

UNE OCCASION MISE A NU

Voile Magazine N°128 - Aout 2006

*Un peu pataud au près serré,
le Freedom 35 se révèle vélocé
au bon plein. Et avec
un tel gréement, vous ne risquez
pas de passer inaperçu!*

VENDS

Freedom 35 cat ketch de 1981, 58 000 €

UNE OCCASION MISE A NU

VENDS


Freedom 35 cat ketch

Lancé en Europe en 1979, le Freedom 35 étonne encore aujourd'hui avec son gréement à wishbones. Construit à soixante-dix exemplaires des deux côtés de l'Atlantique, ce cat ketch incarne une révolution nautique... Qui n'a finalement jamais eu lieu.

Texte François-Xavier de Crécy. Photos : Yves Ronzier.

Arniwak n'est pas difficile à trouver pour le piéton qui arpente le port des Minimes : c'est le seul voilier du ponton qui porte son grand mât sur l'étrave... Une façon comme une autre d'annoncer la couleur et le style pour le moins insolite de ce gréement cat ketch imaginé par l'architecte américain Gary Hoyt dans les années soixante-dix. Son principe est simple : deux mâts autoportés (non haubanés) en carbone de

forme tronconique implantés dans la quille – pour le mât d'artimon – et dans une pièce d'étrave ad hoc. Aucun gréement dormant, à l'exception des bastaques d'artimon que l'on prend avant d'envoyer la voile d'étai, et pas de bôme non plus. Les voiles double pli qui enrobent les mâts sont gréées sur deux wishbones, et elles forment un profil épais théoriquement plus performant que celui d'une voile classique. A la fin des années soixante-dix, les partisans de ces nouveaux grée-



*Un peu pataud au près serré,
le Freedom 35 se révèle véloce
au bon plein. Et avec
un tel gréement, vous ne risquez
pas de passer inaperçu!*

de 1981, 58 000 €

ments – Gary Hoyt en tête – voyaient bien le wishbone remplacer progressivement la bôme dans le cœur des plaisanciers, et pourquoi pas dans les ports des deux rives de l'Atlantique. Efficace et très facile à manier en équipage réduit, le gréement « planche à voile » n'a pourtant pas eu le fabuleux destin qui lui était promis. A quelques expériences près – on pense notamment au Punch de Philippe Harlé –, le wishbone ne s'est pas généralisé. Le Freedom est ainsi resté un oiseau

rare, ce qui fait d'ailleurs tout son charme et justifie d'en faire notre « occasion du mois ».

On cherche les haubans

Au moment d'embarquer, on cherche instinctivement un galhauban auquel s'accrocher... En vain. On ne trouve que la main courante de ce rouf aux parois verticales qui court pratiquement jusqu'à la plage avant et se prolonge à l'arrière

par de hautes hiloires. En venant du passavant, on franchit facilement cette hiloire couverte de bois pour gagner le cockpit très profond et bien protégé à l'arrière par un imposant tableau. Sécurisant certes, mais on se sent un peu coupé de la mer et l'ensemble est relativement étriqué comparé aux standards actuels. On est loin des cockpits ouverts modernes! Ce haut tableau arrière reçoit un safran qui prolonge la quille longue. Peu profond pour ne pas gêner l'échouage, il pré-

sente un allongement vers l'arrière assez spectaculaire. Ce safran est solidaire d'une longue bielle en inox qui passe sous le caillebotis de fond de cockpit pour atteindre le pied de la console de barre. Cette dernière marque la fin de la partie utilisable du cockpit, le reste étant occupé par un bloc central qu'impose le volume de la cabine arrière. C'est sur ce bloc que sont ramenées toutes les manœuvres courantes, à savoir la drisse, le point d'amure, la bordure et le palan de wishbone



UN FREEDOM 35 MIS A NU

pour chaque voile, complétés par le rail d'écoute de grand-voile et la drisse de voile d'étai. Grâce à sa position centrale, ce piano ne nécessite cependant qu'un seul winch. L'étroite descente se retrouve en revanche excentrée à tribord, ce qui la rend difficile d'accès quand la capote de rouf – passablement rincée – est déployée.

Un carré très cloisonné

Au prix de quelques contorsions, la descente permet d'accéder à un intérieur cosu mais un peu sombre. La présence d'un grand puits de dérive et des mâts cloisonne l'espace et nuit à l'impression de volume. Le carré, isolé sur bâbord, est étriqué mais confortable. Il peut éventuellement se transformer en couchette double isolée par un rideau, et sa table peut accueillir quatre ou cinq équipiers. La cuisine est aménagée le long du bordé tribord, ce qui permet d'y travailler bien calé contre le meuble central. Elle est prolongée par une grande table à cartes qui ravira ceux aiment encore pouvoir travailler à leur aise sur carte de format grand aigle. Face au navigateur, des

Freedom 35 : cote L'Argus du Bateau : à partir de 24 300 € sans option ni équipement.



Le Freedom 35 en huit points

1. Aérée par un panneau de rouf et un panneau de pont fumé, la cabine avant comporte deux placards à cirés, de longs équipets de bordé et un coffre. La couchette mesure 192 cm de long pour 142 aux épaules.
2. Le cabinet de toilette-douche est volumineux et équipé d'un vrai meuble de lavabo.
3. Grand plateau (110 x 52 cm) et grande profondeur (10 cm) pour la table à cartes. On travaille debout (182 cm de hauteur sous barrots) ou sur le siège escamotable.
4. La cuisine en long est bien pourvue en rangements et équipée d'une cuisinière deux feux et four. A l'évier, on peut avoir de l'eau de mer en actionnant la pompe à main – l'eau douce est au pied. Pas de frigo en revanche mais une simple glacière.
5. La table de carré peut être déployée partiellement (61 x 52 cm) ou complètement (122 x 52 cm). Les banquettes confortables offrent 50 cm de profondeur.
6. La cabine arrière offre une hauteur sous barrots limitée (177 cm) mais de grands équipets très profonds. Les couchettes équipées de toiles antiroulis (comme toutes les autres couchettes du bord) mesurent 200 cm de long pour 76 cm aux épaules. Le moteur se situe sous le meuble central amovible.
7. Le profond cockpit est pourvu de deux coffres. Le large écubier du tableau arrière est très efficace.
8. Le safran est très allongé, l'hélice bipale sort sur le bord de fuite de la quille longue.



Le Freedom 33 d'origine est devenu plus tard Freedom 35 avec sa delphinrière, mais son grément cat ketch n'a pas changé.



Coincé entre le puits de dérive et les rangements du bordé bâbord, le carré est relativement étriqué.



EN CHIFFRES...

Long. coque : 10,06 m. Long. flott. : 9,14 m. Largeur : 3,35 m.
 Tirants d'eau : 1,06-2,10 m. Lest : 1 770 kg. Dépl. : 5 500 kg. SV :
 53,50 m². Grand-voile : 31,50 m². Arimon : 22 m². Grande voile d'étai :
 30 m². Petite voile d'étai : 16 m². Moteur : Volvo MD11 23 ch. Gasoil :
 110 l. Batteries : 2 x 105 A/h. Eau : 300 l. Matériau : stratifié de verre.
 Architectes : Herreshoff-Hoyt. Constructeur : Fairways Marine.
 Rens. : ABC Yachts, Le Crouesty (56), tél. : 02 97 54 17 50.



Dans la cuisine en coursive bien pourvue en rangements, on travaille bien calé contre le meuble central. Ce dernier peut être facilement démonté (dix vis) pour accéder à la dérive.

1981, MISE A L'EAU D'ARNIWAK

Deux ladies en Freedom

Deux femmes engagées sur la Twostar, la transat anglaise (Plymouth - Newport) en double, sur un trois-mâts de 20 mètres déplaçant 24 tonnes : à l'époque, le pari de Naomi James et Laurel Holland n'était pas passé inaperçu. Leur bateau, un Freedom 70, avait été construit comme ses petits frères européens au chantier Fairways. Transat ou pas, le chantier de la Hamble River n'avait d'ailleurs pas voulu déroger à ses normes de construction validées par le Lloyd's. Par conséquent, l'échantillonnage de la coque et l'abondance de teck dans les aménagements dignes d'un yacht alourdissaient un peu trop ce *Kriter Lady II*. Naomi James, malade, a dû se faire remplacer par John Oakley et l'équipage a de toute façon été contraint à l'abandon. Pour couronner le tout, le Freedom 70 n'a pas été aligné au départ de la Whitbread 1981-82 comme il en avait été question. La tentative avortée de Naomi et Laurel a quand même contribué à faire connaître les gréements à wishbones, réputés plus faciles en équipage réduit.



Naomi James, première circumnavigatrice en solitaire, devait courir la transat Twostar 1980 en Freedom 70.

équipements « collector », à l'image de ce sondeur à éclats NASA en parfait état de marche, et d'autres plus modernes comme la VHF-ASN Icom. A bâbord, face à la table à cartes, s'ouvre un cabinet de toilette très volumineux pour l'époque. Dans toute cette partie centrale comme dans les cabines avant et arrière, les boiseries en teck de Birmanie sont dans un état magnifique. Aucun jeu dans les portes d'équipets et pas une huisserie qui grince : manifestement, les menuisiers du chantier Fairways soignaient la finition. D'autres détails rappellent l'origine américaine du Freedom, comme les panneaux-moustiquaires ou ces chaînettes qui maintiennent les hublots ouverts. Les toiles antirouils, présentes sur toutes les couchettes, et l'importance du volume de rangement rappellent que nous sommes sur un vrai bateau à vivre en mer. Et l'examen des fonds – poussiéreux à souhait – confirme la première impression d'un bateau parfaitement sec. La sellerie, pour sa part, a pris un sérieux coup de

vieux. Autre signe des temps : la cuisine est équipée d'une simple glacière, sans groupe froid, ce qui semble impensable aujourd'hui.

Un moteur d'origine

Le moteur, un Volvo MD11 bicylindre, est également d'un autre âge comme en témoigne son lourd volant d'inertie et ses clapets de décompression. Mais il faut reconnaître qu'il tourne comme une horloge... Refroidi par un échangeur à eau douce, il peut en outre produire de l'eau chaude pour le bord ! Décussé en janvier 2005, il a été révisé et doté d'un presse-étoupe Volvo Penta à lèvres. On apprécie enfin ce bloc-moteur entièrement démontable qui facilite l'accès à la mécanique depuis la cabine arrière. La facilité d'entretien est également remarquable du côté électrique. Le tableau électrique qui s'ouvre sur le carré est très propre et techniquement abordable par un amateur motivé. Le

L'expert donne son avis



Notre expert rochelais Claude Mettrie a inspecté Arniwak sous toutes les coutures. A 25 ans, le Freedom 35 des Haglund est toujours bon pour le service!

Demandeur : Voile Magazine. Date de mission : le 21 juin 2006.

Propriétaire : Monsieur Patrick Haglund depuis 1987. Date et lieu de visite : le 17 mai 2006, voilier à flot et à terre sur la zone technique de La Rochelle.

Mission : examiner le voilier sous rubrique, constater son état d'entretien et de navigabilité.

- Etablir sa valeur vénale.

IDENTIFICATION DU VOILIER

Nom : Arniwak

Francisation : douanes de Caen, sous le n° 011037/072

Cat. de navigation : homologué et armé en navigation hauturière
Port d'attache : La Rochelle

Type : voilier de croisière

Serie : Freedom 35

N° de série : 105

Constructeur : chantier Fairways Marine (Hamble - GB)

Importateur : Snip (Ouireham)

Année : 1981

Matériau : polyester stratifié

Longueur coque : 9,99 m

Maître bau : 3,31 m

Déplacement léger : 7 500 kg

Tirants d'eau : 1,07 m/2,30 m

Jauge : 9,76 tonneaux

SV au près : 53 ou 65 m²

Moteur

Marque : Volvo

Type : in board

Modèle : MD 11 C

Puissance : 23 ch

Transmission : ligne d'arbre

Année : 1981

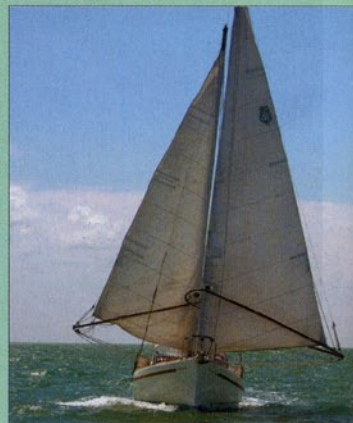
Carburant : gasoil

GREEMENT

Les deux mâts sont d'origine, de même que les wishbones – ces mâts semblent identiques – le grément dormant est limité à deux bastaques sur l'artimon utilisées si une voile d'étai est envoyée.

GARDE-ROBE

Deux jeux de voiles de base (deux misaines et deux artimons) complétés



En ciseaux, le grément cat ketch est très confortable.

par deux voiles d'étai, un tourmentin et un spi asymétrique. L'ensemble est ancien, parfois d'origine – les voiles à poste sont usagées. En cas de grande croisière, ces dernières seraient à remplacer. Il est à noter que les deux mâts sont simplement introduits dans les voiles qui présentent ainsi un « profil épais ».

ACCASTILLAGE

Le gréement particulier de ce voilier impose une disposition en dehors des standards, avec un mât à l'étrave et un autre sur l'avant du cockpit. L'accastillage est d'origine, d'aspect solide et sobrement disposé. La rusticité de l'ensemble n'exclut pas la facilité, puisque toutes les manœuvres sont renvoyées au cockpit (drisses, bordures, écouteurs, hauteur des wishbones par exemple).

EMMENAGEMENTS

Disposition selon le standard du type du yacht avec six couchages possibles. Les éléments de confort sont minimisés (four et deux feux, groupe d'eau), mais absence de réfrigérateur et de ballon d'eau chaude fonctionnant en 220 volts.

APPAREIL A GOUVERNER

La barre à roue est très protégée, mais la capote de descente empêche une vision parfaite vers l'avant, d'où



Une patte fixée au safran assure la transmission.

la nécessité de barrer en étant décalé d'un bord ou de l'autre – la forme du safran (faible allongement pour tirant d'eau limité) impose de barrer en privilégiant la vitesse au cap pour ne pas « planter » le bateau.

ŒUVRES VIVES

La carène porte des colonies de grosses cloques contenant un liquide caractéristique – pour rester au standard de la cotation, un traitement curatif est à prévoir.

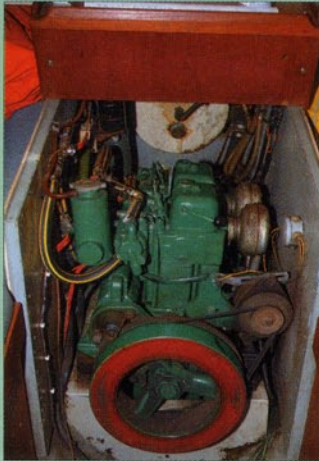
La bague hydro-lube est à remplacer, de même que l'anode et la boulonnerie de la butée de barre.

ŒUVRES MORTES

Le gel-coat a un très bel aspect, et de toute évidence il a fait l'objet de soins attentifs au fil des années

MOTEUR

L'appareil propulsif d'origine a été régulièrement entretenu – les silent-blocs étant anciens, il peut être judicieux d'envisager leur remplacement



Le Volvo est une antiquité mais il fonctionne bien.

à court terme. Cette procédure d'évaluation ne prévoit pas de prélèvement d'huile, et par conséquent, nous n'avons pas réalisé d'analyses spectrométrique et physico-chimique permettant d'avoir un diagnostic sur l'état interne du moteur.

ELECTRICITE

Les batteries sont anciennes et leur remplacement prochain est à envisager. Le chargeur 220 V est précieux au port, et l'on peut déplorer un manque d'autonomie en grande croisière (absence de production d'énergie douce) sans l'utilisation du moteur.

ELECTRONIQUE

L'équipement est complet (un sondeur à éclat, un loch/speedo, un girouette/anémo, un VHF ASN, un GPS, un récepteur radio) mais sobre.



Le tableau électrique très propre s'ouvre sur le carré.

SECURITE

Le radeau est révisé, mais il arrive en fin de vie – les extincteurs sont révisés (sauf un ancien).



Avec son interminable ligne de quille et son safran très court, la carène du Freedom était déjà datée en 1976.



Le cockpit est profond, bien protégé, mais encombré par un bloc central envahissant sur lequel le bib est harnaché.

La conclusion de l'expert

IMPRESSION GENERALE

Ce type de voilier demeure séduisant pour un programme croisière en équipage réduit, où l'envie de « naviguer différent » est bien présente. Un Freedom 35 demande une modification des réflexes et nécessite un réapprentissage, ne serait-ce qu'au moment de hisser les voiles ou à l'occasion d'une réduction de voilure. Un bateau séduisant pour naviguer en dehors des standards, sans toutefois partir à l'aventure, car ce type de gréement a prouvé sa solidité et sa fiabilité.

NOTRE ESTIMATION

- Corps (coque, emménagements, accastillage et moteur fixe)	55 000 €
- Garde-robe	3 000 €
- Armement sécurité	1 000 €
- Electronique + pilote	2 000 €
TOTAL61 000 €

UN FREEDOM 35...

circuit électrique ne comporte pas de répartiteur de charge, il faut donc utiliser le sélecteur de batteries : position « both » pour charger et démarrer, puis sélection d'une batterie ou l'autre en fonction de l'état de charge. Une habitude à prendre...

Oubliez ce que vous savez!

Sur le pont, le nouveau propriétaire d'*Arniwak* aura surtout pas mal d'habitudes à perdre. Car pour naviguer en cat ketch, un conseil : commencez par oublier tout ce que vous savez de la manœuvre en gréement marconi. Avant de hisser, on positionne le wishbone grâce à son hale-bas et à sa balancine, on prend la bordure puis on libère la voile maintenue à l'intérieur du wishbone par un sandow. Une fois les deux voiles établies, il y a également des subtilités de réglage. Ces profils épais supportent mal d'être bordés à plat, et il faut jouer des rails d'écoute pour que la grand-voile ne dévente pas l'artimon, c'est-à-dire mettre le chariot

L'écoute de grand-voile passe par une poulie assez avancée pour ne pas entraver la course du chariot.

FRANÇOIS-XAVIER DE GRECY

d'artimon au vent. Cette utilité particulière du rail d'artimon situé sur le tableau arrière explique peut-être sa présence dans l'accastillage d'origine. L'imposant rail autovireur de la grand-voile, pour sa part, a été rajouté par le premier propriétaire. Si son élégance est critiquable, ce deuxième rail apporte de la finesse de réglage sans nuire au confort de manœuvre. C'est d'ailleurs un des

atouts majeurs de la formule cat ketch : pas de grand génôis à embraquer, ni de tangon. Le wishbone passe assez haut au-dessus du cockpit et ne menace que les (très) grands gabarits. Par ailleurs, l'absence de gréement dormant permet de déborder les voiles à volonté aux allures portantes.

Quant aux performances, elles sont plutôt flatteuses dans la brise modérée que nous rencontrons dans le pertuis d'Antioche. Le bateau semble visuellement sous-toilé, mais le bon rendement de ces profils épais compense la modeste surface de voile, notamment aux allures arrivées. Au près, la quille longue limite les ambitions du barreur en terme de cap. A 50° du vent apparent, nous filons 5,3 nœuds dans 16 nœuds de vent. Mieux vaut virer bien lancé pour que le grand-mât très avancé passe le lit du vent... Peu agile, cette carène à quille longue montre en revanche ses atouts au portant, avec notamment une stabilité de route remarquable. Les sensations à la barre sont mitigées. Certes la roue peu démultipliée procure des sensations, le long safran nécessitant même une certaine poigne. Mais il faudrait réviser la transmission pour réduire le jeu, qui est trop important et occasionne des « coups de raquette » particulièrement inconfortables. Malgré sa grand-voile très avancée, le cat ketch est assez ardent et il faut garder de la pression à l'abattée pour entretenir la vitesse. Cela peut demander une certaine habitude car les sept tonnes du Freedom 35 lui procurent une inertie telle qu'on ne le sent pas ralentir. Si la brise fraîchit, on réduira d'abord l'artimon en com-

mençant par effacer la partie inférieure de la voile, que l'on ferle dans le wishbone en la maintenant à l'aide du sandow. On peut ensuite prendre un ris de la même façon que sur une grand-voile marconi. Si au contraire Eole s'essouffle, il sera temps d'envoyer une voile d'étai – de près ou de large – entre l'artimon et la cadène située sur la plage avant, après avoir pris de la bastaque.

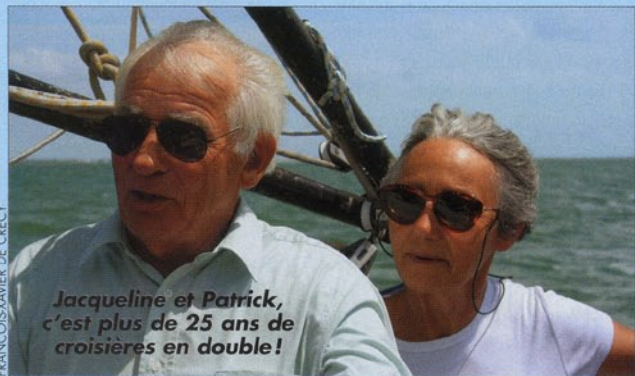
Un spi asymétrique

Sur *Arniwak*, il existe même un spi asymétrique amuré sur la delphinière, que l'on envoie pour les grandes occasions... Les amateurs de manœuvres auront donc de quoi s'occuper, mais seulement s'ils le désirent. Le jour de l'essai, grand-voile et artimon suffisaient à notre bonheur dans la brise, et c'est à regret que nous avons mis le cap sur le travelfit du port. Une fois dans les sangles, le Freedom affiche sans complexe sa carène d'un autre temps signée Hassley Herreshoff. Le gel-coat, récemment poli par des professionnels, est dans un état magnifique, et l'antifouling tout neuf porte beau. Le traitement anti-osmose date de 1986 et il faudra en faire un autre dans les années à venir, comme en témoignent quelques cloques qui n'ont pas échappé à notre expert. Il en faudra sûrement plus pour faire reculer un amateur de cat ketch, tant ces bateaux sont rares sur le marché de l'occasion français. Solidement construits et éprouvés par des centaines de propriétaires, le Freedom reste une alternative raisonnable au gréement marconi. ▲

PATRICK ET JACQUELINE HAGLUND

Du vent dans les voiles

Depuis ses premiers bords, qui l'ont vu caboter en baleinière sur la côte du Pays basque, Patrick Haglund n'a jamais pu s'éloigner de la mer. Même en tant que médecin, il a travaillé sur l'amélioration des soins d'urgence en mer et a été plusieurs fois hélitreuillé sur des bateaux de pêche ou des cargos. Autant dire que quand Jacqueline est devenue son épouse à presque trente ans, elle a dû se tourner aussi vers le large... A la voir aujourd'hui manœuvrer sans relâche sur le Freedom 35 familial, on peut penser qu'elle ne s'est pas fait prier! Bondissant sans un mot du cockpit aux pieds de mâts, elle est le complément indispensable de Patrick qui dirige la manœuvre depuis la barre. Après quelques croisières sur le Shipman 28 d'un ami, le jeune couple achète en 1981 un Jouët 920 avec lequel il écume la côte de Hendaye à Concarneau, puis passe sur Freedom 35 en 1987 pour naviguer plus à l'aise en famille. Aujourd'hui, les Haglund se voient bien poursuivre leurs aventures nautiques sur un beau bateau nordique à timonerie intérieure. Nordship, Najad, Hallberg-Rassy? A voir... Dans un autre style, le RM 1200 leur a aussi tapé dans l'œil : ils n'ont pas fini d'arpenter les salons!



Jacqueline et Patrick, c'est plus de 25 ans de croisières en double!