'une des descentes les mieux dessinées et donc particulièrement facile à emprunter pour les va-et-vient depuis le cockpit, on découvre donc un carré qui est un véritable espace à vivre : sur bâbord, un grand canapé d'angle plus trois petits sièges autour de la table à manger pour six couverts et en vis-à-vis sur tribord un second canapé d'environ 2 m de longueur sur 56 cm de profondeur dont la partie avant sert de siège avec dossier pour la table à carte. Pour les boiseries, le chantier propose quatre essences : le wengé, le chêne clair, le teck et le mohabi. Les neuf premiers modèles construits par le chantier sont décorés en mohabi. Le ton de ce bois africain dans cet intérieur moderne souligne agréablement le mobilier, en contraste avec le blanc des vaigrages, ce qui renforce l'impression de grand espace, tout en mettant en valeur le caractère du bateau.

En occupant toute la largeur sur une surface de 8 m² en contrebas sur l'avant du carré, la cuisine est sans doute la plus grande jamais imaginée pour un voilier de 18 m. Elle offre donc deux grands plans de travail sur bâbord et un troisième en U sur tribord, avec l'ensemble des équipements parfaitement disposés dont une cave à vin, un lave linge et de nombreux rangements. Comme le carré, cette cuisine est à l'exemple de la judicieuse utilisation des volumes par les architectes d'intérieur Couedel & Hugon Design.

La cabine du propriétaire à l'avant est également très grande avec un espace de près de 5 m² pour évoluer au pied du grand lit (200 x 140) légèrement surélevé et facilement accessible par les côtés avec un petit bureau à bâbord et un siège à tribord. La dimension du dressing à tribord



(h. : 2 m, larg. : 1,15 m, prof. : 1,10 m) est sans doute une référence, comme le cabinet de toilette équipé d'une cabine de douche avec siège et porte à double battant. En revanche, les deux cabines arrières sont un peu petites pour un voilier de 60' avec chacune leur grand lit (200 x 180), un espace de 1,30 m sur 75 cm pour évoluer, une petite penderie (h. : 1,17 m, larg. : 50 cl, prof. : 45 cm) avec un petit siège devant et un cabinet de toilette relativement spacieux (57 cm x 75 cm) et une cabine de douche bien dimensionnée (h : 2,25 m, larg : 1,05 m, prof : 70 cm) avec le WC placé sous la banquette. À noter que la douche/WC du cabinet de toilette de la cabine arrière tribord, qui s'ouvre également sur la coursive donnant sur le carré, est équipée d'un petit lavabo encastré dans la cloison.

Sur le plan technique, la construction du Bordeaux 60 présente des aspects techniques très intéressants avec notamment une coque en composite verre/résine moulée sous vide dans laquelle est placé un important châssis métallique qui, sur une longueur de plus de 12 m sous la flottaison, reprend tous les efforts tels que le pied de mât, les cadènes, la quille et le moteur. Ce dernier, placé pratiquement au centre du bateau avec le groupe électrogène sous le plancher du carré, est très accessible.

Conçu dans le même esprit que les grands voiliers one off construits par CNB, le Bordeaux 60 est sans doute, pour un budget très compétitif, l'un des voiliers modernes les plus réussis pour la grande croisière rapide avec la possibilité d'une exploitation en charter après avoir aménagé le poste avant pour un ou deux membres d'équipage. 



BORDEAUX 60

Longueur h.t.

18,38 m

Longueur à la flottaison

16,28 m

Bau maximum

5,18 m

Déplacement lège

26,7 t

Tirant d'eau

2,95 m ou 2,45 m

Lest

12 t ou 13 t plomb

Surface de voilure

175,8 m² au près (North grand-voile 93,8 m², génois 108% 82 m², spi asymétrique 250 m², code zéro 140 m²)

Moteur

Volvo D4 180 ch

Vitesse croisière et maxi

8,5 / 11 nœuds

Propulseur

Electrique en tunnel

Groupe électrogène

Onan 11 Kva

Climatisation

Webasto à eau

Réservoirs de gasoil

2 x 500 l

Réservoirs d'eau douce

2 x 500 l

Eaux grises et noires

2 x 250 l

Dessalinisateur

Hydromar 220 l/h

Mât, gréement

Maréchal Aluminium implantés 3 étages barres de flèche poussantes, haubans inox Dyform bôme aluminium ou carbone

Instruments navigation/audio

B&G Hercules 3000, Race Vision 2, Raymarine radar chart plotters GPS, autopilot, BBQ

Équipements

Lave-sèche-linge, lave vaisselle, cuisinière 4 feux + four, micro-ondes, Frigo 160 l, congélateur 130 l

Architectes d'intérieur

Couedel-Hugon Design

Architecte naval

Philippe Briand

Charter

Magali Hamon

Tél 00 44 208 144 4380

E-mail :

charter@discoinferno.org

Chantier/année

Construction Navale Bordeaux (CNB)/2007

162, quai de Brazza

33100 Bordeaux

Tél. : 05 57 80 85 50

E-mail : bordeaux60@cnb.fr

www.bordeauxyachts.com

