

# NEEL 45

Essai réalisé par Michael Delatte



## Le multicoque à 3, c'est enco

Le multicoque de croisière garde le cap et nous ne pouvons passer à côté d'un voilier aussi original que ce trimaran construit en France par une figure bien connue du milieu tant pour son parcours professionnel que par ses participations à des grandes courses océaniques. Le concept de ce **NEEL 45** nous a séduits lors de 2 essais réalisés dans la brise à Lorient et La Rochelle.

Lors du Salon du Multicoque de Lorient, au printemps dernier, nous étions curieux et interrogatifs quant à l'intelligence d'un tel concept dans le paysage nautique actuel. Un court essai dans la baie sous un bon 8 Beaufort a tout de suite dissipé nos craintes. Notre deuxième rencontre avec cet oiseau marginal au Grand Pavois de La Rochelle, suivi d'un essai plus long et toujours dans la brise, n'a fait que confirmer la pertinence du projet. Son initiateur y est certainement pour plus qu'une simple idée. En effet, Eric Bruneel a plus de 30 ans d'expérience dans la conception et la construction de multicoques, dont 26

ans consacrés au développement de Fountaine-Pajot. Parallèlement, en 2003, il conçoit et construit le trimaran de 50' *Trilogic* avec lequel il remporte, dans sa classe, l'OSTAR 2004, la Fastnet Rolex Race 2005 et se classe 2<sup>e</sup> de la route du Rhum 2006. C'est au croisement de ces expériences du monde de la plaisance et de la course au large qu'est née l'idée d'un trimaran de croisière rapide et confortable. Un premier modèle sort du chantier en version 50 pieds. Après réflexion, une version de 45 pieds, plus compacte et en phase avec le marché, sera commercialisée dès 2011.







# ore mieux !

## SOLIDITÉ, RIGIDITÉ ET GAIN DE POIDS

Construit en sandwich Verre/Résine Polyester Iso phtalique/mousse à cellules fermées et nid d'abeille PVC, le **NEEL 45** est disponible en 2 finitions intérieures. La version « propriétaire » propose trois cabines doubles et 2 salles de bain. Le chantier propose aussi une version « location » qui permet d'embarquer confortablement jusqu'à 10 personnes en ajoutant aux cabines doubles de la coque centrale 4 lits simples dans les coques.

Avec pour maître-mots solidité, rigidité et gain de poids, Eric Bruneel a voulu un trimaran marin et permettant d'optimiser le temps de navigation en fonction de la météo, grâce aux performances intrinsèques. Les fibres de verre sont stratifiées selon un plan d'échantillonnage déterminé par calcul de structure par éléments finis. En plus de cloisons structurelles étanches faisant office de *crash box*, l'isolation phonique et thermique ainsi que l'insubmersibilité sont assurées par l'âme du stratifié sandwich en mousse PVC. L'étude des poids a été poussée jusque dans la conception des planchers intérieurs en nid d'abeille.

## UN LOFT PERFORMANT

Au niveau des aménagements intérieurs, le **NEEL 45** innove aussi. Les proportions du trimaran permettent de proposer



Un large carré lumineux avec une vue imprenable sur l'horizon

un roof généreux. En reliant les deux ailes par une plateforme de plain-pied avec le cockpit, l'espace de vie à bord ressemble à un loft. Ce volume monobloc regroupe une cuisine centrale et le carré à vue panoramique dans l'axe de la coque. En plus de la cabine double placée dans la pointe avant, les deux autres cabines associées à leur salle de bain sont posées transversalement sur les bras de liaison. La vue est imprenable depuis le large couchage. Cette disposition transforme la cabine en bien plus qu'un lieu de sommeil. L'équipage hors quart y passera beaucoup de temps lors des grandes traversées. Contrairement à un catamaran, les



Une finition sobre pour un grand espace de vie

2 coques « externes » ne sont pas accessibles par l'intérieur. Il faudra passer par un large hublot et descendre une petite échelle pour se rendre dans les couchages simples (dans la version « location ») installés longitudinalement.

Le mobilier est proposé dans un choix de plusieurs matériaux contemporains. La version essayée proposait une

Deux cabines doubles tout confort avec leur salle de bain







La coursive centrale au sol recouvert d'un tressage high-tech

La finition sobre de couleur gris anthracite ne nuit en rien à la luminosité de l'intérieur. Les hublots de rouf étant de bonnes dimensions, nous ne nous sommes jamais sentis assommés par la masse et les tons utilisés.

Les sols sont recouverts d'un tressage polyester ultra résistant et high-tech qui est tant antidérapant que facile d'entretien. Cela change des classiques planchers boisés et vernis. Toujours dans la coque principale, un grand espace technique, en dessous de la coursive centrale, regroupe l'ensemble des installations électriques, de plomberie et de chauffage. Sans oublier le moteur unique (autre différence avec un catamaran) qui est logé au plus bas sans pour autant être à l'étroit. Ce compartiment technique ravira les skippers les plus exigeants par sa taille généreuse rendant la maintenance très aisée.

## SIMPLE ET ACCUEILLANT

Le cockpit situé à l'arrière de cette nacelle unique est très accueillant, car il n'est parcouru par aucune manœuvre



Un cockpit très dégagé et accueillant surmonté du bimini rigide

courante. Le bimini rigide protège très correctement les passagers des embruns dégagés par la coque sous le vent, et ce, malgré la vitesse élevée.

Le poste de barre situé à bâbord offre une excellente visi-



bilité sur l'ensemble du gréement et de la mer. Toutes les manœuvres reviennent sur un piano de rouf à portée de mains du barreur. Cette simplicité ne nuit en rien à l'efficacité. Elle aurait même pour avantage de démystifier le pilotage d'un multicoque performant.

Grâce à sa taille, mais aussi au simple fait de disposer de 3 coques au lieu de 2, les espaces de rangement extérieurs sont nombreux et volumineux. Aucun problème pour faire disparaître les gros pare-battages et les longues amarres dans les coffres étanches.



Le poste de barre à babord offre une grande visibilité

## UN MONOCOQUE À 3 COQUES

Tant lors de notre « petite » sortie à Lorient que lors de notre essai plus long à La Rochelle, nous étions dans l'expectative face au comportement exceptionnel tellement vanté au port par son concepteur. Le **NEEL 45** a vite répondu présent à la réputation qui lui a été faite sur les pontons : rapide et doux. Les habitués du multicoque se doivent d'essayer ce trimaran. En effet, le comportement sur l'eau est très différent de celui d'un catamaran. La première différence que le marin, même peu expérimenté, ressentira est le passage des vagues de face. Dès que le barreur en a compris la finesse, ce trimaran franchit la houle comme un monocoque. Avec ses étraves inversées et malgré sa plus grande largeur, ce voilier à 3 coques rassure les passagers en procurant un confort accru dans une mer hachée. Il favorise aussi la tenue de vitesse moyennes élevées en ne perdant que très peu de vitesse au passage des vagues.





Nous avons quelques bords dans le Pertuis rochelais en direction d'un problème une vitesse de 12 nœuds à 45 degrés du vent et soufflant entre 20 et 30 nœuds. Cette bonne vitesse rend aussi plus faciles les virements de bord. Une fois à l'abri, c'est dans le coin, le trimaran pointe au vent. En coupant 2 mètres d'écoute, le nez passe sur l'autre bord et l'achèvement. Dès le nouveau cap atteint, la relance est rapide et les accélérations assez fortes. La vitesse cible s'affirme et les catmars à peine quelques dizaines de secondes après la fin du virement.

Le trimaran fractionné offre une belle rigidité qui a déjà été éprouvée dans des conditions encore plus difficiles. Nous passons sous trinquette et grand-voile à un ris sous un angle. La légèreté de l'ensemble permet un dessin de voile normale sans affaiblir les vitesses polaires.

Après un tour du télévisuel Fort Boyard, nous décidons d'essayer pour laisser s'exprimer la « bête ». Une fois de plus, le trimaran répond aux attentes. Nous accélérons sans effort jusqu'à 15 nœuds. Rapidement, nous calculons les heures devant être parcourues en 24 heures à de telles vitesses. Avec aisement plus de 300 milles en 24h, cela nous fait sensiblement la planète voile !

Après quelques surfs avoisinant les 20 nœuds et quelques mètres hors d'eau à l'étrave du flotteur sous le vent, nous arrivons à l'entrée du port des Minimes. Voilure rangée, nous voyons la manoeuvrabilité au moteur. Le fardage est bel et bien présent dans ces conditions automnales, mais tant le moteur de 55 CV que le propulseur d'étrave sont correctement dimensionnés pour maîtriser l'accostage sans heurt.

## LE NEEL 45 VISE JUSTE

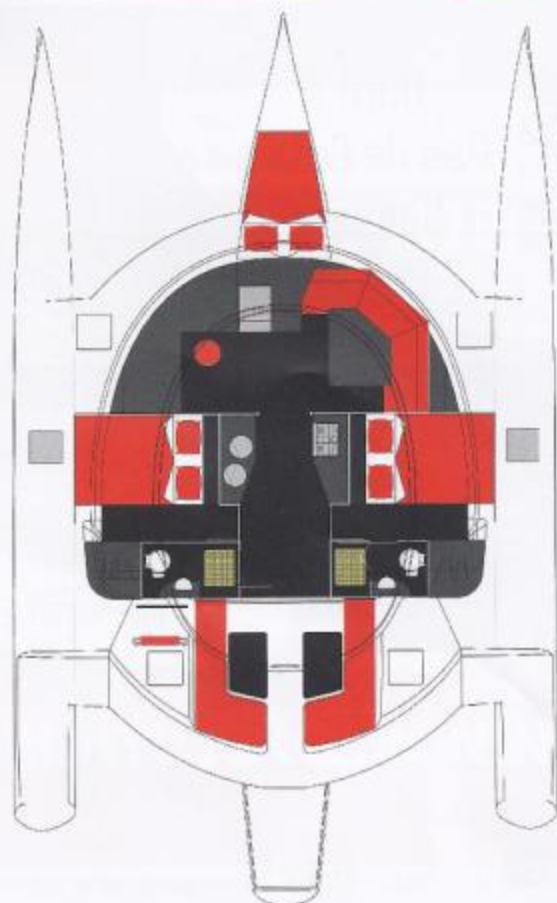
Le trimaran offre une excellente alternative à ses congénères à deux coques. Si la croisière rapide et confortable fait partie de vos objectifs pour vos prochaines navigations, vous trouverez certainement dans le **NEEL 45** un judicieux compromis qui ne manquera pas de séduire les aficionados du monocoque les plus réticents. Le chantier **NEEL Trimarans** propose une construction de qualité avec un coût certes onéreux, mais il ne vous fera pas regretter le choix de ce voilier inhabituel.

Si vous souhaitez vous en convaincre, notez qu'un trimaran **NEEL 45** est disponible en location auprès de **Autremer Concept** en Martinique ([www.autremerconcept.com](http://www.autremerconcept.com)).

## UN BATEAU D'EXCEPTION REPRÉSENTÉ PAR UN CONCESSIONNAIRE EXPÉRIMENTÉ



Qui ne connaît pas **Philippe Delvaux** dans le paysage nautique belge ? Après de longues années passées au sein de la structure Ship Shop à Nieuport en tant que représentant, entre autres, des catamarans Lagoon, cet expert maritime rarement de mauvaise humeur, se lance dans la représentation de multicoques d'exception. D'une part en prenant la concession des **NEEL 45** et **50** mais aussi en représentant le **chantier TS**, fabricant de catamarans rapides et légers à Canet-en-Roussillon. Son savoir-faire dans la gestion de projets haut de gamme est proverbial en Belgique. Il a rendu le « sur-mesure » accessible aux novices. N'hésitez donc pas à faire appel à ses services.



## Caractéristiques techniques :

Longueur hors tout :	13,50 m
Largeur hors tout :	8,50 m
Tirant d'eau :	1,20 m
Déplacement lège :	6500 kg
Trinquette auto-vireuse :	20 m <sup>2</sup>
Génois sur enrouleur :	46 m <sup>2</sup>
Grand voile à corne lattée :	60 m <sup>2</sup>
Capacité en eau douce :	600 L
Capacité en carburant :	300 L
Motorisation inboard/saildrive :	55 CV

Architectes : Joubert Nivelte Mercier

Conception : Eric Bruneel

[www.neel-trimarans.com](http://www.neel-trimarans.com)

Vente pour la Belgique :

Philippe Delvaux, [ardel-line@skynet.be](mailto:ardel-line@skynet.be),

Tél.: 0498/861 681

