



Sous le signe du dragon

La plupart des contes commencent par les mots «Il était une fois...», une formule qui conviendrait parfaitement pour présenter le Longtze Premier. Et ce à plus d'un titre.

Il était une fois un jeune 505 qui voulait parcourir le monde. Il décida donc de quitter son foyer pour partir à l'aventure dans des eaux éloignées. Il vécut la Coupe de l'America en Espagne où il fut particulièrement séduit par les coques colorées des bateaux et les grand-voiles exposées un peu partout. «Il faut que je choisisse des habits un peu plus modernes si je veux me débarrasser de mon image vieillotte», se dit-il. Aussitôt dit, aussitôt fait! Le jour suivant, il croisa la route d'un 49 très dynamique qui lui consacra un peu de temps pour quelques entraînements communs. «Il me faut encore un beaupré suffisamment long et je serai vraiment dans le coup!» C'est ainsi qu'après quelques années, le 505, devenu un bateau adulte, fit son grand retour dans son pays. Il ne voulait bien évidemment pas redevenir une yole, et c'est compréhensible. Depuis ce jour, nous pouvons voir un peu partout des petits bateaux répondant au nom pour le moins particulier de Longtze Premier. Il vécut heureux et...

Le deuxième petit conte ci-dessous ne constitue ici pas seulement une figure de style ni une quelconque fable, il rapporte l'histoire réelle de la naissance du Longtze. Il était une fois un team français de la Coupe de l'America et son leader, Pierre Mas. S'il n'avait plus beaucoup de moyens financiers, le team n'était pas au bout de son latin. Un groupe d'entrepreneurs chinois décida de participer à l'aventure peu avant l'abandon définitif de l'équipe. Le «China Team» fut alors fondé. Son objectif? Promouvoir les sports de voile dans l'Empire du Milieu. Pour arriver à ses fins, le team devait construire en Chine un bateau sportif moderne en plus du copper, puis naviguer à bord des embarcations pour s'entraîner et faire de la promotion. Le Français Luc Gellusseau, un compagnon de route de Mas, tomba alors sur une esquisse du fameux Néo-Zélandais Steve Thompson. Quelques modifications plus tard, le Longtze Premier était né.

De la Chine à l'Europe

Une année à peine après son lancement au printemps 2008, une série de régates européennes est déjà programmée pour 2009. Le sponsor principal de la compétition n'est autre que Lufthansa et les cinq régates comprennent entre autres la Primo Cup (mi-février à Monaco), la Deauville International



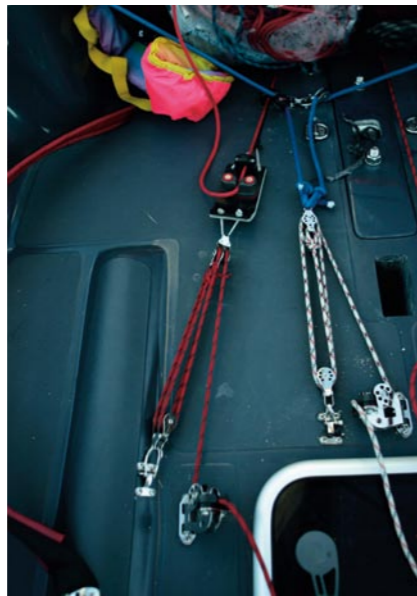
Week (début juin en France) et pour finir, une régata à Kreuzlingen sur le lac de Constance (mi-octobre).

Cette dernière étape n'est pas si étonnante que cela, puisque Graf Yachting (Kreuzlingen) représente Longtze dans toute l'Europe centrale germanophone. «Ce modèle se dirige comme une petite yole et offre beaucoup de plaisir à ses occupants», s'extasie Markus Graf après ses premières sorties de test. Mais le Longtze Premier est également un bateau rapide. Pour preuve, les six équipages qui ont participé à la fin de la saison dernière à la traditionnelle «Regatta der Eisernen» au large de Constance ont tous terminé sur le podium au classement final.

Présenté en première suisse officielle lors de la SuisseNautic, le Longtze sera visible sur nos lacs grâce aux contacts internationaux de Markus Graf. Importateur de Bénéteau depuis de nombreuses années, Graf connaît un client qui entretenait de bonnes relations avec le China Team pendant la Coupe de l'America à Valence. Tout est allé très vite après les premiers entretiens en 2008 et Graf Yachting a déjà pu présenter un Longtze lors de l'Interboot de Friedrichshafen.

De l'excitation...

Comme déjà mentionné, le Longtze Premier est très semblable à un 505 de loin. Mais une fois les voiles hissées, ses dimensions impressionnantes sont tout de suite mises en valeur. Le sommet de la grand-voile est extrêmement exposé, avec pour résultat une surface de plus de 20 m². Avec son foc et son gennaker fixé à un long beaupré amovible, le Longtze dispose en tout et pour tout d'une voilure de 94 m²! Une surface plutôt honnête pour un bateau de 6,84 m de long et 600 kg à peine. Et si l'embarcation reste malgré tout parfaitement stable (même par vent fort), c'est pour deux raisons: premièrement, la structure sous-marine relativement plate de l'arrière du bateau offre une bonne portance et, deuxièmement, la bombe de la quille est placée relativement bas avec un tirant d'eau de 1,80 m. Sans compter que plus de la moitié des 600 kg du bateau est concentrée dans la quille, la bombe pesant à elle seule 240 kg. Le Longtze a été aménagé en tenant compte des dimensions de ses voiles. Les écoutes sont démultipliées et l'écoute de foc dispose même d'un tendeur supplémentaire. Tout comme sur un catamaran, les écoutes de foc sont



doublées et on dispose d'un côté d'un système de réglage démultiplié 8 fois. A l'inverse, la démultiplication quadruple de l'écoute de grand-voile est l'une des plus petites. Il est ici important de rappeler qu'avec une telle grand-voile, il sera de toute façon nécessaire d'utiliser le rail par vent fort, une opération possible à tout moment au lof.

Equipé de deux paires de barres de flèche et d'étais solidement fixés, le mât en deux parties est entièrement fabriqué en carbone, comme la bôme et le beaupré. La coque a quant à elle été construite sous vide en polyester avec une résine vinylester.

Les constructeurs du bateau ont trouvé une petite astuce intéressante au sujet de la largeur du bateau: pour pouvoir charger facilement le Longtze dans un conteneur et conserver en même temps la largeur critique de 2,50 m pour le transport sur la route, il est possible d'enlever très facilement 15 cm de pont de chaque côté du bateau.

... et une allure de pur-sang

A peine sorti du port, le Longtze nous fait déjà plaisir (le bateau dispose d'une fixation simple pour une petite quille). Il se met facilement à avancer, même par vent faible: un lien de parenté indéniable avec les yoles. Mais dès que le gennaker est hissé, le compteur de vitesse s'affole.

Tout comme à bord d'une yole, les réglages des voiles sont aussi importants que les réglages de poids. Si l'équipage est mal placé sur l'axe longitudinal, le bateau sera sujet à un effet semblable à un frein à main tiré.

Le Longtze est équipé pour accueillir quatre personnes, mais il est également possible d'y naviguer à deux. Grâce à toute une série de ceintures de rappel (qui devraient bientôt être réglables selon l'importateur Markus Graf), les équipiers peuvent s'asseoir sur le bord du bateau en toute sécurité. Un sentiment de sécurité renforcé par la stabilité de l'embarcation. Pour finir une régata en tête à bord du Longtze, il faut tout de même avoir certaines connaissances en matière de voile. Si ses réglages et sa manutention sont plutôt aisés, ils demandent tout de même une certaine expérience. C'est bien connu, les nombreuses possibilités de réglage entraînent souvent une exagération... Mais le Longtze est aussi une embarcation parfaite pour la navigation de plaisance: il semblerait bien que ce bateau soit synonyme de plaisir, peu importe l'utilisation qu'on en fait.



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

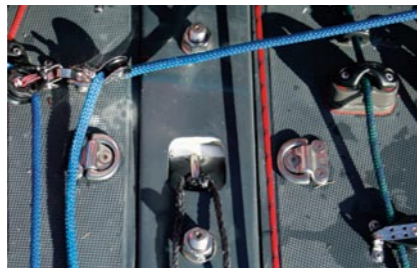
Tél. 031 300 62 56

Propriétés de navigation



Ce bateau fait la part belle au plaisir de naviguer à la voile. Un daysailer parfait pour les eaux locales. Sa grande surface de voile permet au Longtze de filer très rapidement sur l'eau même par vent faible. Il suffit ensuite de hisser le genaker pour que plus rien ne s'oppose à sa course. Il est étonnant de voir comment le bateau reste facile à contrôler même par vent fort. Ses propriétés sont exceptionnelles lorsqu'il dispose de beaucoup d'espace: départ au surf rapide, stabilité à la barre et cap irréprochable.

Qualité (de construction)



La Chine n'est pas vraiment une nation très connue de constructeurs navals. L'influence positive de la «fraction française» sur le China Team se remarque notamment au niveau du design, de l'aménagement, de l'équipement et de la qualité. Le pont est parfois un peu mou et au final, certains détails pourraient encore être améliorés. Mais de manière générale, le Longtze n'a pas à craindre la comparaison avec les embarcations construites en Europe. Sans compter que son prix est tout à fait raisonnable.

Manutention



Le Longtze Premier présente une manutention d'une grande facilité en matière d'entretien et de transport. La quille amovible (retirable sur une simple potence) et les parties latérales amovibles (parler de «wings» serait peut-être un peu exagéré) permettent de transporter le bateau sans problème sur une remorque. Enfin, un conteneur de 40 pieds peut contenir 3 bateaux, ce qui permet une diminution relative des frais de transport entre la Chine et l'Europe.

Halle 220
Stand B015

LONGTZE PREMIER

Chantier	Longtze Yachts Qingdao (CHN)
Design	China Team
Longueur	6,84 m
Largeur	2,58 m
Tirant d'eau	1,80 m
Poids	600 kg
Poids de la quille	300 kg
Grand-voile	20,7 m ²
Foc	13,4 m ²
Gennaker	59,9 m ²
Catégorie CE	C
Personnes	6
Prix de base avec package voiles Club	CHF 44'314.- TVA incl.
Prix de base avec package voiles Racing	CHF 46 983.- TVA incl.
Transport jusqu'à Kreuzlingen et montage	CHF 6113.- TVA incl.
Graf Yachting	8280 Kreuzlingen Tél. 071 688 30 37 www.graf-yachting.ch

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