

ESSAI

Texte : Emmanuel van Deth – Photos : NEEL Trimarans/Olivier Blanchet et l'auteur



Le NEEL 43 est capable
de tenir des moyennes
supérieures à 10 nœuds
dès 4 Beaufort.



NEEL 43

TROIS COQUES POUR LE MEILLEUR ?

Depuis maintenant 10 ans, NEEL propose sa propre vision du multicoque de croisière, à savoir un trimaran coiffé d'une large nacelle. Le concept développé par Eric Bruneel, bien accueilli par les amateurs de grand voyage et de performances, est désormais incontournable dans l'univers des bateaux à plusieurs coques.

Le dernier modèle lancé de la gamme voile est le NEEL 43 – il remplace le 45. Nous avons pu l'essayer à La Rochelle dans d'excellentes conditions météo.





Un ciel tout bleu et un vent de terre solidement établi : que demander de plus lors d'un essai sous voile ? A bord de ce trimaran, un seul moteur à démarrer – un Volvo de 50 CV. Un propulseur est en place dans l'étrave de la coque centrale, mais il n'est pas nécessaire pour notre manœuvre au bout d'un quai dégagé. On note le dièdre relativement faible des flotteurs : le 43 ne se dandine pas d'un bord sur l'autre et restera bien à plat au mouillage. Les flotteurs sont sensiblement angulés. Ils sont étroits à la flottaison, mais leur volume est augmenté par des bordés extérieurs très arrondis. Côté appendices, un quillon réalisé en monolithique sur la coque centrale et un unique safran. Si les coques et le pont sont réalisés dans

des matériaux classiques et largement fiabilisés – sandwich mousse/verre quadriaxial/polyester et vinylester et renforts carbone –, de nombreuses pièces non structurelles dans les aménagements comme des contremoules adoptent un sandwich qui intègre un tissu verre/lin de 300 g/m² et une âme en liège. Chez NEEL, le cap est donc pris vers l'utilisation de matériaux respectueux de l'environnement. Tout en restant très à cheval sur le devis de poids : le 43 ne pèse que 9 tonnes, soit 2 à 3 de moins que la plupart de ses concurrents de même taille à deux coques.

Un plan de pont ultra simple

Malgré l'importante largeur de la nacelle, les pas-

savants affichent 40 cm de largeur au minimum. Les haubans encastrés dans le rouf et la rigole qui fait office de main courante sécurisent les déplacements. A l'avant, les coques sont fines, mais les deux trampolines sont vastes. Une puissante delphinrière prolonge la coque centrale – elle supporte le davier et l'ancre, mais également le point d'amure des voiles de portant. Le cockpit profite de toute la largeur de la plateforme. La table extérieure mesure 136 cm par 90. Elle est accompagnée d'une banquette en L. On peut la compléter avec des tabourets. A l'arrière du poste de barre, une grande assise de 2 mètres est aménagée. De multiples accès – deux vers le poste de barre, un vers chaque passavant,





un vers chaque jupe arrière – sont prévus ; ils s'accompagnent le plus souvent d'une ou plusieurs marches et/ou de pentes peu habituelles, sans provoquer de gêne quelconque. Un ber de stockage permet de stocker l'annexe sur l'arrière de la coque centrale. Le poste de manœuvre se fond avec le poste de barre. Une impressionnante batterie de bloqueurs est asservie à un winch électrique. Toutes les manœuvres ou presque sont contrôlées d'ici. La grand-voile est réglée grâce à deux écoutes en patte d'oie. La bôme semble passer très près du bimini du barreur ; les lazy-jacks renforcés sont parfaitement réglés. Les écoutes de foc empruntent un pouliage fixe pour revenir sur un winch dédié. Un rail permettrait d'affiner les réglages et une paire de bloqueurs éviterait, lors de virements de bord, d'être contraint de libérer l'écoute en grand. Le constructeur défend ces écoutes de génois « libres » par sécurité en cas de survente. Notre NEEL 43 d'essai dispose d'un spi asy et de deux winches supplémentaires à l'arrière de chaque flotteur. La bosse d'enrouleur de génois est du coup déportée vers le winch tribord.

Les performances sont au rendez-vous !

La grand-voile est prestement envoyée grâce au winch électrique. Nous avons de l'eau à courir – tout le pertuis d'Antioche avec ce vent d'est-nord-est –, aussi, le spi asymétrique est hissé dans sa chaussette pour être libéré aussitôt. Tout près de la côte, le vent réel affiche déjà 15 nœuds et le GPS 10 : ça commence plutôt bien ! Le NEEL 43 s'appuie sur son flotteur sous le vent, dégage celui au vent et allonge deux sillages. Au gré des empannages, nous nous éloignons de La Rochelle. Le spi rouge rejoint sa chaussette, le génois légèrement recouvrant est déroulé dans la foulée. Pour ce retour au louvoyage, le vent mollit un peu à 12 nœuds, mais notre vitesse au près (50° du vent réel) reste flatteuse : 9 à 10 nœuds. A la faveur d'une rafale, je suis les penons de foc en abattant un peu : on atteint les 12 nœuds sans efforts. Le gréement Performance avec son mât carbone plus haut de 60 cm et sa grand-voile avec corne XXL devrait lâcher plus de chevaux encore !

Seul bémol : quelques paquets de mer s'échappent au vent de la poutre arrière et arrosent parfois copieusement l'arrière du cockpit. Une petite

1- Par bonne brise, le flotteur au vent finit par sortir complètement de l'eau. Celui sous le vent s'enfonce un peu, jusqu'à une gîte maximum de 10°.

2- Le radeau de survie est placé à l'arrière de la coque centrale. Sur la jupe, un ber est prévu pour loger l'annexe semi-rigide.

3- La partie centrale du cockpit est protégée par le bimini rigide.

4- Les passavants, au plus étroit, offrent 40 cm de largeur. Les haubans intégrés au rouf et la rigole qui fait office de main courante sécurisent les déplacements.

5- Les deux trampolines permettent d'évoluer entre les trois étraves. Par temps clément ou au mouillage, ils constituent d'excellents solariums.



bâche tendue dans chaque échancrure entre les coques devrait régler le problème.

Plaisir de barre retrouvé

Habillé aux couleurs de son chantier – blanc et rouge –, Eric Bruneel ne boude pas son plaisir quand il s'agit de passer la barre ; il attend que vous savouriez les sensations avant de vous détailler plus encore son dernier-né. Je reconnais que ce sont les moments que j'ai passé à la barre qui m'ont le plus marqué lors de cet essai. La barre à roue est en prise directe avec l'unique safran de la coque centrale. Le ressenti est à la fois une douceur de barre franchement étonnante et un contrôle irréprochable de la trajectoire. Ajoutée à une gîte de 8 à 10° par bonne brise du près au travers, la sensation se rapproche de celle d'un monocoque ; on n'a pas du tout envie d'appuyer sur « AUTO » de la commande du pilote automatique, mais bien de placer parfaitement les penons du génois, pour accélérer encore... Nous voilà donc très loin des barres un peu « camion » de nombreux catamarans de croisière. Jusqu'alors, les fines barres qui ont longtemps régalé à bord de monocoques affûtés comme des J-Boats ou autres X-Yachts faisaient un peu une croix sur leur plaisir de naviguer – au tour de la famille de profiter de la vraie croisière, en multicoque bien sûr ! Le NEEL 43, lui, ravira ces anciens propriétaires – surtout les plus exigeants - de monocoques fins à la barre. Pour ne rien gâter, la banquette de 1,20 m permet à trois personnes de s'asseoir.

Nacelle XXL

Au fil des modèles, la conception des aména-

gements des NEEL a évolué. C'est particulièrement flagrant à bord du 43, où l'impression de volume est saisissante quand on pénètre dans la nacelle – nous verrons plus loin pourquoi. Le constructeur a bien sûr retenu son concept « cockloot » – mix des vocables cockpit et saloon – pour gommer la frontière entre extérieur et intérieur. De fait, la grande porte vitrée de 1,87 m par 0,95 est accompagnée d'une seconde ouverture latérale coulissante de 95 cm par 70. Les deux tables – celle de l'extérieur et

celle du carré de 110 cm par 90 – sont très précisément alignées, tout comme les assises. On a donc bien l'impression d'être à la fois à l'intérieur et dehors. La hauteur sous barrot est dans la nacelle de 1,97 m. L'impression de volume et la vue panoramique sont assurées par l'absence de cloison à bâbord et les grands vitrages sur tribord. Certes, les cabines concernées sont a priori moins intimistes comparées à celles d'un catamaran conventionnel de 43 pieds, casées dans les coins. Mais c'est ici un parti pris qui



correspond à un usage familial ou à des amis qui se connaissent bien. Dans cette même logique, on ne compte qu'un seul cabinet de toilette/douche. Précisons qu'il est grand... La finition est très simple, un peu dans l'esprit des premiers Fontaine Pajot, mais plus colorée. Rien d'étonnant quand on sait qu'Eric Bruneel a passé la plus grande partie de sa carrière chez le grand constructeur français – il a même conçu des modèles qui portent eux aussi pour partie son nom, les Corneel... A quelques détails près, comme le revêtement un peu lâche qui couvre l'épontille et quelques angles trop vifs, on y verra les avantages d'un bon vieillissement et d'un entretien aisé plutôt qu'un quelconque inconfort. Un jugement qui reste mon point de vue, d'aucuns sont sensibles aux belles menuiseries, évidemment absentes ici. La cuisine, relativement compacte, se cale à tribord. Un poste de veille est installé face à la route. Les rangements sont nombreux. La cabine Propriétaire est la seule à disposer d'une porte classique. L'ouverture est relativement étroite – 40 cm –, mais le lit est grand – 1,50 m x 2. La vue sur l'eau est saisissante. Pour s'isoler du carré, il suffit de tirer les rideaux. L'aération est assurée par un panneau ouvrant. La deuxième

cabine « qui ferme » est celle de la coque centrale. C'est d'ailleurs un capot complet sur glissière qui s'en charge. Des marches en quinconce – un pas japonais – mène à un couchage de 2 m de long, 1,30 m de large à la tête et 0,70 m aux pieds. Un capot ouvrant est prévu. La troisième cabine, à bâbord, est complètement ouverte sur le carré. Elle s'isole juste avec des rideaux. Le couchage de 2 m par 1,40 m, véritable tatami, sera l'emplacement idéal pour de jeunes enfants. Si le NEEL 43 affiche trois couchages doubles, sa capacité totale peut être portée à 10 personnes, puisque le constructeur propose, en option, d'aménager les pointes avant des flotteurs en couchette simple et de disposer d'un carré-dînette transformable en couchette double.

Conclusion

Avec une production prévue de 22 modèles par an et déjà 30 exemplaires en commande, le NEEL 43 ne cache pas ses ambitions : ce modèle pourrait s'imposer dans quelques années comme le trimaran de plus de 40 pieds le plus diffusé au monde... Un destin de futur best-seller bien mérité si on en juge par son potentiel sous voile, son agrément de barre et son confort.



Ces trois images expliquent bien le concept cockloot cher au constructeur : dedans, dehors, ou les deux !

NOUS VOILÀ DONC TRÈS LOIN
DES BARRES UN PEU « CAMION »
DE NOMBREUX CATAMARANS
DE CROISIÈRE. LE NEEL 43 RAVIRA
LES ANCIENS PROPRIÉTAIRES
– SURTOUT LES PLUS EXIGEANTS –
DE MONOCOQUES.



6



7



8



9



10

6- Carré au centre, poste de veille à l'avant et cuisine à tribord.

7- La cabine Propriétaire occupe la partie tribord de la nacelle.

8 et 9- La cabine avant est isolée du carré par un capot coulissant. On y accède grâce à un pas japonais.

10- Le couchage bâbord est complètement ouvert sur le carré.



Concurrents

	Astrea 42	Leopard 42	Lagoon 42	Bali 4.2	Aventura 44
Longueur	12,58 m	12,67 m	12,80 m	12,85 m	13,20 m
Largeur	7,20 m	7,04 m	7,70 m	7,08 m	7 m
Déplacement	12,7 t	11,84 t	12,1 t	11,5 t	9,5 t
Surface de voile	111 m2	116,6 m2	90/94 m2	85 m2	115 m2
Prix HT	371 568 €	389 000 €	348 000 €	363 800 €	299 608 €
Essai	MM190	MM206	MM177	Dans ce numéro	MM199



Performances excellentes
Plaisir de barre incomparable
Prix d'appel très bien placé



Gîte de 8 à 10° par bonne brise aux allures du près au travers
Moins d'intimité dans les cabines – en comparaison avec un catamaran « classique »
Paquets de mer susceptibles de mouiller l'arrière du cockpit

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : NEEL Trimarans

Architectes : Marc Lombard Yacht Design Group

Matériau : sandwich mousse/verre quadriaxial/polyester et vinylester et renforts carbone

Longueur : 12,90 m

Largeur : 7,40 m

Tirant d'eau : 1,50 m

Tirant d'air : 19 m

Déplacement léger : 9 t

Surface GV lattée : 58,60 m²

Géniois : 43,40 m²

Réservoir d'eau : 500 l

Réservoir de carburant : 300 l

Motorisation : 50 CV Volvo

Certification CE ICNN

Prix HT :

A partir de 329 800 € en version 3 cabines

Pack Premium : 36 150 €

Cockpit et marches arrière en teck synthétique : 12 300 €

Salon, cuisine, espace table à carte en teck synthétique : 3 400 €

Tente de cockpit (amovible) : 6 200 €

Bimini du poste de barre : 2 225 €

Table du carré convertible couchage double avec rideaux : 3 850 €

Générateur Fisher Panda 6,8 kVA : 12 000 €

Climatisation : 13 000 €

Chauffage : 9 150 €

Dessalinisateur 12 V débit 100 L/h : 13 354 €

2 x panneaux solaires sur avant roof total 312 W : 5 650 €

Pack électronique : 11 970 €

Gréement performance complet : 37 980 €

Spinnaker asy : 5 900/6 900 €

Accastillage de pont pour spinnaker + 2 winches : 2 200 €

Winch électrique à la place du winch manuel extérieur : 2 700 €

Trinquette amovible sur emmagasineur avec le sac de stockage : 4 950 €

Annexe Highfield 3,1 m avec moteur hors-bord Honda 6 CV : 6 450 €

