

# Un rêve d'hommes

Alors que l'Empire du Milieu est réputé pour ses produits bon marché, le «Far East 31R» vient casser cette renommée. Il est censé montrer aux Européens ce dont est capable le chantier chinois, avant de s'attaquer au marché indigène.

✍️ Claus Reissig 📷 Marjolein Rueter, cr

Le Far East 31R commence à glisser en douceur, l'écran indique dix nœuds, puis 14 avec le gennaker, le vent de la vitesse augmente jusqu'à rivaliser avec celle de la brise. Par vent de travers, nous progressons sans peine dans la baie de Greifswald. Le réglage des voiles est superbement organisé, à portée de main du barreur: winches Harken, taquets Harken, poulies Harken, tout est fait pour faciliter sa tâche. Les bouts qui courent sous le pont n'encombrent pas le cockpit, tandis que le réglage fin de la grande écoute se fait dans la plus grande discrétion. Voilà le voilier parfait comme en rêvent les navigateurs ambitieux: sans compromis, tout ce qui n'est pas nécessaire est écarté. Non pas avec la possibilité d'atteindre des vitesses élevées, mais avec la garantie d'y parvenir.

Avec ses 2,95 m, le bateau n'est pas particulièrement large; pas de poupe plate non plus pour les longs surfs. «Le couple principal rond implique un minimum de surface mouillée», explique le constructeur, Marteen Voogd. «Une quille longue et un lest lourd nous permet de compenser le manque de stabilité



C'est un bateau extrême, comme une Ferrari est une voiture extrême, dit Voogd.



de forme.» Les constructeurs navals Simonis/Voogd se sont fait un nom dans le milieu avec quelques voiliers de course particulièrement performants. Le mandant, la société Far East dont le siège est à Shanghai, est surtout connu auprès des régatiers du monde entier pour ses petits dériveurs, les Optimists et les 420. Le 31R dessiné par les Hollandais est censé être le projet modèle des Chinois, une mesure de marketing destinée à montrer ce dont le chantier est capable.

## Des tests brillants

La température de l'eau fait six degrés, comme celle du vent d'ailleurs, lorsque nous louvoyons à nouveau avec le Far East 31R de 10 mètres de long, de couleur rouge Ferrari. La moindre risée fait accélérer le bateau et, avec un peu d'exercice, on atteint 7,5 nœuds au près serré. Si le vent mollit, la vitesse diminue tout aussi rapidement. Le faible volume du bateau expliquant cela. Mais ce racer pèse 1800 kg, dont 1200 pour le seul lest (un bulbe), ce qui représente pas

moins de 66 pour cent du poids total. A titre de comparaison, il faut savoir que le Melges 32 construit en polyester classique doit se contenter d'une part de lest de 50 pour cent.

Pour que la part de lest atteigne une telle valeur, le reste du bateau doit évidemment être léger. «Nous économisons 250 à 300 kg au niveau de la coque grâce à la fibre de carbone, et 30 kg au niveau du gréement», explique Voogd pendant notre sortie de test, tout en laissant calmement le rail d'écoute



glisser légèrement sous le vent. «Les haubans Dyform ne relâchent jamais, même lorsque la contrainte est élevée.» Le Far East 31R n'a pas été construit pour autre chose que pour aller vite. Un rêve d'hommes. Le pont fait penser à un petit voilier de course, à un modèle réduit d'un Volvo Open 70 sans barre à roue, moulins à café et quille orientable. Le 31R a un petit côté voiture de sport, réduit au strict nécessaire, avec des éléments en carbone, comme par exemple les petits et spectaculaires spoilers à l'avant, censés mettre plus de vent latéral dans la voile avant, ou encore les chandeliers. A quoi s'ajoute une proue en saillie, comme on en voit sur les yachts à moteur et les catamarans. Un élément plus cosmétique que nécessaire, il faut bien l'avouer.



**marina.ch**  
Le magazine nautique suisse

**Point par point**

**Propriétés véliques**



Le seul critère imposé pour la construction du Far East 31R était la vitesse. Et Simonis/Voogd-Design a tenu sa promesse. Il suffit de la plus petite brise pour faire déhaler ce voilier à la belle allure. Étonnants également, dans le sens positif du terme, son maniement simple et ses réactions toujours adéquates. La pression sur la barre est parfaite et les résultats du réglage des voiles peuvent être vérifiés immédiatement et à tout moment.

**Intérieur**



Sous le pont, c'est noir et vide comme dans une conduite d'eau. Pas question de parler ici de cabine, l'endroit est plutôt une sorte de produit annexe fruit de la nécessité. Même si l'on fait preuve d'imagination, difficile en effet d'envisager y passer une nuit. Cela étant, on peut tout de même y ranger sans problème les voiles et d'autres matériels. Quelques boîtes en plastique bien disposées et l'ordre sera vite fait.

**Far East 33**



Le Far East 31R sera suivi du Far East 33: un pur croiseur avec beaucoup de place, un intérieur confortable et des propriétés véliques satisfaisantes malgré tout. Ce yacht de 10 m de long pour 3,33 m de large est considéré par le chantier lui-même comme le «Next generation Cruiser». La coque, le pont et les différents modules intérieurs sont construits selon le procédé sous vide, afin d'économiser du poids. Avec le résultat que l'on sait.

**De grandes ambitions**

Le Far East 31R est un bateau extrême, pas un produit de masse. Il combine tout ce qui est nécessaire pour une navigation rapide à la voile. Pas de conditions contraignantes, à part le fait qu'il se transporte dans un conteneur. «Si on l'incline à 50 degrés, il passe parfaitement», glisse Voogd. Normalement, ce sont les règles de jauge, les enquêtes de marché ou le prix qui déterminent les critères de développement d'un bateau, raison pour laquelle la capacité de faire des compromis est l'une des vertus des architectes modernes. Il en va autrement pour le Far East 31R: la coque et le gréement sont en fibres de carbone chères, et la surface des voiles est de fort belle dimension. Un voilier qui se pilote et se règle en toute simplicité grâce à l'agencement des ferrures, qui frise la perfection. Un bateau extrême donc, comme une Ferrari est une voiture extrême, lance Voogd. Et que les clients d'Extrême-Orient devraient aimer. La Chine est en effet le marché le plus important de cette région du monde. Pour inciter les Chinois à pratiquer ce hobby encore relativement peu connu, le chantier a carrément créé le premier club de voile, qui compte d'ores et déjà 450 membres. Quelque cinquante autres clubs devraient voir le jour ces cinq prochaines années.

marina.ch  
Ralligweg 10  
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31  
marina@marina-online.ch  
www.marina-online.ch

Service des abonnements:  
Tél. 031 300 62 56






**i** Far East 31R

<b>Chantier</b>	Far East Boats, Shanghai (CHI)
<b>Construction</b>	Simonis/Voogd (NED)
<b>Longueur h.-t.</b>	9,50 m
<b>Longueur flott.</b>	9,48 m
<b>Largeur</b>	2,95 m
<b>Tirant d'eau</b>	2,10 m
<b>Déplacement</b>	1800 kg
<b>Lest</b>	1200 kg
<b>Part de lest</b>	67 %
<b>Grand-voile</b>	41 m <sup>2</sup>
<b>Genois (105 %)</b>	24 m <sup>2</sup>
<b>Gennaker</b>	120 m <sup>2</sup>
<b>Catégorie CE</b>	B
<b>Prix</b>	US\$ 140 000.– sans voile, coque couleur standard blanc, prix hors TVA, départ chantier Shanghai

\_Bucher + Schmid Bootswerft AG  
\_6005 Lucerne, tél. 041 360 22 67  
\_www.bucher-schmid.ch

Far East aimerait donc corriger sa réputation de chantier spécialisé uniquement dans les Optis, même s'il en construit plus de 1000 unités par année. Les quatre propriétaires de la société souhaitent lancer d'autres modèles sur le marché. Des voiliers de course comme le Racer 31R, mais aussi des croiseurs, voire même de grands catamarans démontables, qui peuvent être transportés avec un camion jusqu'aux nombreux lacs chinois. «Nous voulons mettre sur le marché trois nouveaux modèles chaque année», explique le Hollandais Voogd. Une ligne cruising va voir le jour, avec des prix comparables aux Bavaria. Etant donné que les Chinois présentent tout particulièrement les produits européens, le 31R doit d'abord s'imposer en Europe. Ce ne sera qu'ensuite, selon la théorie de Far East, qu'il pourra être proposé sur le marché indigène. Au vu de la qualité du 31R, cela pourrait être le cas. Des formes négatives ont été fabriquées pour toutes les parties en fibres de carbone. Le numéro 2 de la série que nous avons testé ressemble donc à une monotype de grande série: des surfaces impeccables, des bords propres en ordre et des ajustements irréprochables. Bien que le chantier le souhaiterait, le 31R ne devrait pas être construit en grand nombre. Comme cela est le cas pour les voitures extrêmes... 

**marina.ch**  
Le magazine nautique suisse

marina.ch  
Ralligweg 10  
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31  
marina@marina-online.ch  
www.marina-online.ch  
Service des abonnements:  
Tél. 031 300 62 56