

# Santal



L'étang de Thou est balayé par les rafales laissées derrière elle par une queue de mistral. Nous sommes quatre à bord et, vu les caractéristiques du trimaran, à savoir 45 m<sup>2</sup> carrés pour 1100 kg, l'après-midi s'annonce fumante. Il faut dire que ces tailles intermédiaires de multicoques sont pensées pour le plaisir sans souci : on profite d'une vitesse facilement acquise, pas très éloignée de ce qu'offre l'engin de sport, avec en plus un certain confort – aussi bien physique que psychologique – qui rappelle la navigation sur de plus grosses unités.

**Avec Santal, la vitesse est au rendez-vous.**

Le trimaran dessiné par Philippe Rivière et construit pas Sud Composites est parfaitement campé dans ce compromis. Dès les premiers bords et en un coup d'œil, on apprécie le plan de pont parfaitement maîtrisé par l'architecte.

Samba en particulier). Au lieu d'une seule zone de manœuvre devant la descente, on dispose ici de deux véritables petits cockpits latéraux renvoyés en dehors de la coque centrale. Ces derniers offrent un espace de circulation remarquable de part et d'autre des deux poutres, aussi bien pour la manœuvre que pour la promenade. Cette configuration permet d'autre part de caser des aménagements suffisants dans la coque centrale, sans être obligé de trop torturer les lignes au-dessus de la flottaison.

• La géométrie des gouvernails offre plusieurs positions de barre. Il n'y a pas de safran central, mais un gouvernail par flotteur, monté sur des tubes de jaumière avec une barre franche sur chacun, reliées entre elles par un long tube en aluminium. On participe efficacement au rappel en dirigeant le bateau depuis le flotteur au vent, la main en prise directe sur la barre. Pour la sécurité, on

## un certain sens de l'équilibre



Boudée un temps, la catégorie des multicoques de croisière rapide entre 25 et 30 pieds s'est depuis quelques années

largement étoffée avec la venue de productions étrangères et de quelques modèles français, distribués pour la plupart par de petites structures. Dans cet esprit, Santal, dessiné par Philippe Rivière et construit par Sud Composites, illustre bien ce que l'on peut attendre de ce type de voilier en croisière.

PAR PIERRE-MARIE BOURGUINAT



**Les cockpits latéraux : un des points forts de l'architecture de Santal. Notez les écoutes de foc croisées pour pouvoir border au vent.**

Trois idées fortes à l'extérieur :

• les cockpits latéraux, résultats de l'évolution des précédents dessins de l'architecte (Expresso, Ickory et

peut alors prévoir une sangle entre deux chandeliers dont les embases sont stratifiées au flotteur.

Dans les petits airs, on peut aussi aller s'asseoir sous le

vent pour aider le flotteur opposé à sortir de l'eau. Enfin, en promenade ou dans les manœuvres de port ou de mouillage, on peut s'installer dans un des cockpits latéraux en se servant du tube d'aluminium comme long stick. C'est bien pensé et l'on trouve toujours ainsi le meilleur compromis entre visibilité et utilisation du

voile haute. Au près, le cap est très satisfaisant, assez proche de ce qu'est capable de tenir un monocoque de 25 pieds, concurrent que nous doublons sans problème. Les virements se passent bien. Dans l'ensemble, on ne ressent pas trop l'absence de dérive centrale. Le choix des ailerons avec safrans en

de laisser ouvrir la GV pour continuer à maîtriser le bateau, mais on a la sensation que quelque chose nous échappe. L'architecte est à bord. Des regards interrogateurs s'échangent. Après tâtonnements, nous nous rendons compte que lorsque l'on fait suffisamment gîler le bateau pour sortir le flotteur au vent de l'eau, le bateau repart sur ses rails en offrant au barreur un excellent contrôle. Dans les molles, lorsque le trimaran se remet à plat, l'aileron au vent est en effet immergé et c'est lui qui est visiblement à la

source de ce problème. Par rapport au premier modèle de Santal, le bateau essayé est équipé, lui, d'ailerons asymétriques avec de l'incidence. Visiblement, les interférences entre les deux contra-

rient la marche du bateau (voir « le mot de l'architecte p. 33 »).

Sur les prochains modèles,

Philippe Rivière a décidé de se cantonner à la configuration qui a déjà fait ses preuves.

À part ces petits soucis, la vitesse du bateau a de quoi nous réjouir, même si le

*C'est bien pensé et l'on trouve toujours ainsi le meilleur compromis entre visibilité et utilisation du poids de l'équipage.*



Un des agréments de la jupe : on contrôle barre et moteur en conservant une bonne visibilité. Attention tout de même aux marches arrière vu l'absence de safran central.

poids de l'équipage.

• La jupe que ne renieraient pas des unités de charter de taille plus importantes. Equipée de deux marches en direct sur la mer, elle reçoit le moteur hors-bord sur une chaise, ainsi que la nourrice logée dans un petit coffre, sans que ces équipements gênent le passage. On regrettera en revanche l'absence de main courante, en particulier pour qui veut remonter à bord après la baignade.

arrière des flotteurs paraît très bien se justifier. En revanche, dans les molles, nous remarquons un défaut assez étrange. Le bateau a une tendance très nette à lofer pour venir se caler au près sans que les efforts sur la barre soient très concluants pour provoquer une abattée. Nous essayons

Le Santal est actuellement distribué en trois plis de CP sous vide

simple expression. Les flotteurs et les bras

de poids de l'architecte, une donnée

essentielle en multi de croisière rapide. ■

**La proto de Santal en construction chez Sud**

#### UN COMPORTEMENT SANS TROP DE SURPRISE

Avec plus de vingt nœuds de vent dans les rafales, on se retrouve vite surtoilé avec le grand solent coupé au maximum du triangle avant. Pour ne pas trop charger les étraves, nous passons au petit foc en gardant la grand-

#### CONSTRUCTION

bué par le chantier Sud Composites de Balaruc-les-Bains. Comme la gamme des Grand Sud, ce multicoque est construit pour la

collés à l'époxy. Ce procédé permet une économie certaine pour des bateaux en forme puisque l'outillage est réduit à sa plus

sont eux réalisés en polyester. Dans le cas d'une finition amateur, il faudra veiller à ne pas abuser de l'enduit pour rester dans le





La vitesse en toute tranquillité, l'apanage des multicoques de croisière moderne.

modèle essayé paraît un peu lourd – si l'on en juge en tout cas par le sillage de la coque centrale, un peu enfoncée et qui traîne de l'eau. On est régulièrement, cependant, à plus de 10 nœuds dès que l'on débride avec une sensation agréable de sécurité, qu'il s'agisse de la tenue du gréement (un profil Z Spars bien échantillonné équipé d'un losange et d'une paire de galhaubans renvoyés sur les flotteurs) ou du comportement du bateau : sur l'étang de Thau, la mer est relativement plate, mais on n'a jamais l'impression que le flotteur a envie d'engager dans le petit clapot.

Santal fait partie de cette génération de trimarans modernes dotés de flotteurs très volumineux (150 %) qui confèrent beaucoup d'aisance dans la mer. Des équipages avertis pourront même s'amuser à faire un peu décoller la coque centrale, écoute de GV en main bien entendu !

Aux vraies allures portantes, on n'hésitera pas à prendre l'option spinnaker pour continuer à profiter



L'aménagement intérieur est agréablement traité. Le système de table en particulier est astucieux.

d'une bonne vitesse moyenne. Le modèle essayé, terminé par un amateur et assez pauvre en accastillage n'en était pas équipé.

#### ENVISAGER RÉELLEMENT LA CROISIÈRE

Même s'il peut être amusant de régater avec ce type d'engin – il existe plusieurs

circuits de courses adaptés à ses caractéristiques – on sent que le Santal a beaucoup d'atouts pour séduire les amateurs de croisière qui n'aiment pas traîner entre les mouillages

*Mention bien pour la lumière et l'aération, dispensées par hublots et capots ouvrants.*

ou qui veulent tout simplement se faire plaisir en sécurité.

Au chapitre des atouts de ce bateau, nous citerons bien entendu le plan de pont dont nous avons déjà fait des éloges. Il faut aussi parler du tirant d'eau et de la simplicité générale du bord qui se prêtent bien à la côtière. 40 cm de tirant d'eau, échouage à plat avec safrans protégés, pas de manipulation de dérive, manœuvres de mouillage faciles depuis la plage avant ou les cockpits latéraux (à noter que Santal est doté de padeyes sur les bras de liaison pour réaliser une patte d'oie efficace). Et puis dans ces tailles, lorsqu'il s'agit de faire le bilan du volume intérieur, le trimaran de croisière peut revendiquer sa supériorité par rapport au cata.

Grâce au volume de la coque centrale, à l'absence de puits de dérive et au roof volumineux – les lignes de ce dernier ne séduiront peut-être pas les puristes – Santal est un des multi les plus logeables de sa catégorie. La descente en transversal est un peu raide, mais une fois à l'intérieur, on dispose d'un petit coin-cuisine, d'un carré avec un système astucieux de table escamotable et de deux banquettes double.

On réservera volontiers celle de l'arrière aux adultes, alors que l'avant – moins volumineux – fera bien l'affaire de deux enfants. L'espace intérieur correspond à peu de chose près à ce que l'on trouve sur un croiseur de

22 pieds actuel avec une hauteur sous barrot plus confortable sous le roof.

Mention bien pour la lumière et l'aération, dispensées par hublots et capots ouvrants.



La descente est un peu raide, mais on dispose de la hauteur sous barrot à l'entrée.

Les rangements, eux, sont suffisants, sans plus. Par rapport au plan de voilure de base, peut-être faut-il alors préférer un simple foc de route qu'on laisse toujours endraillé sur la plage avant avec un système de housse et une voile pour donner de la puissance dans les petits airs ou au largue - type gennaker, envoyée sur emmagasineur et donc très facile à stocker.

Le plan de voilure actuel qui prévoit deux voiles endraillées, en plus du tourmentin, pose en effet le problème du rangement à bord qui ne paraît pas vraiment conçu pour accueillir des sacs bananes trempés.

En conclusion, Santal paraît un concept bien adapté à une utilisation côtière. Parmi les arguments de ce voilier, sa livraison à tout stade de finition et son prix raisonnable peuvent séduire les plaisanciers rebutés par le budget assez élevé de la concurrence française ou américaine. 

L'idée de départ était simple, d'améliorer le système antidérive.

### LE MOT DE L'ARCHITECTE à propos des ailerons et safrans sur flotteurs



Après avoir longuement navigué et régaté sur un Samba (trimaran de 8 mètres construit à Abidjan et équipé d'ailerons fixes, symétriques sur les flotteurs et donnant toute satisfaction), nous avons pensé qu'il était possible

Comme en navigation, il n'y a qu'un flotteur dans l'eau et donc qu'un seul aileron immergé, il doit être possible de faire des ailerons asymétriques afin d'améliorer leur rendement. Et, tant qu'à faire, pourquoi ne pas en profiter

pour ajouter un peu d'incidence pour augmen-

tion concrète de cette donnée architecturale. Il faut bien admettre que tout se passe

qui est la situation courante au près et au largue dans la brise. Mais tout est différent dès

qu'on passe avec des ailerons symétriques (comme sur les Samba d'Abidjan), l'incidence négative de l'aileron au vent et sa position en avant du centre de poussée (centre de voilure) font lofer le bateau. Remèdes : ou bien sortir l'aileron au vent de l'eau (par déplacement de l'équipage en latéral), ou bien revenir à des ailerons symétriques, classiques, comme sur les catamarans. C'est cette dernière disposition qui est adoptée sur les Santal de série, équipés de flotteurs polyester. ■

Quelle que soit la vitesse, le contrôle est facile, mais avec les ailerons asymétriques du bateau essayé, il fallait veiller à conserver une certaine gîte au bateau.



Philippe Rivière : un des spécialistes français du multicoque de course croisière.

comme prévu, tant qu'il n'y a qu'un aileron dans l'eau, ce

que l'aileron au vent s'immerge. Contrairement à ce qui se

## CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Longueur : 8 m. Largeur : 6,70 m. Tirant d'eau : 0,40 m. Poids : 1100 kg.  
Surface de voilure : 45 m<sup>2</sup>. Homologué 3<sup>e</sup> catégorie.  
Prix prêt à naviguer : 299 700 F. Prix coque nue : 188 700 F.  
Sud Composites, Zone d'Activités Maritimes n° 2,  
34540 Balaruc-les-Bains. Tél. : 04 67 43 0182. Fax : 04 67 48 82 55

