

COURSE-CROISIÈRE

# No Limit Gunboat à la française

Mariage de teck et de hi-tech, de carbone et de confort, de passion et d'élégance, cette version racing du 5X d'Outremer résulte d'une promesse faite au regretté Jean Maurel.

*À la différence du 5X original, les étraves sont inversées, le mât est plus haut d'1,50 m, les dérives plus profondes, les safrans différents, le cockpit flush et l'accastillage rassemble le meilleur.*



**Y**ann Marilley est un ancien coureur professionnel, rompu à la conduite et au management des trimarans océaniques. Il a navigué et travaillé avec Loïc Peyron, Alain Gautier, les frères Bourgnon puis a dirigé l'écurie des Gitana. Depuis il a troqué son ciré contre la gestion du port à sec de La Trinité et diverses autres affaires locales dans le nautisme rassemblées sous la bannière No Limit Marine. Cela dit, il n'a jamais complètement abandonné la régata et caresse depuis longtemps l'espoir de renouer avec les escapades salées. « Je voulais un cata rapide, aussi confortable pour croiser que courir dans les Caraïbes. J'ai d'abord pensé à me faire un proto, mais ça coûtait trop cher ». Yann en a parlé à son ami Vincent Lauriot-Prévoist qui lui a indiqué que l'Outremer 5 X produit en série correspondait bien à son programme. Seulement Yann aime bien avoir un bateau à sa pointure et possède les moyens de mettre sur pied une équipe pro pour le faire. Jean Maurel, qui nous a quitté voilà bientôt trois ans, était son ami de toujours. L'ancien skipper océanique devenu directeur de course a beaucoup œuvré à la conception du voilier mais la maladie l'a emporté avant que le 60 pieds sorte du chantier.

**UN PUZZLE.** « Je trouvais la carène intéressante. Jean avait redessiné la partie arrière du bateau avec un plan de pont « flush » plus ergonomique pour la course. VPLP a mis en forme nos idées », indique Yann. Le projet séduit Xavier Desmaret, dirigeant d'Outremer. « Fort de sa double expertise de coureur océanique et de patron de chantier, Yann était bien placé pour mener à bien la réalisation d'une version racing du 5X ». Des coques, un roof, l'ameublement en sandwich made in La Grande Motte traversent la France en camion. Un usage intensif du carbone, notamment pour les cloisons et le roof, permet d'alléger la plate-forme et d'augmenter sa rigidité. Les flotteurs dont l'étrave a été inversée restent en verre/vinylester mais là encore du poids est gagné en « moussant » les fonds à l'origine en monolithique. L'objectif est de gagner au-delà de 3 tonnes sur le 5X standard malgré 1,20 m de mât en plus et un long bout-dehors. Marilley évoque un poids total en charge de seulement 13,5 t et entend bien lever une coque quand les conditions s'y prêtent. Un autre temps fort de ce projet est le « recyclage » de l'ancien Poujoulat de Bernard Stamm : le 60 pieds IMOCA qui s'était échoué sur les cailloux des Kerguelen durant le Vendée Globe. Grâce à la bienveillance de son skipper, Yann a récupéré les dérives, les safrans, la bôme, le tout en carbone cela va de soi, et une

partie de l'accastillage... L'assemblage du puzzle a duré 14 mois au chantier de St-Philibert sous la houlette de Jean Houerou Kerisel, ancien project manager de Gitana et avec le concours de six permanents plus le renfort d'employés de Kervilor et d'intervenants extérieurs. « Tous les fournisseurs que je connais bien ont joué le jeu et on a vraiment fait du bon boulot », se réjouit l'armateur. Il estime que le No Limit équipé comme il est coûterait deux millions d'euros au catalogue, soit un bon million de moins qu'un équivalent anglo-saxon haut de gamme, et... un peu plus que son coût de revient dans la réalité.

**FRENCH GUN BOAT.** Amarré au ponton, No Limit habillé d'une robe anthracite arbore fièrement sa puissante silhouette en vis-à-vis d'un grand trimaran rouge, vierge de toute inscription. C'est Idec, un habitué des lieux, que vient de racheter Guo Chuan, navigateur chinois devenu célèbre en son pays après avoir effectué un tour du monde en solitaire en Class40. Il change de cylindrée mais pas de programme ni – a priori – la couleur de l'ancienne monture de Francis Joyon. À bord de No Limit, l'ambiance est studieuse car ce n'est que la troisième sortie du bateau et qu'il y a encore beaucoup de choses à voir avant de partir en fin de semaine pour Madère comme l'a prévu son skipper complètement emballé par sa nouvelle monture. « Hier on est sorti dans la brise avec Loïck Peyron. On portait prudemment la trinquette et la grand-voile à deux ris et on est monté à 23 nœuds dans la baie. Comme un ►

**5 X NO LIMIT**

Longueur = 18,3 m  
 Largeur = 8,5 m  
 Déplacement = 8,7 t  
 Tirant d'eau = 2,6 m  
 Déplacement = 13,5 t  
 Moteurs = 2 x 50 cv  
 Architectes = VPLP  
 Chantier = Outremer  
 No Limit marine  
 Nombre de passagers  
 6 (2 king et 2 doubles)  
 Prix estimatif = 2 m€



VPLP





*Dans le sens des aiguilles d'une montre: Yann Marilley à la barre: 8 nœuds de vent 8 nœuds de vitesse.*

*Cheminement des écoutes servant au réglage tridimensionnel du foc et trinquette.*

*Le boîtier de commandes (électriques) du moteur est escamotable.*

*L'aménagement intérieur reprend celui du 5X d'origine.*

*Toutes les manœuvres sont renvoyées de chaque côté.*

*Les coffres de rangement abondent dans le cockpit.*

► bateau de course! » Le No Limit est effectivement équipé comme un bateau de compétition avec son immense mât aile en carbone, des voiles 3 Di de chez North, un winch primaire relié à une colonne, de l'accastillage Harken haut de gamme, des hooks sur les drisses et même sur les ris, une électronique XXL... Pourtant, le revêtement de l'immense cockpit est en teck, le winch peut se commander en mode électrique depuis un bouton, surtout le living-room et les aménagements dans les quatre cabines doubles et leurs cabinets de toilettes attenants sont à l'identique du plus croisière des 5X. « C'est un Wally à deux coques », sourit notre hôte. Le comble du luxe à la voile: associer la performance à l'esthétique épurée. On dirait plutôt un Gunboat à la française du nom de ce constructeur anglo-saxon spécialisé dans la fabrication de catas associant le confort et la performance. Une poignée de Gunboats fait la loi dans ce registre aux Caraïbes et Yann Marilley entend bien mettre un terme à leur hégémonie dès cet automne.

**RÉACTIF: LES PETITS AIRS QUI RÈGNENT EN BAIE** ce 23 mars sont l'occasion de vérifier si le grand bateau, quand même 60 pieds de long, se déhale à la voile. La GV est hissée vite fait grâce au winch électrique à manier avec prudence car rien ne l'arrête. Après quelques ajustements elle est hookée (un verrou mécanique actionné depuis le pont) tout là-haut.

Idem avec le Solent. L'indicateur de vent affiche 6-8 nœuds... C'est la vitesse du bateau au près. Yann sourit à la barre. No Limit, allégé, survitaminé et doté de longues dérives asymétriques (3 m de TE) « parle » dans des conditions où les « bicoques » de ce gabarit fonctionnent habituellement à la « risée Diesel ». Il est d'ailleurs intéressant de constater que le sillage s'évacue à l'arrière des flotteurs sans bouillonner. Signe à la fois d'une bonne assiette et de légèreté alors que nous sommes neuf personnes à bord. Au moment de croiser un Pogo 30 aux couleurs des Glénans (eh oui!), le vent s'arrête brutalement. Yann aperçoit de l'eau ridée plus à l'ouest. Il démarre le moteur: 2 x 50 CV portant une hélice tripale repliable. Il embraye en donnant rapidement des gaz. L'accélération est franche et le speedo grimpe à 9 nœuds sur cette mer plate. Dans le carré/living-room, le bruit des propulseurs est à peine audible. Dehors, l'équipage s'affaire à préparer le Code 0/Gennaker. Pour des raisons de sécurité, toutes les drisses sont renvoyées vers l'arrière. Dissimulées dans le pont depuis le mât, elles nécessitent d'être prestement lovées sous les winches dans le cockpit. La voile est hissée sur son emmagasineur, hookée puis déployée après que Yann a enlevé le boîtier de commandes (électriques) moteur de son logement afin de ne pas entraver le passage de l'écoute. Le barreur se concentre, No Limit s'ébroue





Patrice Carpentier

Patrice Carpentier

et commence à fabriquer son vent. Ce n'est pas un 60 pieds ORMA mais la sensation est là. Jamais vu un grand cata de croisière aussi fringant.

**LA PROMESSE FAITE À JEAN MAUREL.** À l'origine, No Limit devait être au départ de la Route du Rhum 2014 conformément à la promesse faite à Jean Maurel. Mais comme souvent la gestation d'un nouveau bateau prend plus de temps que prévu. Quitte à rater la Transat solitaire, Yann en a profité pour aller au bout des choses et mettre à l'eau un bateau prêt à l'usage. Dont acte. Après une navigation de mise au point qui s'achève par la participation au Tour de Belle île et à l'ArMen race, à moins que Yann soit de nouveau invité à bord du MOD 70 Oman, No Limit part en Méditerranée début juin pour être exploité en charter. Comptez 17 000 € la semaine avec skipper et hôtesse. L'automne venu, Yann en reprend possession pour régater aux Caraïbes et montrer à la communauté vélique, nombreuse en ces lieux paradisiaques jusqu'au printemps, de quoi cet élégant cata made in France est capable autour de trois îles. Ensuite, il est prévu de participer à d'autres classiques, Tour des îles britanniques et autre Fastnet et en 2018, Yann sera au départ de la Route du Rhum, comme promis à Jean. Si d'aventure, il vous tardait de commander un 5 X racing, Outremer en assure la production avec les précieux conseils de Monsieur Marilley. ▣

**DES PERFORMANCES EXCEPTIONNELLES À PORTÉE DE MAIN**

**NOUVEAUTÉ !**  
**MANIVELLE DE WINCH À VERROUILLAGE**  
**Carbo® OneTouch®**

**PLUS LÉGÈRE, PLUS RAPIDE, PLUS EFFICACE**

- Barre de commande de verrouillage sur toute la longueur du bras pour une manipulation aisée
- Technologie Carbo® réduisant le poids sans compromettre la robustesse
- Technologie SpeedGrip pour des manœuvres rapides d'une main et un embrayage puissant des deux mains

**HARKEN®**

Pour en savoir plus : [www.harken.fr/Carbo-OneTouch](http://www.harken.fr/Carbo-OneTouch)

f t YouTube MADE IN USA





Pleins feux sur le très vaste cockpit flush, sa double barre à roue et ses petits coffee grinders...

## 6 QUESTIONS À XAVIER DESMARET, PDG d'Outremer

### Que représente le No Limit extrapolé du 5 X ?

Une belle expression contemporaine du patrimoine de notre marque et une vitrine d'un retour à notre ADN. Les premiers Outremer ont été conçus pour la Transmed et un Outremer a remporté la Transat anglaise (en équipage) en 2001. Par la suite, la divergence entre grande croisière et course n'a cessé de s'accroître, mais la performance reste parmi nos fondamentaux. D'emblée, vers 2011-2012, le 5 X a été pensé comme l'un des plus rapides de sa catégorie avec la collaboration du cabinet VPLP sur la base d'études de carènes menées dans le contexte de la Coupe de l'America. Si en matière de grande croisière, on privilégie le rapport entre charge utile et performance par rapport à la vitesse, le projet de Yann Marilley offre l'opportunité de démontrer les qualités intrinsèques de nos bateaux. Nous l'avons saisie.

### Comment s'est opérée la collaboration ?

En tant qu'« accoucheurs de rêves », rien ne pouvait nous faire plus « kiffer » que de nous appuyer sur celui de Yann : cette version du 5X toujours habitable mais capable de s'arracher en régate. Nous avons livré à No Limit les grosses pièces, flotteurs, côques, pont, jupes, aménagements intérieurs, dans la perspective de pouvoir proposer une deuxième gamme à destination de ceux qui n'ont pas de projet de grand voyage mais désirent s'éclater sur l'eau.

### Vous lancez donc une gamme racing ?

Nous sommes désormais en mesure de dupliquer, également sur le 45 et le 51, les grandes options

concrétisées sur cette transposition du 5X, sachant qu'en l'espèce elles ont été radicales. Pour nous, l'objectif c'est d'être en mesure de produire toutes les déclinaisons possibles entre cette version No Limit extrême et une version « croisière à l'américaine » avec clim et groupe électrogène : à chaque client de placer le curseur là où il le souhaite. S'il désire une cloison carbone, pas de problème...

### Le No Limit ce sont trois tonnes en moins mais pour quel budget en plus ?

En version chantier, le 5 X débute en dessous du million avec une moyenne de 1,3 million d'€. Là on se situe autour de deux tout en restant nettement en dessous des prix des Gunboat pour ne pas les citer. Je pense qu'en Europe pas mal de gens seraient contents de voir un Outremer détrôner leur suprématie,

### Est-ce que cela préfigure un investissement de votre chantier dans la compétition ?

La période récente a été difficile et le secteur régates n'a pas vraiment « boomé » mais j'aimerais en avoir les moyens...

### Un mot sur la tendance des catamarans motorisés illustrée par Lagoon, Foutaine-Pajot et désormais Bali ?

On regarde cela de près. Le cata se développe à la voile comme au moteur pour les mêmes bonnes raisons d'espace et de confort, c'est une tendance qui fait du sens. Ce qui me surprend c'est les grosses marques de bateaux à moteur ne l'aient pas encore explorée.



Fabrication chez Outremer des moules spécifiques à la version No Limit.



Sortie du chantier des deux côques qui signent le retour de la marque à son ADN.



Un cata de croisière ultra-esthétique, à mi-chemin entre la Cayenne et la Panamera de chez Porsche.

**VENTE DE  
BATEAUX  
LOCATION**



**PORT À SEC  
CHANTIER  
NAVAL**

**WWW.NOLIMITMARINE.FR**

**LA TRINITÉ SUR MER - SAINT PHILIBERT**  
Tél : 02.97.30.00.60 • info@nolimitmarine.fr



**JEANNEAU  
VOILE**



**JEANNEAU  
MOTEUR**

  
**CAPELLI  
Tempest**

  
**JEANNEAU**

**PRESTIGE<sup>®</sup>  
— YACHTS —**

  
**YAMAHA**