

Akilaria 9.50

Premier de classe

À l'initiative de **Jean-Marie Vidal**, coureur reconnu, la classe 9.50 se positionne entre les Mini et la maintenant célèbre Class40. Le chantier MC-TEC, basé en Tunisie, a été le premier à mettre à l'eau un voilier répondant à cette nouvelle jauge sous le nom d'AKILARIA 9.50. Nous avons eu l'occasion de le tester à la Trinité-sur-Mer, un des plus beaux terrains de jeux de la côte Atlantique. Essentiellement tourné vers la régata offshore en solo ou équipage réduit, il est toutefois possible de faire construire une version orientée course-croisière.

Essai réalisé par Michael Delatte

La Classe 9.50 est une jauge dite OPEN qui vise à faire le pont entre la classe Mini 6.50 et les Class40. Rappelons le principe de l'« OPEN » : tout ce qui n'est pas interdit est autorisé (à l'inverse de la jauge type monotype où tout ce qui n'est pas signalé autorisé est interdit). L'objectif des initiateurs de cette nouvelle classe est double : d'une part, proposer une plateforme humainement accessible et sans dérive budgétaire ; d'autre part, faire courir les marins en temps réel dans un calendrier de courses offshore de moyenne distance.

UN CHANTIER EN TUNISIE

Le chantier MC-TEC est installé sur la pointe d'El Haouaria, en Tunisie, à l'extrémité de Cap Bon, un promontoire sur la Méditerranée où les faucons pèlerins et autres grands planeurs viennent jouer dans les couloirs de vent. Il y puise d'ailleurs le nom de sa gamme de voiliers de course-croisière. En effet, Akilaria signifie « la cité des faucons ». De nombreux chantiers s'y sont établis : d'abord des ateliers de réparations puis plus récemment des chantiers de construction navale.

La population locale y a gagné une compétence et un savoir-faire qui évoluent au fil des ans et s'adaptent au traitement des nouveaux matériaux.



• Le chantier MC-TEC sur la pointe d'El Haouaria



• Des opérateurs et des techniciens compétents et motivés



MC-Tec a pu recruter des opérateurs et des techniciens compétents et motivés dès la création de son chantier, ce qui permet de rejoindre le premier objectif de la classe : la maîtrise des coûts.

Ce chantier propose différents voiliers avec une capacité de production non encore engorgée. Les techniques de construction sont des plus modernes. La plupart des éléments sont réalisés en sandwich et par infusion.

CONSTRUCTION ET COQUE

La coque de l'Akilaria 9.50 est construite en sandwich fibre-balsa sur un moule femelle. Le pont est infusé en sandwich fibre-mousse pour être ensuite collé grâce à une colle méthacrylate (Plexus). Les formes de coque sont assez caractéristiques de la gamme Akilaria. On reconnaît le 9.50 au premier coup d'œil par son bouchain sur l'arrière qui assoit la largeur d'un voilier dit « Open ». Ce choix architectural procurera d'excellentes sensations au près et promet de belles descentes au surf vent arrière. L'étrave droite permet de profiter au maximum de la longueur autorisée.

Tout comme son grand frère de 40 pieds, ce coursier est équipé de 450 litres de ballasts par bord comme le permet la jauge. L'architecte a choisi de séparer ce volume autorisé en 2 parties. Le skipper pourra régler son assiette latérale et longitudinale grâce aux 2 ballasts sur chaque bord. Le mécanisme de remplissage et vidange est placé au centre du bateau, au-dessus de la quille



• le système de remplissage des ballasts sous la table



• Le bouchain arrière caractéristique de l'Akilaria 9.50



Akilaria 9.50

COCKPIT ET PLAN DE PONT

Le cockpit très ouvert a été conçu pour faciliter les manœuvres en solitaire ou équipage réduit. Il est correctement équipé en cale-pieds : contre moule du pont au fond et barre inox réglable pour le barreur sur chaque amure. Le



• Winches Harken sur le rouf

rail de grand voile et son double palan sont très accessibles. L'emplacement du radeau derrière l'unique barre franche avec stick ne gêne aucunement les déplacements. Les winches (Harken 44) permettant de régler la voile d'avant sont à portée de main du skipper lorsqu'il est bien calé à son poste de barre. Au-dessus de la descente, munie d'un panneau unique pour garantir

une bonne étanchéité, le piano regroupe l'ensemble des autres manœuvres. Malgré la taille humaine de ce voilier, les deux winches (Harken 40) sur le rouf viennent bien à point pour mettre de la tension dans les drisses et autres bouts.



• Piano sur le rouf, devant la descente



GRÉEMENT

Avec son mât carbone pré-imprégné, l'Akilaria 9.50 dispose d'un gréement 9/10^e muni de 2 barres de flèches très longues et poussantes. Ce mât très rigide est soutenu par des haubans en Rod et réglable sur l'arrière à l'aide de bassets reprises sur les winches de cockpit. La grand-voile lattée à corne participe à l'optimisation de la surface de la voile. Vous aurez le choix entre une bôme alu ou carbone en option pour quelques milliers d'euros supplémentaires. Sur l'avant, l'étai fixe s'équipe d'un génois à faible recouvrement. Fini le rail de génois sur les passavants. Le point d'écoute passe par un anneau réglable dans les 3 axes via des palans revenant dans le cockpit et au piano. Dès que le vent forçit, une trinquette se monte sur un étai largable manipulable depuis le piano et vous pourrez prendre jusqu'à 3 ris dans la grand-voile. Au portant, le spi asymétrique se grée sur un bout-dehors en carbone qui rallonge considérablement le bateau.

SUR L'EAU

Mi-novembre, en baie de Quiberon, la météo est encore assez clémente. 10 à 15 nœuds de vent, mer plate et température plus qu'acceptable en plein automne. Après nous être déhalés du ponton, nous hissons la grand-voile sans trop de difficultés malgré la corne et la forte tension des lattes. À la sortie du chenal de la Trinité-sur-Mer, cap au sud, au près avec le grand génois à poste. La plage avant bien dégagée permet d'être seul pour la mise en place du bout du dehors en carbone.

De retour à la barre, les sensations sont bel et bien là, mais tout en finesse. À la gîte, le bateau se cale sur son bouchain. La glisse est facilitée par l'absence de clapot. La position de barre est confortable avec les pieds bien bloqués dans



Akilaria 9.50

l'arceau réglable avec un petit bout à portée de main. Le stick de barre dans une main et le palan fin de la grand-voile dans l'autre permettent d'affiner les réglages. L'Akilaria 9.50 avance à 8 nœuds au près, vitesse très correcte pour cette taille de voilier et ce vent faible. N'étant que 2 à bord pour cet essai, il nous arrive de lâcher la barre franche pour manœuvrer. Si les réglages sont bons, le bateau garde son cap sans difficulté. Les virements de bord sont aisés car réalisés sans ballast vu la faiblesse d'Éole. Dans des conditions plus musclées, en équipage réduit, voire en solo, la manipulation des ballasts compliquera la manœuvre, car il faudra descendre dans le carré pour transvaser le lest liquide d'un bord à l'autre. Après une bonne heure au près sans nous en lasser, nous abattons en grand pour lancer la bête au portant. Le spi asymétrique est rapidement hissé depuis le pied de mât et le piano, barre lâchée. Une fois la toile envoyée, on remonte au vent et à nouveau le bouchain joue son rôle en plein. La vitesse monte sans jamais toutefois dépasser les 9 nœuds sur le fond. Poussé à l'extrême, dans une petite rafale à 65° du vent apparent, l'Akilaria part au lof, mais rien d'anormal. On le récupère très facilement et le spi à nouveau gonflé nous fait accélérer. Sur le plan d'eau, 2 Figaristes à l'entraînement refusent le combat, dommage !

AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

Avec un voilier prioritairement pensé « course », il ne faut pas s'attendre à un grand confort intérieur. L'accent a plutôt été mis sur le pragmatisme et l'optimisation des poids. La pointe avant est dédiée aux voiles et à la toilette du bord. L'absence de porte en standard en dit long sur le choix du programme. La table à cartes dans le carré est elle-même optionnelle. Dans la version essayée, elle recouvre le système de ballast et le compartiment batterie. Tout cela est posé sur la quille pour mieux centrer les poids. La table à cartes de taille raisonnable est à tribord et dans

• Un carré spartiate et pragmatique pensé pour la course



le sens de la marche. Peu de rangements sont disponibles dans l'ensemble du carré. Il faudra privilégier les coffres sous les couchettes pour ranger vos vivres et autres équipements. Le bloc-cuisine en « L » sur bâbord est équipé de 2 becs de cuisson au gaz, d'un grand rangement destiné à accueillir une glacière et d'un évier unique alimenté en eau douce et eau de mer. Grâce à la largeur maximum sur toute la partie arrière, l'Akilaria 9.50 dispose de 2 grandes cabines arrière symétriques. Vous pourrez y dormir à 2 adultes sans trop de problèmes. Le chantier promet de fournir des mate-



• La table à cartes sur tribord et dans le sens de la marche



• Le bloc cuisine en L situé sur babord

las plus mous. Ceux testés vous donneront rapidement mal au dos. L'ensemble de l'éclairage est sur pile, il n'y a donc aucun fil électrique qui court dans le bateau. Les lampes à LED sont fixées à l'aide de Velcro. La bonne hauteur sous barrot évitera de vous y cogner si vous mesurez moins de 1m90. Le moteur de 21 ch est logé sous la descente que nous avons eu un peu de mal à ouvrir, car elle manque de poignées. Toutefois, le compartiment est grand et l'accès pour maintenance sera aisé, car facilité par 2 trappes latérales situées dans les cabines arrière.



CONCLUSION

Ce voilier pointu est certainement bien né dans sa classe et n'attend que des opposants pour se lancer dans un calendrier de régates qui s'étoffe de jour en jour. Son créneau est prioritairement la compétition. Le chantier nous annonce une version « croisière ». Toutefois, à ce jour, le marin averti souhaitant s'orienter vers la croisière rapide ne sera pas convaincu par l'équipement intérieur. Le carnet de commandes se remplit, mais les délais restent très raisonnables. On peut donc espérer voir un beau plateau de 9.50 dès la saison 2009.

Caractéristiques :

Longueur hors tout :	9.50 m
Bau :	3.69 m
Tirant d'eau :	2.40 m
Déplacement :	2.700 kg
Lest :	950 kg
Ballasts :	450 litres sur chaque amure
Surface voiles au près :	80 m ²
Surface voiles au portant :	155 m ²
Moteur :	21Ch NANNI diesel
Appendices:	quille fixe centrale, 2 safrans
Prix (sans voiles) :	109.500 € (HTVA)
Architecte :	Marc Lombard
Distributeur Europe :	Yvan Berrehar akilaria950@gmail.com +33 2 97 55 85 10
Info Classe :	www.classe950.com