



EDP Atlantic Mission

par Francisco LUFINHA

A propos de l'interview

IKIFF a interviewé Francisco LUFINHA dans le cadre de son objectif de partage d'expériences et d'idées entre les passionnés de kiteboat.

Il s'agit de la première interview d'une série d'interviews (imprimées ou vidéo) de développeurs de projets kiteboats que nous publierons sur nos réseaux sociaux.



A propos de Francisco LUFINHA

[Francisco Lufinha](#) (né le 9 Août 1983, à Lisbon, Portugal), a établi plusieurs records mondiaux, notamment le record de la traversée de l'Atlantique en kiteboat (solitaire) en 2021 et le plus long trajet en kitesurf (sans arrêt) en 2015.

Comment en es-tu venu au kiteboat ?

Je navigue depuis ma naissance.

J'ai commencé le kitesurf en 2002.

Je me suis lancé dans un défi de sport extrême : mon défi précédent consistait à naviguer en kitesurf de Lisbonne à l'île de Madère sans s'arrêter.

Je veux atteindre les limites.

Le kiteboat est un moyen de lier mon parcours de marin et mon parcours de kitesurfeur. Je voulais faire quelque chose d'encore plus grand que mon défi précédent.

Au début, je voulais juste aller vite avec des kiteboats (j'avais vu des kiteboats sur internet, Don Montague, Armor kite). Mon objectif était d'aller à au moins 20 nœuds.



Comment as-tu choisi et préparé ton bateau ?



J'ai d'abord fait quelques petits tests pour vérifier les différences entre monocoques et catamarans. Lors de mes essais, j'ai trouvé que le monocoque Laser était rapide, mais un Hobie cat était relativement lent. Mais je n'ai pas eu le temps de tester en profondeur.

Le plan était seulement de descendre avec le vent. Les alizés vont toujours vers les Caraïbes.

Je cherchais parmi les kiteboats existants quelque chose qui répondrait à mes besoins. Je voulais quelque chose de rapide, de robuste et d'assez petit pour être emporté derrière une voiture. De plus, je n'avais pas le temps de concevoir et pas d'argent pour construire le bateau à partir de zéro. Maintenant, si c'était à refaire, les choses seraient différentes, car je saurais ce que je veux.

Le bateau d'Armorkite était rapide mais, pour moi, pas assez marin pour une traversée océanique. Avec une seule coque et sans lest de quille, donc non auto-redressable, ce n'était pas un bateau assez sûr pour traverser l'Atlantique, en raison de tout le poids supplémentaire nécessaire (j'ai doublé le poids de 500 kg à 1 tonne).

J'ai décidé de passer au trimaran pour la stabilité et l'espace. Un trimaran a également de la place pour les panneaux solaires et les batteries. Mais celui que j'ai trouvé le plus proche de mes besoins (Diam 24), n'avait pas de cabine.

J'en ai ajouté une à l'arrière. Garder beaucoup de poids à l'arrière permet d'éviter le chavirage.

J'ai eu de nombreux conseils de Germain Belz (qui a fait la précédente traversée de l'Atlantique en kiteboat en 2017/2018). Il m'a prêté une aile birdkite auto zénith. Malheureusement, je n'ai pas eu le temps de la tester, mais je l'ai tout de même prise avec moi pour la traversée en secours.

Les ailes que j'ai le plus utilisées étaient des Armorkite 18m² et des ailes standards. Les plus grandes ailes ne supportent pas bien la pression du vent, elles ne sont pas assez rapides. Avec 30 nœuds de vent, vous ne pouvez pas mettre les plus grandes ailes en toute sécurité dans la zone de pression, sinon elles explosent.

La Flysurfer 7m est le kite que j'ai le plus utilisé. Vous pensez peut-être que ce cerf-volant ne déplacera pas le bateau d'une tonne, mais oui, il le déplace beaucoup.

Plus le cerf-volant est gros, plus vous rencontrez de gros problèmes.

L'inconvénient des cerfs-volants plus petits est que vous utilisez plus de batterie car vous devez effectuer un vol plus dynamique. La solution est d'avoir de petits cerfs-volants avec de très longues lignes (80m) pour avoir plus de temps. A un moment, si les lignes sont trop longues, le cerf-volant ne répond pas très bien, surtout s'il tombe à l'eau, il n'est pas possible de le redécoller depuis l'eau. Comme nous naviguons principalement au portant sur une traversée de l'Atlantique, les plus petits cerfs-volants en vol dynamique ont moins de risques de tomber à l'eau que les plus gros cerfs-volants en vol plus statique.

As-tu préparé ce projet seul ?

Je voulais d'abord voir ce qui était disponible. J'ai rencontré Stephan [Schröder] de Wingit Kite Boat Systems. Il m'a beaucoup aidé et j'ai installé leur système. Nous étions principalement en contact par visioconférence et Stephan est venu une fois au Portugal (cet aspect était difficile en plein Covid !).

J'ai aussi pu acheter un cerf-volant auprès d'Armorkite.

J'avais aussi une Libertykite de 20m² de Beyond the Sea. Je l'utilisais la nuit, ça marchait bien avec du vent apparent fort, mais c'était plus délicat au portant avec du vent léger (difficile si on attrape une vague en surf). Avec 40 nœuds de vent réel, c'est très facile, le bateau accélère de 3 nœuds à 10 nœuds et vous vous retrouvez avec seulement 30 nœuds de vent apparent.

Il aurait peut-être été possible de la faire voler avec des lignes plus longues et de changer les points d'attache pour obtenir plus d'oscillations, mais je n'avais pas eu le temps de la tester avant, et je ne voulais pas tester en mer au milieu de l'Atlantique, surtout au cours de la nuit. J'ai acheté le bateau en Mars, et j'ai commencé le challenge en Novembre !

Quelle est le point le plus difficile que tu as rencontré durant la préparation du projet ?

Cela prenait beaucoup de temps. Ou plus exactement ça me prenait tout mon esprit.

Côté matériel, les cerfs-volants ordinaires ont tous explosé. J'ai utilisé tous les miens. Puis je les ai tous réparés.

Le 18m2 a explosé une vingtaine de fois, c'était Frankenstein car c'était ma préférée.

La difficulté c'est quand le cerf-volant va dans un sens et le bateau dans l'autre sens (avec 30 nœuds de vent).

Je n'avais que 30 nœuds de vent pour m'entraîner à Cascais (pas de brise modérée).

Un bateau lent est plus facile car il n'accélère pas dans les vagues sous le vent.

Si vous partez face au vent, toute erreur peut faire exploser le cerf-volant.

De plus, ce n'est jamais facile avec le budget. Quand on a un gros budget on a le temps. Avec plus de temps, vous pouvez construire des cerfs-volants plus solides et tester plus de cerfs-volants.

J'ai fait une moyenne de 6 nœuds seulement (j'ai fait quelques traversées à 7 nœuds de moyenne avec des voiliers et je visais 10 nœuds).

Un moyen de maintenir le cerf-volant dans les airs à tout moment serait très précieux, par exemple avec de l'hélium.

Les cerfs-volants sont délicats et peu fiables en eux-mêmes.

J'aime le concept d'autozénith (comme le birdkite) mais je n'ai pas eu le temps de la régler

Je suis sûr que cela fonctionnerait. Même le sentiment de pouvoir laisser l'aile aller au zénith est très bon.

Mais cela pourrait ne pas fonctionner au portant et devenir un gros bordel par vent léger.

Peux-tu décrire le bateau et ton équipement final ?

Je voulais que le contrôle du cerf-volant soit indépendant de l'alimentation électrique, au cas où il ne serait pas disponible (peut-être en raison d'une batterie à plat).

Stéphan a conçu le système de pédale pour s'adapter à son système.

Je n'ai jamais utilisé le pilote automatique pour réaliser des huit, mais je l'ai utilisé pour stabiliser l'aile au zénith.

Le pilote automatique du cerf-volant fonctionne bien, mais le défi de maintenir la tension des lignes au portant reste entier.



En savoir plus sur [Wingit Kite Boat Systems](https://www.wingit.com/)

kiteboat.org

Décoller le kite depuis l'eau était-il difficile ? Quelle était ton utilisation de l'ancre flottante ?

Quand il y a du vent, ce n'est pas une bonne idée de ralentir le bateau, car quelque chose exploserait (cerf-volant ou ancre flottante). J'ai utilisé l'ancre flottante uniquement avec moins de 10 nœuds de vent.

Au-dessus de 10 nœuds, je n'en avais plus besoin grâce aux grandes dérives. Il suffit de verrouiller la barre pour maintenir le bateau perpendiculaire au cerf-volant (pas besoin du pilote automatique de barre, qui de toute façon a cassé dans les 3 premières heures mais a quand même servi à bloquer le safran).

Nous avons vu que tu t'étais arrêté aux îles Canaries, quel était le problème ? Était-ce lié à l'eau pénétrant à l'intérieur ? L'eau rentrait-elle au niveau du passage des lignes de contrôle du kite ?

Non, j'avais des choses spéciales pour que l'eau tombe des lignes avant d'entrer dans la cabine. L'eau venait directement de la cabine elle-même. Mais ce n'est pas ce qui m'a arrêté.

J'ai explosé à la fois l'Armorkite 18m² et l'Ozone 17m² (celle avec le logo de mon sponsor) et il me manquait un autre cerf-volant à mon départ (la Core 12m², très bon cerf-volant, je l'ai beaucoup utilisé).

Puis une fois arrêté, il n'y a pas eu d'alizés pendant 3 semaines, alors j'ai attendu.

Lors de la traversée finale, le vent était encore léger au début puis fort jusqu'à la fin.

Tu as battu le record (non-officiel) de traversée sur un bateau tiré par cerf-volant en 20 jours des Canaries à la Martinique. Peux-tu nous en dire plus sur cette performance ?

Le problème c'est que pendant la nuit, j'allais à 3 nœuds seulement. J'ai utilisé le Libertykite 3 nuits, mais la plupart du temps, le vent apparent n'était pas assez fort au portant.

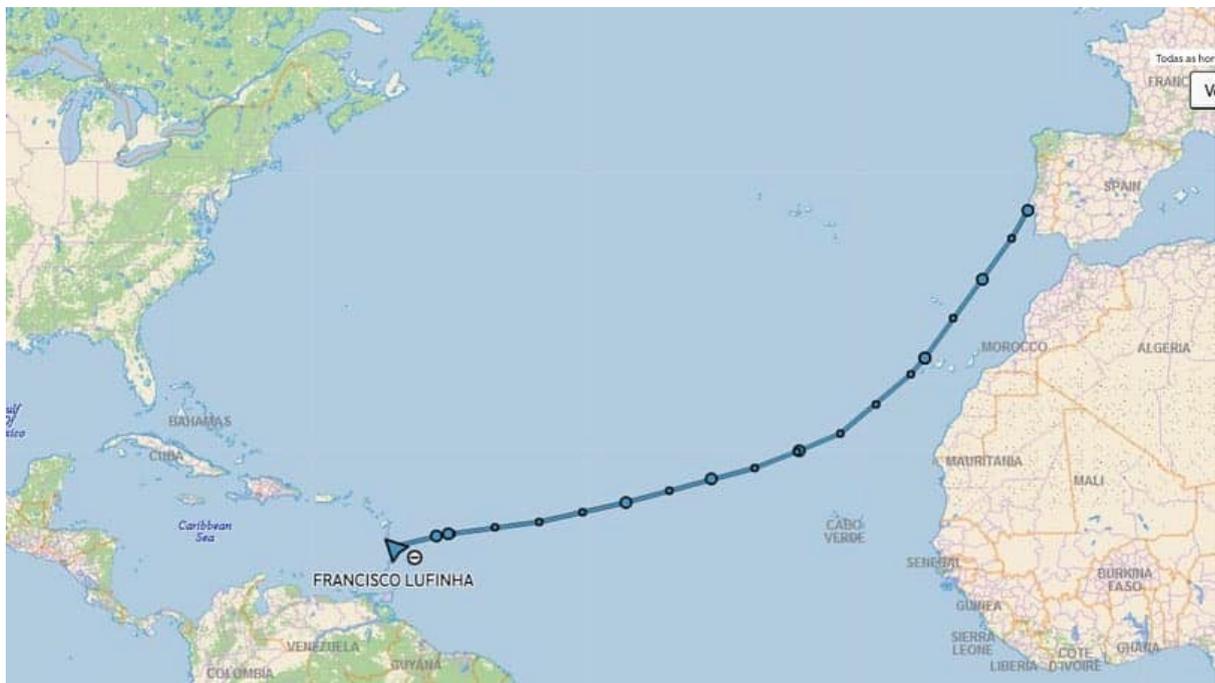
Je n'ai pas eu le temps de tester le kite Liberty avec des lignes plus longues, et je ne le voulais pas dans l'eau.

Tout ce que vous voulez pendant la nuit, c'est dormir. J'ai beaucoup dormi de minuit à 7h du matin.

Ce serait très bien de faire la traversée à deux car je ne naviguais habituellement que 70% du temps.

Cependant, je ne pouvais pas voir le cerf-volant à 80 m pendant la nuit sans la pleine lune (le capteur de Stéphan clignotait ; mais cela ne suffit pas).

Lorsque vous faites du kitesurf, vous n'avez pas besoin de regarder votre aile (car vous sentez l'aile par la tension et la direction de la ligne).



Dirais-tu que le challenge était plus sur le plan physique ou mental ?

Globalement, le défi était plutôt mental. Mais vous devez diviser le défi en deux parties. La préparation a été principalement mentale, mais la traversée plus physique.

J'aime la puissance du kite, on peut aller à 21 nœuds avec un trimaran mais une minute plus tard le kite est dans l'eau, les lignes emmêlées. J'ai passé 7 heures à démêler 400 mètres de lignes. Peut-on inventer des lignes qui ne s'em mêlent pas ?



Démelage de lignes

Comment compares-tu l'effort ou la fatigue physique de trois semaines de traversée en bateau VS 48h en kitesurf ?

Ce n'est pas comparable. D'un côté, vous avez 20 jours où vous dormez contre 3 jours sans eau de l'autre côté.

Je me remets encore de mes genoux, car j'ai passé beaucoup de temps sur eux à cause de la très petite cabine.

J'étais sur le joystick toute la journée.

Beaucoup d'eau est venue par dessus les étraves ou à travers le trampoline. Tout était mouillé ! Mais tant qu'il y a du vent, ça marche !

Quel a été ton meilleur moment ?

Surfer quelques vagues à 21 nœuds de vitesse bateau avant que l'aile ne tombe !

C'est toujours bien quand vous inventez quelque chose et que vous le voyez fonctionner après avoir passé beaucoup de temps à le développer.

Aller vite me faisait rire.

En te voyant, d'autres personnes pourraient avoir envie de faire la même chose. Peux-tu nous donner le budget du projet ?

Mon budget je ne peux pas vous le dire précisément. Mais pour le Diam24, vous pouvez compter de 20 à 25k€. Ensuite, vous ajoutez les ailes. Ajoutez ensuite des panneaux solaires, 1k€. Vous pouvez trouver des partenaires qui vous prêtent le matériel. Vous aurez besoin d'un bateau d'assistance (bateau à moteur, carburant) pour les essais. Vous devez payer un conteneur pour ramener le navire.

S'il vous plaît envoyez-moi un e-mail si vous voulez y aller. Mais le budget n'est pas le plus important.

Comment vois-tu le futur du kiteboat ?

C'est dur. J'aime le concept. Le cerf-volant fournit plus de puissance qu'une voile, mais il faut contrôler la bête.

Si ce n'est pas rapide (moins de 10 nœuds), je ne vois pas les gens s'embêter avec des cerfs-volants. Une voile est beaucoup plus facile grâce au mât, vous n'avez pas la difficulté de contrôler l'aile en permanence.

Que penses-tu des derniers projets comme SP80 ou Syroco ?

Ils ressemblent à des vaisseaux spatiaux ET ils vont vite. Les foils inversés, etc., sont très cools. Si vous pouvez faire un SP80 pour tout le monde, alors il va se vendre !

SP80 m'a appelé pour faire un tour avec le Diam 24, mais nous ne l'avons pas encore prévu.

Quels sont tes plans ? Populariser le kiteboat, faire des compétitions, des courses océaniques, des records de vitesse ?

Le faire seul, je ne vois pas l'intérêt.

Mais à deux, pourquoi pas (mais pas de nouveau l'Atlantique).

Mais pour l'instant, mon projet est de faire le tour du monde avec ma famille, mais pas en kiteboat uniquement en voilier et kitesurf.

Yves Parlier a suggéré l'idée d'une course en transatlantique en 2024 ? Es-tu prêt ?

En 2024, je pense que je ferai le tour du monde avec ma famille. Mais tout dépend du sponsor, de la couverture et des bateaux. Si les bateaux et les ailes étaient les mêmes pour tout le monde, ce serait astucieux. Vous n'auriez qu'à payer une redevance, avec un bateau déjà développé. Il faut que ça reste facile pour les participants.



Francisco et son bateau le jour de l'interview 13/04/2022

Propos recueillis par Baptiste LABAT et Maxime DENOIX

Sources

[EDP Atlantic Mission](#)

[Live tracking](#)

[Article Figaro Nautisme](#)

[Article Le Télégramme](#)

[Article Voiles & Voiliers](#)

[Article Guinness World Record](#)

[Article Surfer Today](#)

[Article Kite Boat Systems](#)

<https://www.youtube.com/watch?v=x3U0bEW1z-w>