

Quand l'élégance prime

Ces deux day-boats sont très différents dans leur conception comme dans leur fabrication. L'un est un petit bijou en strip planking construit à l'unité. L'autre a l'ambition de devenir une série très chic. Mais ils placent l'un et l'autre le plaisir de naviguer au sommet de leurs priorités.

Texte : Loïc Madeline et Bernard Rubinstein.



▲ Le cockpit est divisé en deux zones bien distinctes. Sur l'arrière, celle réservée au barreur qui dispose à portée de main de l'écoute de GV et du réglage du chariot de barre d'écoute. Sur l'avant, les bancs pour les équipiers, parfaits pour trois. Notez, sur le rouf, les winches dévolus aux écoutes de génois.

ROSSO 28

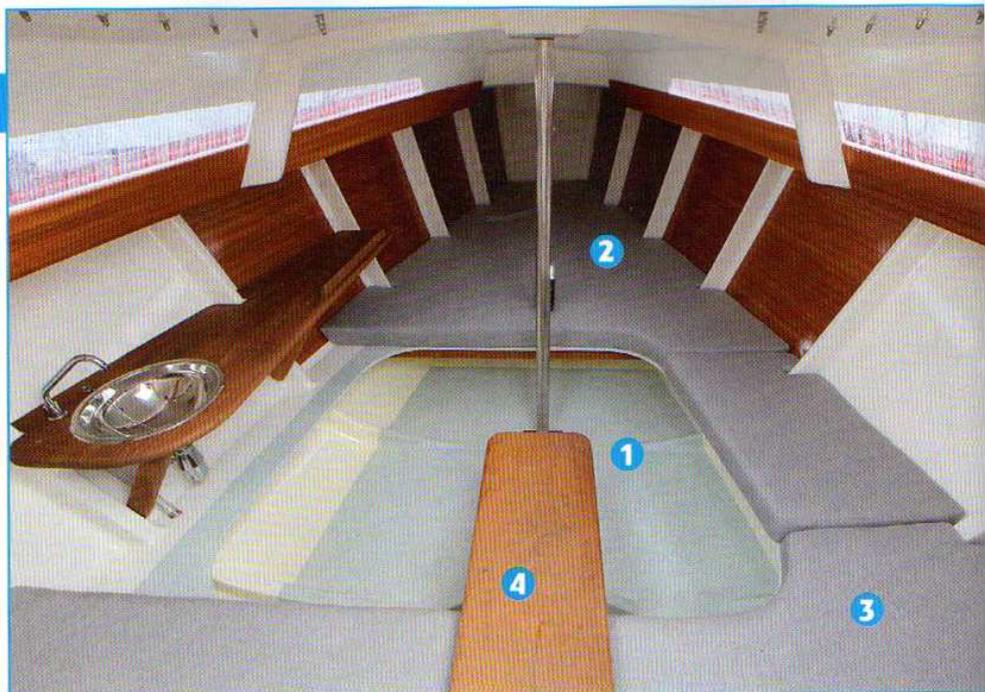
Toutes les voiles d'avant y sont passées. D'abord le spi asy sur emmagasineur amuré à l'extrémité du bout-dehors. Puis le code 0, lui aussi sur emmagasineur, amuré au niveau de l'étrave. Enfin, pour remonter au près, cap sur la marque de parcours, la bouée de Chauveau, place au petit génois dont les écoutes reviennent sur les deux winches fixés sur le rouf au niveau de la descente. Dois-je l'avouer, en embarquant pour la première fois sur le dernier petit bijou d'Alexandre Genoud, le constructeur du Rosso 28, on éprouve quelques difficultés à se retrouver dans tous les bouts qui contrôlent les trois voiles d'avant même si les cordages d'enroulement suivent une certaine logique. Sur bâbord, le spi. Sur tribord, le code 0. Sur l'avant du cockpit, le génois. Cela dit, au fil du temps, on s'habitue pour enfin savourer cet étonnant day-boat construit comme une œuvre d'art par Alexandre, désormais installé au Chantier des Ileaux à Noirmoutier. Temps de fabrication : 2 000 heures. Coût : 120 000 euros. C'est dire qu'en embarquant sur ce day-boat bi-safran, équipé d'une quille relevable façon First Class 8, on oublie ses repères. Et qu'à bord, le plaisir tient autant dans l'exercice de la barre franche que dans la beauté de la réalisation. Ceux qui connaissent les précédents bateaux d'Alexandre Genoud, le Titango, le Vert d'O ou le Super Leggero, ne seront pas étonnés de la technique de construction adoptée sur le Rosso 28. C'est du strip planking à partir de lattes d'acajou. Parfois ça se voit, à l'image du bordé verni que

l'on découvre en descendant à l'intérieur une fois posé les pieds sur le puits de quille. Parfois ça ne se voit pas comme pour le rouf qui, après avoir été poncé, a été peint. En tout cas, ce bateau a une gueule qui s'inscrit dans la lignée des bateaux dessinés par l'architecte italien Paolo Bua. Etrave droite, lignes tendues, flottaison étroite, bi-safran, fort rapport de lest qui permet de naviguer tout dessus (génois et grand-voile) jusqu'à 18 nœuds de vent réel. Plus étonnant, il a été pensé et construit pour échouer en Bretagne Nord à chaque marée, condition où il repose sur ses deux safrans et sur sa quille constituée d'un profil de plomb stratifié sur ses deux faces. La montée et la descente se commandent par un bouton actionnant une pompe hydraulique. Vous l'aurez deviné, le cockpit constitue la pièce maîtresse du Rosso 28. Toute la partie arrière est réservée au barreur qui officie assis sur le passavant tandis que la zone avant accueille trois équipiers qui disposent d'un banc pour s'installer et, évidemment, de super cale-pieds réalisés en teck.

Les chiffres qui comptent

Modèle	Rosso 28
Longueur	8,50 m
Longueur flot.	8,50 m
Largeur	2,96 m
Tirants d'eau	0,85/1,95 m
Déplacement	1 550 kg
Lest	750 kg
SV au près	41,50 m ²
Génois	15 m ²
GV	26,15 m ²
Matériau	lattes d'acajou
Architectes	Paolo Bua
Constructeur	Chantier des Ileaux
Prix standard	120 000 €

Rosso 28



A l'intérieur, minimaliste, deux grandes surfaces de couchage sur l'avant et sur l'arrière mais pratiquement pas de volume de rangement. C'est le point faible du Rosso, tant sous que sur le pont. Le travail du bois est mis en valeur avec un plan de travail qui supporte l'évier d'un côté et devient

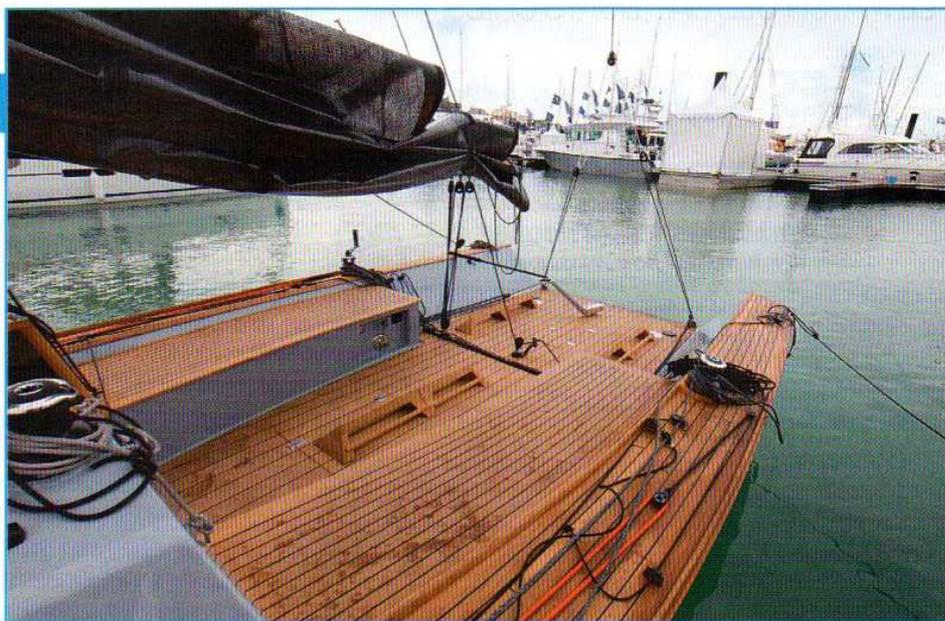
table à cartes à son autre extrémité. Mais surtout, les lattes de la coque en strip planking sont visibles sur l'avant. Le bordé est peint en arrière du mât car la coque qui reprend les efforts des cadènes de hauban est renforcée par de nombreuses couches de tissu de verre.

A LA LOUPE

1. Sous le pont, la hauteur sous barrots est limitée à 1,30 m.
2. Sur l'avant, le lit double mesure 2,14 m de long et 1,65 m à la tête.
3. Deux grandes couchettes sont situées sous le cockpit. L'une d'elles peut être supprimée et remplacée par un coffre.
4. Le dessus du puits de quille fait office de marche.



On cherche en vain des équipets dans la cabine.



Spi asymétrique, code 0 et solent sont montés sur enrouleur, prêts à être déroulés!



Les cale-pieds sont à la fois jolis et diablement efficaces.

▲ Le cockpit est en deux parties, avec des bancs dans la partie avant, alors que le barreur s'installe sur les plats-bords. Il peut d'ailleurs mener le bateau tout seul, l'écoute de grand-voile est montée sur tourelle, le réglage du pataras revient de chaque bord et les winches de génois sont très reculés.