

# TP44

## Une carène qui sera très dure à faire gîter

Taillé pour la grande croisière, le TP44 est à classer sans hésiter du côté des baroudeurs. Construit en CP/époxy, son architecte a opté pour deux quilles.

TEXTE ET IMAGES FRANÇOIS LUCAS

**L**e TP44, simple d'usage, lumineux et volumineux à l'intérieur, est prévu pour un couple qui reçoit souvent des invités. Le bateau doit être vivant sous voiles, sûr en cas de gros temps et capable de mouiller près de la côte. J'ai donc opté pour un biquille en CP/époxy. Ce matériau léger et raide en longitudinal ne nécessite pas d'isolation. Son contact et sa sonorité sont agréables. Le gréement de cotre à deux enrouleurs permet de bien adapter sa voilure tout en préservant ses voiles: il faudra de longues années avant que le génois soit déformé car on l'enroule rapidement en entier pour passer à la trinquette. Toutes les manœuvres sont regroupées près de la barre à roue pour se débrouiller en équipage réduit. On pourra qualifier le déplacement moyen: en effet, la recherche du poids minimum n'est pas la préoccupation première, c'est un bateau qui doit supporter la charge et dont le tirant d'eau est réduit. Sa carène, large et puissante, gîtera peu. Une fois calé, par 15 noeuds de vent réel, le TP44 devrait marcher à 7 noeuds au près serré avec un cap excellent grâce à ses voiles de quilles asymétriques. Au travers, il devrait atteindre 9-10 noeuds et avancer à 8 noeuds au portant par mer plate. La disposition intérieure fait la part belle à la timonerie: il suffit de des-

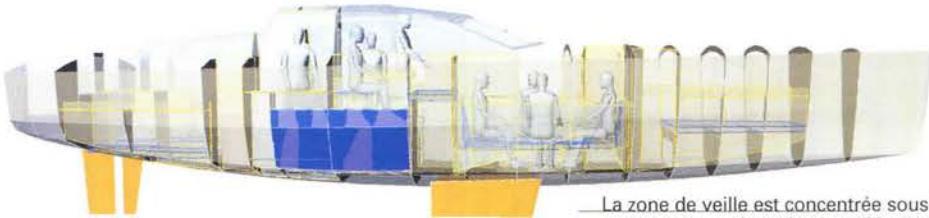


cendre deux marches pour accéder à cette zone surélevée et très claire avec sa belle vision panoramique. C'est une zone de travail (table à cartes), mais aussi de veille avec une couchette en travers qui permet de s'allonger mais aussi de s'asseoir en face du navigateur. On peut également s'y habiller pour sortir: le placard à cirés est à portée de main et la banquette bien pratique pour enfiler ses bottes. Une marche plus bas, est aménagé le cabinet de toilette. Vers l'avant, au niveau inférieur, le carré et la cuisine bénéficient encore de l'immense hauteur sous barrot sous le rouf. Tout à l'avant, on



À l'échouage, le TP44 repose sur ses deux bulbes en plomb. Le safran est parfaitement protégé des chocs par un skeg.

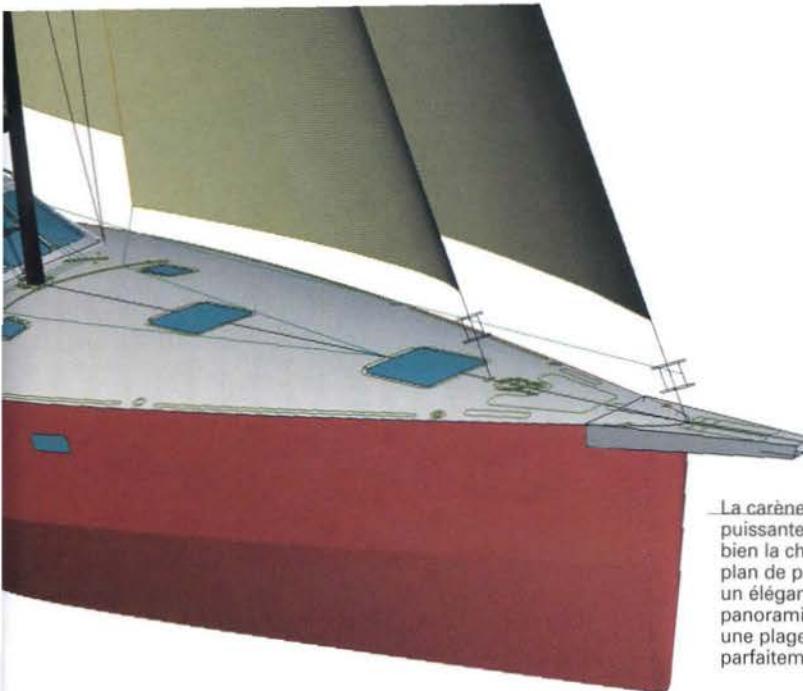
découvre la cabine propriétaire et son cabinet de toilette attenant. Pour accéder à l'arrière, on emprunte une coursive le long d'une couchette d'appoint. C'est là que se cache le ballast d'eau douce. Ces 450 litres placés au vent équivalent à six équipiers au rappel. Prévu pour le voyage au long cours, il dispose d'un compartiment technique sous le cockpit. Une configuration indispensable pour centraliser les organes nécessitant de l'entretien. À l'arrière, se trouvent les cabines pour les invités. L'une d'elles est à considérer comme une soute transformable en cabine. François Lucas



La zone de veille est concentrée sous le

### CARACTÉRISTIQUES TP44

Longueur de coque	13,50 m
Longueur à la flottaison	12,70 m
Largeur	4,44 m
Tirant d'eau	1,80 m
Déplacement	9,50 t
Lest biquille	3,20 t
Surface de voile	109,00 m <sup>2</sup>
Spi asymétrique	130,00 m <sup>2</sup>
Capacité gazole	450 l
Ballasts eau douce	2 x 450 l
Motorisation	75 Ch
Motorisation	200 V



La carène large et puissante supporte bien la charge. Le plan de pont présente un élégant rouf panoramique et une plage avant parfaitement dégagée.

## RÉSOLUMENT MINIMALISTE, LUI AUSSI

Le biquille a décidément le vent en poupe. Pour François Lucas, cela ne date pas d'hier: il a dessiné en 2002 le RM 32, un prometteur croiseur à deux quilles qui ne rejoindra finalement jamais la célèbre gamme de biquilles (ce modèle, rebaptisé R-Medium 32', ressurgit cette année au chantier CXV). Le TP44 répond lui aussi exactement au cahier des charges des RM. Construction en CP/époxy renforcé par un blindage extérieur, biquille, rouf panoramique: tous les fondamentaux sont là. L'esprit dépouillé aussi. On note cependant une différence puisque le pont du TP est réalisé en CP/époxy alors que ceux des RM sont en polyester. Nuance de taille également pour les emménagements, qui proposent un véritable poste de veille là où les RM se contentent d'une table à cartes avec vue panoramique. À bord du TP, le coin navigation est immense. Il permet à plusieurs personnes de s'y installer en vis-à-vis. Un vrai carré avec vue sur mer! Bravo également pour la couchette de

## Notre analyse

veille. On y dormira bien en mer tout en restant très vite opérationnel en cas de besoin sur le pont. Carré et cuisine, assez avancés, seront moins confortables en navigation, tout comme la belle cabine propriétaire à l'avant. François Lucas n'a pas cherché à dessiner une luge ultra-allégée. Conscient que la grande croisière, c'est un peu emmener sa maison de mouillage en mouillage, il a dessiné une carène à bouchains capable d'encaisser de la charge. Ce qui n'est pas une raison pour embarquer tout ce qui participe au confort terrestre (important volume de rangement). Sur le pont, on note un souci de manœuvrer facilement en équipage réduit sans quitter le cockpit: toutes les manœuvres reviennent à l'arrière. Ça fait plus de bouts et d'accastillage mais évite des déplacements sur le pont. La barre d'écoute, fixée au fond du cockpit devant la colonne de la barre à roue, compliquera la mise en place d'un éventuel bimini. Mais cette disposition réduit considérablement les efforts au moment de border la grand-voile, sans gêner l'accès à la jupe. On apprécie également le panneau de descente incliné et étanche. Très typé grande croisière, l'arceau permet d'installer antennes, panneaux solaires et éolienne. Un voilier remarquablement bien pensé pour partir très loin. La construction du TP44 devrait débuter cet hiver. EVD

Dessiné en T, le cockpit offre une profonde jupe à l'arrière. Le barreur profite du caisson central pour s'asseoir.



## FRANÇOIS LUCAS UN ARCHITECTE PORTÉ PAR LA VITESSE

De la croisière au bateau de servitude en passant par la course et le suivi de restauration d'anciennes unités, François Lucas a touché à tout ou presque ce qui flotte sur l'eau. Du côté de la grande croisière, on lui doit les Hermine et les Aventurin. Porté sur la vitesse, l'architecte a participé à la Transat 6.50 et a conçu un proto à quille mobile dans les trois dimensions. À suivre très bientôt: le Mistral 9,50, qui sera construit par AMC Marine.

« Le CP/époxy avec blindage extérieur dure plus longtemps que le polyester. »

LNM - Pourquoi avoir choisi le CP/époxy plutôt que l'aluminium ?

FL - C'est une demande du client, très attaché au côté agréable du CP: pas de sensation de froid/chaud contrairement à l'alu, amortissement des bruits. C'est une solution que j'approuve entièrement: on gagne du poids, ne serait-ce que par le gain en isolation et vaigrage; l'alu se justifie pleinement pour un dériveur intégral, mais pour un biquille, on a le choix; la construction CP/époxy avec blindage extérieur a une durée de vie supérieure au polyester avec quasiment aussi peu d'entretien.

Y aura-t-il une version quillard ou dériveur ?

Quillard classique ou à quille relevable, pourquoi pas ? Mais dériveur, non.

Là, on augmenterait sérieusement le déplacement, et les lignes tendues du bateau ne seraient plus adaptées. Pourquoi un seul safran et une barre à roue ?

Barre franche ou à roue, peu importe. En revanche, c'est vrai que je cherche à préconiser les doubles safrans, car, sous voiles, c'est le moyen optimal de contrôler le bateau dans toutes les conditions. Mais, sachant que c'est galère pour les manœuvres de port, j'accepte (à mon corps défendant) la solution du flettner central lorsqu'on ne peut pas adopter celle du propulseur d'étrave.

Le biquille nécessite une bâquille arrière: la solution du safran central était donc ici la plus logique, d'autant que j'ai prévu un safran à grand allongement, efficace même par 25° de gîte, et compensé avec un aileron décalé pour combiner douceur

