

Ces bateaux que vous ne verrez pas au Salon!

Le Salon off

Texte et photos
P.-M. Bourguinat.

Cabriolet. Le SIG est un formidable bateau de soleil qui ouvre une nouvelle voie pour arbitrer performances et confort. Un cata où l'espace n'exclut ni les qualités marines, ni l'élégance.



SIG 45

Drôle de zigue!

S'il était une voiture, ce serait un coupé sport ou un cabriolet. Puissant et stylé, moderne et facile, le SIG 45 conçu par Hugo Le Breton ne nécessite pas de leçon de pilotage pour aller vite. Une nouvelle vision de la navigation en cata, cheveux au vent.

Le gennaker se déroule, quelques tours d'abord, puis le tissu file d'un coup. L'équipier embraque l'é-coute, le grand cata gris métallisé accélère doucement puis nous double. Une risée arrive: la plateforme en carbone et les 200 mètres carrés de voile 3DL transforment sans ciller la puissance en vitesse.

Accélération. Le speedo de la vedette dépasse 20 nœuds, plus que la vitesse du vent. La coque tribord commence à se sustenter, doucement. Le logo «SIG 45» peint sur le safran apparaît alors, clin d'œil du concepteur démontrant que la navigation sur un flotteur fait partie du programme. Hugo me regarde, hésite entre français

et anglais: «Com' ça, il est bien, n'est-ce pas... That's the boat!»

Nous sommes au large de Scarlino, en Toscane, où a été construit ce catamaran d'un genre nouveau, pensé par Hugo Le Breton qui le découvre sous voiles pour la première fois. Comme son nom ne l'indique pas, Hugo est anglo-hollandais. A l'âge où les jeunes ingénieurs déroulent leur plan de carrière, lui prend la tangente, claqué la porte de Shell et pousse celle du cabinet Van Peteghem/Lauriot-Prévost. Nous sommes en 2005 et Hugo a tout juste trente ans. «J'ai toujours été étonné par le gap qui existe entre les multicoques de course et les catamarans de grande production. J'ai pensé qu'il y avait une place et j'ai eu envie de créer ma marque.» De l'architecture navale et de la construction, Hugo n'a alors aucune véritable expérience. Simplement une passion tenace et raisonnée. Honnête plaisancier, il a découvert la voile «comme tout le monde, sur mono-coque» et s'est fait doubler un jour par un fringant Nacra. «J'ai compris qu'il y avait quelque chose d'intéressant là-dedans.» L'acquisition d'un KL 28 ne suffit pas à rassasier la soif de technique et les rêves de vitesse du jeune homme. Si, dans ces domaines, les multicoques ORMA sont sa référence absolue, son goût pour les beaux objets le fait aussi logner vers les Wally. Les trois lettres de SIG résument un peu pompeusement le mariage: «Speed, Innovation and Grace». En bon français, on retiendra surtout que ce SIG-là est un drôle de zigue! Mi-coureur, mi-croiseur. Mi-brute, mi-dandy.

VINCENT LAURIOT-PRÉVOST CONFIRME: «Hugo savait précisément tout ce qu'il voulait trouver dans son bateau. Le plus difficile a été de choisir où placer le curseur entre course et croisière, entre technologie et prix.» Au final, le SIG 45 ne ressemble à rien de connu. Tout ou presque l'éloigne des standards actuels. La conception générale privilégie la vie à l'exté-

rieur sur une immense terrasse bordée de pin d'Oregon. Manœuvrer, se prélasser, pique-niquer, danser... les 20 mètres carrés qu'offre cette surface aux teintes rosées permettent de conjuguer tous les verbes d'action. Pour alléger au maximum le bateau construit tout en carbone préimprégné, la partie arrière de la plate-forme est complétée par un filet. Sur les côtés, deux postes de barre (franche) abrités d'une haute hiloire donnent un accès direct aux trois winches qui permettent de contrôler les trois réglages essentiels: écoute de grand-voile, chariot, écoute de solent autovireur ou de gennaker. Toutes les autres ma-



Protections. Au près dans le clapot, les étraves fines passent bien et l'équipage, protégé par les hautes hiloires, reste au sec.

Ambiance. La coque tribord abrite un bel espace dédié à la navigation. Notez le hublot d'angle ouvrant en haut à gauche.

rieurs reviennent sur une console au pied de mât: commandes des deux profondes dérives, drisses, bordure, bosses d'enroulement des voiles d'avant, rotation du mât profilé (de petite corde) et... guindeau! Eh oui, souvenez-vous, le SIG est aussi pensé pour la balade. Emprunter les descentes bien abritées par le prolongement des

roufs, c'est d'ailleurs découvrir un agencement soigné où aucune fonction de la croisière n'a été oubliée: trois cabines doubles, deux cabinets de toilette (un par coque), une vraie cuisine, une «cellule de navigation» très réussie sur tribord et un mini-carré sur bâbord où quatre personnes pourront se restaurer à l'abri. Le tout dans un design épuré, dans l'air du temps. Insoupçonnable vu de dehors, la lumière rentre à profusion dans les coques, diffusée par de nombreux hublots et par les grands capots en «L» qui épousent une des arêtes des roufs.

Sous tous les angles, il faut reconnaître qu'on a là une belle leçon de

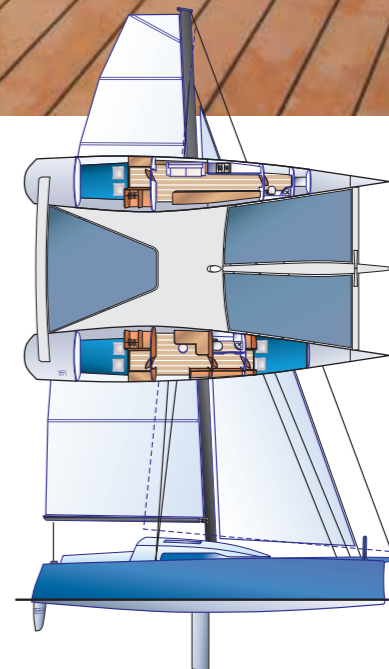


design. L'agressivité des lignes s'impose sans heurter l'œil et les formes répondent toujours à un souci fonctionnel. A l'image de l'asymétrie des roufs: ils sont discrets vus de profil mais offrent le maximum de hauteur sous barrots côté intérieur, au droit de chaque descente. Même chose pour ces drôles d'étraves convexes, qui ne sont que l'aboutissement des lignes du bordé, présentant une inversion de courbure pour combiner finesse (entrées d'eau) et portance (dans les hauts, contre l'enfouement).

A cette architecture brillante s'ajoutent un certain soin du détail et la volonté d'offrir partout les

meilleurs équipements. Au final, tout cela a un coût et rend le SIG élitiste. Mais évidemment, lorsqu'on prend la barre, on accède à une autre vision de la voile. Les sensations sont bien sûr au rendez-vous, mais le comportement n'est jamais brutal. On navigue toujours au-dessus de la vitesse du vent, sans que la performance réclame d'expertise particulière et sans que le pont découvert ne soit trop aspergé.

MICHEL, PROPRIÉTAIRE DU PREMIER EXEMPLAIRE, RÊVE MAINTENANT que d'autres SIG soient livrés en Méditerranée pour pouvoir régater. «En match-race, d'abord, et pourquoi pas



en flotte si la série prend!» Il faudra pour cela commencer par régler une foule de petits détails propres à un prototype, comme par exemple accroître l'angle de barre pour rendre les virements plus rapides, et se donner les moyens de gérer une monotypie sur des voiliers de propriétaires...

En attendant, je regarde autour de moi: l'île d'Elbe sur tribord, la Corse en face, la Toscane derrière. Cette côte aux faux airs d'Esterel est une invitation à la croisière. Avec ses grandes jambes et sa classe de belle italienne, le SIG est sans nul doute une belle évidence dans ce décor. P.M.B. ●

Les chiffres de Voiles et Voiliers

Prix et options

> Prix version de base: (livraison en France comprise, sans voiles)	834 800 €.
> Prix du bateau essayé:	950 160 €.
> Principales options:	
Bimini:	4 186 €.
Pack électronique/informatique:	17 700 €.
Système antichavirage ASC:	13 515 €.

Architecte: Van Peteghem/Lauriot-Prévost. Construction: Indiana Yachting. Importateur: Le Breton Yachts, PO Box 3910, 1001AS, Amsterdam, Pays-Bas, tél. (00-31) 65.583.8060. hugo@lebreton-yachts.com www.lebreton-yachts.com

Caractéristiques techniques comparées*

	SIG 45	FREYDIS 46 RACING	CATANA 46
Longueur coque	13,70 m	13,71 m	14,02 m
Longueur flottaison	13,70 m	13,71 m	13,67 m
Largeur	8,40 m	7,80 m	7,60 m
Tirant d'eau	0,60 m-2,75 m	0,52 m-2,60 m	nc
Voilure au près	134 m ²	136 m ²	145 m ²
Déplacement léger	5,5 t	5,9 t	14,5 t
Propulsion	2 x 29 ch	2 x 27 ch	2 x 50 ch
Matériau	carbone préimprégné	sandwich	sandwich
Architecte	VP/LP	Lerouge	Catana
Chantier	Indiana Yachting/Le Breton	Tournier Marine	Catana
Prix ttc	834 800 €	500 210 €	897 000 €

*A taille équivalente, nous avons choisi de comparer le SIG à un autre cata sportif et à un cata de production réputé rapide.

Nos 4 vitesses cibles

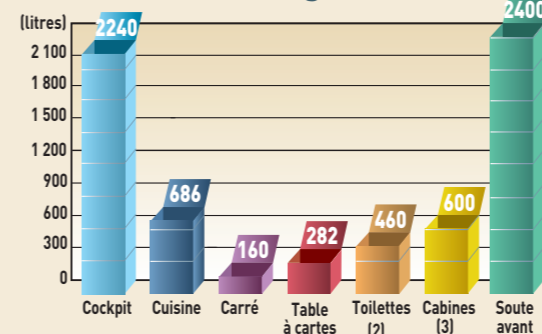
MER PEU AGITÉE + GV + SOLENT, PUIS GENNAKER

15 nœuds + 55° du vent réel = 11 nœuds.
13 nœuds + 60° du vent réel = 10 nœuds.
15 nœuds + 100° du vent réel = 17 nœuds.
17 nœuds + 120° du vent réel = 21 nœuds.

Conditions de l'essai

1 JOURNÉE À SCARLINO.
Vent 12 à 18 nœuds, mer plate à peu agitée.

Volumes de rangement

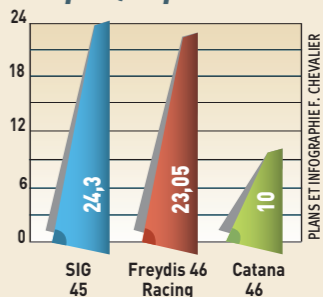


Volume total de rangement: 6 828 litres.

Valeur moyenne pour la même longueur: 14 000 litres.

Volumes. Ils sont largement inférieurs à la moyenne des «gros» catas mais restent très suffisants pour le programme. On notera surtout que la variété des rangements, certains en textiles, d'autres en «dur», n'est pas du tout sacrifiée au programme sportif. Sur le pont, en revanche, rien n'est prévu pour remonter l'annexe.

Surface de voile au près/déplacement



Points forts

- Conception générale et design.
- Performances.
- Qualité de l'équipement.

Points faibles

- Prix.
- Carré étriqué.
- Position de barre.