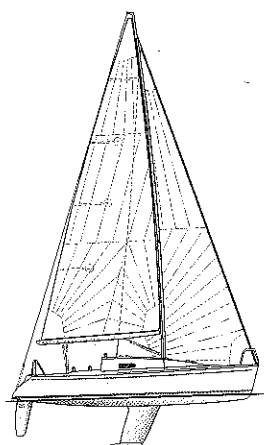


DU FIGARO SOLO AU FIGARO 3

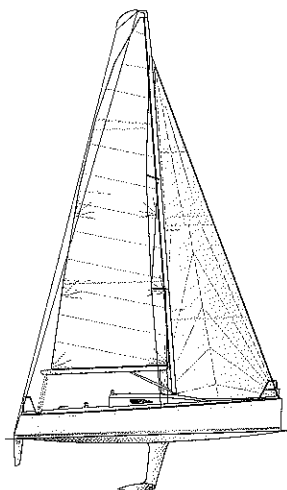
EVOLUTION
OU RÉVOLUTION?

Le futur monotype de la célèbre course Solitaire du Figaro a été présenté lors du dernier Salon nautique. Un véritable événement tant ce support accueille de champions et sert de tremplin aux plus grands navigateurs solitaires. Cette troisième génération est caractérisée par l'arrivée de foils. François Chevalier dissèque pour vous les plans des différentes générations de Figaro.



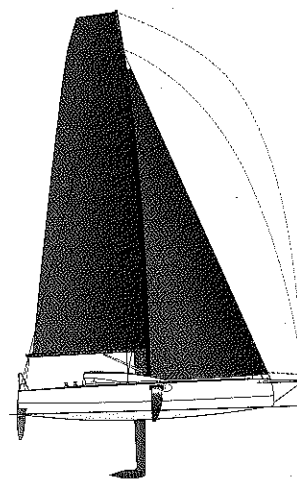
FIGARO SOLO

Architectes : Groupe Finot,
Jean Berret.
Chantier : Bénéteau.
Mise à l'eau : 1989.
Longueur : 9,14 m.
Flottaison : 8,40 m.
Bau : 3,25 m.
Tirant d'eau : 1,80 m.
Déplacement : 2,4 t.
Lest : 0,9 t.
Ballast : 2 x 0,2 t.
Grand-voile : 25 m².
Génois : 30,50 m².
Spi : 73 m².



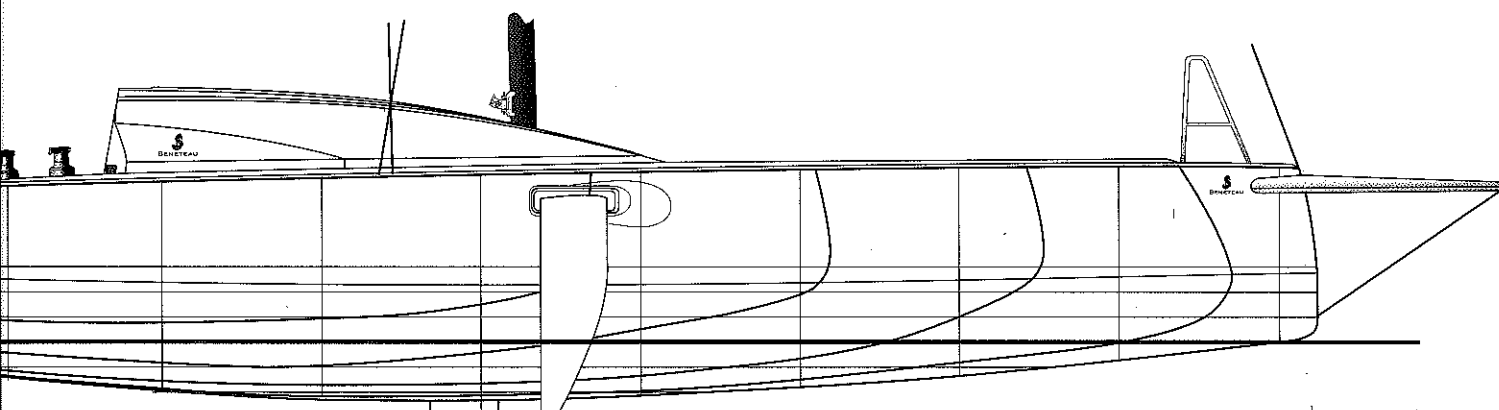
FIGARO-BÉNÉTEAU 2

Architecte : Marc Lombard.
Chantier : Bénéteau.
Mise à l'eau : 2003.
Longueur : 10,11 m.
Flottaison : 9,82 m.
Bau : 3,43 m.
Tirant d'eau : 2,15 m.
Déplacement : 3,05 t.
Lest : 1,1 t.
Ballast : 2 x 0,22 t.
Grand-voile : 38 m².
Génois : 30 m².
Spi : 85 m².

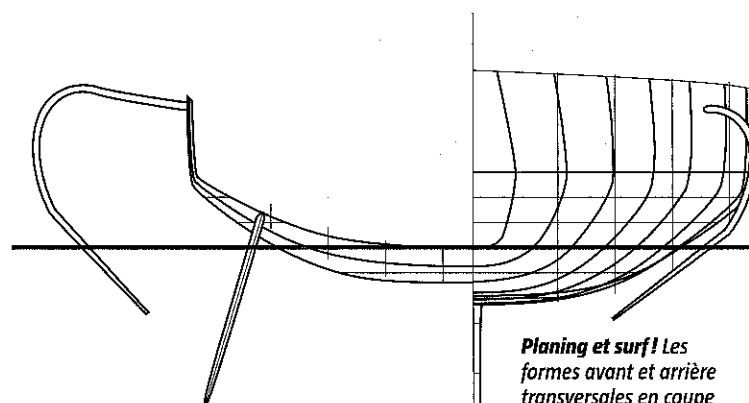


FIGARO-BÉNÉTEAU 3

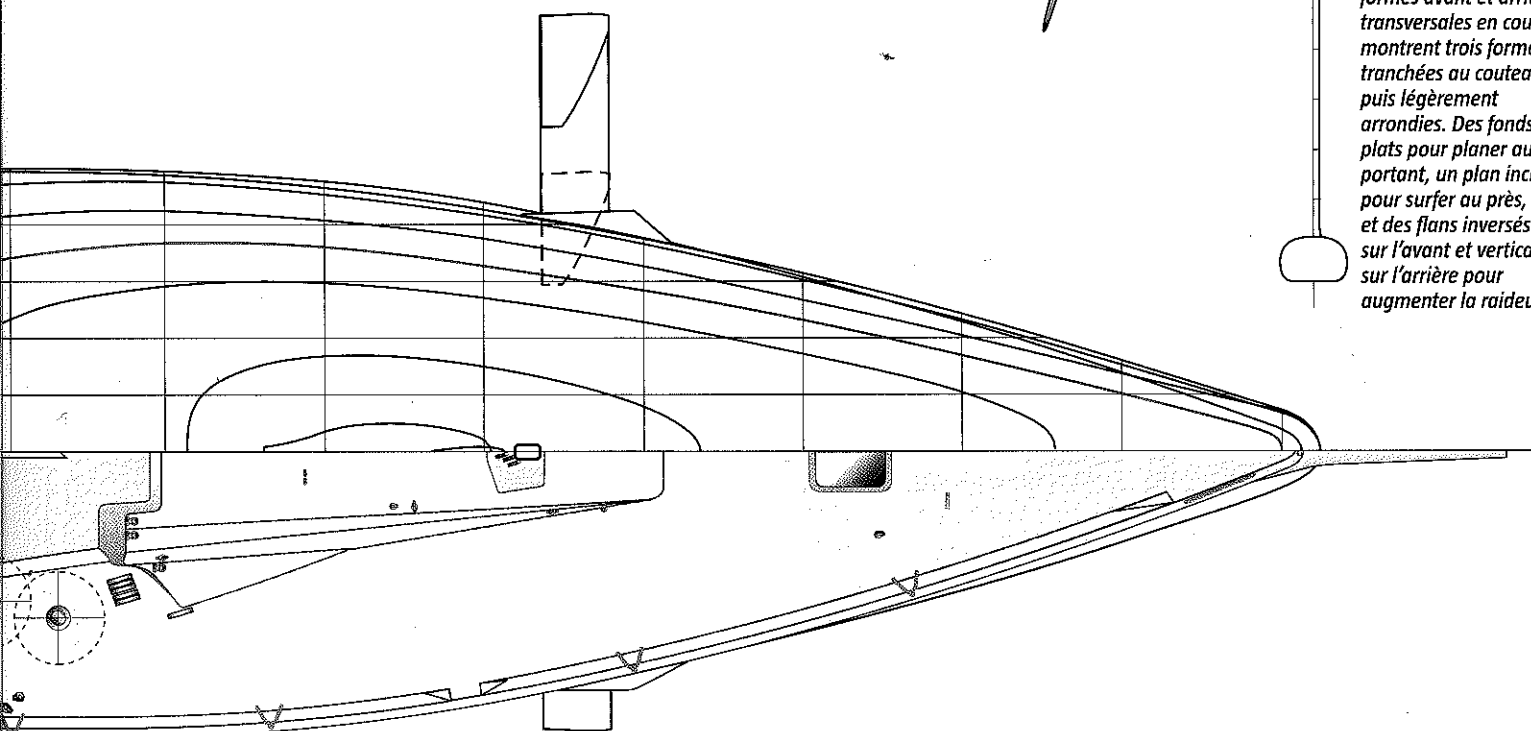
Architectes : VPLP-Verdier.
Chantier : Bénéteau.
Mise à l'eau : 2017, Figaro 2019.
Longueur : 9,75 m.
Flottaison : 9 m.
Bau : 3,45 m.
Bau foils sortis : 5,25 m.
Tirant d'eau : 2,50 m.
Déplacement : 2,9 t.
Lest : 1,1 t.
Ballast : 2 x 0,22 t.
Grand-voile : 39,5 m².
Génois : 30,5 m².
Spi : 105 m².



Coque large. Les lignes longitudinales, qui correspondent aux sections verticales sur la vue des couples à droite, sont incurvées dans la partie haute. Elles définissent une coque plus large que le pont au niveau du bouchain. Cela permet de réduire la surface développée de la coque en conservant une réserve de flottabilité, et un meilleur écoulement de l'eau lorsque le voilier perce les vagues.

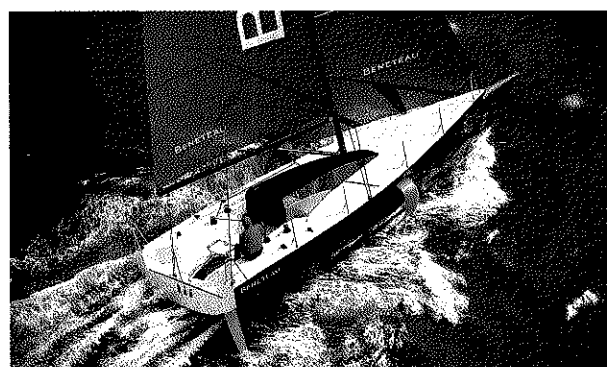


Planing et surf! Les formes avant et arrière transversales en coupe montrent trois formes tranchées au couteau, puis légèrement arrondies. Des fonds plats pour planer au portant, un plan incliné pour surfer au près, et des flans inversés sur l'avant et verticaux sur l'arrière pour augmenter la raideur.



L'arrivée des foils! Avec son bout-dehors tant attendu par les coureurs, ses foils de dernière génération qui remplacent les doubles dérives sabres des IMOCA, une étrave pleine au niveau du bouchain, le Figaro 3 sera résolument dans l'air du temps. Les manœuvres de pont sont encore au stade de finition, afin d'être à la hauteur du challenge, un solitaire pour les douze ans à venir!

Figaro 3. Le prochain Figaro se veut graphique, et Bénéteau a fait appel à Jean-Baptiste Epron pour le virtuel du projet, qui reflète une volonté de présenter un voilier high-tech, où le mélange de noirs mats et brillants se conjugue avec un orange vif, sur fond de gris perle sophistiqué.



En 1970, sur les douze voiliers de série partis de Brest le 6 août, huit parviennent à boucler les trois étapes de ce qui s'appelait à l'époque la Course de l'Aurore, et Joan de Kat gagne à bord d'un Super Challenger.

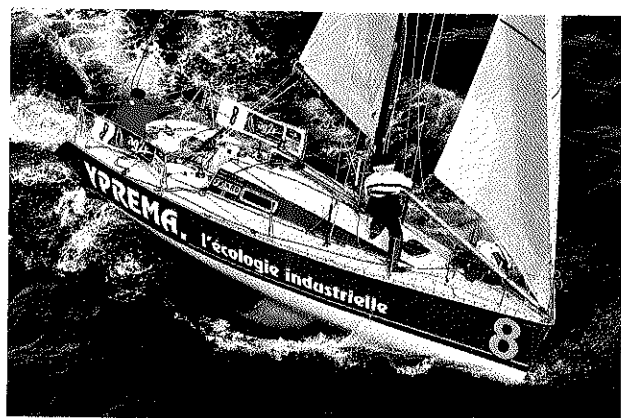
A partir de 1977, la course a lieu sur des Half-tonner, voiliers de série ou prototypes IOR (International Offshore Rule) de 21,7 pieds de rating, dont la longueur avoisine les 9 mètres. Gilles Gahinet remporte le trophée sur Rally, un plan de l'Irlandais Ron Holland. Trois ans plus tard, Gahinet renouvelle son exploit sur un plan de son cru : *Port de Pornic*.

De 1978 à 1990, les jeunes architectes français se partagent les victoires. Mais à ce moment-là, la sophistication de ces Half-tonner est devenue un vrai problème. L'objectif premier a été détourné, les budgets ont explosé et la jauge IOR est sur sa fin. Certains voiliers sont jaugés avec le mât basculé sur l'avant, une gueuse de plomb est fixée sous le rouf au pied du mât. Les coques sont couvertes de bosses aux endroits de mesure de jauge, les gréements à trois étages de barres de flèche, munis de quatre bastaques et d'un pataras réglable deviennent un

vrai cauchemar à gérer en solo dans la brise. Il est grand temps de remettre le règlement à plat.

L'ARRIVÉE DU MONOTYPE

Pour la saison 1990, un concours entre chantiers a été lancé en vue de la création d'un monotype. Le lauréat, Bénéteau, premier constructeur mondial de voiliers, présentait deux projets. Celui de Jean-Marie Finot, avec des ballasts, est retenu, et celui de Jean Berret interpelle le jury par l'élégance de la silhouette. Le chantier demande aux deux cabinets de s'unir pour dessiner le futur First Class Figaro Solo. Avantage par un lest profond, un ballast et plus de voilure, le nouveau voilier est dans un premier temps doté d'un gréement puissant à bastaques. Il surpasse facilement les Half en vitesse pour un budget abordable, et réjouit toute une nouvelle génération de coureurs. Laurent Cordelle est le premier vainqueur sur ce monotype Bénéteau dont la carène inspire quelques voiliers de série, les First 310 et 31,7, les Océanis 300 et 311. Son gréement est ensuite revu à la baisse, son mât raccourci, sa

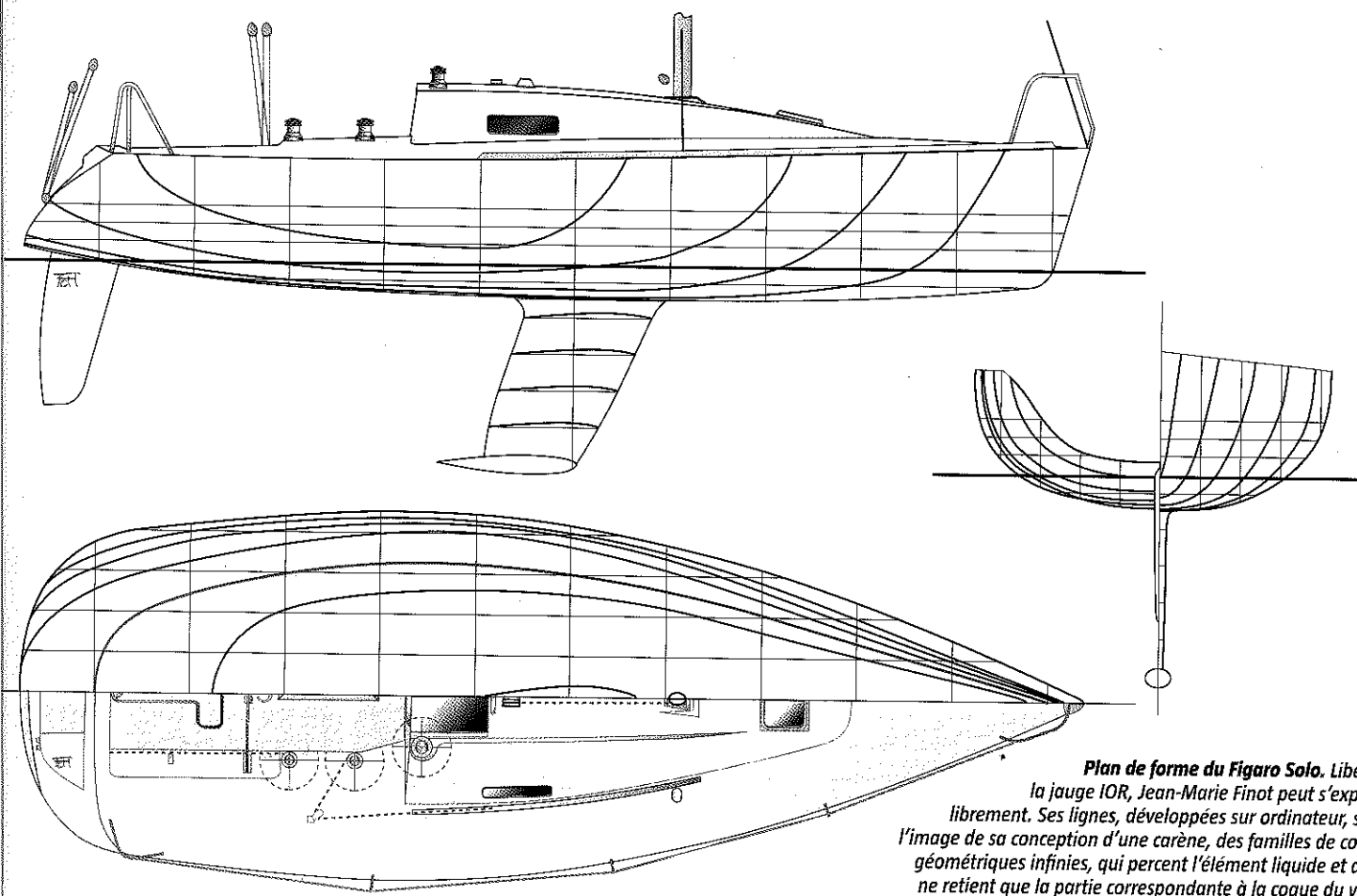


JEAN-MARIE FINOT

Un sacré Figaro !
En 2000, Isabelle Autissier sur la plage avant de ce Solo de 1990 qui a vu se succéder de multitudes champions. Charles Caudrelier et Vincent Riou seront ses derniers skippers avant l'arrivée du nouveau Figaro 2.

grand-voile réduite et ses bastaques supprimées, donnant ainsi naissance à deux versions : Figaro Bénéteau pour les coureurs de haut niveau et First Class Challenge, modèle assagi.

Pour 2003, la direction de course propose de relancer un concours pour un voilier de série plus important et plus actuel, prévu pour durer une dizaine d'années. Le projet de Marc Lombard répond aux attentes des organisateurs avec un bateau plus moderne et plus rapide. Le chantier Bénéteau a insisté pour disposer d'un voilier assez long pour être facilement certifié en catégorie A,



Plan de forme du Figaro Solo. Libéré de la jauge IOR, Jean-Marie Finot peut s'exprimer librement. Ses lignes, développées sur ordinateur, sont à l'image de sa conception d'une carène, des familles de courbes géométriques infinies, qui percent l'élément liquide et dont il ne retient que la partie correspondante à la coque du voilier.

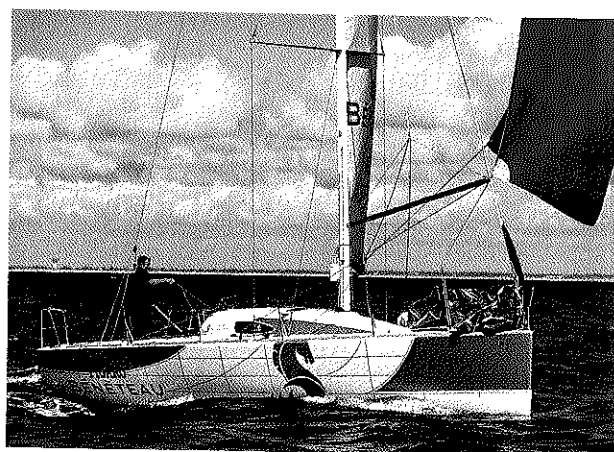
DU FIGARO SOLO AU FIGARO 3, ÉVOLUTION OU RÉVOLUTION ?

les monotypes disputant également des transats en double ou en solitaire. L'influence des voiliers du Vendée Globe se fait sentir : coque large, flottaison étroite, double safran, ballasts et quille à bulbe en font un voilier de série facile à mener, même dans les conditions ventées.

FIGARO, VERSION 3

Les dix ans sont largement passés depuis le lancement du Figaro 2, et il faudra attendre le cinquantième anniversaire de la course, en 2019 pour que le Figaro 3 devienne le nouveau monotype de la Solitaire désormais baptisée Urgo-Le Figaro. Après consultation des cabinets Finot-Conq/Manuard, VPLP-Verdier et Mer Forte, le projet VPLP-Verdier retenu est passé à la moulinette du bureau d'études Bénéteau pour rentrer dans les coûts de fabrication et de fiabilité.

« ON PEUT ESPÉRER VOIR
SE SUSTENTER UN FIGARO 3
PAR 25 À 30 NŒUDS DE VENT. »



JEAN-MARIE LIOT

Figaro 2, V2. Avec son gréement réduit sans bastaque, il est adapté au solo. Les skippers peuvent se concentrer sur les réglages et la nav'.

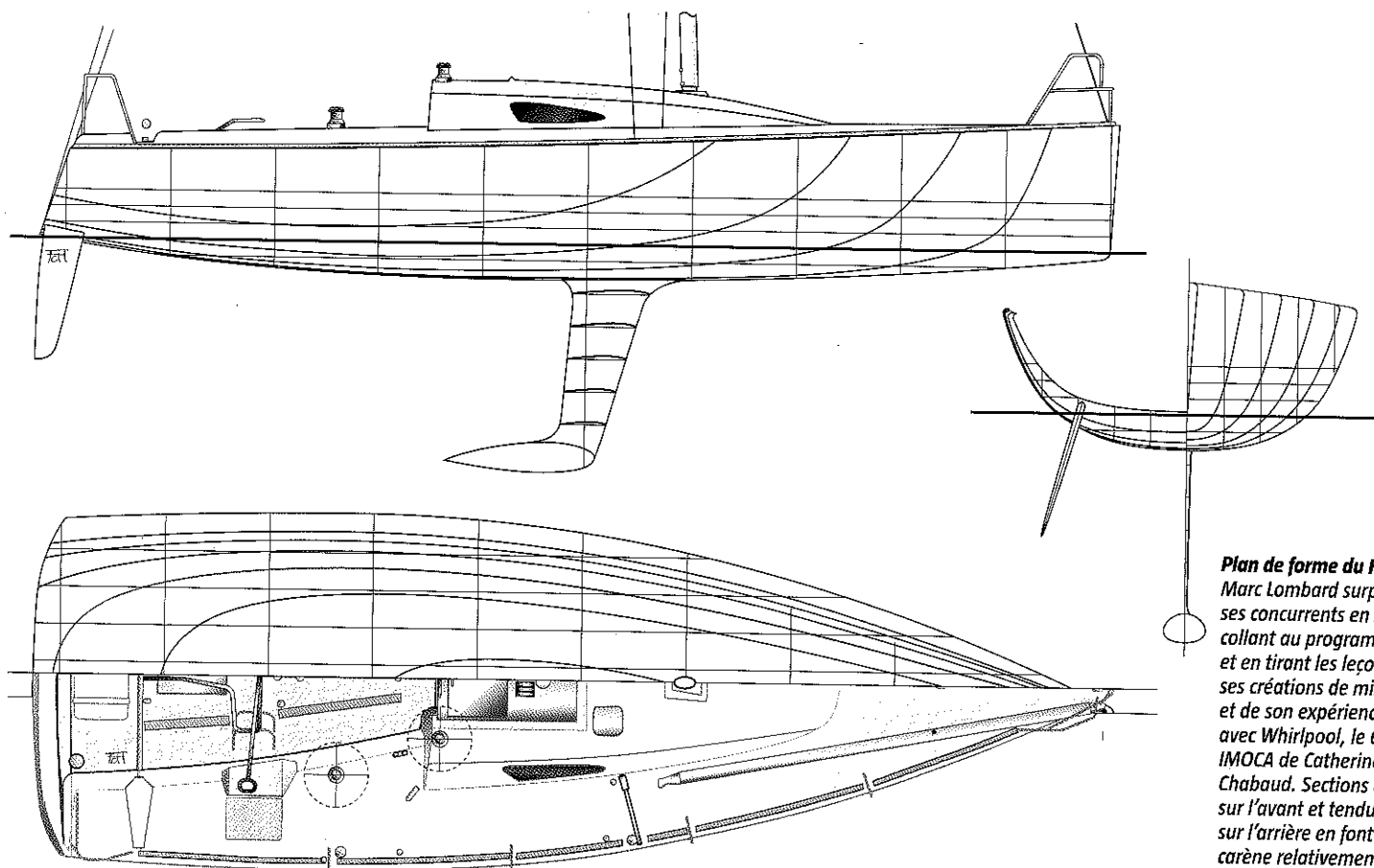
Les coques sont inspirées directement des derniers IMOCA, avec une étrave encore assez fine, mais plus pleine au niveau du bouchain. Étonnamment, la forme de la flottaison à l'arrêt ressemble à celle du Figaro précédent. Cela dit, en route ou à la gîte, les lignes d'eau n'ont plus rien à voir. Avec un bouchain légèrement adouci, une étrave rasante et des formes profondes sur la partie avant, les lignes arrière sont extrêmement tendues, proches de celles de Comanche, le Maxi conçu par le même bureau

d'architecte. Si la quille ressemble à celles que le cabinet Farr proposait il y a quelques années, son avantage est avant tout de ne pas ramasser les algues au passage des hauts-fonds.

Avec ses foils inversés, le travail antidérive augmente avec la gîte et, d'après les estimations, allège la coque de 400 à 450 kilos par 15 nœuds de vent. Sachant que la portée du foil augmente avec le carré de la vitesse, on peut espérer voir se sustenter un Figaro 3 par 25 à 30 nœuds de vent par mer plate. Si les foils ne dépassent pas le bau maximum lorsqu'ils sont rentrés, la largeur totale atteint 5,25 mètres une fois les deux sortis.

Le gréement, déplacé sur l'arrière, est agrémenté d'un mât à forte quête et d'une grand-voile à grande corne, si bien que la surface de voilure est supérieure à celle du Figaro 2 malgré un tirant d'air réduit. Le pataras n'est prévu que pour porter le spi asymétrique, ce qui simplifie grandement la manœuvre au portant.

Enfin, pour réduire les coûts, la quille reste fixe et les safrans ne sont pas relevables. Il faudra attendre encore peut-être dix ans avant de voir – sur un Figaro 4, sait-on jamais – une étrave large !



Plan de forme du Figaro 2
Marc Lombard surprend ses concurrents en se collant au programme et en tirant les leçons de ses créations de mini 6,50 et de son expérience avec Whirlpool, le 60 pied IMOCA de Catherine Chabaud. Sections évasées sur l'avant et tendues sur l'arrière en font une carène relativement maniable en solitaire.