## **Libertist 853** Le tapis volant!

Texte Bernard Rubinstein Photos Ludovic Fruchaud et l'auteur

on, vous ne rêvez 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.

## Un héritier du Pulsar 26

Au salon de La Grande Motte, son architecte Érik 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 l'est en effet, mais accéder à son carré impose une gymnastique en raison d'une échelle de descente beaucoup trop raide, appelée à être modifiée. Déplacement 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 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 y dormir, se nourrir et y ranger ses affaires personnelles. À 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







rangements sont nombreux et malins, à l'image des équipets habillés d'un manchon.

ont toute la place pour manœuvrer dans le cockpit.

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 Carvin. 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 videpoches sont suffisants pour des croisières de quelques jours.

## Contrôle de l'arthur depuis la bôme

Pour l'heure, petit tour de reconnaissance du plan de pont avant de larguer les amarres. 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 Patrice Pou-Pupp, 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 suffisant pour recevoir une annexe gonflable.

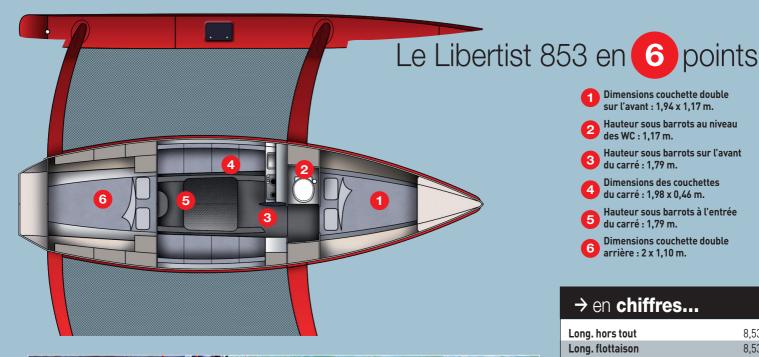
Dans le cockpit, François s'est mis aux commandes du moteur électrique dont la puissance, les marches avant et arrière, se contrôlent depuis un petit boîtier. Précision utile, c'est la seule opération qui impose de barrer depuis le cockpit. Car sous voiles, c'est assis au vent, sur le flotteur, les pieds 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. Notamment dans cette brise bien établie sur la baie d'Aigues-Mortes. Dans les rafales à 20 nœuds de vent et plus, le Libertist continue d'accélérer et reste à la vitesse du vent. ??? nœuds au speedomètre sans forcer et sans la moindre inquiétude car plus on accélère, plus le petit foil a de la portance sous le vent. Ce qui explique que le flotteur sous le vent ne se noie jamais... Grisant! Structurellement parlant, le mini-foil est en



## Sous voiles, c'est assis au vent, sur le flotteur, les pieds sur le trampoline, que se mène le Libertist 853.

outre idéalement placé au niveau du bras. À la barre, on profite d'une parfaite vision sur les penons du génois et sur le plan d'eau. La barre reste 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 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, puis d'un possible cata de 11 m, toujours sur plan Érik Lerouge. Autant dire qu'Alain et Patrice, les promoteurs de cet incroyable trimaran franco-polonais, ne manquent ni d'idées ni d'ambition. Pour notre part, nous avons adoré les sensations offertes par cette super luge sur trois coques, le principe du mini-foil fixe s'avérant remarquablement efficace, sans compliquer le moins du monde le bateau... Voilà qui méritait un coup de chapeau et un coup de cœur!









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





La cambrure de la barre est insuffisante. et on barre un peu trop dans le dos.



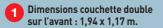


Le dessus du parc à batteries se déplie pour se transformer en table repas utilisable avec la banquette tribord.





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



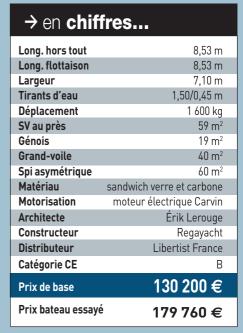


Hauteur sous barrots sur l'avant du carré : 1,79 m.

Dimensions des couchettes du carré : 1,98 x 0,46 m.

Hauteur sous barrots à l'entrée du carré : 1,79 m.

Dimensions couchette double arrière : 2 x 1,10 m.







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





L'échelle de descente est trop raide, mais elle glisse pour accéder à la couchette.