

LIBERTIST 853

Le juste tri

NON, VOUS NE REVEZ PAS.

Il est normal que le Libertist 853 vous rappelle quelque chose. Il était déjà présent au ponton des multicoques du Grand Pavois 2017, mais non terminé et dans une configuration d'aménagement totalement différente. Aujourd'hui, si ce trimaran de 8,53 m équipé de mini-foils n'a pas changé au niveau des formes extérieures, son intérieur a largement évolué, confirmant sa vocation de cruiser/racer. Pour ses essais à La Rochelle, son architecte Erik Lerouge était d'ailleurs présent pour le redire, en précisant que ce tri s'inscrivait dans la lignée d'un de ses trimarans bien connu, construit à de nombreux exemplaires, le Pulsar 26. Dans les années 1990, il s'était illustré par de belles victoires et s'il n'était pas encore équipé de foils, il affichait déjà une coque centrale dotée d'un redan arrondi destiné à le rendre plus habitable. Habitable, le Libertist 853, pour 8,53 m de longueur de coque, le confirme, même si accéder à son carré impose une gymnastique en raison de l'échelle de descente beaucoup trop raide, appelée à être modifiée. Poids plume oblige, - 1 600 kg en ordre de marche sous le peson -, on ne se déplace pas sur des planchers (une option) mais directement sur le fond de coque. Pas vraiment un problème d'autant que, malgré sa taille, on est agréablement surpris par les aménagements proposés. Certes, il serait

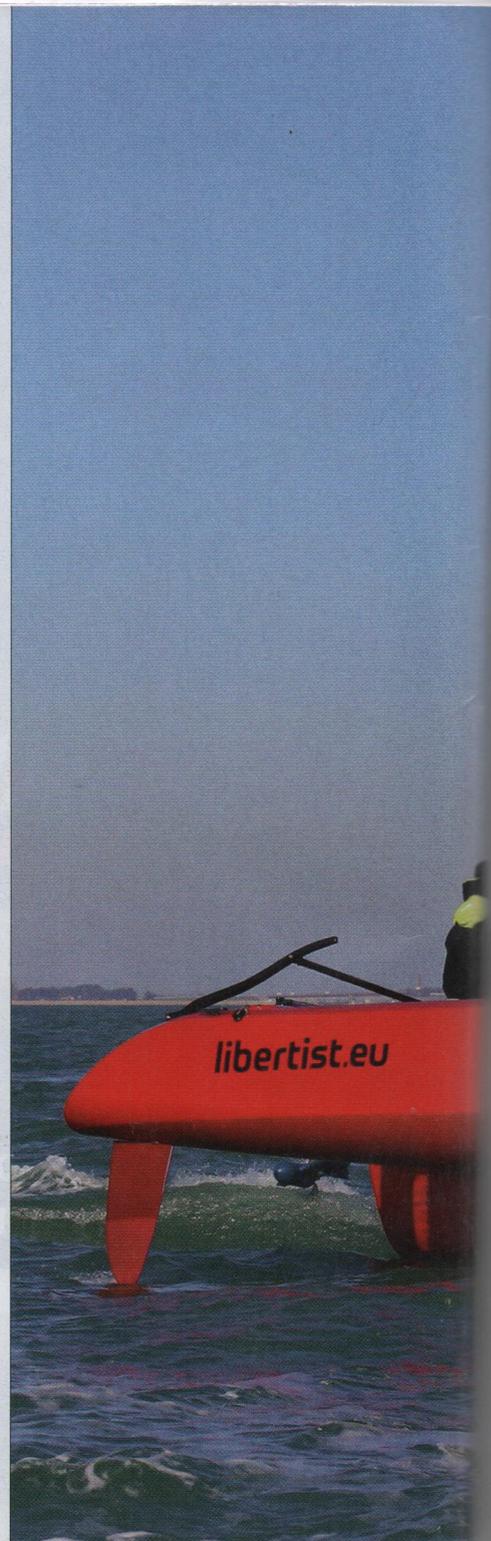


▲ Le redan arrondi de la coque centrale permet d'augmenter notablement le volume intérieur.

vain de les comparer à ceux d'un monocoque de taille équivalente. N'empêche que le plaisancier souhaitant se déplacer vite sur un plan d'eau par tous les temps, même par une brise de demoiselle, y dispose des fondamentaux. Comprenez : dormir, se nourrir et ranger ses affaires. A bord, en plus des deux couchettes simples de chaque côté du carré, on profite d'une couchette double située sous le cockpit et d'une autre sur l'avant, plutôt réservée à des enfants en raison de sa largeur limitée à 1,17 m. Pour s'alimenter, une petite cuisine sur l'avant est complétée par une glacière portable intégrée, comme la poubelle, sous le capot d'un imposant bloc central servant au stockage des batteries au lithium destinées à l'éclairage du bord mais surtout à l'alimentation du moteur électrique Karvin. Enfin côté rangements, des équipets situés sous les deux couchettes simples, des coffres sous le plancher de la couchette avant et de la couchette arrière, ainsi que des vide-poches sont suffisants pour des croisières de quelques jours.

CONTROLE DE L'ARTHUR DEPUIS LA BOME

Pour l'heure, petit tour de reconnaissance du plan de pont avant de larguer les amarres par un temps idyllique. 10 nœuds de vent le matin pour la séance photos, un peu moins l'après-midi. Le cockpit est grand, libéré de tout accastillage dans la mesure où les manœuvres courantes, complétées par deux winches symétriques, des Harken à deux vitesses 35 ST, sont regroupées sur le pont de la coque centrale. J'apprendrai plus tard que l'orientation du mât aile carbone se pratique depuis la bôme. Sur l'avant, Alain Margerie et François Pou, les distributeurs du Libertist pour la France et l'Europe, s'affairent à endrailler le génois sur mousquetons équipé d'un rail autovireur. La grand-voile All Purpose en carbone est prête à être envoyée. Ne reste plus qu'à ouvrir les panneaux, un par flotteur, pour y ranger défenses et aussières. Malgré la présence du puits à foils situé sur l'avant, chaque coffre est assez grand pour recevoir par exemple une annexe gonflable. Dans le cockpit, François s'est mis aux commandes du moteur électrique dont la puissance, la marche avant et arrière, se contrôlent depuis un petit boîtier.



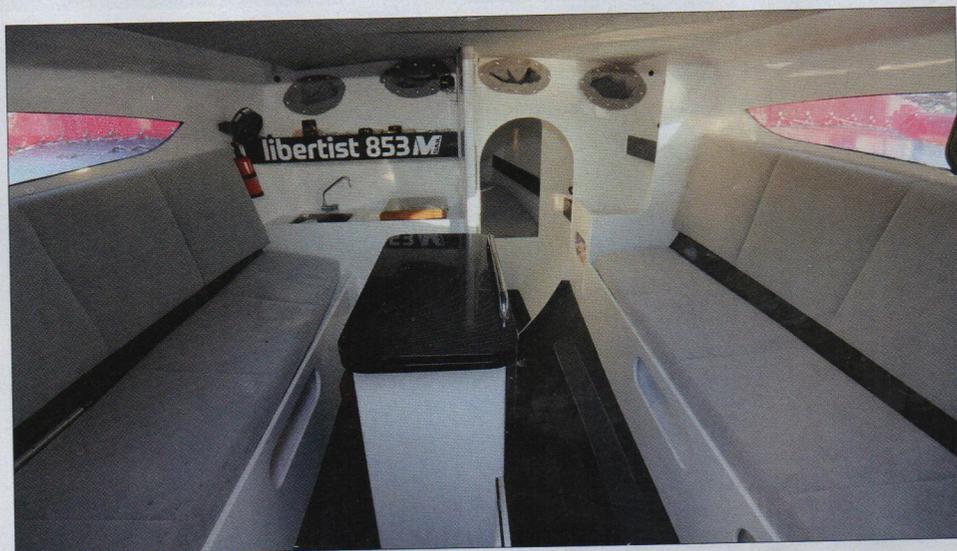
Précision utile, c'est la seule opération qui impose de barrer depuis le cockpit. Car sous voiles, c'est assis au vent, sur le flotteur, les pieds sur le trampoline, que se mène le Libertist 853. Il ne m'a pas fallu très longtemps pour m'y installer et prendre toute la mesure des capacités véliques de ce multi. Là, on profite d'une parfaite vision sur les penons du génois et sur le plan d'eau. Vitesse au près, autour de 7,5 nœuds pour 5 nœuds de vent. Il est vrai qu'on aurait souhaité une brise plus soutenue pour profiter de la présence du foil sous le vent jouant, à partir de 10 nœuds, le rôle de force anti-dérive. N'empêche que le plaisir est au rendez-vous. La barre est douce, le dièdre du flotteur légèrement banané évite à la coque au vent de toucher l'eau. Quant aux virements de bord, une fois repéré les deux manœuvres libérant les chariots

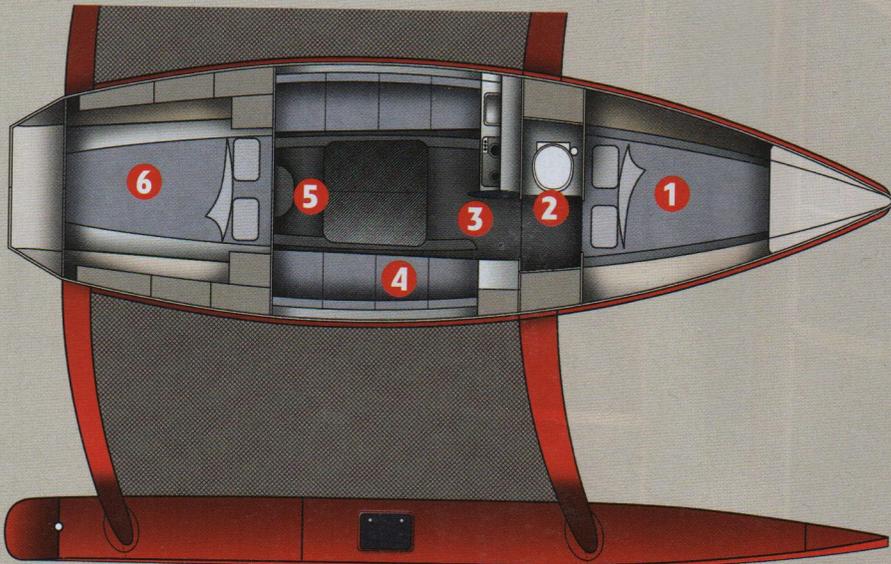


« Les deux mini-foils jouent le rôle anti-dérive au même titre que la dérive centrale. »

du génois et de la grand-voile avant de les reprendre sur l'autre amure, tout se passe sans la moindre difficulté, le contrôle de l'arthur se faisant depuis la bôme. Une vraie mobylette ce Libertist 853, qui sera bientôt suivi par la sortie d'une version à bras repliables proposée au même prix, puis par un plus petit modèle fin 2019, le Libertist 703, toujours sur plan Erik Lerouge. Quant à notre bateau d'essai, il recevra quelques améliorations à l'image de petits panneaux ouvrants dans le cockpit pour éclairer la couchette arrière. Nous avons fini en beauté avec quelques pointes à plus de 10 nœuds sous son spi asymétrique. Le Libertist sera présent au Salon du multicoque de La Grande Motte. L'occasion, temps permettant, de belles sensations dans la brise. On croise les doigts.

Texte et photos : Bernard Rubinstein.





Le Libertist 853 en 6 points

1. Dimensions couchette double sur l'avant : 1,94 x 1,17 m.
2. Hauteur sous barrots au niveau des WC : 1,17 m.
3. Hauteur sous barrots sur l'avant du carré : 1,79 m.
4. Dimensions des couchettes du carré : 1,98 x 0,46 m.
5. Hauteur sous barrots à l'entrée du carré : 1,79 m.
6. Dimensions couchette double arrière : 2 x 1,10 m.



EN CHIFFRES...

LONG. HORS TOUT	8,53 m
LONG. FLOTTAISON	8,53 m
LARGEUR	7,10 m
TIRANTS D'EAU	1,50/0,45 m
DEPLACEMENT	1 600 kg
SV AU PRES	59 m ²
GENOIS	19 m ²
GRAND-VOILE	40 m ²
SPI ASY	60 m ²
MATERIAU	sandwich verre et carbone
MOTORISATION	moteur électrique Carvin
ARCHITECTE	Erik Lerouge
CONSTRUCTEUR	Rega Yacht
DISTRIBUTEUR	Libertist France
CATEGORIE CE	B

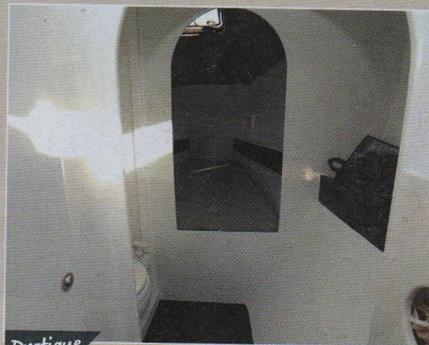
PRIX DE BASE **155 000 €**
 PRIX BATEAU ESSAYE **180 000 €,**
 prêt à naviguer



Le rail autovireur sur l'avant du mât carbone fait oublier le génôis lors du virement de bord.



Le dessus du parc batteries se déplie pour se transformer en table repas utilisable avec la banquette tribord.



Sur tribord, l'espace compris entre le carré et la cabine avant peut être transformé en placard à cirés.



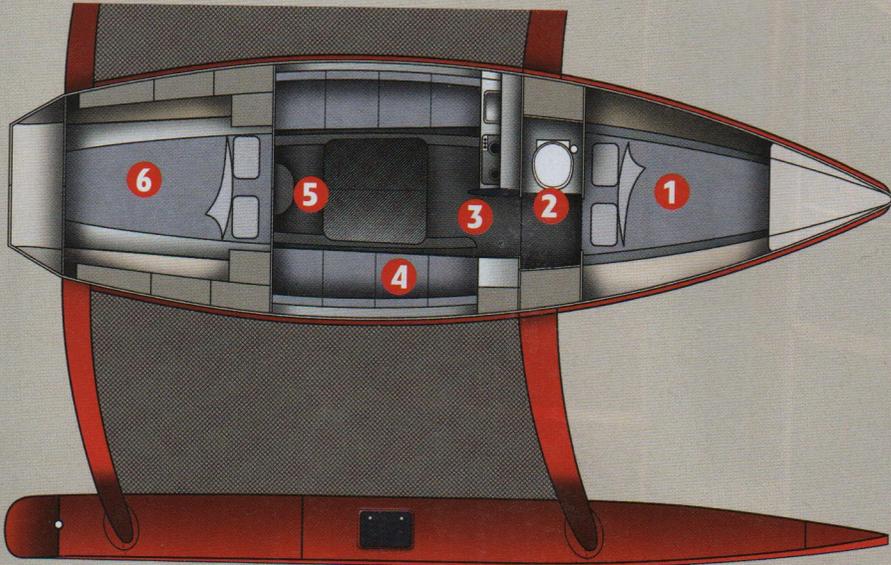
Sous voiles, l'embase du moteur électrique traîne dans l'eau même relevée. Dommage!



Le système de barre qui permet de s'installer dans le cockpit ou au vent, assis sur le flotteur.



L'échelle de descente est vraiment trop raide. En revanche, mobile, elle facilite l'accès à la couchette.



Le Libertist 853 en 6 points

1. Dimensions couchette double sur l'avant : 1,94 x 1,17 m.
2. Hauteur sous barrots au niveau des WC : 1,17 m.
3. Hauteur sous barrots sur l'avant du carré : 1,79 m.
4. Dimensions des couchettes du carré : 1,98 x 0,46 m.
5. Hauteur sous barrots à l'entrée du carré : 1,79 m.
6. Dimensions couchette double arrière : 2 x 1,10 m.

EN CHIFFRES...



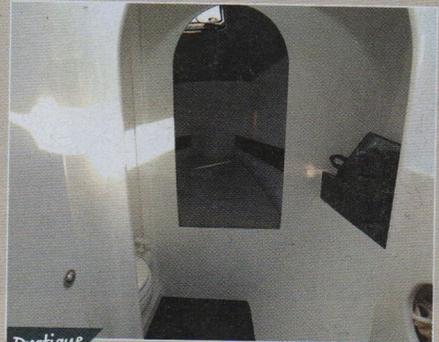
LONG. HORS TOUT	8,53 m
LONG. FLOTTAISON	8,53 m
LARGEUR	7,10 m
TIRANTS D'EAU	1,50/0,45 m
DEPLACEMENT	1 600 kg
SV AU PRES	59 m ²
GENOIS	19 m ²
GRAND-VOILE	40 m ²
SPI ASY	60 m ²
MATERIAU	sandwich verre et carbone
MOTORISATION	moteur électrique Carvin
ARCHITECTE	Erik Lerouge
CONSTRUCTEUR	Rega Yacht
DISTRIBUTEUR	Libertist France
CATEGORIE CE	B
PRIX DE BASE	155 000 €
PRIX BATEAU ESSAYE	180 000 €, prêt à naviguer



Pratique Le rail autovireur sur l'avant du mât carbone fait oublier le génois lors du virement de bord.



Pratique Le dessus du parc batteries se décline pour se transformer en table repas utilisable avec la banquette tribord.



Pratique Sur tribord, l'espace compris entre le carré et la cabine avant peut être transformé en placard à cirés.



Pas pratique Sous voiles, l'embase du moteur électrique traîne dans l'eau même relevée. Dommage!



Pratique Le système de barre qui permet de s'installer dans le cockpit ou au vent, assis sur le flotteur.



Pas pratique L'échelle de descente est vraiment trop raide. En revanche, mobile, elle facilite l'accès à la couchette.