

ABEKING & RASMUSSEN 130' ALITHIA

TOUR DU MONDE INITIATIQUE

Par David Glenn Photos Tom Mitchell

IL A BEAU MESURER PRÈS DE 40 MÈTRES, ALITHIA EST POURTANT LE PREMIER BATEAU DE SES PROPRIÉTAIRES. SON PROGRAMME DE NAVIGATION EST AMBITIEUX, AVEC UN TOUR DU MONDE DE DEUX ANS, EN FAMILLE. LES CINQ ENFANTS, LEURS DEUX PROFESSEURS, DEUX MÉDECINS ET UN ÉQUIPAGE FONT PARTIE DU VOYAGE. LE YACHT EST ÉQUIPÉ POUR PARCOURIR 300 MILLES PAR JOUR, DANS LE PLUS GRAND CONFORT. RIEN NE MANQUE EN EFFET, DE LA SALLE DE CLASSE, À L'INFIRMERIE, SANS OUBLIER UN SYSTÈME DE VIDÉO-CONFÉRENCE ET D'INFORMATIQUE INTRANET.



**Alithia dégage
une impression
de puissance
extraordinaire.**

La majorité d'entre nous se contenterait de débiter avec un voilier de 9 mètres. Avec ses 39,80 mètres, Alithia n'est évidemment pas le bateau-école de monsieur tout le monde. Ce cotre de très haute performance dessiné par Bill Tripp est équipé d'une salle de classe pour cinq enfants avec un système de vidéo-conférence par satellite. A bord, deux professeurs encadrent les élèves de sorte qu'ils puissent poursuivre leurs études tout au long des deux années de croisière autour du monde. Six personnes, dont le skipper et deux infirmiers, complètent l'équipage, soit quinze personnes au total. Même sur un bateau de cette taille, cela fait pas mal de monde pour un voyage prévu de 30 000 milles.

Le projet est ambitieux. Sur la route d'Auckland, où le propriétaire a l'intention de participer à la Millenium Cup avant de suivre la Coupe de l'America en février, le skipper Graham Pearson et son équipage songent certainement aux 300 milles par 24 heures que le yacht est censé couvrir. Sur



Le chantier
Abeking &
Rasmussen
de Brême, en
Allemagne,
a construit
la coque
en Alustar.

mer plate, la vitesse est déjà montée à 17 nœuds et le voilier est capable d'atteindre 30 nœuds avec des conditions optimales. Ceci pour un voilier de croisière familiale !

UNE SALLE DE CLASSE SUR LA CRÊTE DES VAGUES

Véritable salle de classe flottante, luxueusement équipée d'appareils électroniques des plus sophistiqués, Alithis est unique en son genre. Le premier souci du propriétaire était de pourvoir au confort des enfants. Ce dortoir, si on peut l'appeler ainsi, utilise toute la largeur du bateau, avec six bannettes à bâbord et une table centrale autour de laquelle les enfants pourront travailler. A bord, deux serveurs relient le programme IBM Thinkpads via le réseau Ethernet du bateau. Il y a 24 ports dans tout le bateau, dont 6 dans la salle de classe dortoir pour que les enfants puissent communiquer avec le centre national français d'enseignement à distance. La cabine est équipée également d'un téléviseur, d'une imprimante laser, d'un scanner, et de lecteurs DVD et CD Roms. L'utilisation de software vidéo numérique sur les ordinateurs portables et de liaisons satellites permet d'établir des vidéo-conférences, entre la salle de classe en mer et une autre à terre.

Le propriétaire explique ainsi que l'élément primordial du projet concerne l'éducation de ses cinq enfants. "Nous avons engagé trois enseignants, deux à bord avec nous et le troisième, à terre, qui prépare les cours. Marc-André est français et professeur de philosophie. Il enseigne les sciences humaines.

Nils est allemand, professeur de gymnastique et d'italien et donne ses cours de sciences humaines en allemand. Sébastien est professeur de biologie et traite les matières scientifiques en allemand et en français. Deux équipiers parlent anglais. Le label de qualité des cours est garanti par le centre national français d'enseignement à distance. Les élèves sont régulièrement soumis à des examens et leurs devoirs sont corrigés et notés de façon très officielle. Ils ont à leur disposition des ordinateurs portables, avec des logiciels spécifiques à leur éducation, et l'accès à Internet et au courrier électronique. Outre l'enseignement individuel qu'ils reçoivent, une grande importance est accordée à la recherche personnelle portant sur les endroits visités. Pendant la semaine, les cours commencent à 8 heures du matin pour finir à midi et quart. L'après-midi est réservé aux devoirs. Les deux aînés suivent également des cours particuliers en technologie, économie, musique, lecture et travaux pratiques de sciences. Le temps libre est consacré à la rencontre avec d'autres enfants, lors des escales, aux visites à leur école dans les villages et bien sûr aux jeux, à la baignade, la pêche et tous les sports aquatiques. Les fins de semaine sont libres tout comme les vacances scolaires. Nous tentons une expérience. Nous verrons ce qui marche et ce qui doit changer. Les enfants se sont très bien adaptés. Leurs professeurs ont beaucoup de travail et tout le monde est très enthousiaste à propos de l'école". La souplesse est de mise à bord. La petite bibliothèque, par



Les deux postes de barre ont une vue bien dégagée.

exemple, peut rapidement se transformer en salle d'opérations, en cas d'urgence. Les deux auxiliaires médicaux sont à même de procéder aux premiers soins et même à des interventions chirurgicales, grâce aux liaisons vidéo par satellite, guidés par des équipes de consultants basées à Johannesburg et Sydney. À terre, ces derniers possèdent les dossiers médicaux de chaque personne à bord. Les communications se font par SSB, deux terminaux Standard B, Standard C et Mini M. Le yacht est également équipé de ce que le propriétaire qualifie de système "extranet" pour les communications privées avec la famille et les amis qui désirent avoir des nouvelles du bateau et de l'équipage. Pour compléter le tout, en matière d'électronique, chaque réserve à bord est dotée d'un code barre imperméable que l'on peut scanner pour le réapprovisionnement qui se fait automatiquement par liaison satellite.

RASSEMBLER UNE ÉQUIPE DE RÊVE

Mis à l'eau en avril 2002, Alithia avait déjà parcouru 13 250 milles et se trouvait au milieu du Pacifique en octobre. Sa capacité à naviguer longtemps à une moyenne élevée a permis au voilier d'avaloir d'énormes distances. Le propriétaire nous a fait parvenir le mail suivant : "Je vous écris ces lignes alors que nous naviguons par 20 nœuds de vent, avec un ris dans la grand-voile, gènois et trinquette entre Penrhyn (au nord des Îles Cook) et la côte ouest des Samoa. L'angle de gîte est de 6° et la vitesse de 12 nœuds sur le fond".





Le carré de style minimaliste est équipé d'un système audio-visuel de très haute performance.

Bien qu'ignorant tout de la voile, le propriétaire allemand d'Alithia, qui souhaite garder l'anonymat essentiellement pour des raisons de sécurité, avait une idée bien définie de ce qu'il désirait pour accomplir son tour du monde éducatif. "Ce yacht n'est pas conçu pour la frime" confirme l'architecte Bill Tripp. Bien qu'au départ, le propriétaire était très attiré par le concept Wally, il a ensuite reconnu qu'il ne pouvait pas s'appliquer à un bateau de tour du monde. Il était pourtant conquis par le style minimaliste de Wally. Tout comme son directeur de projet, Jens Cornelsen, il avait été particulièrement séduit par une photo de Shaman, le voilier de 26,75 mètres dessiné par Bill Tripp, au mouillage au Spitsberg. Ce yacht en composite a notamment réalisé d'excellentes performances sous les hautes latitudes.

Le propriétaire s'est donc rendu dans le Connecticut au cabinet d'architecture de Tripp, où Bill a tenté de le convaincre de fabriquer la coque en composite. Pour différentes raisons, l'aluminium Corus Alustar a été finalement choisi. L'Alustar n'est pas plus léger que l'aluminium habituel mais plus résistant. Il en faut donc moins pour fabriquer la structure, ce qui revient à un gain de poids conséquent. Le chantier Abeking & Rasmussen de Brême, en Allemagne, était prêt à commencer

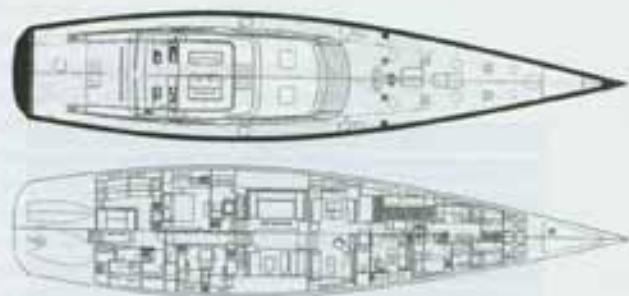
la construction immédiatement. La notoriété du chantier vient notamment de yachts tels que Extra Beat, construit pour Gianni Agnelli le patron de Fiat, Arryan, un plan Vaton à déplacement léger et le ketch en bois Hetalros, dessiné par Bruce King. Andrew Winch, de Londres, fut engagé pour la réalisation minimaliste des aménagements intérieurs et extérieurs. Son œuvre à bord de Cyclos III, construit chez Huisman également sous la direction de Jens Cornelsen, a largement influencé ce choix. Peder Eldsgaard fut nommé directeur de projet. L'équipe de rêve était en place.

Durant la période de 29 mois qu'a duré le chantier, le projet fut baptisé Triwac, les initiales de Tripp, Winch, Abeking & Rasmussen et Cornelsen. Triwac devait relever un sacré défi : réunir performance et confort sur une plate-forme à bord de laquelle chacun devait être en sécurité. Il fallait également pouvoir être en mesure de procéder à une intervention médicale si nécessaire. Le style devait être intemporel. De plus, le propriétaire ayant un penchant pour la vitesse, sa demeure devait pouvoir se transformer en yacht de course pour participer aux nombreuses régates de super yachts de par le monde. Enfin, son attrance pour le style dépouillé impliquait d'exclure tout ce qui n'était pas strictement nécessaire à bord.

LA PUISSANCE À L'ÉTAT PUR

"Dans l'absolu, nous aurions préféré utiliser le composite" confirme Bill Tripp. Le gain de poids dans la coque aurait été de 14 tonnes. La version en aluminium a un poids de 30 tonnes pour un déplacement total de 156 tonnes. Les réservoirs de fioul, l'équipement et les provisions pèsent environ 20 tonnes. Cela fait pas mal de poids à déplacer à travers les océans, mais Bill est satisfait du rapport final déplacement/longueur à la ligne de flottaison de 95, ce qui est remarquablement peu élevé pour un yacht de cette taille. Pour mémoire, le rapport d'un 50 pieds IMS est de 102 ; or plus le chiffre est bas, meilleure est la performance. Le potentiel d'Alithia est donc excellent.

Alithia dégage une impression de puissance extraordinaire. Les élancements ne dépassent pas 4,56 mètres mais les entrées d'eau fines, le brion important, l'étrave droite et le fond relativement plat (Bill ne donne pas beaucoup d'indications sur les appendices) donnent à penser que le bateau est fait pour la vitesse. Le voile de quille en carbone/fibre de verre et son bolbe fixe de 41 tonnes coulisent à l'intérieur de la quille par une fente et augmentent le tirant d'eau de 4,10 à 5,90 mètres. Ce système permet de faire un meilleur cap et peut être relevé presque totalement pour réduire la surface mouillée au portant. Le safran est également en carbone. La grand-voile en Spectra de chez North, entièrement lattée, est grée sur un mât en carbone de chez Marten avec



Un aperçu de la cabine propriétaire. Chaque cabine est équipée d'un téléphone par satellite. La cuisine est ultra-moderne.



Le dortoir salle de classe avec sa table centrale dans laquelle sont dissimulés les ordinateurs portables.

une bôme Leisure Furi à enrouleur, contrôlée par une batterie de winches captifs Rondal dissimulés sous le pont, certains à l'intérieur de l'immense pavois creux. Le yankee et la trinquette sont sur enrouleurs. L'importante grand-voile affiche toute sa puissance au portant et un asymétrique peut être établi sur un tangon, le cas échéant. La forme de la coque laisse penser que le bateau pourrait facilement surfer. "Le propriétaire a beaucoup insisté sur la sécurité, notamment sur le pont. Il y a donc des joysticks pour contrôler les winches, la majorité d'entre eux étant des emmagasineurs pour la trinquette, le géniois et la grand-voile, et des boutons pour les vérins hydrauliques du hâlebas, des bastaques, de la dérive et des enrouleurs de voiles d'avant" nous explique Bill. Les consoles de contrôle des deux cockpits ont également des rôles bien spécifiques, l'un pour la barre, la navigation et la marche générale du bateau, l'autre pour le contrôle des voiles, écoutes, enrouleurs et prises de ris. "Le barreur doit pouvoir se concentrer sur son cap pendant que les équipiers régient les voiles" confirme Bill. En l'écoutant, je me rends compte qu'embarquer quinze équipiers n'est pas une si mauvaise chose. Till von Krause d'Abeking & Rasmussen explique que le système français iP3 de drosse de barre possède un mécanisme qui permet d'avoir plus de

puissance. "Le barreur peut prendre cinq tours de butée à butée". Le chantier Abeking & Rasmussen, qui possède une grande expérience dans la construction de navires démineurs, recommande également que l'arbre d'hélice du moteur MTU de 570 cv demeure absolument horizontal, pour éviter les vibrations. Alithia est parait-il très silencieux, grâce à l'isolation complète de la coque en Rockwool. Lorsque seul un générateur fonctionne, le niveau sonore ne dépasse pas 46 décibels, presque un murmure.

LA RECHERCHE DU MINIMALISME

D'après André Winch Design, le vrai minimalisme aurait impliqué l'élimination pure et simple de la superstructure. Mais cette dernière remplit diverses fonctions, notamment celle de protéger les occupants du cockpit des intempéries, tout en offrant plus de hauteur pour un salon de pont dans une coque relativement peu profonde. Le design du pont fonctionne bien sur un bateau de cette taille et le mariage des couleurs s'étend à tous les éléments en acier dépoli pour leur donner un aspect mate. Le cabinet Winch est particulièrement satisfait du panneau vitré circulaire qui ceint le carré. Il offre une vue panoramique depuis l'intérieur tout à fait spectaculaire en navigation.

Le plan de pont est minimaliste, mais l'on peut se demander dans quelle mesure le barreur se trouve en sécurité dans ce cockpit mal protégé et peu profond. Idéal par mer calme, dans le gros temps la sensation d'être exposé aux éléments pourrait s'avérer inconfortable. Une fois déployées, les capotes rangées dans les hiloires seront d'un grand secours. A l'avant, le carré équipage prévu pour six personnes, dont une cabine double pour le skipper, complètent les aménagements des deux professeurs et la cabine propriétaires. Chaque cabine dispose de son propre téléphone par satellite et de contrôles pour l'équipement audio Bose. Un système de sécurité passif à infra-rouge équipe tous les aménagements. Hormis les équipements de communication précédemment cités, le poste de navigation est doté d'un programme électronique de cartes Transas Navisailor 3000 et d'un B & G Hydra 2000 pour les instruments de navigation. La mission extraordinaire de ce yacht remarquable peut se dérouler grâce aux dernières technologies en matière de communication. Poursuivre la bonne marche de ses affaires depuis le coin le plus reculé du monde est une chose, mais continuer l'éducation de ses enfants avec un programme aussi ambitieux en est une autre. Bien évidemment, Alithia possède son propre site Internet : www.Alithia.de. Yachting World espère retrouver ce yacht en Nouvelle-Zélande, en février. ●

Le poste de navigation et la salle de bain des propriétaires.



FICHE TECHNIQUE

Longueur hors tout :	39,8 m
Longueur ligne de flottaison :	35,2 m
Rau :	8,58 m
Tirant d'eau :	4,95 m
Déplacement léger / en charge :	130 T. / 150 T.
Motoculture :	MJU 570 cv
Surface voile au près :	880 m ²
Architecte :	BO Trip Design Inc
Motoculture :	Andrew Winch Design
Charbon :	Ableing & Robinson

Yachting World

www.yachting-world.com

France

N° 15 - FÉVRIER/MARS 2003 - 5 €

**GEORGIE
DU SUD
AVENTURE
AUX PORTES
DU CERCLE
POLAIRE**

**MIRABELLA
15 MÈTRES
DE RÊVE ET DE
DÉMESURE**

ALITHIA 130'

UN 40 MÈTRES D'EXCEPTION

**VIOLA LE RETOUR DE LA BELLE ÉCOSSAISE DESIGN BILL TRIPP, ARCHITECTE NAVAL
ESSAIS OUTREMER 68', RIVOLTA 90' ST BARTH CROISIÈRE DE LUXE À BORD DU CNB 77'**

M 03087 - 15 - F: 5,00 € - RD

