

M A G N U M 2 1

Le magnum 21, un trimaran qui déménage...



Avec trois adultes à bord, le tri continue à accélérer de plus belle.

Le dessin de la carène est parfait. La preuve, nous avons allègrement atteint les 20 nœuds lors de cet essai...



Magnum 21

B O R N T O R I D E ...

PAR UN JOUR D'AVRIL, MON RÉDACTEUR EN CHEF M'AVAIT ENVOYÉ À LA TRINITÉ SUR MER, FAIRE L'ESSAI D'UN PETIT TRIMARAN, LE MAGNUM 21. JE L'IMAGINAIS COMME ÉTANT UN PETIT BATEAU DE PLAGE, PRÉVU POUR FAIRE TROIS RONDS DANS L'EAU ENTRE DEUX BAINNADES SUR UNE PLAGE DE LA CÔTE D'AZUR. APRÈS COUP, ET HUMBLEMENT, JE DOIS AVOUER QUE JE M'ÉTAIS TROMPÉ. ET QUE JE ME SUIS AMUSÉ COMME UN PETIT FOU !

TEXTE ET PHOTOS : GILLES RUFFET

Les premiers bateaux de Virus étaient des yoles, des embarcations à rames. Quand on le voit pour la première fois, on peut penser avoir affaire à une embarcation thermo moulée. Ceci est en partie dû à la couleur de la coque, un rouge pas très vif, et qui rappelle (allez donc savoir pourquoi) la couleur du plastique. Pourtant, il s'agit là d'un bateau construit en polyester monolithique. Sur la cale de la SNT, la Société Nautique de La Trinité sur Mer, je découvre le trimaran, sur sa remorque, un modèle à simple essieu. Ce bateau là ne doit pas être très lourd (il est donné pour 250 kg). Je m'attendais à trouver une embarcation plus petite. Bien sûr, je connaissais sa lon-

gueur, 6,30 mètres. Mais là, posé sur sa remorque, sans ses flotteurs, avec le mât, l'emmagasineur et son foc posés dessus, il paraît plus grand. Une fois terminées les opérations de montage (voir encadré), nous allons pouvoir y aller. En ce mois d'avril, le temps est ensoleillé, venté, et froid. Deux des ingrédients du menu météo sont le gage d'un essai réussi (le froid n'est pas nécessaire...). La brise annoncée hier était de nord, cinq à six. Mais les prévisions du jour prévoient un renforcement du vent d'un degré sur l'échelle de Beaufort, avec des rafales à sept. Ça risque d'être un peu limite. Mais nous devrions nous en sortir... Même si ce bateau n'est pas vraiment conçu pour un programme de brises musclées.

Voilà. Il est fin prêt, il ne reste plus qu'à reculer la remorque, et de laisser glisser le trimaran vers l'eau. Au moment de le descendre, il ne faudra pas oublier de bien bloquer la dérive en position haute, sous peine de la voir, comme cela nous est arrivé, se coincer dans la remorque. Avec, pour seule solution, de soulever le bateau pour le sortir de ce mauvais pas... Cette dérive s'actionne à l'aide de deux bouts, terminés par des poignées, ils se bloquent, en position haute, ou basse.

Nous recevons des claques de vent à trente nœuds. L'essai risque d'être compliqué ! Le Magnum 21 est un tri. Donc, un joli bateau. Le moteur est à poste, un Tohatsu 9,8cv, mais la motorisation prévue, un 3,5cv, ou un 6cv, devrait s'avérer suffisante. A défaut de grand-voile et de bôme (elles sont encore au chantier, à Plouhinec, et devraient nous être amenées tout à l'heure par Noël Louvet, directeur de Virus), nous nous offrons, au moteur, un petit tour du port de La Trinité sur Mer, où sont mouillés, le long du môle Loïc Caradec, cinq trimarans 60 pieds open. Surtout, nous pouvons admirer, un peu plus loin, quelques splendides réalisations signées Dick Newick, que l'on pourrait qualifier, comme l'avait écrit à une époque Gérard Pesty, de "purs joyaux de l'architecture navale". Notre Magnum est un véritable dériveur. Il est très léger, au moteur, il accélère tout de suite, et semble même vouloir déjauger. Ainsi, s'extraire d'une pétrole tenace ne devrait pas poser trop de problèmes.

Après le déjeuner, j'embarque à bord d'un pneumatique, pour y faire quelques photos du bateau sous voiles. Vu de l'extérieur, il donne le meilleur de lui-même. Il fait plaisir à voir, avec un équipage qui s'en donne à cœur joie. Bien sûr, il eût été raisonnable de réduire la surface de la grand-voile, et prendre le ris. Mais il a été décidé que, avec la grand-voile haute, il serait ainsi plus photogénique. La brise doit souffler à plus de 20 nœuds, et le bateau a déjà dépassé les 12 nœuds. (A bord du Magnum, il n'y a ni loch, ni compas. Mais le gros pneumatique, lui, en est équipé). Puis, alors que nous sommes encore dans le chenal de la Trinité, je change de bord et prends place dans le cockpit

du Magnum. Je prends quelques secondes pour m'habituer à l'engin, le temps d'observer, avant de prendre la barre. Dans les rafales, ce vent qui vient de la terre est particulièrement instable, en direction comme en force, mais il nous offre de jolis runs. Nous ne descendrons désormais que rarement en-dessous de 10 nœuds. La navigation est humide, et l'eau remonte par les manches de mon ciré. Nous sommes au portant, et tirons des bords de grand large, quand notre sillage rencontre celui d'un Louisiane qui louvoie pour rentrer au port. La tentation est trop forte. Nous virons de bord, peaufinons les réglages (bon, nous portons trop de toile pour le vent, et les réglages sont plutôt approximatifs). Nous sommes désormais au près, comme le grand catamaran, qui porte le bas ris et un petit foc déjà bien réduit. Nous tenons la mesure. Mieux. Peu à peu, à près de 10 nœuds, nous le rattrapons. Puis nous finissons par le doubler. Avec nos six mètres. L'équipage de ce bateau, succès commercial indéniable et qui a en quelque sorte révolutionné la conception des multicoques, nous salue sans grand entrain. Nous les comprenons... Puis nous virons de bord à nouveau, soulagés – et heureux – et reparions vers le large. Les sensations sont "géantes". A bord, nous sommes tels trois guerriers, sur un trimaran sur-toilé, à s'amuser comme des petits fous. Je donne mes indications à Bill qui, à l'écoute de grand-voile, doit accompagner chacune de mes sollicitations à la barre, qui sans son action, restent inefficaces : choque, borde... Alain quant à lui se contente de régler le foc, mais la voile d'avant demande elle aussi des attentions de tous les instants, et surtout, elle doit pouvoir être choquée en grand à tout moment. "Et roule ma poule". Nous tutoyons les 15 nœuds. Au portant, la navigation reste humide, sans plus. "Il y a deux semaines", me confie Bill, "à Marseille, nous avons fait quelques sorties, avec des clients qui ne portaient même pas de cirés. Ils sont restés secs, et ce malgré le petit clapot méditerranéen". On n'en est plus là. Nous voici devant la plage de Saint-Philibert. Au reaching, sur un bord qui tire sur le grand large, lors d'une rafale et alors que la mer



Un trimaran qui séduira autant les amateurs de ballades tranquilles, que les adeptes de la vitesse.



A 20 nœuds, ça mouille, mais la barre reste vraiment douce... Respect !

Les plus+

- Un bateau pas cher
- Il marche
- Transportable, et facilement démontable.

Les moins-

- Accastillage un peu limite



Un équipage tout simplement... heureux (et humide !)

Caractéristiques

MAGNUM 21

Quelques cotes

Largeur cockpit : 94 cm
Longueur totale cockpit : 3,90 mètres

Conception : Virus/Noël Louvet.
Architecte de la coque centrale : Guy Saillard.
Les flotteurs ont été créés conjointement par Noël Louvet et Jean-Pierre Kelbert (Atelier JPK à Larmor Plage, près de Lorient. Il fabrique, entre autre, des pièces pour les 60').
Longueur coque : 6,30 m
Largeur trimaran : 4 mètres
Largeur prao : 3,20 mètres
Surface totale de voile : 20 m²
Tirant d'eau : 0,20 m / 1 m
Poids : 250 kg
Motorisation : de 3 à 15cv
Le rail de grand-voile est positionné sur la poutre arrière. Le haubanage est très simple : deux haubans, fixés sur la coque centrale. Un étai. Et c'est tout. Les pieds prennent appui sur un cale-pieds, moulé au centre du cockpit. L'insubmersibilité est obtenue grâce à de la mousse, présente sous les planchers, dans les redans, et dans l'intégralité des flotteurs.



Détail de la fixation des flotteurs. Simple et efficace.

qui fume, blanchie d'écume, fait le bonheur des windsurfers, le Magnum accélère, vole sur les vagues, sans que la situation ne devienne dangereuse. Et dans un run de dingues, poursuivis par un geyser, la petite coque vient flirter avec les 20 nœuds. A cette vitesse, la barre reste douce, docile, et accepte toujours d'être menée par le bout du stick. Impressionnant. Respect ! Le dessin de la carène est parfait. A bord, nous sommes bluffés par ses possibilités. Même Bill, lui qui navigue presque chaque jour depuis que le bateau a été mis à l'eau. Chacun pense la même chose : jamais nous n'aurions imaginé pouvoir atteindre une telle vitesse avec ce petit trimaran. Comme quoi... La preuve que l'on peut s'amuser, avec un petit bateau, sans qu'il ne coule sous une débauche de carbone et autres fibres exotiques, Mylar ou Kevlar ; donc, sans gros moyens pour faire parler la poudre. Et la poudre, elle a parlé. Même si... nous nous sommes fait doubler par une planche à voile. Ce qui reste assez logique... Tout à l'heure, et alors que nous encaissions des claques de vent supérieures à 30 nœuds, engendrant une navigation rapide, à aucun moment nous n'avons senti les flotteurs pouvoir engager, ou envisager de le faire. J'ai beau chercher, je ne trouve pas de défaut majeur à ce bateau. Pour tirer le prix, il a fallu sacrifier un peu sur l'accastillage. Ainsi, les coinçeurs utilisés pour le réglage du chariot de grand-voile sont tout de même un peu limite, ils ont tendance à lâcher, systématiquement. Mais nul doute que si le choix avait été fait d'équiper le trimaran en accastillage haut de gamme, le prix n'aurait pas été le même. A bord, on ne trouve aucun winch. Et les palans et autres coinçeurs gagneraient à être légèrement mieux dimensionnés. Même si, aujourd'hui, nous avons tiré sur le bateau et que les conditions sont extrêmes. Nous l'avons poussé dans des retranchements dans lesquels la plupart des propriétaires ne s'hazarderont probablement pas. Le bateau a forcé plus qu'il ne devrait le faire. L'essai se termine. Si j'étais le propriétaire de ce bateau, et si j'étais équipé pour le camping côtier... Ce soir, nous serions venus beacher sur une plage, à Houat ou à Hoëdic, à marée

basse. Le matériel de camping s'entrepose dans le coffre avant. Cependant, il vaut mieux éviter de trop charger l'étrave de ce type de bateau, aussi il sera peut-être préférable d'utiliser des containers étanches, arrimés dans le cockpit. Nous aurions sorti la grille, fait un feu, et dégusté des grillades. Avant de nous endormir, sur le trampoline, sous la tente qui couvre le bateau (elle n'est malheureusement pas encore disponible). Ou, plus simplement, à l'intérieur de la petite tente igloo que nous aurions montée sur la plage. Mais dans l'attente de ces navigations futures, nous sommes de retour sur la cale, où la voiture a été redescendue. Le bateau est hissé sur sa remorque, il nous faudra moins d'une heure avant de pouvoir reprendre la route. Jusqu'à la prochaine balade, dont les limites ne seront liées qu'au rayon d'action de l'automobile qui le traite...

Le Magnum 21 est véritablement un joli bateau, simple à utiliser, et qui offre une grande liberté. Liberté financière, de par son prix. Il ne coûte guère plus que le prix d'une voiture d'occasion. La liberté de naviguer là où bon vous semble : nul besoin d'une puissante berline pour le transporter, cette même automobile, tout à fait moyenne, y parviendra sans problème. Et donc, liberté de choisir le lieu de votre croisière : La Mer Tyrrhénienne ou Ionienne ne sont plus inaccessibles, pas plus que les lochs d'Ecosse, ou les fjords de Norvège. Surtout, c'est un bateau à la barre duquel on se fait plaisir. On s'éclate à la voile.

Post scriptum.

Quelques jours après cet essai, j'étais à Arradon, chez des amis, à la terrasse de leur jolie propriété, au-dessus du Golfe du Morbihan. Les courants fantasmagiques rendent la navigation pointilleuse, et certains bateaux repartent en marche arrière. Mon attention est attirée par un bateau qui, au loin, sous grand-voile seule, remonte le courant beaucoup plus vite que les autres. Je prends les jumelles. Propulsé par son hors bord, je reconnais le Magnum 21. Il remonte le courant, déjaugé presque, et sème tous les voiliers au moteur, petits ou gros !

Cahier des charges et technique

Après avoir fabriqué des planches (Magnum), des catamarans, des voile-avirons, Noël Louvet a voulu créer un bateau original. Au départ, il voulait "un bateau sympa, doté d'un minimum de puissance". D'où le choix du multicoque. "Je voulais aussi un bateau offrant un peu de confort, et qui puisse naviguer en toute sécurité". D'où le choix du trimaran. "Ensuite", poursuit-il, "j'ai voulu une coque planante, pour limiter le poids. Mais un bateau qui marche à la voile, et qui se défende au moteur. En fixant le hors-bord sur l'arrière, son utilisation est plus aisée, et le poids, quoique étant assez

mal placé, n'est pas pénalisant". Noël se défend d'avoir voulu créer un bateau de sport. Pourtant, devant Saint-Philibert, sur ce bord de largue, nous avons frôlé les 20 nœuds.

Il poursuit : "Depuis longtemps, on faisait des essais de carène. Le dessin de la coque centrale est une extrapolation de la planche de Rafaëla de Gouvello, avec laquelle elle va tenter la traversée du Pacifique (elle a déjà traversé l'Atlantique...). Mais la planche mesure huit mètres, et notre bateau en fait six. Cependant, ses réactions sont plus celles d'un dériveur que d'un multi".



le montage du bateau.

Le bateau est sur sa remorque, on décharge les bras et les flotteurs, et on les positionne sur le sol. Puis les bras, des tubes d'un diamètre de 80 mm, en 3 mm d'épaisseur, viennent se positionner dans des tubes femelle, boulonnés sur la coque, construits dans un alu lui aussi bien dimensionné. Ils se bloquent à l'aide d'une tige filetée en inox. Quand les bras sont placés, on vient y enfiler les trampolines, ils se tendent à l'aide de sangles et se prolongent à l'intérieur de la coque centrale pour former des sacs à drisses.

Puis on en vient à l'opération de fixation des flotteurs. Un tréteau devrait permettre à une personne seule d'effectuer l'opération. Sinon, il s'agit là de la seule action de montage où deux personnes sont nécessaires. Les dits flotteurs sont fixés à l'aide d'une plaque, assurée par un simple papillon sur une tige de 8 mm. Voilà pour la plate-forme, il nous reste désormais à monter le mât. Il s'articule autour d'une potence, fixée sur la poutre avant. Le mât s'enfonce sur une tige inox, qui le rend orientable. Puis il monte, à la main, tant il est léger. L'étrépage de l'étai se fait à l'aide d'un petit palan, qui n'est autre que celui de la grand-voile. Quant à la drisse, elle est celle utilisée pour hisser le gennaker. Ainsi, la quantité d'accastillage est limitée. Le mât est en place.

