



TP-44

Voilier de voyage spécialement conçu pour le grand froid comme pour les grandes traversées, le TP-44 se démarque par sa construction extrêmement soignée et ses emménagements typés pour un équipage réduit. TEXTE DOMINIC BOURGEOIS, PHOTOS JACQUES VAPILLON

Il y a des essais de voiliers qui ne laissent pas indifférents : d'abord parce que le bateau est atypique dans le paysage nautique, ensuite parce que la qualité de construction est remarquable, enfin parce que les conditions météorologiques sont

propices à exploiter son potentiel et son confort. Coup de vent annoncé, temps à grains, brise instable, fond de l'air frais et humide, clapot formé et pluies intermittentes... Que du bonheur, car le programme futur du TP-44 est d'abord d'aller voir là-haut,

vers les Lofoten et les îles du Nord, ce que les fjords scandinaves et les reliefs glacés cachent derrière leurs paysages enneigés. De fait, l'architecte François Lucas a dû prendre en compte le cahier des charges très précis du propriétaire, qui désirait conserver une vue très panoramique dans la zone de navigation, avec une descente conçue comme un sas et une cabine navigateur, très accessible, à l'arrière.

Performances

S'il ne faut pas s'attendre à des performances hors norme au vu du programme axé sur l'autonomie, donc avec un poids en charge important, le TP-44 en version allégée (sans les pleins de carburant et d'eau douce) s'avère tout de même très

plaisant et plutôt à l'aise dès le vent médium. **Carène.** Avec sa coque à trois bouchains, la carène est plutôt plate dans les fonds puisque le TP-44 est un bateau aux formes développables pour faire passer les panneaux de contreplaqué époxy. Mais les volumes avant sont tout de même assez pincés et le brion reste dans l'eau pour bien passer dans le clapot. **Appendices.** Un seul safran sur aileron de protection assez profond puisque le bateau se pose sur cet appendice et sur les deux quilles à bulbe de 1 590 kg. Le gouvernail est donc bien protégé des impacts éventuels et sa compensation rend la réponse à la barre efficace. A noter que les quilles sont fixées à l'intérieur de la coque par une structure en acier mécanosoudé et galvanisé en H avec



LE DÉBRIDÉ DANS LE MÉDIUM AVEC LE CLAPOT **EST SON** **ALLURE FAVORITE**

dans le second, on passe en puissance dans la mer formée. **Au moteur.** La puissance de 75 ch est largement suffisante pour le programme du bateau, qui se déhale à plus de 7 nœuds en régime de croisière (2 700 tr/min), avec une évolutivité toutefois modérée en raison des deux quilles et d'un pas d'hélice important. Le fardage n'étant pas négligeable, il faut mettre des gaz pour faire un créneau entre les pontons.

Agrément de navigation

Sensations. La barre est bien équilibrée à toutes les allures et le bateau est sensible avec une bonne réponse. Pas de problème pour contrôler le voilier, même en étant surtoilé, car la pelle de safran est bien compensée. Le barreur est bien installé debout avec sa roue de 120 cm, soit décalé au vent ou sous le vent, soit surélevé par un petit coffre, soit assis sur un meuble qui contient le canot de survie. La visibilité sur l'avant est donc très bonne car le rouf n'est pas trop haut. **Cockpit.** Bien protégé des embruns, le cockpit reste relativement spacieux puisqu'un équipier peut s'allonger sur l'une des deux banquettes surmontées d'une volumineuse hiloire. Et la circulation est bien pensée puisque la barre d'écoute de grand-voile est dans le fond, et que le siège du barreur est central : un équipier peut facilement accéder à la jupe, dans laquelle sont intégrés

des coffres de rangements avec un grand arceau pour l'annexe et les antennes, mais aussi un mouillage arrière et un taquet repliable. **Manœuvres.** Le barreur peut être totalement autonome puisque les écoute de grand-voile, de génois, de trinquette (il existe une version sur rail auto-vireur), de gennaker ou de spi reviennent de chaque côté de la barre sur deux winches avec poulies à bloqueur pour réaliser toutes les combinaisons possibles. Deux autres winches sur le rouf sont dédiés aux manœuvres et tensions de drisses. Le TP-44 peut donc se manier à deux, voire en solitaire avec un bon pilote, même pour envoyer et affaler le spinnaker en chaussette... **Plan de pont.** Simple, clair, ergonomique : l'accastillage est de belle facture et bien dimensionné, le pont flush est agréable pour se déplacer, même si on peut regretter l'absence d'une main courante sur le devant du rouf pour circuler sous le vent à la gîte. Les balcons autour du mât sont très sécurisants.

À l'escale

Rangements. Les coffres sont en nombre dans le cockpit et facilement accessibles puisque toute la partie derrière le siège du barreur est dédiée à la manœuvre au mouillage (avec échelle de bain, main courante, coffre à gaz, aux amarres, aux défenses)...>

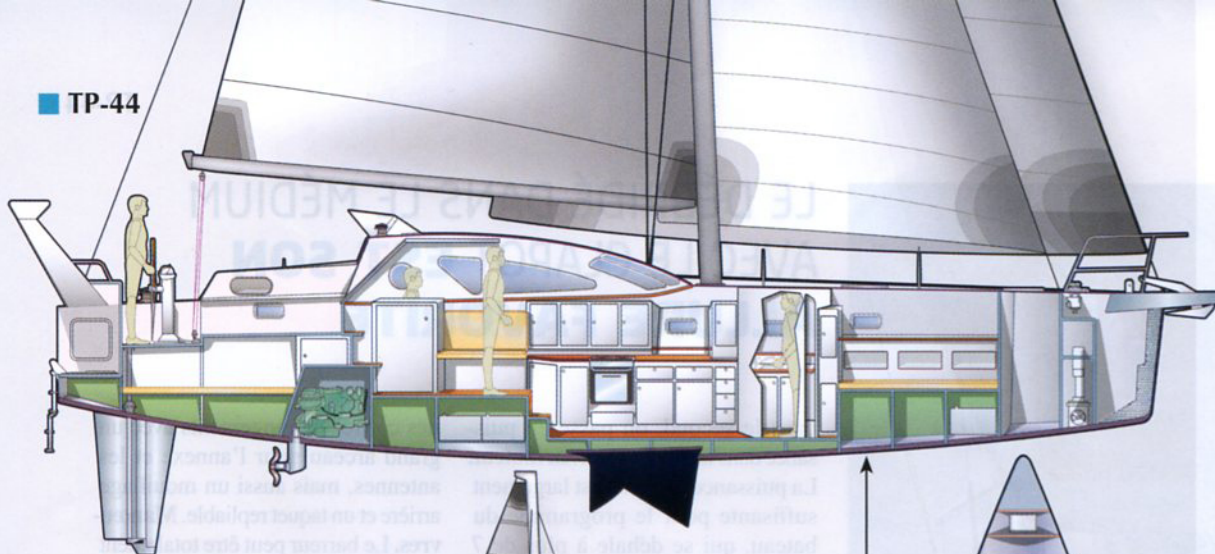
reprise sur les varangues. **Gréement.** Avec deux étages de barres de flèches poussantes, un étai de trinquette, un pataras sur patte-d'oie avec un réglage de tension par un ridoir à manivelle, ce voyageur dispose d'un gréement robuste qui permet moult combinaisons de voilure. La delphinère permet de garder à poste le mouillage en croisière côtière et d'installer un gennaker ou l'amure d'un spi asymétrique. **Au près.** Les capacités à remonter au vent sont tout à fait satisfaisantes et les deux quilles relativement profondes accrochent bien, mais le TP-44 est plus à l'aise dans le clapot quand le barreur laisse légèrement porter. Le passage dans la mer est excellent avec un pont qui ne mouille pas au vu du bon franc-bord avant, et une

coque qui ne tape pas. Le débridé dans le médium avec du clapot est l'allure favorite de ce voyageur qui ne bourre pas dans la vague et conserve un tangage modéré car les poids sont bien centrés, les réservoirs étant au pied de la descente. **Au portant.** Le spinnaker asymétrique est assez grand pour donner de la puissance au large, mais on préférera empanner avec les écoute passant par-devant pour ne pas être gêné par les deux étais. **Équilibre.** Le TP-44 est très raide à la toile et nous avons essayé plusieurs combinaisons de voilure avec 18 nœuds de vent : on peut choisir de prendre un ris dans la grand-voile avec le génois, ou conserver la grand-voile en déroulant la trinquette. Dans le premier cas, on peut faire un peu plus de cap,

Sa place dans le paysage nautique

Voilier construit à l'unité pour un propriétaire désirant sillonner les hautes latitudes, le TP-44 est très typé pour le grand voyage et les conditions météorologiques difficiles. Le plus proche dans sa conception reste le RM 1350 qui utilise les mêmes techniques de construction (avec toutefois un inventaire un cran en dessous du chantier Pichavant, dans la mesure où le TP-44 est un voilier sur mesure et donc plus cher). Peu de chantiers français utilisent le bois

époxy à l'exception de Technologie Marine qui propose l'Irisoft 44, un peu démodé (2002), et le nouveau B13-50 (2008), une très jolie carène de P. Balta. Il faut se tourner vers les unités en aluminium comme l'Allures 44, l'Alliage 45 et l'Ovni 445 pour trouver un équivalent en terme de programme ou vers les modèles scandinaves ou anglo-saxons en stratifié comme le Bowman 42, le HR 43 MKII, le Nauticat 44, le Moody 45 ou le Nordship 43.

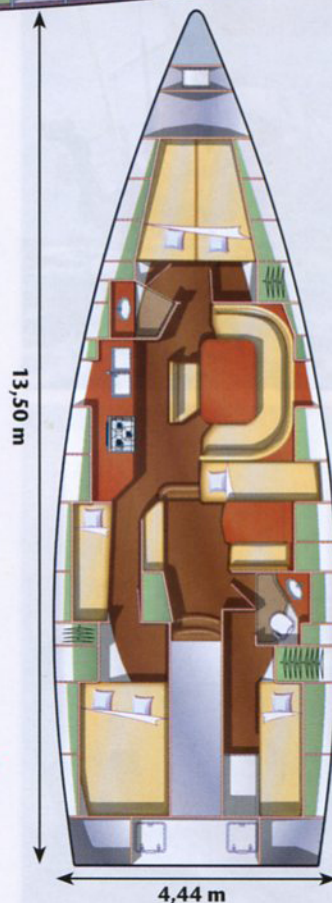
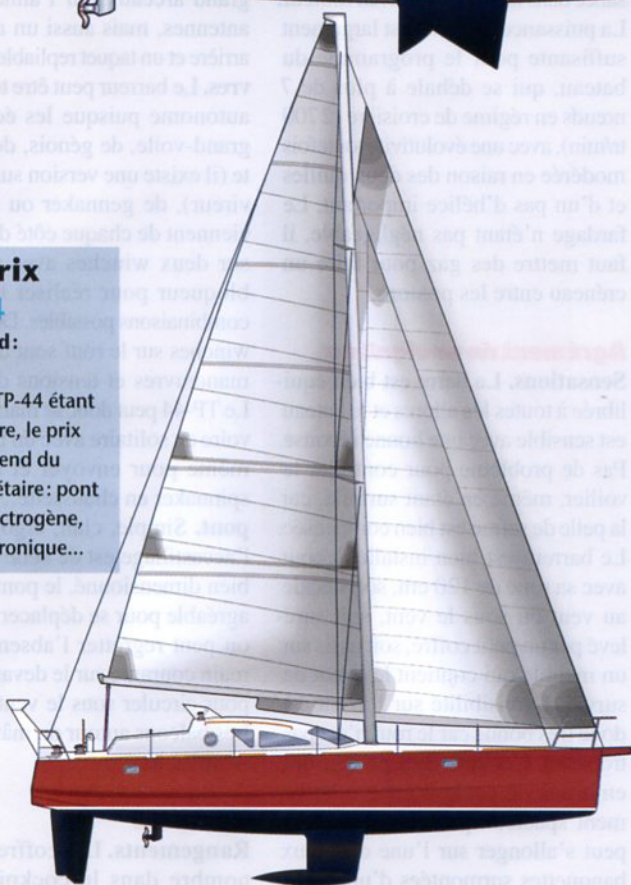


Le vrai prix du TP-44

► Prix standard:

490 000 €

► Options: Le TP-44 étant réalisé sur mesure, le prix des options dépend du choix du propriétaire: pont teck, groupe électrogène, chauffage, électronique...



Un décrochement du pont avec une marche permet une circulation aisée. A l'avant, une soule à voile fait tampon entre la baille à mouillage et la cabine avant.

Mouillage et amarrage. Le très beau pont en teck est bien agencé pour toutes les manœuvres de port, avec une grande baille à mouillage, un cabestan électrique, des balcons solides, des taquets bien dimensionnés, des ouvertures au maître-bau entre les hauts chandeliers (620 mm). La delphinrière en CP stratifié accueille deux réas de davier avec clavette d'ancre et un davier est prévu sur la jupe arrière.

Confort

Espace intérieur. Les emménagements sont très zonés puisque la descente donne sur un espace surélevé pour la table à cartes, une banquette de veille, un placard à cirés, un rangement pour les bottes, un cabinet de toilette. Puis deux marches permettent d'accéder au coin cuisine en long et au carré, ainsi qu'à une coursive vers la cabine arrière, qui abrite aussi des rangements et une couchette. Enfin, les deux cabines doubles avant et arrière offrent l'intimité nécessaire aux grands voyages tandis que, sur l'arrière tribord, l'accès est ouvert

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

	TP-44	RM 1350	HALLBERG RASSY 43 MKII
Longueur de coque	13,50 m	13,46 m	13,57 m
Longueur de flottaison	12,70 m	12,82 m	12,63 m
Bau maximum	4,44 m	4,50 m	4,08 m
Tirant d'eau	1,80 m	1,95 m	2,00 m
Déplacement lège	9 500 kg	9 200 kg	12 700 kg
Lest	3 200 kg	3 100 kg	4 800 kg
Grand-voile	51 m ²	53,60 m ²	51,20 m ²
Génois	59 m ²	59 m ²	59 m ²
Surface au près	110 m ²	112,60 m ²	110,20 m ²
Surface spinnaker	130 m ²	135 m ²	120 m ²
Motorisation standard	75 ch	75 ch	75 ch
Nombre de couchages	5/8	9	8
Catégorie de navigation	A	A	A
Matériau	CP époxy	CP époxy	polyester
Architecte	F. Lucas	M. Lombard	G. Frers
Constructeur	Pichavant	Fora Marine	Hallberg Rassy
Année de lancement	2010	2009	2007



1 Les hiloires de cockpit protègent bien l'équipage et cachent des rangements pour le petit matériel.

2 Génois et trinquette sont sur enrouleur pour faciliter les combinaisons de voilure. 3 Le barreur est très bien installé derrière sa grande barre à roue, laissant une circulation facile vers la jupe.

- 1 Malgré sa bonne taille, le spi asymétrique reste très facile à manier, même en équipage réduit.
- 2 La zone table à cartes est le point fort de ce voilier conçu pour affronter les grands froids.
- 3 Toujours beaucoup de lumière dans la cabine avant, bien pourvue en rangements de toutes sortes.
- 4 La cabine du navigateur donne directement accès à la descente et à la table à cartes, sans porte.
- 5 Six personnes s'installent confortablement autour de la table du carré, en contrebas.



CALÉ AU FOND DU BATEAU, LE CARRÉ EST CONÇU COMME UNE ZONE ABRITÉE SANS VISION SUR L'EXTÉRIEUR

vers la cabine navigateur sans porte. **Cabines.** Beaucoup d'espace et de luminosité tant à l'avant qu'à l'arrière car, outre les ouvertures zénithales, nombreux sont les panneaux intégrés aux bordés ou aux flancs de cockpit. L'agencement est sobre mais fonctionnel, avec beaucoup de coffres, placards et penderies, mais on peut regretter que la cabine arrière (à contrario de celle de l'avant) n'ait pas d'accès direct à un cabinet de toilette. **Carré.** Calé au fond du TP-44, le carré est conçu comme une zone abritée, calme, sans vision sur l'extérieur si ce n'est deux petits hublots latéraux, pour offrir six places autour d'une table ovale avec une banquette en U et un siège faisant dos à la cuisine. Là encore, beaucoup de rangements et un puits de lumière par le rouf. **Cuisine.** En long, elle propose un grand plan de travail avec four, deux éviers profonds et carrés (le must !) et tout ce qu'il faut pour stocker

l'approvisionnement pour plusieurs semaines. A noter que le TP-44 est très bien équipé : chauffage, groupe d'eau sous pression, prise de quai (avec deux prises 220 V à l'intérieur), cinq batteries 105 A, 450 litres de carburant, et deux réservoirs balastables d'eau douce de 450 litres ! De quoi être autonome... **Table à cartes.** Superbe ! Voilà le lieu où tout l'équipage se retrouve puisqu'une belle banquette (on peut y dormir) fait face au siège du navigateur qui dispose d'une très grande table à cartes. Surtout, la vision extérieure est superbement pensée ; le rouf panoramique propose une vision sur 180° et un accès très rapide au cockpit. **Descente.** Faisant office de sas avec l'intérieur proprement dit, la descente en trois marches permet d'être parfaitement calé, d'observer l'électronique et le traceur GPS, d'accéder à la cabine navigateur avec une circulation remarquablement adaptée au programme plutôt musclé du TP-

44 dans le Grand Nord. Cet agencement original et super fonctionnel est le point fort de ce voyageur.

Construction

Finitions. Connu pour ses half-tonners des années 80 réalisés en bois moulé, le chantier Pichavant est reconnu pour la qualité de construction de ses bateaux en contre-plaqué époxy. La finition est remarquable à tous les niveaux : il suffit de soulever les planchers pour constater que les congés sont parfaitement réalisés, les assemblages millimétrés, les laques superbement lissées. **Pont et coque.** Dix-huit mois de construction ont été nécessaires, les plaques de contreplaqué de 3,10 m de la coque et du pont étant assemblées par défonce en vague pour éviter les jonctions linéaires, moins résistantes dans le temps. Seul le rouf est en sandwich mousse-époxy pour conserver des formes arrondies et augmenter l'isolation thermique et phonique. ⚓

LE BILAN

Plus axé pour affronter les mauvais temps et des conditions climatiques rudes, le TP-44 n'est certes pas un foudre de guerre dans les petits airs, mais la motorisation est largement suffisante pour se déhaler par moins de six nœuds de vent. Très raide à la toile, il affectionne les allures débridées et passe très bien dans la mer. La zone de descente et le coin navigation sont superbement imaginés pour conserver une vue panoramique et l'agencement intérieur avec son carré surbaissé est pratique en mer comme au port. Le cockpit est très agréable et bien conçu pour les manœuvres en équipage réduit. Tous les éléments de confort indispensables pour le grand Nord sont là ! Les emménagements à deux niveaux sont bien adaptés à la navigation au grand large avec une grande autonomie en carburant comme en eau douce, avec beaucoup de rangements. Le TP-44 est une unité terriblement attrayante pour les grands voyageurs car il se manie très facilement, offre des espaces très conviviaux et un équipement très complet. Pour tailler la route sans souci... et longtemps !