

# Le *SPEED* *FEET* 18' c'est le pied !



Photos © Charles Bertels

**Il y a des jours comme cela.** Déjà, la veille, Monsieur Météo n'avait rien laissé augurer de bon pour la journée à suivre. Le ciel morose, sous les rafales, déteint sur mon humeur. On prévoit un vent de 50 à 70 km à l'heure avec de rares éclaircies. Le rendez-vous étant fixé, pas question de se désister. Mais la route est longue quand on ne cesse de se poser des questions. Comment allons-nous tenir cette bête de course, à deux, dans cette météo ? Comment vais-je prendre des photos sans canot d'assistance, puisque je viens d'apprendre que le club a déjà fermé en cette mi-septembre ? Qu'est-ce qui m'a pris de proposer cet essai sur un bateau qui n'est plus de mon âge ? D'autant plus que ce bolide, je l'ai souvent vu naviguer sur le lac de la Plate Taille aux mains de son acrobatique propriétaire, **Daniel Brasseur**, un barbu taillé dans le granit qui doit avoir dans ses gènes une dose de funambule et doit descendre en droite ligne d'un dresseur de cheval de rodéo. Mais que faire d'autre quand, en leitmotiv, la petite voix de ma conscience en rajoute une couche et me susurre : « *tu l'as voulu, alors, faut y aller* ».

## Présentation de la bête

Le **Speed Feet 18** quillard est un day boat de sport de la nouvelle génération dessiné par le cabinet **Marc Lombard** dans un cahier de charges exigeant, mais réaliste. Le premier objectif est sa vocation résolument sportive, voire athlétique. Il s'inspire largement des carènes des Open 60' du Vendée Globe, ramené à une longueur de 5,50 m. Il se veut aussi aisément transportable. Très généreusement toilé, il exige un lest en proportion, à savoir un bulbe de 117 kilos

● Le bulbe de 117 kg en position haute



● La chèvre de levage de la quille

calant à 1,58 m. Pour le transport, la quille se relève à l'aide d'une chèvre de levage. Il est, bien entendu, doté d'un bout-dehors rétractable de 2,7 m en carbone. Mât et bôme sont également en carbone. De quoi porter 27 m<sup>2</sup> de voiles North 3D au près et d'y ajouter 43 m<sup>2</sup> de spi asymétrique au portant. Le mât carbone de 8 mètres est pivotant et maintenu sur le rouf par une rotule. Ce qui



● Un cockpit très large et dépouillé



rend le matage possible par une seule personne, sans grue ni portique. L'orienteur de mât, contrairement à ceux des catamarans, se manœuvre de l'avant, l'équipier au vent peut ainsi tirer

sur le bout au vent pour régler l'angulation. On est surpris par la largeur et le dépouillement du cockpit. On y trouve que la tourelle d'écoute de grand-voile qui renvoie la tire à l'arrière, sur une barre d'écoute qui court sur toute la largeur du tableau arrière et deux cale-pieds latéraux. Il n'y a pas de sangle de rappel, mais des chandeliers soutiennent une sangle d'appui pour le dos. Le réglage de la tension de bordure se fait sous la bôme. Les points de tire des écoutes de focs sont sur les caissons latéraux. Le rouf assez bombé laisse assez d'espace aux passavants. S'il ne fait pas de doute que nous sommes en face d'une petite bête de course, on n'a cependant pas l'impression d'embarquer sur une usine à gaz. Deux couchettes basiques sous le rouf permettent de s'abriter pour une nuit, mais cet espace est surtout utile pour y ranger voiles et matériel au port. Un panneau de fermeture est équipé de bonnes serrures.

## La Construction

La construction des coques et ponts est réalisée depuis 2004 au chantier tunisien **MCTec** en sandwich de résine vinyloxyde sous infusion, un procédé moderne qui assure une saturation homogène des tissus avec un appréciable gain de poids et de rigidité. Rappelons que ce chantier est aussi renommé pour la construction des Class 40 **Akilaria**. Les coques nues sont alors accastillées en France, près de La Rochelle chez **Speed Feet France**, les appendices sont confiés à des sous-traitants spécialisés. La liaison pont-coque est assurée par des bandes de stratification intérieures. À ce jour, 60 unités ont été produites et une association de propriétaires est active. Depuis 2007, le **Speed Feet** existe aussi en version dérivateur et en version solitaire.

## On embarque

« **Potiron** » (c'est le nom du bateau que nous essayons, le seul exemplaire en Belgique) est déjà au ponton, grand-voile hissée et claquant sous les rafales. On serait mieux à trois

# SPEED

## FEET 18'

et, par chance, notre amie **Cécile** qui donne un stage à quelques jeunes est en pause de midi et accepte volontiers d'embarquer. Avec **Daniel Brasseur** à la barre, nos appréhensions s'envolent dès les premières encablures, balayées par les embruns qui nous passent parfois par dessus la tête. Et aussi par cette formidable impression de puissance que dégage ce bateau. Le vent s'est quand même un rien calmé, mais il garde encore quelques belles sautes d'humeur qui s'inscrivent en noir sur le clapot. Comme nous ne sommes pas là pour mettre le bateau sur le toit, à chaque survente (d'un bon force 6), le skipper prévient : « *On abat, on ouvre et on recule* ». Cécile et moi jouons de l'écoute de foc à quatre mains, les appendices se mettent à parler breton en mugissant, ça gicle et ça rince, mais le **Speed Feet** répond parfaitement et encaisse la rafale sans la saluer d'un coup de gîte. Ouf ! On doit faire des pointes à 18 nœuds. Les virements de bord demandent aux équipiers un bon sens de l'anticipation. Le cockpit est très large et il faut être rapide pour accomplir sa traversée. La relance sur l'autre bord est immédiate, le bateau n'a pratiquement pas perdu de vitesse dans le virement. Le cap au près affiche un honnête 40° d'un bord sur l'autre. Il nous faudra très peu de temps pour que nos inquiétudes soient dissipées et, comme pour nous récompenser, Éole se calme un rien et le soleil réussit quelques percées. Nous goûtons sans réserve le plaisir de planer d'une rive à l'autre sur un engin infiniment rapide, mais cependant assez sécurisant. Un plaisir que l'heure de la reprise des cours de Cécile doit malheureusement écourter. Il faut encore réaliser des prises de vue depuis un canot à moteur. La solution est toute trouvée : **Daniel Brasseur** embarque 3 stagiaires à bord et j'embarque avec Cécile sur son canot de sécurité. Belle expérience aussi pour ces trois jeunes qui font leur première journée de voile. Comme



quoi les essayeurs professionnels de voiliers peuvent aussi être à l'origine de moments de pur bonheur pour les jeunes stagiaires d'une école de voile.

### Conclusion

Les « sport-boats » font partie d'une nouvelle génération de voiliers rapides et de nombreuses versions ont déjà été déclinées par divers chantiers. **Speed Feet** nous en livre une copie très musclée, mais fort heureusement aboutie. Simple, efficace et très puissant, il ravira l'amateur de belles et fortes sensations, mais nous ne le conseillerons pas pour des sorties familiales en « *bon (pe)père de famille* ».

• Charles Bertels

#### Fiche technique :

Longueur hors tout :	5.50 m
Bau :	2.49 m
Tirant d'eau :	0.40 / 1.58 m
Déplacement :	450 kg
Lest :	117 kg
Surface de voiles :	27 m <sup>2</sup> au près
Spi asymétrique :	37 ou 43 m <sup>2</sup>
Design :	Cabinet Marc Lombard
Prix (selon version) :	env. 30.000 €

Infos : Hughes Schreder  
[hugues@speedfeet.fr](mailto:hugues@speedfeet.fr)

[www.speedfeet.fr](http://www.speedfeet.fr)

• Le cockpit, très large, demande de la rapidité pour le traverser



# Le Salon du Bateau d'Occasion

26<sup>ème</sup> Edition

# Le Mille Sabords

du Crouesty

Du Vendredi 29 Octobre  
au Lundi 1er Novembre 2010

1000 bateaux / 500 exposants

ENTREE  
GRATUITE

 **YACHTING  
SOLUTIONS**  
réinventons / notre métier



[www.lemillesabords.com](http://www.lemillesabords.com) - 02 97 53 74 43