



Neel 45

la révolution sur trois coques

Deux ans après avoir présenté au Grand Pavois de La Rochelle un trimaran de voyage résolument novateur de 50 pieds, le chantier Neel lance un tout nouveau 45 pieds, bâti sur les mêmes fondamentaux que son grand frère.

Ici, coques et flotteurs ne sont plus dédiés au volume habitable, mais à l'instar de bateaux plus orientés vers la performance, l'ensemble est organisé autour de carènes dont le rôle essentiel est de supporter le déplacement du bateau. Il s'agit là d'une plateforme de vie, une véritable galette (voir le plan d'aménagement !), posée sur une structure de trimaran. Le résultat est probant, l'objet est beau (vision subjective), réussi, et funeusement dans l'air du temps, avec notamment ses trois étraves inversées, façon Banque Populaire V ou MOD 70. Mais aussi cette arête qui, sur la coque, marque un léger redan dont la présence ne se justifie que dans l'accompagnement du dessin des bras de liaison, plus proches du principe de l'aile si chère à Newick. En cherchant bien, on trouve d'ailleurs comme un vague lien de parenté avec l'architecte américain, avec notamment la poupe de la coque centrale, totalement dégagée sur l'arrière. La comparaison s'amène là.

Sur le Neel, à la différence des catamarans de

voyage, on ne court pas après le volume habitable, car il est considéré par le chantier comme suffisant, avec un canot transformable en couchette double, trois cabines doubles, deux WC et une cuisine. Sur le modèle de notre essai, le premier, promis à la location, on trouve en plus deux couchettes simples dans chacun des deux flotteurs. Bien sûr, elles ne seront utilisables qu'au mouillage, et gare aux grains tropicaux ! Le Neel 45 est un joli trimaran, attendu par de nombreux amoureux des bateaux à voile. Car ces embarcations à trois coques ont cette qualité rare de rappeler les avantages du monocoque (le plaisir de barer, mais aussi la satisfaction de faire du cap au près), avec ceux des catamarans, à savoir la navigation rapide, l'absence de gîte, et bien sûr l'espace habitable, que l'on trouve avec les 60 m² de la plateforme en dur, et bien plus encore si l'on compte avec le trampolin. Il faut se remémorer qu'avant le Neel, seul Gérard Pesty et son mythique "Architectis" avait osé une telle architecture, en utilisant une bonne partie de

Texte et photos : Gilles Ruffet et DR



2



3



4



5

l'espace disponible. Les autres (trop) rares trimarans de croisière présents sur le marché se contentent d'un volume habitable comparable à peu de chose près à celui d'un monocôque de taille équivalente.

UN PLAN DE VOILURE NOVATEUR

Le plan de voilure mérite qu'on s'y attarde, car en bien des points il diffère de ce que l'on rencontre en général en croisière. Le triangle avant est organisé autour d'une voile que l'on peut qualifier d'hybride, sur écoute, amuré tout à l'avant sur l'étrave ; une voile entre gènois et pennaker (déjà que le mot "gennaker" est à mi-chemin entre gènois et spinnaker, comment l'appeler ? *Geoker* ?), même si elle est finalement plus proche du gènois, de par son tissu, sa forme et sa coupe. On trouve

juste en arrière la trinquette, auto-vireuse et sur enrouleur, capotée au niveau des bas haubans, ce qui lui assure une bonne tenue. Ce découpage vélique permet aussi de recentrer le mât sur l'arrière.

Le grand-voile, quant à elle, est à corne, elle se caractérise par deux ris. Si le premier se situe aux environs du quart inférieur de la voile, le second en est pratiquement à la moitié, aussi faudra-t-il revoir ses habitudes de réduction de voilure : sur un gréement "classique" de catamaran fractionné, on commence par prendre un ris, puis un ou deux tours dans le gènois, avant de prendre le second ris, etc. Ici, sur le Neel 45, quand le vent fraîchit, le gènois est enroulé et il laisse la place à la trinquette (voir en encadré le témoignage du convoyeur). On a alors de la marge avant de devoir prendre le premier ris, puis le deuxième. Cette

innovante division de la voilure permet de toujours naviguer avec une belle voile d'avant : rien n'est plus désastreux, pour faire du près, qu'un gènois enroulé. Mais il faut le reconnaître, c'est si pratique... On notera par ailleurs que, sur la grand-voile, les bossas de ris ne transitent pas à travers une poulie, comme c'est le cas habituellement, mais par un anneau de friction.

certains points, qui à mon avis pouvaient être démontables, n'ont pas été repris : ainsi en est-il de l'écoute de grand-voile, qui était constituée d'un simple bras. Elle a laissé la place à deux écoutes en double, en patte d'oie, façon Catana, qui reviennent elles aussi au barreur, après avoir transité en pied de mât. Elles sont frappées sur des mousquetons, ce qui permet, aux allures por-

Le Neel 45 est un joli trimaran, attendu par de nombreux amoureux des bateaux à voile.

tant, de les déplacer pour barberiser la grand-voile. Les réglages se font alors au petit poil et, l'habitude aidant, ils seront aussi précis que sur un schéma plus classique de chariot / rail d'écoute de grand-voile. Ce système a pour avantage de simplifier le plan de pont. D'autre part, les voiles d'avant s'envoient sur le principe du tout ou rien : aussi les écoutes ne transitent-elles pas par des avale-tout sur rails, mais par une poulie fixe. À certaines allures, et au portant

Le grand-voile (d'assez prises de ris) se manœuvre depuis le pied de mât. On monte sur la casquette depuis l'avant, via une marche. Attention cependant, l'antidérapant ne sera peut-être pas suffisant et il faudra rajouter quelques poignées et autres points d'appui pour y accéder sereinement ; un détail qui vaut également pour la jupe centrale. Les autres manœuvres reviennent au poste de barre, sur la face arrière bâbord de la casquette. Par rapport au Neel 50,

- 1 : Un trimaran pour la grande croisière, c'est le pari (gagné) du Neel 45.
- 2 : Rapide, rapide, vivant à la barre, ce trimaran imagine par Neel réinvente le multicoque de croisière. Bravo !
- 3 : On aime ou on n'aime pas la ligne de ce bateau atypique...
- 4 : Au mouillage devant la plage des Salines en Martinique... Quand on voit de quoi s'agit d'un bateau de voyage !
- 5 : Trois coques pour la grande croisière, c'est l'assurance d'une plate-forme plane.

notamment, il faudra donc prévoir un barber. Un *ped-eye* sur le rouf rendra à cet effet quelques services.

LES JOIES DE LA NAVIGATION SUR UN BATEAU À VOILE

Il s'est écoulé une dizaine de jours entre la mise à l'eau du bateau et son départ en convoi vers les Antilles où il est désormais disponible en location chez Autremer Concept, au Marin en Martinique). Entre tempête hivernale et travaux de mise au point, la seule journée libre correspond à un jour de pluie. Pas le top pour naviguer, encore moins pour les photos... Sans parler du vent qui n'en fait qu'à sa tête, et qui culmine, au cours de l'après-midi, à 8 nœuds de réel. Pas de quoi fouetter un chat, et

approche même les 8 nœuds. Mais dans cette configuration, le grand génois, plus adapté aux allures moins proches du vent (il ne s'agit pas d'un Code 0 !), handicapé par un point d'écoute un tantinet excentré, ne permet pas un bon cap au près. De plus, le plan anti-dérive fixe (parfait pour la croisière !), constitué d'un petit appendice, mais aussi des formes en V des flotteurs, efficace dans la brise, montre (mais c'est le cas pour tous les multicoques à ailerons) ses limites dans le petit temps.

Si au près on peut se passer de Code 0, il ne faudra pas hésiter, au portant, à booster la surface de voile disponible avec un grand asymétrique, ou un genaker. Parce que là, avec 8 nœuds de vent, après avoir abattu, c'est juste, et au grand



au bateau, au mouillage, de danser d'un bord sur l'autre ; même si cela peut être pénalisant dans la mer formée. Le compromis est intéressant, et là, au moteur, c'est à peine si les flotteurs effleurent l'eau. La traînée de la coque centrale est faible. Propulsé par le 50 CV Volvo à 2.600 t/mn, le Neel se promène tranquillement à 9 nœuds : des performances qui vont en faire rêver plus d'un... Au moment des prises de quai, il faudra se méfier de l'arrière des flotteurs qui sont finalement un peu hauts quand il faut descendre sur le ponton. C'est dommage, car il aurait été simple d'en rabaisser les poutres, et d'y aménager une petite jupe (ce qui a été corrigé sur le N° 2). Ces prises de quai sont, sur ce modèle, facilitées par la présence d'un propulseur d'étrave, et ça n'est pas un luxe, car dès que le vent fraîchit, le fardage important de ce genre de bateau peut rendre les chemins d'accès entre les pannes des mannes encombrées bien exag.

En location ou en grande croisière, on aime bien sûr les mouillages forains ; l'ancre est remontée par un guindeau vertical, plus d'un pourra être surpris par la longueur du davier, bien déporté sur l'avant, il vise à éloigner la chaîne de l'étrave inversée, et faire en sorte qu'elle ne vienne pas l'endormager. De par sa configuration, la patte d'oie paraît indispensable ; et au moment de remonter le mouillage, en s'aidant

pour cela du moteur, il faudra prendre soin de bien aligner le bateau sur la chaîne, sous peine de voir le davier souffrir. Ce point a également été corrigé sur le N° 2. A noter la chaîne qui disparaît dans la balle à mouillage, mais celle-ci n'est pas accessible depuis l'extérieur, et en cas de blocage (ou plus simplement pour vérifier si les mailles s'empiènt bien), il faudra se faufiler jusqu'à l'avant de la cabine avant ; pas vraiment pratique.

UNE BELLE SURFACE HABITABLE

Côté aménagements, le Neel fait preuve également d'une vraie personnalité. Cela commence par le cockpit, qui se caractérise par un passage central et deux petites tables, de part et d'autre. On apprécie, sur l'arrière, le cheminement qui permet de faire le tour du bateau sans devoir empiéter sur la tranquillité des occupants du cockpit. La circulation est aisée, et sécurisée, avec des triples filères sur l'arrière, et même des doubles sur l'avant. Quant à l'intérieur ; le Neel 45 ne ressemble à rien d'autre de connu ; ou plutôt si, à son grand frère, le Neel 50. Une fois passée la grande double baie vitrée, on trouve de chaque côté un WC salle de bains. Ils sont équipés de WC électriques. Plus en avant, deux autres portes desservent les cabines doubles, perpend-

Avec une telle précision de barre, rendre les penons de génois parallèles n'est plus qu'un jeu d'enfant.

pourtant le bateau répond plutôt bien. La barre à roue transmet, via des drosses (textiles), de bonnes sensations. L'implantation du centre de voilure et son bon équilibre rendent le bateau légèrement ardent, juste ce qu'il faut pour le sentir vivre, s'exprimer, et faire plaisir au barreur. Les puristes pourront même trouver dommage que la configuration ne permette pas l'implantation d'une barre franche... Avec une telle précision, rendre les penons de génois parallèles n'est plus qu'un jeu d'enfant. Et là, l'incroyable se produit. Avec 8 nœuds de vent, au près, sous grand génois et grand-voile haute, bien sûr, le bateau tutoie la vitesse du vent, il navigue aisément à plus de 6 nœuds, dépasse souvent les 7 nœuds,

languie, on s'ennuie un peu. Il peut nettement mieux, il suffit de lui en donner les moyens. Bien sûr, le Neel 45 n'a ni les capacités ni la prétention de rivaliser avec des unités de course, mais il navigue bien, il s'en sort dans le petit temps, et laisse augurer des traversées rapides au portant, dans l'alizé, avec des moyennes qui pourraient tutoyer les 8-9 nœuds, soit des traites journalières à plus de 200 milles ! Mais une fois de plus, attention à ne pas se tromper de programme : le Neel 45 est et reste un bateau de croisière. Et à son bord, nul doute n'est possible, le bonheur est sur l'eau ! Nous regagnons le port des Minimes à La Rochelle. Au moteur, les performances sont... impressionnantes ! Le diedre est réduit, ce qui évite

Le Neel 45 face à quelques concurrents

	NEEL 45	NEEL 50	BAV CAT 45	CARINA 4
Type :	Croisière à dérive	Croisière à dérive	Croisière à dérive	Croisière à dérive
Longueur :	13,90 m	15,70 m	13,90 m	14,00 m
Hauteur hors :	8,50 m	7,20 m	7,40 m	7,47
Surface (hors + jûbe) :	70 m ²	100 m ²	79 m ²	117 m ²
Poids déplacement (type) :	6.500 kg	7.200 kg	6.800 kg	10.900 kg
Moteurs (châssis) :				
Puissance (CV) :	40/50	40/50	40/50	55/60



- Un plan de voilure intéressant.
- Le jeu de rimons et ferrures.
- Depuis la cabine, une belle vue sur la mer.



- Le cockpit pourrait offrir un peu plus de confort.
- La chaîne de mouillage n'est pas visible depuis le pont.
- L'accès à la coque et au pont de côté.



sera complet quand vous saurez où se trouve la troisième cabine, double, dans la pointe avant. Ce qui porte le nombre de couchages à six, et dix avec les couchettes installées dans les flotteurs. Plus deux encore dans le carré transformable en couchette double.

Leat but not leat, on retrouve, dans les entrailles de la coque centrale, la désormais traditionnelle "cave", où les amateurs pourront stocker leur vin, bien sûr (!), mais pas seulement. L'espace est suffisant pour que toute la technique y trouve sa place, sans que l'entretien soit réservé à un contensionniste. Ainsi en est-il des réservoirs à eau et à carburant, le secteur de barre et le vérin de pilote, le chargeur, le groupe d'eau chaude. Ceux qui le souhaitent pourront y rajouter compresseur de plongée, groupe électrogène, etc.

C'est sûr, le volume de rangement ne viendra pas à manquer. On trouve également de grands coffres de chaque côté du cockpit, il faudra même prendre garde à ne pas trop charger le bateau.

POUR CONCLURE...

Autant l'esthétique du Neel 50 pouvait être discutée, autant il est bien difficile de ne pas trouver beau ce Neel 45. Il apporte une vraie alternative aux catamarans de croisière. Certes, le confort n'est pas tout à fait le même (la taille du

carré, notamment, et la convivialité de la cuisine), mais on a sur ce type de voilier un véritable plaisir de navigation, qui devrait séduire les voiliers purs et durs. Un vrai rêve qui a tout de même un prix : 440 000 euros.

POST SCRIPTUM

Quatre mois après l'essai à bord du N° 1 de la série, nous avons eu la chance de naviguer sur le N° 2, et ce, dans un vent plus soutenu, entre 15 et 20 nœuds. Dans la brise, le toucher de barre est particulièrement doux et le safran réactif, précis. Au près (sous trinquette et GV haute), il remonte à une dizaine de nœuds environ, selon un cap qui ferait pâlir d'envie un monocoque de croisière ventru. Et quand on ouvre, au reach-ing, le Neel glisse confortablement à 12-13 nœuds, et ce, toujours par 18 nœuds de vent. C'est bien ! Au portant, géniois déroulé, il descend tranquillement à 10 nœuds, il est évident qu'une grande voile d'avant augmentera ces performances. A ces vitesses, le Neel 45 nous offre cette agréable impression de naviguer à bord d'un vrai bateau à voile. A l'intérieur de cette deuxième unité, dédiée à un propriétaire, la cabine tribord possède une salle de bains privative, avec douche séparée. De toute façon, le chantier reste à l'écoute de ses clients, et les aménagements sont modulables. Les quelques petits défauts de jeunesse soulevés lors de l'essai du N° 1 ont été corrigés, ainsi en est-il de l'accès au qui depuis l'arrière des flotteurs, ils ont reçu une marche ; ou l'adjonction d'une delphiniera, qui permet d'amarrer un gennaker ou un asymétrique, et surtout de maintenir l'ancre suffisamment loin sur l'avant pour que sa chaîne n'endommage pas la coque.

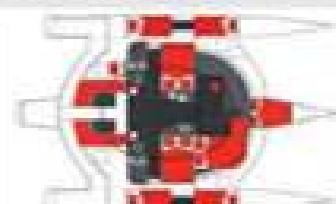
LE TÉMOIGNAGE DU CONVOYEUR :

Yves Garnier a pris le premier Neel 45 en charge à La Rochelle, et l'a conduit jusqu'aux Antilles, en Martinique. Il nous livre ses impressions.

Tout d'abord, je tiens à préciser que nous n'avons pas eu un séul très soutenu, tout au plus 25 nœuds de vent. Le bateau est puissant. Il est équipé d'une très belle grand-voile, avec une corde très large, un peu côté de coupe. Au portant, avec un ris dans la GV, la pose le vent, et quand le bateau accélère, tu ne perds pas de puissance (un peu comme un planché). A l'accélération, le bateau est doux. Malgré son poids léger, je lui trouve tout de même une certaine inertie, car la grand-voile compense. Bien sûr, au portant, il lui faudrait une grand-voile d'avant, asymétrique ou gennois, que nous n'avons pas. Au portant, dès 15 nœuds de vent réel, on peut commencer à tirer des bords de portant, pour descendre dans le vent. Avant, on navigue les voiles en cloque, la corde plus, même s'il faut faire attention aux charlots qui tiennent alors dans le rail. Nous avons également navigué géniois d'un côté et trinquette de l'autre. Au cours de la traversée, avec seulement 15 nœuds de vent, nous avons tenu environ 100 miles par jour, soit une bonne moyenne. Il gisse bien, avec un vent léger, il est tout de suite à 8 nœuds ; c'est sûr, il marche bien dans le petit temps. Dans un séul un peu plus soutenu, il a aussi maintenu une moyenne de 8,5 nœuds, surfant régulièrement à 10-12 nœuds, pouvant à 13-14 nœuds. Le record est à 17,8 nœuds, mais au surf, ce qui n'est pas significatif. Dans la brise, il va bien, avec 2 ris trinquette ; en gros, nous prenons un ris à partir de 18 nœuds de vent réel. D'autre part, au près dans 25 nœuds de vent, il se comporte un peu comme un mono, la gène l'accou sur le flotteur, c'est assez gênant. Ce bateau est incroyable de simplicité, au bout de 45 minutes à bord, tu es tout compris de son fonctionnement, tu es l'impression d'être sur un dérivatif. De oublier la taille.

FICHE TECHNIQUE

Longueur HT :	15,90 m
Largeur HT :	8,50 m
Tirant d'eau :	1,20 m
Tirant d'air :	18,15 m
Déplacement lpg :	4 900 kg
Déplacement en charge max :	5 000 kg
Vitesse maximale :	20 nœuds
Cabine sur pontons :	16 m ²
Grand-voile à corde tendue :	60 m ²
Moteurs (en bord ou dans Volvo) :	35 CV
Eau douce :	600 litres
Carrel :	300 litres
Prix :	440 000 euros HT, incluant 3 miles, livrés, cas chaudière, ponton, etc.



6 : Le cockpit est agréable, avec son passage central et les deux petites tables.

7 : Bienvenue à bord du Neel 45, un véritable "bat" sur l'eau.

8 : A l'avant, on trouve le table à cartes et un carré agréable.

9 : L'une des deux cabines latérales : un vrai must dans un 45 pieds