

Voile magazine

Corse, Galice et Angleterre
Trois traversées à réussir cet été

La saga Méta
Le chantier de Moitessier et des autres...

Limiter le bruit du moteur
Les mousses d'insonorisation à l'essai

First 25 d'occasion
Vive la quille relevable



Super Tofinou !

Très beau, très chic, très rapide...

4,80 € - N° 104 - AOÛT 2004

MENSUEL - DOM : 5,20 € - BEL : 5,30 € - CH : 9,50 FS - CAN : 7,95 SC - GR : 5,40 € - ITA : 5,40 € - LUX : 5,30 € - PORT. CONT. : 5,80 €

On se fait toujours des idées avant de découvrir un nouveau bateau. Parfois bonnes, parfois fausses. On se l'imagine à partir des images 3D adressées par le constructeur ou de la maquette du Tofinou 9.5 que le chantier rétais Latitude 46 présentait sur son stand lors du dernier Salon de Paris. Quelques mois plus tard, à l'occasion de sa mise à l'eau, on porte son regard sur du concret, sur le bateau amarré dans le port de St-Martin. Là, tout est différent. On peut caresser ses massifs de bois en acajou, s'asseoir dans le cockpit, toucher la barre. Bref, se retrouver dans une sorte d'état second qui va toucher au paroxysme une fois les voiles envoyées.

Acajou et polyester gris

Pour le moment, ce Tofinou 9.5, qui n'a plus grand-chose de commun avec le premier du nom, un day-boat rétro de 7 mètres, nous l'avons tout de suite repéré en arpentant le quai du bassin à flot. Plus exactement, c'est son mât qui nous a guidés. Non seulement il écrase, par sa hauteur, les espars blancs des autres Tofinou mais surtout, il est en carbone noir. Vu depuis le quai, l'œil est inévitablement attiré par le pont. Plus précisément par le rouf qui marie massif d'acajou et pièce de polyester couleur gris métallisé façon carrosserie de voiture. Le premier, astucieusement démontable pour faciliter son entretien durant l'hiver, joue deux rôles. Il fait office d'hiloire dans le cockpit mais permet



également de masquer toutes les manœuvres courantes qui partent du pied de mât. Quant à la partie polyester, elle intègre le rail self-tacking du foc et le long capot pivotant de la descente. Ce rail, caractérisé par un foc autovireur, tombe à point nommé pour évoquer le programme et la vocation du Tofinou 9.5. En l'imaginant, Philippe Joubert, patron du chantier Latitude 46, souhaitait lui conserver ce côté très chic, très yachting du Tofi-

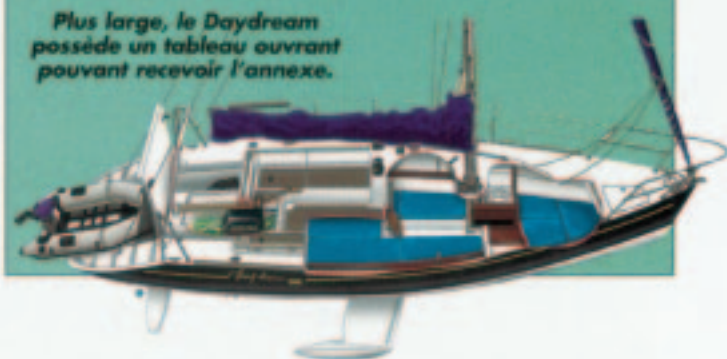
ET LES AUTRES ?

Le Tofinou 9.5 face à ses concurrents

Au pied de la lettre, le Tofinou 9.5 n'a pratiquement pas de concurrents dans la mesure où les bateaux de la jauge métrique, 5,5 m JL, 6 m JL, sont de purs voiliers de régote. Par certains côtés, on peut cependant le rapprocher du Daydream 300 si ce n'est que ce dernier, plus lourd et moins toilé, offre des aménagements plus cassus et un tableau arrière imaginé pour recevoir une annexe. Le Lokki, dessiné par Bruno Dubernet, évoque par son comportement à la barre le Tofinou 9.5, mais son constructeur, le chantier rochelais Mainard, a cessé son activité.

	Tofinou 9.5	Daydream 300	Lokki
Long. coque	9,50 m	9,20 m	9,60 m
Long. flottaison	8,15 m	8,60 m	7,30 m
Largeur	2,45 m	2,54 m	2,40 m
Tirants d'eau	1,40/2,20 m	1,60 m	1,60 m
Lest	800 kg	1 000 kg	1 200 kg
Déplacement	2 200 kg	2 400 kg	2 000 kg
Surf. de voiles	47,50 m ²	40 m ²	44 m ²
Architectes	Joubert/Nivellet	P. Dubois	B. Dubernet
Constructeur	Latitude 46	Waterline	Mainard

Plus large, le Daydream possède un tableau ouvrant pouvant recevoir l'annexe.



Rien de commun entre le Tofinou et le 9.5. Le premier, équipé de son taud, est la réplique d'un day-boat des années trente.

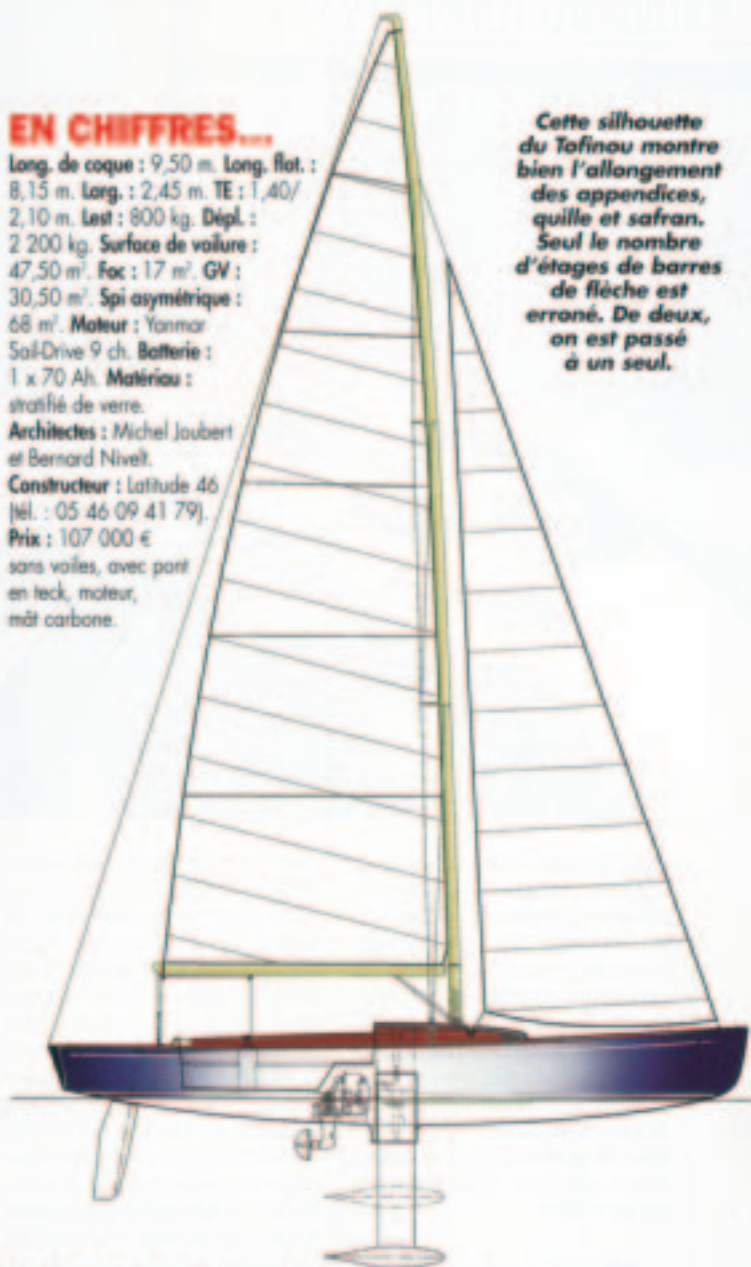


Plus de 13 nœuds sous asymétrique mais surtout une carène très facile à mener.

EN CHIFFRES...

Long. de coque : 9,50 m. Long. flot : 8,15 m. Long. : 2,45 m. TE : 1,40/2,10 m. Lest : 800 kg. Dépl. : 2 200 kg. Surface de voilure : 47,50 m². Foc : 17 m². GV : 30,50 m². Spi asymétrique : 68 m². Moteur : Yanmar Sail-Drive 9 ch. Batterie : 1 x 70 Ah. Matériau : stratifié de verre. Architectes : Michel Joubert et Bernard Nivellet. Constructeur : Latitude 46 (tél. : 05 46 09 41 79). Prix : 107 000 € sans voiles, avec pont en teck, moteur, mât carbone.

Cette silhouette du Tofinou montre bien l'allongement des appendices, quille et safran. Seul le nombre d'étages de barres de flèche est erroné. De deux, on est passé à un seul.



Assis, l'équipage dispose sur l'avant de trois coffres. Mais il a tout juste la hauteur pour ne pas se cogner la tête sur les passavants.



Les deux couchettes longues de 3,25 m se prolongent sous le cockpit. Le bout supérieur permet d'enrouler le foc.

La barre d'écoute est solidaire d'un massif en polyester qui devrait passer du blanc au gris. Notez le retour de patacas qui circule sous la plage arrière.



Ça va vite et ça rigole à bord du Tofinou 9.5 barré par Philippe Joubert. Patron du chantier Latitude 46, il en a imaginé tout le plan de pont.

nou. Mais là s'arrête toute analogie. Par ses lignes d'eau, ses appendices, son plan de voilure, ses performances, il n'a plus rien de commun avec le Tofinou. En ce qui concerne la carène, dessinée par Michel Joubert et Bernard Nivelte, on se trouve face à une coque très étroite, très longue en flottaison, dotée d'appendices très profonds tant au niveau du safran que de la quille constituée d'un voile terminé par un bulbe.

Un équipage au chômage

Bien évidemment, si les performances devaient être au rendez-vous – elles le seront – ce bateau était censé pouvoir être mené par une seule personne. Le foc autovireur capable de mettre tout un équipage au chômage en témoigne. Il est complété par un long cockpit très original que l'on doit à Philippe Joubert. Son point d'orgue : deux winches, chacun posé sur un massif en polyester, à portée de main du barreur. Les drisses, celles de GV et de foc monté sur un emmagasinéur Facnor, la sortie du bout-dehors télescopique lui aussi en carbone, les écoute du spi asymétrique, le réglage de l'écoute du foc, tout revient sur les winches avant de passer sur deux batteries de bloqueurs Lewmar. Si le cockpit est très long (1,90 m depuis l'arrière jusqu'au capot moteur) il est aussi étroit (0,60 m) et doté de banes aux dossiers

bien inclinés. Deux caractéristiques qui vont se concrétiser, en navigation, par une position assise très confortable. Aussi bien pour le barreur qui dispose d'une barre franche en massif d'acajou que pour les deux ou trois équipiers qui trouvent facilement leur place dans la partie située sur l'avant des deux winches, des Harken self tailing 32 à deux vitesses, disposant chacun d'un rangement pour la manivelle intégré au bloc polyester. Nous aurons bien évidemment l'occasion, en navigation, de revenir sur le bien-fondé du cockpit, mais mieux vaut, au port, en profiter pour se glisser sous le rouf dont l'accès est largement facilité par un capot pivotant équipé de deux vérins à gaz. Le Tofinou 9.5 est avant tout un grand day-boat et c'est dans ce contexte qu'il faut juger de ses aménagements. Cela dit, précisons que pour accéder à l'intérieur, on doit négocier le puits de quille central équipé d'une petite marche sur laquelle on pose les pieds avant d'accéder aux deux banquettes. En fait, l'espace disponible se divise en deux grands volumes. L'un, situé sur l'avant de la cloison ouverte, bien que disposant d'un matelas est plus à considérer comme une zone de stockage pour le matériel – les brassières par exemple – d'autant que cette zone est partiellement occupée par le tangon télescopique. En fait, l'espace que l'on peut qualifier d'habitable, bien que n'offrant que 1,30 m de hauteur sous



Le plan de voilure se caractérise par un foc sans recouvrement imposé par le rail autovireur. Le mât en carbone est équipé d'un seul étage de barres de flèche.

barrots, se situe sur l'avant du puits de quille. Là, on dispose de part et d'autre d'une couchette longue au total de 3,25 m et large de 0,55 m, qui s'arrête sur l'avant par un grand coffre occupant tout la largeur. Il est divisé en trois zones. La partie centrale

dissimule des WC tandis que les deux autres sont réservées au rangement. Voilà pour l'intérieur. À l'extérieur, sur la plage arrière en teck, un autre coffre permet de ranger facilement défenses et aussières. C'est également dans ce coffre que le treuil



Chaque winch completé par une batterie de six bloqueurs est à portée de main du barreur qui n'a qu'à tendre le bras pour mouliner.



La décision a déjà été prise. Deux cale-pieds seront ajoutés sur la plage avant pour faciliter les déplacements vers l'étrave.



Ce petit coffre permet de ranger toutes les manœuvres. Notez que le revêtement des bancs sera sans doute remplacé par du teck.



Outre les deux taquets escamotables, on apprécie la présence de l'emmagasineur de foc Facnor et le design de la pièce d'étrave qui intègre le bout-dehors.



Toutes les manœuvres courantes, drisse, prise de ris, hale-bas circulent sous le rouf et ses hiloires.



Rien à dire sur l'accès au moteur Sail-Drive. En revanche, en marche arrière l'hélice, sans doute mal adaptée, peut poser problème.

Les drisses de petit diamètre en Spectra s'accommodent mal des bloqueurs. Sur les prochains bateaux, la gaine sera revue.



A voir ... et à revoir

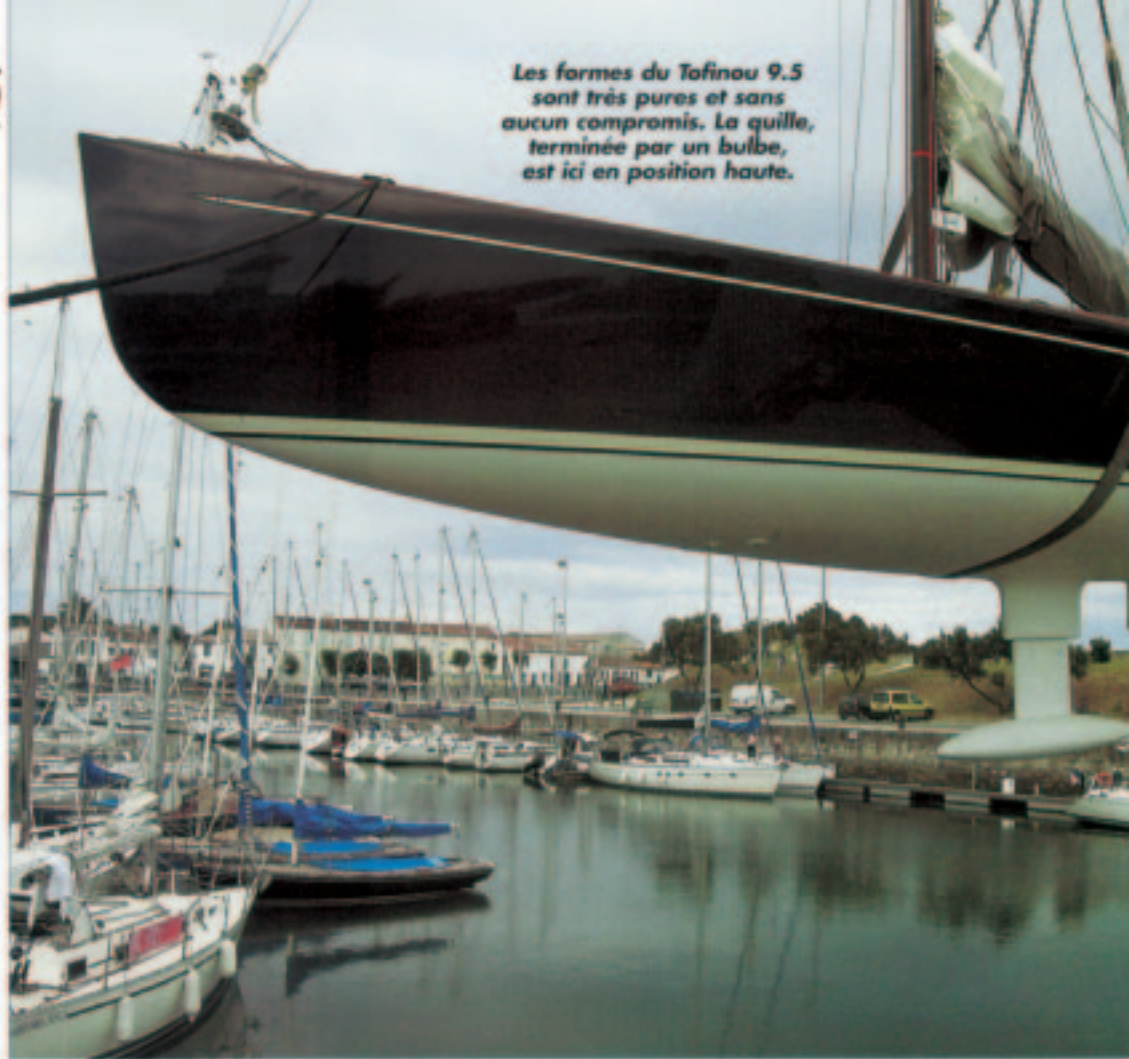
Les formes du Tofinou 9.5 sont très pures et sans aucun compromis. La quille, terminée par un bulbe, est ici en position haute.

manuel est fixé, qui permet de remonter la quille manuellement en cas de problème avec le treuil électrique. Il est lui accessible en soulevant la banquette arrière tribord.

15 heures. A l'heure de l'ouverture des portes du bassin de Saint-Martin, tout est prêt pour cette sortie qui s'annonce par des conditions idéales : 20 nœuds de vent, du soleil et une mer plus bleue que bleue. Avec son petit franc-bord (seulement 70 cm au niveau du maître bau, 95 cm à l'étrave) quitter le catway reste facile, même si les déplacements sur la plage avant dénuée de cale-pieds – ils seront posés plus tard – réclament de l'attention.

Le bateau ne mouille pas

Faut-il le préciser, vu l'encombrement du port, nous utilisons le moteur, un Sail-Drive Yanmar de 10 ch équipé d'une hélice bec de canard. Pour envoyer la grand-voile, pas de problème. C'est le barreur qui s'en charge en utilisant le winch tribord. Et pas de souci non plus pour intervenir sur l'écoute de GV ou la barre d'écoute. Celle-ci lui tend la main sur l'arrière du cockpit. Il n'y a que pour dérouler le foc que l'on doit faire un petit mouvement afin d'atteindre le bout continu qui arrive au niveau de la descente. Border l'écoute qui revient sur le winch bâbord avant de passer



par l'un des six bloqueurs, nous sommes en route au bon plein. A la barre, assis sur le banc, le pied calé sur celui d'en face, la position se révèle rapidement super confortable. Tout tombe à portée de main. Quant à l'impression de vitesse, elle est au rendez-vous tandis que le speedo, un Tacktick installé sur l'arrière du mât affiche plus de

8 nœuds. A chaque risée, si la carène accélère, la barre reste toujours aussi douce. Il suffit seulement de la retenir d'une très légère pression pour que le bateau reste dans ses lignes. Pour l'heure, ce dernier ne mouille pas malgré le clapot. Qu'en sera-t-il au près ? La réponse ne se fait pas attendre. Malgré le faible franc-bord du Tofinou 9.5, on

reste pratiquement sec. Si l'on en juge par l'état d'excitation de notre photographe favori, Jean-Marie Liot, le spectacle doit être superbe. A bord, sans aucun doute, le plaisir est total. Pratiquement, il n'y a rien à faire. Bien sûr, nous n'avons pas manqué d'ajuster la tension du pataras qui revient au pied du barreur. De déborder la barre d'écoute.

QUILLE RELEVABLE

Comment ça marche ?

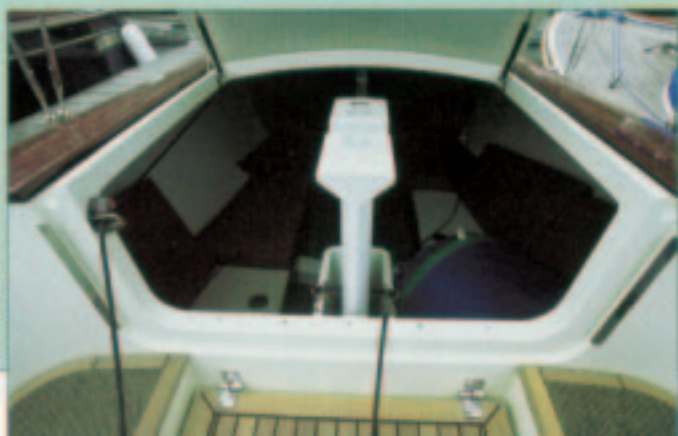
Lors de la présentation de l'avant-projet, le Tofinou 9.5 devait être équipé de ballasts. Cette formule, destinée à améliorer la stabilité, a finalement été rejetée au profit d'une solution plus simple : la mise en place d'un mât en carbone de 1 kg/mètre et l'augmentation du poids du bulbe. Le voile de quille coulisse verticalement dans un puits dont la remontée et la descente se font en appuyant sur un simple bouton qui met en action un treuil de 4x4, du Spectra étant utilisé comme boudin d'enroulement. Une fois la quille en position haute – cette manœuvre doit se faire moteur de propulsion en marche pour soulager la batterie – le treuil stoppe automatiquement grâce à une sorte de doigt. En cas de problème, un treuil manuel situé dans le coque arrière permet de descendre et de remonter la quille constituée d'un voile en stratifié de verre époxy cuit au four, rempli de billes de plomb et d'un bulbe, en plomb également, de 590 kg.

Le treuil électrique utilisé sur les 4x4 est situé dans le coffre arrière tribord.

Le voile de quille est ici en position haute. Il manque encore un cache à sa partie supérieure.



Le coffre arrière abrite le treuil manuel et le palan de pataras. Notre bateau était également équipé d'un pilote électrique fixé dans ce coffre.





Mais rien d'autre. Le mât carbone au profil fabriqué par Lorima et équipé par AG Plus se passe de bastaques grâce à son étage unique de barres de flèche poussantes. Dans le pertuis, le Tofinou 9.5 semble même ignorer le clapot tout en affichant une raideur qui lui permet de porter toute sa toile jusqu'à 20 nœuds de vent. Au moment de virer de bord, conditionné par des décennies de pratique de voiliers classiques, le barreur a lancé l'incontournable « paré à virer ! ». Ces quelques mots paraissent parfaitement incongrus à bord du Tofinou.

La vitesse chute peu

Il suffit au barreur de pousser la barre et aux équipiers de changer de côté pour que le bateau reprenne sa route et sa vitesse originelle, autour de 7,5 nœuds. Mieux encore, au moment de franchir le lit du vent, la vitesse chute peu, environ 2 nœuds, rappelant par certains côtés le comportement des 5,5 m JI ou 6 m JI. En revanche, changement de registre dès que l'on part au portant pour un long bord jusqu'au pont de l'île de Ré. Tout d'abord, ici pas de spi symétrique mais un asymétrique que l'on porte à l'extrémité d'un bout-dehors

lui aussi en carbone qui sort et rentre de la pièce d'étrave par un bout revenant toujours au niveau du winch. Pour l'envoyer et l'affaler, surtout dans la brise, la sagesse impose de réquisitionner deux équipiers avant de connaître le grand frisson. Des surfs à près de 14 nœuds où, avec une facilité déconcertante, le barreur garde toujours le contrôle de la carène. C'est dire que nous n'avons pas boudé notre plaisir, même si le retour jusqu'à Saint-Martin-de-Ré nous imposait un long louvoyage. Sans jamais toucher à rien, faut-il le rappeler.

Qu'ajouter encore ? Que le lendemain, nous avons remis notre sac à bord en compagnie de Philippe et Calou Joubert. Qu'après la sortie mémorable de la veille, naviguer par 10 nœuds manquait un peu de sel, même si le près reste toujours aussi passionnant. Alors, comme pourrait le faire tout bon plaisancier épicurien, nous avons profité des longs bords du cockpit pour deviser. Evoquer l'opportunité de fixer un cale-pieds sur la plage avant ou comment faire pour que les drisses en Spectra puissent être compatibles avec les bloqueurs. Par ailleurs, nous n'avons pas

manqué de rappeler la grande aventure du Tofinou, premier du nom, dont plus de deux cents exemplaires naviguent dans le monde. Evidemment, nous aurions pu mouiller dans le Fier d'Ars et utiliser le moteur électrique pour relever la quille afin de faire passer le tirant d'eau de 2,10 m à 1,40 m. Mais en l'absence volontaire de coffre à mouillage – l'ancre légère se range dans le coffre moteur – nous avons préféré nous offrir une rentrée sous voiles dans le port de Saint-Martin-de-Ré. Pour le plaisir, et rien que pour le plaisir.



Au louvoyage depuis le pont de l'île de Ré jusqu'à Saint-Martin, l'équipage a sorti les cirés même si le Tofinou 9.5 mouille peu.

Tofinou 9.5

Quelle classe !

Du premier Tofinou il a gardé le côté très classique, très chic.

Mais le 9.5, mis à l'eau en juin par le chantier Latitude 46, est un pur voilier de performances où tout a été fait pour faciliter la manœuvre.

*Texte : Bernard Rabinovitch,
Photos : J.-M. Liot et Fontaine.*

