

# Polar Bear

## Un bolide bien léché

Derrière son nom, le *Polar Bear* se présente comme un one off aux performances exceptionnelles, rien d'un ours polaire endormi et balourd. Pas de compromis, pas de limite de budget, voilà un mini yacht dont nous ferions bien notre miel.

TEXTE ET PHOTOS : EMMANUEL VAN DEN  
PLANS : FRANÇOIS CHEVALIER



Avec son aplomb asymétrique en tête, le dernier né du Chantier des Ileaux ne demande qu'à partir au surf.

**P**aolo Bua l'architecte maison du CN des Ileaux nous résume la genèse de son projet : au départ, Garth, un client basé à New York, est particulièrement intéressé par un Rosso 28. Mais à force de modifications, Fred et Paolo, un brin dépités, décident de reprendre le boulot à zéro et de concevoir un nouveau bateau. Le cahier des charges est le suivant : d'abord, présenter un voilier très élégant et d'inspiration classique. Ensuite, offrir un clin d'œil au Star puisque le futur propriétaire a navigué sur ce canote au plus haut niveau. Puis, dessiner un voilier très rapide et à l'aise sur un plan d'eau pas toujours régulièrement ventilé : la baie de New York. Enfin, limiter le tirant d'eau à 1,50 m pour musarder au plus près de la Statue de la Liberté. On objectera que ces impératifs, considérés sous le prisme du marketing de la grande série, n'est pas très commun... C'est justement ce qui fait tout l'intérêt d'une construction à l'unité, fort heureusement défendue par des chantiers comme celui des Ileaux. Le résultat est donc ce *Polar Bear* puisque l'avant-projet a séduit Garth du premier coup et sans réserves.

#### USA 1 À NOIRMOUTIER, ÇA CLAQUE

**L**es premières vues 3D dévoilent un subtil mix entre un Star, un Toucan et un Monotype 7,50. Démarre donc, en octobre 2017, la construction de ce petit bolide en lattes d'acajou époxy sur une structure en CP époxy. Paolo propose une quille relevable pour que le tirant d'eau (2 mètres en navigation) puisse être réduit à 1,50 mètre. »



Un beau compromis entre allure classique et haute technologie

Le canote est mieux armé pour les plans d'eau peu agités.

L'accastillage est agréable à manier, bien sous la main.

► À la réception des voiles en août dernier, Fred ne cache pas son enthousiasme : « franchement, *USA 1* à Noirmoutier, ça claque ! » Propulsé par un pod électrique – avec hélice à pales orientables, bien sûr –, *Polar Bear* se déhale dans le chenal du port des Minimes à 7 noeuds sans efforts. L'autonomie est de 2 à 4 heures suivant le régime – à priori bien suffisante pour un programme de sortie à la journée. Grand-voile à corne et solent déroulé, *Polar Bear* démarre prestement pour se caler avec facilité à la vitesse du vent ou presque. Soit près de 7 noeuds au GPS pour 8 à l'anémo... ça promet ! Vues de l'extérieur, la tonture de pont et l'étrave inversée semblent plus marquées que du ponton. L'eau est littéralement découpée par les entrées d'eau très fines pour ne laisser que quelques bulles dans le sillage, exempt de tout remous. Et difficile de ne pas se faire remarquer avec un pavillon américain sur le tableau arrière... Nous voilà un peu les stars du jour entre le phare du Bout du Monde et la Tour Richelieu.

À l'instar des quillards de régates dont il est inspiré, le cockpit de *Polar Bear* est relativement exigu – il est prévu pour deux ou trois personnes, pas plus. L'accastillage est bien sûr optimisé dans les moindres détails pour tirer le meilleur parti du bateau. La plupart des manœuvres se concentrent sur un pontage à l'arrière du mât. Pas besoin de se percher au trapèze – il y en a deux sur chaque bord –, on enfle la ceinture à partir de 15 noeuds de vent. Ce rappel supplémentaire est bienvenu pour booster encore les performances de *Polar Bear*.

#### ENVOYER UNE BELLE BULLE

C'est qu'il est sacrément toilé, le bougre ! Pour autant, les 450 kg de lest concentrés à 2 mètres sous la surface offre déjà une bonne raideur, même si la carène est étroite. Et Paolo a dessiné une carène qui se comporte bien même gîtée. Sur le plan d'eau, pendant notre sortie, pas un seul voilier pour rivaliser en vitesse avec nous. Bon, il y



à bien les Moth à foils qui font mieux, mais ils volent, eux... Par mer plate, la vitesse au près grimpe rapidement à

près de 8 noeuds, avec un cap digne d'un Class America – à peine 60° d'un bord à l'autre. La légèreté du bateau complique le travail du barreur s'il y a du clapot. Et l'équipage se fait copieusement rincer... Au portant sous spi asymétrique, Fred a relevé une pointe à 12,5 noeuds avec 17 noeuds de vent. L'imposant bout-dehors télescopique permet d'envoyer une belle bulle. Certes, *Polar Bear* est globalement mieux armé pour les plans d'eau peu agités et un vent faible à médium. Légèreté, grande surface de voilure et faible surface mouillée en font un parfait bateau de lac. Mais le voilier reste en toutes circonstances rapide et passionnant à régler comme à barrer, même dans la brise. Au fait, pourquoi ce voilier unique est-il baptisé *Polar Bear* ? C'était tout simplement le surnom de Garth quand il jouait au rugby, au Canada... ■



#### Caractéristiques Polar Bear

Longueur de coque : 8,36 m  
Largeur : 2,10 m  
Déplacement : 1 050 kg  
Lest : 450 kg  
Tirant d'eau : 1,50/2,00 m  
Surface de voile : 33,5 m<sup>2</sup>  
Surface de grand-voile : 22 m<sup>2</sup>  
Surface de génois : 11,5 m<sup>2</sup>  
Architecte naval : Paolo Bua  
Matériau : strip planking  
Constructeur : CN des Ileaux  
Prix : à partir de 126 600 € TTC

