



CLASS40

MACH 40 : UNE VALEUR ÉTALON !

LE CLASS40 N°156 EN COURS DE FINITION MI JUILLET EST LE TROISIÈME DU GENRE MIS À L'EAU CETTE ANNÉE ET LE 11^e MACH 40 PRODUIT PAR LE CHANTIER JPS DE LA TRINITÉ SUR MER DEPUIS 2011. TOUS SAUF UN SERONT AU DÉPART DU RHUM DONT NOMBRE DE FAVORIS. IL FAUT DIRE QUE LES MACH 40 SONT UNE RÉFÉRENCE DANS LA CLASSE.

PAR PATRICE CARPENTIER



En haut, Corum de Nicolas Troussel. En bas, Levaton. Le dernier Mach40 construit pour Arthur Le Vaillant accolé au 2^e et dernier Lift40 construit; celui de Yann Richomme. Les deux Class40 sortent à peine de chantier.

Photo : Jean-Yves Liot - S. Sirois

Le n°156 sur plans de Sam Manuard, comme tous les Mach 40, est fait dans le deuxième jeu de moules (coque et pont) en date de 2015. Il bénéficie des dernières modifications - positionnement des ballasts, lest, appendices - adaptées aux spécifications des clients et répond à l'appellation « version3 ». Nicolas Groleau, le patron de JPS retrace l'historique : « La version 1 a évolué entre 2011 et 2014. On a changé la position de la quille et son inclinaison. Aussi et surtout on a revu les ballasts et le gréement. La version originale du Mach 40 possédait un mât basculant à plus de 10 degrés, à quête variable, qui changeait considérablement le comportement du bateau. Cette configuration a été rapidement interdite par la Class40 et il a fallu trouver une alternative pour ajuster le « trim » du bateau. On est passé en gréement poussant avec plus de quête, on a reculé les masses... pour retrouver une assiette optimale aux allures de reaching, fréquentes en course au large. » La version 2 est en fait la version 1 modifiée avant l'avènement de la version 3 en 2015.

UNE JAUGE STRICTE ET STABLE

Résumons les différences existantes entre le premier Mach 40, le n°104 Jack in the Box d'Aloys Claquin et le tout dernier n°156 dévolu à Arthur Le Vaillant. Nicolas : « Au niveau constructif pas grand-chose finalement car la jauge de la Class40 est stricte et a pour vocation d'endiguer les errements coûteux afin de conserver leur valeur aux bateaux. Les matériaux et leur mise en œuvre n'ont pas changé. On est toujours en verre époxy/sandwich par infusion. Ce qui a changé c'est la densité de la structure. Au lieu de gueuser comme on l'a fait au début - pas loin de 300 kg sur le n°104 - pour arriver au poids minimum requis (4.5 T) par la jauge Class40 sans dépasser le RM maximal, on a renforcé la structure. Cela demande plus de temps que de rajouter du plomb dans les fonds mais c'est positif, voire nécessaire pour ces bateaux qui traversent les océans dans des conditions souvent éprouvantes et à des vitesses comparables à celles de premiers IMOCA (le Mach 40 V & B détient le record des 24 heures avec 377,7 milles inscrits au compteur) ». Résultat, la présence des gueuses n'est plus aujourd'hui qu'une variable d'ajustement. Elle ne dépasse pas les 20 kg et ça devrait encore diminuer car JPS surcharge désormais l'aileron de la quille. Une autre récente évolution qui a fait gagner en performance est l'emploi de mâts à un étage de barres de flèche : ça diminue le poids de l'espar (Axxon fournit tous les Mach 40) et permet d'abaisser le centre de gravité. Avec pour conséquence des kg gagnés sur le poids du bulbe. Le plan Lombard de Louis Duc (le Lift 40 produit par Gepetto - n°150) a été le premier à s'équiper d'un tel gréement. Il y a un peu plus de trainée aérodynamique mais c'est plus simple à régler. Aussi les safrans relevables sont devenus un must.



Nicolas : « C'est incontournable surtout depuis qu'on les a rallongés. On a fait un nouveau profil de quille en 2017 moins épais que le précédent, qui a donc moins de trainée mais aussi moins de portance et il a fallu augmenter la surface anti dérive des safrans en les rallongeant. Le système de relevage est intégralement en composite ». En résumé, les nouveaux Mach sont plus puissants et donc plus véloces au débridé que les anciens tout en affichant un réel potentiel au près dans la brise. Pourtant Imerys qui date de 2013 (n°130) a gagné le championnat 2017 et s'est imposé récemment à la Normandy Channel Race. « Son skipper, Phil Sharp, et les marins qui l'accompagnent sont très bons, commente Nicolas. Son bateau est certes un millésime 2013 mais dans la version ultime de la première carène. Dans la plage VMG haut/VMG bas, les nouvelles carènes sont indiscutablement plus rapides car elles sont plus volumineuses devant et plus tendues ». Elles accélèrent plus vite comme on a pu le voir dans la Transat Jacques Vabre quand Imerys s'est fait dépasser dans les alizés de l'Atlantique Sud par les deux V3 V & B et Aina Enfance. Par sa capacité à torcher de la toile dans les conditions musclées, Phil arrive toutefois à combler ce handicap. Aussi en performant dans des épreuves aux parcours sinueux.

▲ Imerys (n°130), le Class40 de Phil Sharp millésime 2013 avec la version ultime de la première carène a gagné le championnat 2017, remporté la Normandy Channel Race et finit 2^e de la Drheam Cup.

Photo : Laurent Travert

LE MACH 40 TIENT LA COTE

Du V1 au V3, le coût de fabrication n'a guère augmenté. « C'est la sophistication des nouveaux équipements, notamment l'électronique, qui grève le prix du bateau », tient à préciser le constructeur trinitain. Un Mach 40 prêt à l'emploi mais sans voiles ni électronique, ni gréement courant, ni sécurité est facturé aux environs de 430 K€ HT (le prix peut monter à 600 K€ tout équipé). Et ce prix reste quasiment à l'identique même quand JPS produit trois exemplaires dans l'année. Le constructeur l'explique par le fait « qu'on se retrouve à gérer une main d'œuvre importante et la moindre hésitation dans le processus de fabrication coûte cher. Mon staff de base compte dix personnes. En période de rush, ça double ». A cet « investissement » quand même rondet, on peut apposer une valeur résiduelle pas du tout négligeable pour un voilier de compétition. Le marché de l'occasion se tient plus que bien. « Phil Sharp va mettre son bateau (le n°130 Imerys de 2013, vainqueur du championnat 2017 et plus récemment de la très disputée Normandy



confrontations inshore sur un format d'une semaine ou moins, voire au Spi Ouest France pour lancer la saison. Sur une toute autre dimension, on parle d'une course autour du monde en Class40 ! On a vu dans un passé déjà lointain que ces 40 pieds océaniques en étaient capables. Quant à l'horizon d'un Mach 40 version 4, Nicolas reste évasif : « Avec Sam, on est encore en observation et on attend de voir ce que ça donne sur la Route du Rhum », tout en sachant que sur une transat solitaire, c'est plus le marin qui compte que le seul potentiel du bateau. La tendance voudrait d'augmenter encore le volume avant du Mach au maximum autorisé par la jauge et donc la puissance. « Faut voir, ce n'est pas gagné car on perd en polyvalence. Bref il n'est pas encore évident qu'on parte sur une nouvelle carène. On a déjà des clients pour des bateaux neufs livrables l'an prochain ».

◀ Jonas Gerckens, le navigateur belge s'est qualifié pour la Route du Rhum à la Drheam Cup sur son Volvo. Yoan Richomme 1^{er} à Cherbourg en Class40 sur la Drheam Cup.

Photos : Alain Colard et Thierry Martinez

JONAS GERCKENS AVEC TECHNIQUE VOILE

Jonas Gerckens court sur le premier Mach 40 d'Aloys Claquin après une dizaine d'années passées en Mini avec plusieurs podiums à la clé. Il a fait pas mal d'améliorations sur le bateau cet hiver après son acquisition, notamment le recul des ballasts. Son ambition est de terminer la Route du Rhum au moins quatorzième, la place obtenue par un compatriote dans une précédente édition et il caresse l'espoir de finir dans le Top Ten fort de son expérience acquise lors de trois Mini Transat. « J'aime le solitaire et plus c'est long, plus ça me plaît... Je suis un peu un Diesel », plaisante le navigateur belge.

Fred Duthil, Figariste de renom devenu le dirigeant de Technique Voile, courait la NCR sur le bateau de Jonas Gerckens. « La jauge actuelle est pas mal dans le sens où elle autorise trois des sept voiles en matériau exotique. Ce sont généralement les voiles plates de près J1, GV, trinquette (mais pas nécessairement). Restent quatre voiles de portant en Nylon ou polyester laminé dont la forme et l'usage dépendent des caractéristiques du bateau. C'est passionnant de chercher la meilleure combinaison entre le grand spi de VMG, le spi médium arisable et un ou deux gennakers sachant que l'un d'eux peut servir de Code 0 hissé au copelage et établi devant les barres de flèche pour à la fois le près dans les petits airs et le reaching dans la brise. C'est la combinaison que nous avons choisie sur le Volvo de Jonas. D'autres bateaux ont trois spis dont un Code 5 et un seul gennaker. Le grand gennaker est vraiment très grand et supplante le spi sur ce Mach 40 moins puissant que les modèles plus récents. Il y a une grande liberté de choix pour les voiles de portant et il faut s'adapter à chaque bateau ! »

Channel Race) en vente après le Rhum à un prix avoisinant les 400 K€. C'était le prix neuf de la plateforme voici 5 ans ! Par ailleurs, un Mach 40 se loue aisément 100 K€ HT à l'année. Je ne dirais pas que ça peut devenir un placement d'être armateur d'un Mach 40 mais presque (rires !). Beaucoup de gens ont contacté le chantier afin de louer un bateau pour le Rhum, mais il n'y avait pas de bateaux libres et du coup certains, enhardis, ont commandé un bateau neuf... Une autre raison primordiale au succès de la Class40 est la stabilité de la jauge. « En plus elle est bien faite, se félicite le constructeur des Mach 40. Donc on peut se projeter, ça rassure les clients et le prix de l'occasion se maintient très bien comme on vient de le souligner. Cela

signifie que la classe est en bonne santé ». L'usage du carbone dans la plateforme est prohibé en Class40 et c'est tant mieux ! « Ce qui est ennuyeux avec le verre c'est qu'il faut de la camelote pour avoir quelque chose de raide et solide, donc ça te demande du temps mais le matériau n'est pas cher. Ça coûterait plus cher de faire un bateau en carbone et ce n'est pas indispensable », constate notre interlocuteur.

DE L'INSHORE AU TOUR DU MONDE

Sur le plan sportif, Nicolas prône des courses moins exigeantes pour attirer les amateurs, des courses en équipage du type championnat du monde qui ont disparu du calendrier voici bien longtemps. Des



LIFT40 : UN CONCURRENT SÉRIEUX

Eric Levet du cabinet Lombard qui fut très présent en Class40 avec les Akilaria de série et revient sur le devant de la scène avec le Lift 40 reconnaissable à son généreux museau et d'un standard de construction comparable à celui des Mach : « Depuis le début de la Class40 la recherche va à plus de puissance et de raideur transversale sans pour autant dégrader les performances dans le petit temps et en VMG descente. Les lignes du Lift 40 répondent à ces deux priorités. Vue de face il a un côté plus Scow que le Mach qui a encore une étrave droite. Nous on a encore une étrave, mais sous le bouchain on a encore un volume très conséquent. Le Lift 40 a plus de stabilité initiale et de raideur à la gîte ». Carac, le premier Lift 40 de Louis Duc, menait le train de la classe au départ de la Jacques Vabre l'an passé. Et dans la récente Normandy Channel Race courue principalement dans les petits airs, il est passé à 6 secondes de la victoire... Au Rhum, il ne serait pas étonnant de voir les deux Lift 40 en lice emprunter une route un peu plus nord que celle de leurs adversaires. »