MULTICOQUES
Depuis 1985
MAG
N°195 juin / juillet 2019

Multicoque de l'Année 2019

Les résultats

ELECTION FOR THE MULTIHULL OF THE YEAR WINNER 2019

A l'essai

Exclusif : Neel 47
Croisière : C-Cat 37
Vintage : Hobie Cat 16

50 astuces des navigateurs

Larguez les amarres !

Traversez l'Océan Indien
Louez un cata à Mada

BEL/LUX 7.50€ - CH 11FS – IT 7.90€ - DOM/S 8.90€
POL/S 1500 CFP – NCAL/S: 1400 CFP – CAN 15.99 CAD
L 17476 - 195 - F: 6,90 € - RD

Share your emotions...

10-15 septembre 2019 - Cannes Yachting Festival
PORT CANTO

Vivez des expériences hors du commun, partagez des instants précieux à bord de votre catamaran Fountaine Pajot. Bien plus qu'une satisfaction personnelle, nos voiliers vous offrent un véritable art de vivre, avec la convivialité, comme première source de plaisir...

POWER BY VOLVO PENTA

WORLD PREMIERE - CANNES 2019

40 | 42 | 45 New 2019 | 47 | 50 | 58 | 67

N° 195 – Juin / Juillet 2019
Photo de couverture :
Fountaine Pajot / Gilles Martin-Raget

A L'ESSAI

76 C-Cat 37
82 Neel 47
88 Essai Vintage Hobie Cat 16

Autour du monde

52 Magnetic Island
66 Chronique d'une famille : l'océan Indien
72 Un an autour de l'Atlantique

Voyages

42 Cartes postales
48 Spots des lecteurs

Pratique

54 Diagnostic : éviter la casse
56 B.a-ba du cata : établir la grand-voile
60 Les astuces de ceux qui naviguent

Evénement

106 Election du Multicoque de l'Année : les résultats

Rubriques

8 Au portant / **12** L'œil du photographe
14 Chic et Choque / **16** Echos des pontons
22 Echos Location / **26** Chantiers du monde
28 Multicoques à moteur / **32** MultiYachts
34 Le Multicoque Match : antifouling silicone contre traditionnel
36 Louer à Madagascar

600 milles... sur l'ordi

A quelques jours du bouclage, en plein Skype avec toute l'équipe de Multicoques Mag, j'ai franchi la ligne d'arrivée de l'Excess Challenge. Un dernier bord de près à 7,5 nœuds, à raser le cap de la Croisette... Après quatre jours de mer – ou plutôt d'ordinateur –, je n'ai paspu résister à l'envie de partager mon écran avec l'équipe ! Bilan de cette (toute première pour moi) régate virtuelle au départ de Barcelone pour rejoindre Cannes via Minorque et la Corse : je me suis bien marré. Levé la nuit aussi. Pourtant, mon aventure virtuelle a plutôt mal démarré. Je ne retrouvais plus mon Excess à Barcelone, faute à une inscription incomplète, et je n'ai compris qu'après deux jours et demi de mer que j'avais accès aux prévisions de vent en un clic... Autant vous dire que ma fin de parcours fut nettement plus brillante que les 200 premiers milles ! Il me reste deux essais pour naviguer plus malin – et peut-être gagner le fameux Excess ? Je vous invite à participer à cette aventure à laquelle il ne manque plus que l'iode et le sel, d'autant que le chantier vous offre une remise pour l'inscription à l'Excess Challenge (voir page 18).
En attendant de découvrir les tout premiers Excess... à la barre et pour de vrai.

Emmanuel van Deth / Rédacteur en chef

Et pendant ce temps-là...

Pendant qu'une partie de l'équipe s'échine à tenter de remporter une régate virtuelle pour devenir l'heureuse propriétaire d'un catamaran (voir l'édito de notre cher rédacteur en chef), nous œuvrons à une nouvelle étape pour votre magazine qui vogue vers de nouvelles destinations avec un équipage renforcé par l'éditeur Jours de Passions. Maintenant que notre grand rassemblement (le salon international du multicoque) est passé et que l'élection du Multi de l'année y a encore rassemblé tout le gratin de notre joli milieu, il est temps d'organiser cette nouvelle croisière pour les années à venir avec, bien évidemment, le maintien de tous nos fondamentaux : Multicoques Mag reste plus que jamais Multicoques Mag, la revue que vous aimez, que vous plébiscitez et qui est faite pour vous et par vous.
Inutile de vous faire rêver d'avance, mais sachez que vous allez encore en prendre plein les yeux avec des destinations de rêves et des essais de fous en prévision...
Bonne nav

Gerbert Rambaud – Directeur général de Jours de Passions
Jean-Christophe Guillaumin – Captain de Multicoques Mag pour toujours...

Abonnement, achat au numéro, téléchargement sur multicoques-mag.com

JOURS DE PASSIONS – 22 RUE DE L'HOTEL DE VILLE – 92200 NEUILLY-SUR-SEINE / FRANCE – TEL : +33 (0)1 55 61 92 86 et +33 (0)4 78 14 58 65
JOURS DE PASSIONS ÉDITIONS – S.A.S. au capital de 167 000 euros – R.C.S. : PARIS 830 245 296 – E-mail : redaction@multihulls-world.com / www.multicoques-mag.com
Directeur de la publication et de la rédaction : Humbert Rambaud (h.rambaud@jdepassions.com)
Rédacteur en chef : Emmanuel van Deth (evd@multihulls-world.com)
Directrice marketing : Gwen Dorning (gwen@multihulls-world.com)
Ont participé à ce numéro : Mark Bernie, Claire et Henri (Twiny), Corinne Consani, Jean-Christophe Guillaumin, Gwen et Warren Dorning, Philippe Echelle, Olivier Mesnier, Gilles Ruffet, Norbert Conchin,
Jonathan Jagot, Olivier Barret, Dick Sawyer, Graham Shaw.
PUBLICITÉ : France – étranger (au support) : Chef de publicité : Marie-Lise Scordo (marielise@multihulls-world.com)
Community manager : Anthony Galli (anthony@multihulls-world.com) – Service Responsable Administratif/Communication: Elin Rambaud (e.rambaud@jdepassions.com)
Correcteur : Denis Hugot (denishugot@aol.com) – Maquette : Laurent Debacker, Studio So' Cocc' – studio@sococc.fr – Traducteurs : Brian Rawcliffe – Graham Shaw – Dominic George
Impression : Aubin Imprimeur – Commission paritaire : N° CPPAP : En cours – ISSN : En cours - Dépôt légal : à parution – Distribution : MLP – Service diffusion et vente au numéro (réservé aux dépositaires de presse)
MULTICOQUES Magazine est une marque déposée. La reproduction même partielle des textes et illustrations est formellement interdite. Tous droits réservés à tous pays. Les documents non insérés ne seront pas rendus. MULTICOQUES Magazine n'est pas responsable des écrits qui lui sont envoyés. Ils sont publiés sous la seule responsabilité de leurs auteurs.

VOILE | 40 | 45 | 50L - 50P | 58
MOTEUR | 43PC | 51PC

europe@leopardcatamarans.com
www.leopardcatamarans.fr
+33 (0)4 92 00 09 03

LEOPARD
CATAMARANS

LAGOON

CORSICA
MULTICOQUES

Port Tino Rossi, 20000 AJACCIO
+33 (0)4 95 72 29 53
contact@corsica-multicoques.com
www.corsica-multicoques.com

ACV
Atlantique Concept Voile

Port du Kernével, 56260 LARMOR-PLAGE
+33 (0)2 97 84 61 61
acv@ac-voile.com
www.ac-voile.com

Location de Catamarans
MARINE CAT

Marina Eden Island Seychelles
+248 2 52 70 77
jsfleck.mcs@gmail.com
www.marinecatsey.com

VENTE | LOCATION | GESTION | SAV | ENTRETIEN

LAGOON 380 | LAGOON 40 | LAGOON 42 | LAGOON 450 | LAGOON 46 | LAGOON 50 | LAGOON 52
LAGOON 560 | LAGOON 620 | LAGOON 630 | SEVENTY 7 | SEVENTY 8

CORSE | BRETAGNE | SEYCHELLES

CREATEURS D'EMOTIONS

SPEED
ELECTRIC PROPULSION
HYDRO REGENERATION
EASY TO TRANSPORT
IC36
MAKES
FREEDOM
INDEPENDENT CATAMARAN
www.independentcatamaran.com

paul@rapidotrimarans.com
+84 939 040 201
www.rapidotrimarans.com
Three models 40 50 60
folding almas
RAPIDO 40
FOR SAILORS

Texte : **Emmanuel van Deth** - Photos : **Christophe Jouany et l'auteur**

RÉGATE

LES VOILES DE SAINT-BARTH EN MULTICOQUE !

Le Bieker 53 Fujin est un habitué des grandes classiques de la zone caribéenne.

La plupart des régates prestigieuses sont réservées aux monocoques, vraiment trop injuste... Heureusement, un des rassemblements les plus excitants outre-Atlantique a ouvert sa ligne de départ aux multicoques. Bien vu : ils sont de plus en plus nombreux à se laisser tenter.

Le TS 42 Guyader Gastronomie a profité de la Route du Rhum pour prolonger son séjour aux Antilles.

Envie de profiter de l'alizé tiède des Antilles et de l'adrénaline d'un départ au top ? Alors, participez aux Voiles de Saint-Barth ! Pourquoi ? Parce que c'est un des seuls événements nautiques de la zone Caraïbes où les multicoques sont désormais les bienvenus... et aussi parce que la destination vaut le déplacement. Pas pour rien que l'île est devenue – c'est particulièrement vrai pendant les vacances de Noël – un rendez-vous incontournable des stars et de toutes les excentricités qui les accompagnent.

Les Voiles de Saint-Barth ont été lancées il y a tout juste 10 ans par deux Saint-Barth (on appelle ainsi les résidents), François Tolède et Luc Poupon – skipper bien connu du monde la course au large. Ils ont eu l'idée d'organiser une régate dans l'esprit des Voiles... de Saint-Tropez. Un sacré défi puisqu'à quelques dizaines de milles au sud, Antigua organise depuis plus de 30 ans un énorme rassemblement de près de 300 voiliers – superyachts, Classiques et flottes de location. François et Luc ont donc d'entrée de jeu proposé une nouvelle donne : à Saint-Barth, les voiliers performants. Et qui dit rapide dit multi ! Cette année, ils étaient 12 participants, répartis dans deux jauges – ORCmh et IMHRR.

Les lauréats : Fujin, le Bieker 43, avec ses étraves façon babouches et ses redans d'hydravion, et le TS 42 Guyader Gastronomie, de Christian Guyader, épaulé par un certain Roland Jourdain – Bilou pour lesintimes. Pour leur quatrième jour de course, les plus grands monocoques et les multicoques se sont affrontés en temps réel sur un parcours de 34 milles entre Saint-Barth et Saint-Martin. Avec un bon alizé d'est établi à 5 Beaufort, les chronos n'ont pas tourné longtemps : 2 heures 33 minutes et 53 secondes pour SHK Scallywag, le Dowell 100 de David Witt chez les monocoques, contre 2 heures 36 minutes et 33 secondes pour Fujin, encore lui, de Greg Slyngstad, pour les multicoques. Soit 2 minutes et 40 secondes de plus pour le cata... deux fois plus court que le mono !

LES RÉSULTATS

Multihull 1 (ORCmh)

1. Fujin, Bieker 53, Greg Slyngstad, USA, 1-1-1-2-1: 6
2. Flow, Gunboat 60, Stephen Cucchiaro, USA, 2-2-7-1-2: 14
3. R-SIX, Morelli & Melvin, Robert Szustkowski / Robert Janecki, POL, 3-3-2-3-3: 14
4. Chim Chim, Gunboat 62, John Gallagher, USA, 4-4-3-5-5: 21
5. Flash, HH 66, David Welch, USA, 5-5-4-7-4: 25
6. Mach Schnell, Gunboat 62, Kent Haeger, USA, 6-7-5-4-7: 29

Multihull 2 (IMHRR)

1. Guyader Gastronomie, TS 42, Christian Guyader, FRA, 2-1-1-2-2: 8
2. Hallucine, TS 50 Marsaudon composite, Régis Guillemot, FRA, 1-8-2-1-1: 13
3. Arawak-Team Spellbound, Joubert-Nivelt 52, Ian Martin, SXM, 8-2-3-3-3: 19
4. Rayon Vert, Multi 50, Alain Delhumeau, FRA, 4-3-5-4-4: 20
5. Olmix, Tri 50, Jean-Yves Derrien, FRA, 3-4-6-5-6: 24
6. Le Tri, Tri 40, Fabrice Maitre , Guadeloupe, 8-5-4-8-5: 30

ULTIMES
NOUVEAU DÉPART EN 2019 !

Après une Route du Rhum particulièrement dure pour les géants volants des mers, le report de Brest Oceans puis le refus – poli – des organisateurs de la Transat Jacques Vabre quant à une participation, les Ultimes ont connu un passage à vide... jusqu'au 3 avril dernier, jour de la présentation d'un programme particulièrement copieux.

Du bon boulot. La classe Ultim 32/23 est parvenue à se relever de la casse de l'automne dernier – perte de Banque Populaire – et présente un programme complet, alternant des courses très courtes et populaires et des longs runs océaniques ponctués d'escales inédites. A noter également : les premières courses se disputeront en équipage, puis en double. Ce qui permettra de fiabiliser au mieux les machines avant les grandes glissades des tours du monde en 2020. En ligne de mire, le Trophée Jules Verne et le Trophée Saint-Exupéry. Et pourquoi pas The Transat entre l'Angleterre et les Etats-Unis si les Ultimes sont acceptés...

2021 proposera deux grands événements dédiés aux Ultimes avec un tour d'Europe suivi d'un tour du monde au départ de la Méditerranée. 2022 sera bien sûr l'année de la Route du Rhum... Et 2023, enfin, devrait éponger toutes les anciennes frustrations avec une transat au départ de la Bretagne suivie de la très attendue Brest Oceans – le fameux tour du monde en solitaire.

De quoi ravir les skippers, mais également les sponsors et le public – participer à une régate comme le Tour de Belle-île et croiser le sillage d'un Ultim devrait laisser quelques bons souvenirs. Tout comme les départs et arrivées de ces prochaines grandes courses.

LE PROGRAMME DES ULTIMES

2019
Tour de Belle-Île (17-19 mai)
Armen Race (30 mai/2 juin)
Rolex Fastnet (3 août/5 août)
Brest Atlantique (Brest/Rio/Le Cap/Brest sans escales, départ le 3 novembre)

2020
Trophée Jules Verne (en équipage)
Trophée Saint-Exupéry (en solitaire)
The Transat ?

2021
The Arch (départ le 23 mai). Cette course en équipage se présente comme un tour d'Europe au départ de Hamburg, Allemagne.
Elle fera escale à Nantes - Saint-Nazaire (28-30 mai), Valence (3 juin) et Marseille (6 juin), avec une arrivée à Athènes prévue vers le 12 juin.
Tour du monde en équipage avec départ/arrivée en Méditerranée. Le port et la date seront connus en 2020.

2022
Arrivée du tour du monde en équipage
Route du Rhum

2023
Transatlantique au départ de la Bretagne au printemps.
Brest Oceans : ce tour du monde en solitaire sera l'événement phare des Ultimes

SEAWIND 1600

Elegant and spacious living combined
with breathtaking offshore performance
The boat for truly adventurous sailors

CRUISING CATAMARANS FOR REAL SAILORS

SeawindCatamarans | SeawindCatamarans | www.seawindcats.com | info@seawindcats.com

38ft 1160 | 39ft 1190 | 41ft 1260 | 52ft 1600

SEAWIND
CATAMARANS

Nom : Jonathan Jagot
Age : 20 ans
Caractéristique : Tourne autour du monde, depuis 10 ans

Photographe et marin, Jonathan est tellement doué que nous avons eu envie de lui laisser dans chaque numéro une "carte blanche" pour nous faire rêver.

FIESTA COLOMBIANA À CARTHAGENE

Des formes cubiques se dévoilent sur l'horizon légèrement brumeux, toutes alignées le long de quelques longues plages blondes. C'est une nouveauté qui nous attend que de mouiller entourés de buildings et de gratte-ciels un peu trop hauts pour nous...

Pirates jette l'ancre dans une eau agitée de ressac : l'odeur de fumée de moteur n'est pas attirante. Le mouillage semblerait calme sans ces dizaines de bateaux qui ne cessent de venir et revenir du fond de la baie de Carthagène. Nous sommes totalement dépaysés par cette ambiance toute particulière et si animée.

Ce sont des endroits pas particulièrement séduisants, que nombre de marins fuiraient, moi le premier. C'est à tenter tout de même une fois : la vieille ville est splendide et ses habitants très actifs. Ça bouge et ça nous plaît. C'est globalement une ville propre et intéressante, avec de nombreuses visites aux alentours, notamment des activités historiques qui vous en apprendront plus sur la ville et la Colombie.

Comme toute grande agglomération, il convient de se méfier peut-être de certains endroits et quartiers « chauds », mais après nous être promenés à pied à travers la vieille ville et la nouvelle ville, nous n'avons eu aucun ressenti d'insécurité.

A ne pas manquer quand la Colombie sera sur votre livret d'escales !

authentic

EUPHORIE e5 NEW | PRIVILEGE Signature 510 NEW | PRIVILEGE Signature 580 NEW | PRIVILEGE Serie6 | PRIVILEGE Serie7

Une passion commune nous rapproche. C'est pourquoi chaque Privilège est un cocktail unique ; l'alchimie entre vos désirs et notre savoir-faire grâce à une relation authentique entre nos artisans et vous. Découvrez dès maintenant l'esprit de la marque de catamarans de luxe la plus réputée au monde. Commencez par le nouveau Privilège 510 Signature et son incroyable vue à 360° offerte depuis la nacelle.

Privilège

authentic . individual . iconic

Privilège Marine . France . P +33 (0)2 51 22 22 33 . info@privilege-marine.com . www.privilege-marine.com

La Grande-Motte

CAPITALE DU MULTICOQUE !

Du 24 au 28 avril derniers, le Salon International du Multicoque a bien sûr rassemblé à La Grande Motte la plupart des personnalités du nautisme. Trombinoscope de nos rencontres sur les stands, les pontons et à bord des multis exposés. L'événement a réuni une soixantaine de catamarans et trimarans ; près de 14 000 visiteurs de toutes nationalités ont fait le déplacement.

CRAIG ALEXANDER – pas le triathlète – est un des piliers des Golden Oldies, association qui rassemble les multicoques historiques.

LOÏC BONNET est le fondateur et PDG du leader mondial de la location de bateaux Dream Yacht Charter.

ANTOINE HOUDET a lancé son chantier Tricat, spécialiste des trimarans repliables, en 1998.

CECILIA EDELINE, Responsable de la Communication de Privilège Marine pendant 13 ans, Cécilia Edeline a créé son entreprise , spécialisée évidemment dans la communication et l'industrie nautique !

HÉLÈNE DE FONTAINIEU est Directrice de la Communication et du Marketing du constructeur de catamarans Fountaine Pajot.

ERIC BRUNEEL a lancé Neel Trimarans en 2010. L'année passée, le constructeur a affiché une croissance de 92 %.

CATHERINE RELANDEAU est spécialiste du multicoque d'occasion de plus de 50 pieds depuis 10 ans : sa société CathYacht International a vendu 40 unités d'une longueur moyenne de 18 m.

FRANCIS LAPP Président du chantier polonais Sunreef Yachts, leader mondial des catamarans de luxe.
ERIC ALTHAUS de Barnes Yachts.

PHILIPPE_BRIAND sans doute le seul architecte naval qui peut se vanter d'avoir participé à six America's Cup.

FRED SIGNAT, Sales Manager North, Central and South America chez Lagoon-CNB.
BRUNO BELMONT, Monsieur Lagoon (et Excess...).

EMMANUEL ALLOT, Directeur Marketing Sunsail et The Moorings – cette dernière société de location fête ses 50 ans cette année !

JAY NOLAN, à bord du Seawind 1600. Il est Directeur du Marketing et des Ventes pour l'Europe de Seawind Catamarans et Corsair Marine.

Conférence de presse de Privilège Marine : le ponton est plein à craker ! Au centre avec des lunettes, Jens Gerhardt, CEO de Hanse Yachts. A sa droite, Gilles Wagner, CEO de Privilège Marine.

Sail GP Haute voltige sous le Golden Gate Bridge

Pour sa prochaine édition, l'America's Cup ne se disputera pas sur des multicoques… mais les machines volantes ont tellement séduit leurs utilisateurs que l'un d'eux, Larry Ellison, double vainqueur de l'America's Cup en 2010 et 2013, a mis en place et financé un nouveau circuit avec ces incroyables machines. Les catamarans ont bien pour base les AC50 de la 35e Coupe de l'America, mais ils ont été reconditionnés pour devenir monotypes et assurer des vols plus stables. Et pour le deuxième événement des Sail GP à San Fransisco – après Sydney et avant New York –, les six bolides présents ont assurément fait le show. Gageons que ce circuit s'étoffera encore.

Le classement :

1/ Australie
2/ Japon
3/ Grande-Bretagne
4/ USA
5/ France
6/ Chine

© Eloi Stichelbaut / Sail GP

Kraken Cup

Retour aux sources !

A notre époque du tout carbone, des foils et de l'électronique embarquée, régater à bord de pirogues à balanciers traditionnelles a quelque chose de rafraîchissant… d'autant que la Kraken Cup propose quelques parcours libres lors desquels les équipages – ils étaient 22 cette année – cherchent un abri pour la nuit. Bref, c'est bien l'aventure que propose la Kraken Cup avec ses 280 milles le long de la côte tanzanienne, entre l'archipel de Zanzibar et la magnifique région de Lindi. La dernière édition a démarré avec des conditions clémentes… puis l'océan Indien s'est un peu fâché : seules 13 pirogues sont parvenues à boucler le dernier parcours. C'est Team Village Monde, composé des Canadiens Charles et Bastien Mony, un couple père-fils du Québec, et du Français Gilles Lamire, qui a réussi à tirer le meilleur parti de ces conditions changeantes.
Pour plus d'informations sur la prochaine Kraken Cup, prévue en décembre 2019 / janvier 2020, rendez-vous sur le site **www.theadventurists.com**

Multi Med Racing

Ça bouge en Méditerranée !

Les amateurs de régates en multicoques habitables profitent enfin de quelques grandes courses pendant la saison Caribéenne, mais quid de la Méditerranée ? La bonne nouvelle : le lancement à l'initiative de propriétaires-skippers privés d'un circuit méditerranéen pour la période estivale baptisé Multi Med Racing. Son objectif : réunir les propriétaires motivés par un programme de courses annuel de mars à octobre, comptant une demi-douzaine de rendez-vous parmi les plus grandes classiques du bassin méditerranéen. Multihull Cup, 900 Nautiques de St-Tropez et Ruta de la Sal sont d'ores et déjà au programme, d'autres courses seront très bientôt annoncées.
Participer à au moins quatre de ces prestigieuses courses ou retenir ses quatre meilleures performances permettra à tout skipper de multicoque de participer au challenge annuel, récompensé d'un trophée prestigieux.

Eurocat

Une 33e édition musclée !

Flying boats, Diam 24 et catamarans de sport : ils étaient une centaine de multicoques tout début mai au départ de Carnac pour en découdre dans la baie de Quiberon. Quelques fines barres étaient présentes, comme François Gabart et Yvan Bourgnon. Point d'orgue de cet événement dont c'est la 33e édition, le grand raid autour de l'île de Houat… Las, les rafales à plus de 30 nœuds ont incité les organisateurs à limiter le parcours à un long run le long de la presqu'île de Quiberon. Le premier à couper la ligne d'arrivée des 70 partants est le Diam 24 Batistyl de Cyrille Legloahec, qui a bouclé le tour en 1 heure et 15 minutes. Du côté des Flying Boats, les Britanniques Kyle Stoneham et Josh O'Brien ont fait forte impression et remportent la victoire dans leur classe pour la 2e année consécutive.

© Sodebo

Sodebo Ultim 3

Les tout premiers bords !

Thomas Coville procède aux tout premiers essais sous voile de son incroyable machine mise à l'eau le 3 mars dernier ; rappelons qu'avec son cockpit et sa cellule de vie avancés devant le mât, cet Ultim tranche sur la plan architectural avec les autres trimarans de cette classe. Le but est d'optimiser le centrage des poids et de tenter, pour l'équipage, de gagner un semblant de confort. Généreusement voilé grâce à son mât de 34 mètres, l'engin pourtant en rôdage s'est déjà offert quelques pointes à plus de 40 nœuds…

catamaran-outremer.com

outremer

SERENE PERFORMANCE

GRAND LARGE YACHTING GROUP

RALLYE DES ILES DU SOLEIL / Une transat au départ des Canaries

Troisième édition pour cette transat ouverte à tous les voiliers de plus de 10 mètres – et bien sûr les multicoques, puisque les chantiers Fountaine Pajot et Neel Trimarans sont partenaires de l'événement. Le parcours sécurisé quittera l'île de La Palma le 3 novembre, cap sur Mindelo – Cap-Vert – pour une première étape de 970 milles, puis un second parcours de 2 130 milles entre Mindelo et Marie-Galante en Guadeloupe. La date de départ coïncide avec l'établissement des alizés portants, et permet ensuite de profiter d'une longue saison dans la zone Caraïbes. C'est la deuxième année que les organisateurs proposent une escale. Ce rallye, organisé par des professionnels, veille à la sécurité et à la formation de tous les équipages, assure des tarifs préférentiels, un suivi de la flotte par satellite (accessible sur internet pour les proches et les fans), met en place des célébrations et même un accueil de chaque voilier franchissant la symbolique ligne d'arrivée à Marie-Galante. Le rallye propose enfin des activités, excursions et soirées à chaque étape. Une alternative à l'ARC, grand spécialiste du genre ; ici, le nombre d'inscrits se veut contrôlé pour optimiser la convivialité.

Accastillage Diffusion
Le réseau se renforce en Italie

L'enseigne spécialiste de l'équipement du bateau et du marin a ouvert l'an passé six nouveaux magasins en Italie dans les villes d'Imperia, Lavagna, Viareggio, Livorno, Fiumicino et Scicli en Sicile. Cette année, l'accastilleur renforce sa présence avec dix emplacements supplémentaires dans le pays à Pra, Garda, Porto San Giorgio, Pozzuoli, Procida, Villa San Giovanni.
En Sardaigne : Olbia. En Sicile : Portorosa et Parlermo.

Excess Challenge
Profitez de la promo !

La nouvelle marque de catamarans du Groupe Bénéteau s'est alliée à votre magazine préféré, pour vous offrir un code promo exceptionnel afin de participer à l'Excess Challenge. Ce record virtuel vous invite à naviguer au mieux (et au plus vite) sur les eaux de la Méditerranée, et à tenter votre chance pour gagner un véritable catamaran d'une valeur de 300 000 euros par tirage au sort ! Embarquez pour 5,05 euros au lieu de 9 euros grâce au code : multihulls-world-EXCESSchallenge

Wind
Un documentaire à bord d'un Lagoon 46

C'est parti pour le tournage d'un documentaire de 52 minutes dédié à la navigation et aux manœuvres. Le pitch ? La vie à bord d'une femme skipper et de son équipage. Le support ?
Un Lagoon 46 flambant neuf. Le lieu ? La Corse du Sud, Bonifacio, plus précisément. L'équipage sélectionné pour ce docu et l'équipe de production ont donc embarqué à bord de Bridge. Le film sera projeté en avant-première à Cannes… pas au « vrai » Festival de Cannes qui se termine juste, mais en septembre, au Cannes Yachting Festival.

CALENDRIER MONDIAL DES SALONS NAUTIQUES

San Diego Boat Show
6 au 9 juin 2019
Spanish Landing Park East, 3572 N. Harbor Dr., San Diego, Californie, USA

Poole Harbour Boat Show
7 au 9 juin 2019
Poole Quay Boat Haven, Port of Poole Marina, Dorset, Grande-Bretagne

Melbourne Boat Show
13 au 16 juin 2019
Melbourne Exhibition & Convention Centre, South Wharf, Victoria, Australie

Shanghai International Boat Show
20 au 23 juin 2019
National Exhibition & Convention Center, Shanghai, Chine

Seville International Boat Show
25 au 30 juin 2019
Muelles de las Delicias. Puerto de Sevilla, Séville, Espagne

Adelaide Boat Show
28 au 30 juin 2019
Adelaide Showground, Wayville, Adelaïde, Australie

LAGOON

LJB Marine

LAGOON VOILE

380 - 40 - 42
450 F - 450 S - 46
50 - 52 F - 52 S
560 S2 - 620
77

Contactez-nous !

Bateaux
Neufs
Occasions

Assistance
Préparation

LAGOON MOTOR YACHTS

630 MY - 78 MY

*La plus grande base **LAGOON** en Atlantique*

LJB MARINE - 46 avenue du Lazaret, 17 000 LA ROCHELLE - Tél : + 33 (0)5 46 52 19 52 - E-mail : info@ljb-marine.com – Web : www.ljb-marine.com

REPRÉSENTANT AUX ANTILLES SUD DES MARQUES
REPRESENTATIVE IN THE SOUTHERN CARIBBEAN OF

LAGOON CNB yacht builders BENETEAU

Management complet de votre catamaran LAGOON aux Antilles

Full management of your LAGOON catamaran in the FWI

We speak English
Wir sprechen Deutsch

Direct flights to our bases in Martinique:
NORWEGIAN AIRLINES

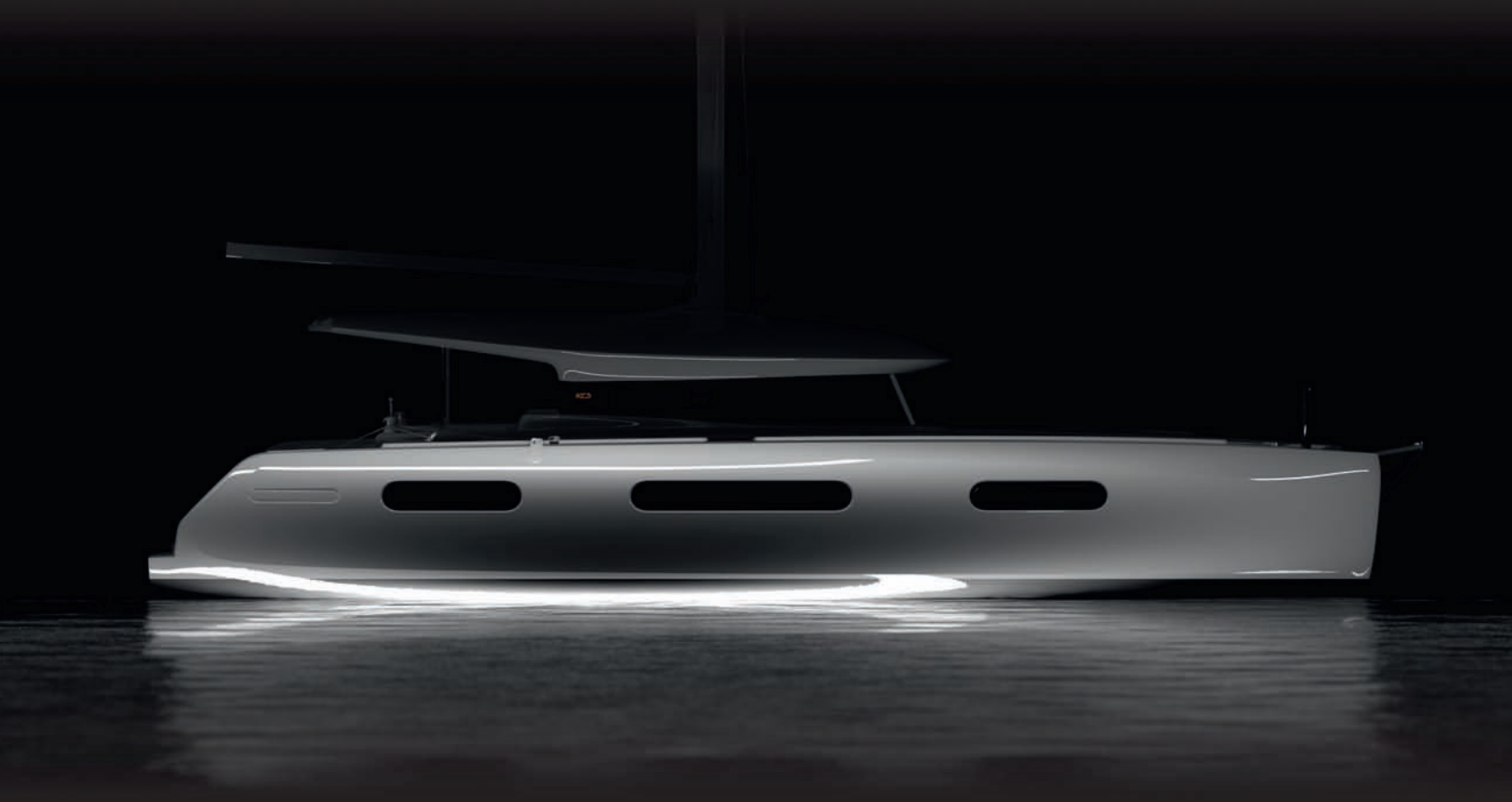
Rendez-vous sur notre site www.net-boat.com
Visit our website www.net-boat.com

NET-BOAT
VENTE MAINTENANCE SERVICES CONSEIL

NET-BOAT S.A.S.
MARTINIQUE - GUADELOUPE - St. LUCIA
Contact : netboat.tanguy@gmail.com - Tél : + 596 696 225 893

XCS Excess

BE IMMODERATE



DECOUVREZ LA NOUVELLE GAMME DE CATAMARANS DU GROUPE BENETEAU
AUPRES DU RESEAU EXCESS CATAMARANS :

ATLANTIQUE YACHTING
1bis Rue François Toullec,
56100 Lorient
+33 (0)2 97 35 10 20
clement.poujade@atlantic-yachting.fr

WEST YACHT BROKER
Port des Minimes,
17000 La Rochelle
+33 (0)5 46 44 68 25
jp.pocquet@wyb.fr

CAPTAIN NASON'S GROUP
22 place Spoerry,
83310 PORT GRIMAUD II
+33 (0)4 83 68 09 35
captain.nason.voile@gmail.com

SUD CATAMARAN
5 Rue de Hermione Pôle nautique
66 140 CANET EN ROUSSILLON
+ 33 (0)4 68 80 41 89
direction@an66.fr

SUD CATAMARAN
638 Avenue Robert Fages-BP7
34 280 LA GRANDE MOTTE
+33 (0)4 67 56 50 52
vgirard@nauti-cap.fr

QUO VADIS
10 Bd Victor Hugo
83150 Bandol
+33 (0)6 09 33 09 86
eric.laban@quovadis.pro

2017 SAIL BEST BOATS
Raymarine
WINNER
BOAT OF THE YEAR
CRUISING WORLD
2017
XQUISITE YACHTS
LUXURY FOR CRUISERS
CREATED FOR ADVENTURES
TO EXPLORE OUR OCEANS IN
COMFORT & LUXURY
UPCOMING SAILBOAT SHOWS:
ANNAPOLIS BOAT SHOWS
10-14 OCTOBER
CAPE TOWN
INTERNATIONAL
BOAT SHOW
18-20 OCTOBER
xquisiteyachts.com

FOUNDED 1989
TWO OCEANS
MARINE MANUFACTURING
A DISTINCT DIFFERENCE
Manufacturers of custom sail and power catamarans
Cape Town, South Africa
+27 21 448 7902 | mark@2oceans.co.za | www.2oceans.co.za

ADDICTIVE SAILING ENFIN UN CATAMARAN À LOUER POUR S'ÉCLATER !

La plupart des grands acteurs du marché de la location de multicoques optent pour des modèles tout confort dotés d'une bonne capacité de couchage – et ils ont bien raison, le cœur du marché est bien là… Certains professionnels comme Régis Guillemot ont tout de même proposé des catamarans plus pointus, comme le TS 42. Brieuc Maisonneuve, skipper expérimenté basé à Granville, veut aller plus loin : « l'idée est de proposer à la location des multicoques différents de ceux que le marché propose habituellement : légers, rapides, avec des jeux de voiles performants mais néanmoins très confortables pour huit personnes. J'ai donc lancé la fabrication d'un premier TS5, qui sera livré mi-novembre 2019 et prêt pour être exploité début janvier 2020 aux Antilles. Le catamaran sera différent du TS5 standard, car toute la nacelle centrale sera en carbone. Ce qui permet d'avoir un cata super raide et très léger. L'objectif est de 8 tonnes max pour ce 52 pieds, soit 50% plus léger qu'un cata de croisière traditionnel de cette taille. »

Le TS5 de Brieuc sera exploité sur quatre activités distinctes :

- Croisière avec skipper (Antilles et Méditerranée)
- Location sans skipper - si très bon CV nautique car ce catamaran reste assez pointu par bonne brise.
- Croisière à la cabine lors les ralliements Antilles/ Méditerranée
- Courses : transats (ARC, Transat du RORC, Québec/Saint-Malo) et grandes classiques (Voiles de Saint-Barth, Heineken Cup, Fastnet, Middle Sea Race etc…)

La commercialisation se fait en direct via un site web pour les croisières (www.addictive-sailing.com) et par un broker anglais pour la partie régate (www.lvyachting.com). Pour la première saison, le TS5 participera à la Transat Québec/Saint-Malo – nous serons d'ailleurs sûrement de la partie !

Apaca

Un Neel 51 à louer sur la Côte d'Azur

Spécialiste de la location de catamarans au depart de Hyères – juste en face de l'île de Porquerolles -, Apaca propose dès à présent un Neel 51. Ce trimaran est disponible à la location, pour vos séminaires ou autres événements privés. Un skipper pro et éventuellement une hôtesse se charge de la bonne marche du bateau. L'occasion de découvrir in situ la pertinence du concept "Cockloon" – qui exploite d'un seul tenant le cockpit et le carré (saloon en anglais). Et bien sûr de profiter d'une surface de vie à bord de 90 m2, de 4 cabines indépendantes avec cabinet de toilette et la cuisine avec vue panoramique sur l'avant. Le tout sur un multicoque reputé très bon marcheur…

The Moorings & Sunsail

Les loueurs misent sur les catas

The Moorings et Sunsail ont annoncé l'acquisition record de 207 nouvelles unités pour un montant total de 80 millions d'euros en 2019. Parmi elles, pas moins de 120 catamarans (Leopard et Lagoon) qui seront déployés sur l'ensemble des 22 bases du groupe - Antilles, Méditerranée et autres destinations. En 2020, les deux loueurs ont annoncé des investissements équivalents. En ce qui concerne cette nouvelle collaboration avec Lagoon annoncée en février dernier, elle est d'ores et déjà effective pour les clients de The Moorings et Sunsail : les catamarans sont présents sur les bases méditerranéennes, notamment en Grèce, en Croatie ainsi qu'à Palma de Majorque (Espagne). Dès la fin de l'année, les Lagoon seront disponibles aux Antilles (Sainte Lucie, Bahamas, Saint Martin, Belize et Tortola).

LOUEZ ET NAVIGUEZ EN QUELQUES CLICS !

GlobeSailor, spécialiste de la location de bateaux en ligne depuis plus de 10 ans a accompagné en 2018 près de 40 000 plaisanciers en croisière à travers les ports du monde entier, soit une hausse de 30% de départs comparé à 2017. Les principales tendances quant aux destinations : la Croatie est très largement en tête avec 27% des réservations (+3%) et la Grèce vole la deuxième place à la France, dont les locations ont chuté de 3% l'an passé.

Vogavecmoi, spécialiste de la co-navigation, compte à ce jour 59 834 membres, 22 676 annonces publiées et 291 766 messages échangés. Une sacrée bourse des équipiers qui ringardise quelque peu les panneaux d'affichage de nos yacht-clubs !

Nautic Boat. Deux entrepreneurs, Geoffrey et Kévin viennent de créer une plateforme internet de location de bateaux entre particuliers permettant de mettre en relation les propriétaires de bateaux et les locataires. Leur site internet www.nauticboat.fr est en ligne.

Samboat. Cette start up créée en 2017 dans le but d'aider les loueurs physiques à remplir leurs créneaux vides va plus loin et lance Nautic Manager, un outil de gestion complet à destination des professionnels de la location. L'entreprise française qui reçoit jusqu'à 200 000 demandes de location par an sur sa plateforme, poursuit son objectif de digitaliser le nautisme. « D'ici 2022, nous estimons que 80% des locations de bateaux se feront en ligne, contre seulement 15% aujourd'hui » indique Laurent Calando, co-fondateur Samboat.

SHOWING AT THE CANNES BOAT SHOW
SEPTEMBER 2019

BALANCECATAMARANS.COM

PERFORMANCE / COMFORT
STAY IN BALANCE

VITAGLISS
UN NOUVEL ANTIFOULING SILICONE MONOCOMPOSANT

Ce produit élaboré par Vitamarine répond aux nouvelles normes européennes – pas de biocides. Comparé aux premières peintures anti-salissures au silicone, Vitagliss présente deux évolutions ; il est autonettoyant – à partir de 12 nœuds tout de même – et s'applique facilement au rouleau ou au pistolet puisqu'il s'agit d'une peinture monocomposant. Le fabricant annonce une efficacité de 24 mois et un nettoyage aisé à l'éponge pour les carènes qui restent longtemps au mouillage ou au port.

Le Vitagliss est disponible en cinq coloris : blanc, gris, bleu, navy ou noir. L'antifouling est vendu en pot de 0,75 l, 2,5 l, et même 20 l. Il est applicable sur tous les supports, aluminium compris.

DOMETIC PLB40 / UNE BATTERIE GÉNIALE POUR LE RAID

Si vous naviguez à bord d'un petit multicoque en mode camping côtier, cette nouvelle batterie 12 V lithium pourrait bien embarquer avec vous… Portable, elle ne pèse que 7,3 kg pour 40 Ah grâce à sa technologie lithium fer phosphate (LiFePO4).
L'électronique est également optimisée, protégeant l'appareil contre la sous-tension, la surtension, les courts-circuits et la surchauffe pour une durée de charge, des performances et un stockage optimisés. Côté charge, le fabricant a prévu trois sources d'alimentation : 230 V, 12 V et une entrée solaire. La batterie dispose d'un écran LCD intégré : capacité, état de charge et sortie sont visibles. Le top ? Des sorties USB pour vos tablettes et téléphones !

Prix conseillé : 799 €

VHF FM4850 FURUNO / ELLE SAIT TOUT FAIRE !

Furuno lance sa nouvelle FM4850, une VHF étanche qui sera certainement appréciée des navigateurs grâce à toutes ses fonctionnalités, sa robustesse et la facilité avec laquelle elle se connecte à d'autres appareils Furuno. Avec la FM4850, les utilisateurs peuvent profiter des mêmes fonctions que celles de la FM4800 dans une configuration de boîte noire beaucoup plus compacte. Soit un seul appareil pour la VHF, le GPS (externe/option), l'AIS, un mégaphone/corne de brume et les appels ASN.

SPÉCIAL FÊTE DES MÈRE (LE RATTRAPAGE ?)

**C'est un peu tard – même s'il est toujours temps de se rattraper…
En France, c'est le 26 mai, il est peut-être encore temps !**

SAC À MAIN VOILENSAC / MARIN ET ORIGINAL

Ce sac à main rond est réalisé grâce à des voiles de voiliers… mais pas n'importe lesquelles, du tout carbone ! On aime sa texture rigide, sa forme tout en rondeur et sa bandoulière amovible. Loin du sac à main classique fourre-tout où on ne retrouve jamais rien, ce modèle intègre une poche zippée extérieure, une intérieure, et une poche téléphone. Derniers plus : une doublure coton et une fermeture zippée double curseur.

Diamètre : 21 cm / Epaisseur : 8 cm / Prix : 99 €

ALPINA COMTESSE / SPORTIVE ET ÉLÉGANTE

Offrez cette montre raffinée et adaptée aux activités nautiques – étanche jusqu'à 100 mètres – ! Fidèle à l'esprit de la première collection Comtesse de l'horloger Alpina, lancée en 1963, cette nouvelle montre affiche une évidente féminité sportive. Elle associe, dans un savant mélange, luxe et simplicité. En accord parfait avec la mode actuelle par la taille de son boîtier (34 mm), elle repose sur le poignet en toute légèreté. Protégé par un verre saphir ultra-robuste et résistant aux rayures, ce boitier arbore une lunette épurée mettant en lumière un cadran nacré, blanc ou noir. L'Alpina Comtesse, déclinée en acier inoxydable ou bicolore acier inoxydable plaqué or jaune, propose une variante de cadrans pour renforcer le plaisir du choix.

Prix : à partir de 795 €

PASSERELLES NAUTEX
LES MULTICOQUES ACCESSIBLES !

Fini la traditionnelle poutre en bois massif ! Nautex propose des passerelles de différentes longueurs, teintes dans la masse pour une longévité maximum, pliantes ou non, flottantes, au design extra fin, avec un antidérapant intégré, des articulations ultra résistantes, et même une housse de rangement.
En option : personnalisation de votre passerelle – nom du bateau, logo, etc.
Ces passerelles, aisées à mettre en place sur une de vos jupes arrière, sont pour la plupart proposées en différents coloris.

WD-40 FLEXIBLE /
ENCORE PLUS MALIN

Le champion du monde des lubrifiants/dégrippants lance un nouveau produit, le WD-40 Flexible.
Son nouveau système d'application intègre un tube en métal solide et flexible de 18,5 cm, lequel se plie et garde la forme voulue pour s'introduire au plus près du mécanisme en souffrance. Un gain en efficacité qui évite le démontage fastidieux et chronophage de l'équipement. Un gain en praticité, puisque le WD-40 Flexible libère la deuxième main, qui peut tenir un outil, une lampe ou maintenir la position d'un système d'ouverture. Ce tube à mémoire de forme résiste à la chaleur et se repositionne facilement le long de l'aérosol. Le WD-40 Flexible permet deux types d'applications. Flexible levé pour une application précise ; flexible abaissé pour une application large.

WD-40 Flexible en 400 ml.
Prix : 9,99 €

Le TEST Multicoques Mag

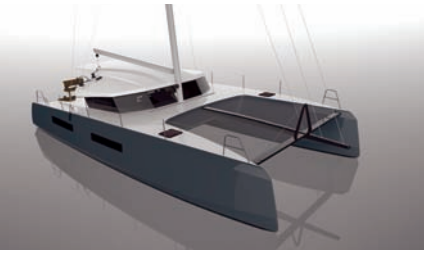
VESTE ET SALOPETTE OFFSHORE ORANGE MARINE

Par Philippe Echelle

Au premier coup d'œil, la qualité du produit semble excellente ; plus en détail, la façon est soigneusement réalisée (coutures, assemblages, toucher du tissu), les fermetures éclair YKK paraissent indestructibles et le coulissage est excellent lors de l'habillage. Techniquement, cet ensemble a tout d'un produit de très haut de gamme ; les coutures sont étanchées, les manchons de poignets sont réglables par Velcro et un autre manchon souple complète la barrière anti-infiltration. Les poches poitrine sont doublées polaire sur la face externe. Le col – point sensible et stratégique de ces vêtements – est bien conçu et agréable, il couvre bien le cou, monte assez haut sans enfermer. Le rabat anti-embruns est facile à mettre en place et la tenue de capuche est bonne (grâce à la visière rigide). Le pantalon est facile à enfiler et le réglage des larges bretelles intelligent. Les renforts (fesses et genoux) sont bien assemblés et ne cassent pas à la liaison avec le tissu. Deux poches ventrales doublées sont intégrées au pantalon. Une fois habillé, l'impression de confort est bonne, et, dans les conditions de l'essai (avec une première couche polaire haut et bas), la respirabilité est parfaite. L'ensemble reste léger et l'aisance de mouvements excellente. Le test sous un puissant jet continu confirme la complète étanchéité des coutures, du col et de la capuche. La déperlance n'est pas ici un concept marketing : une fois quittés et secoués, la veste et le pantalon peuvent retourner à l'intérieur, ils sont secs.

- Ensemble technique de très bonne tenue
- Qualité perçue excellente
- Coupe et style tendance
- Rapport qualité/prix remarquable

Matériau extérieur : polyester enduit
Matériau doublure : polyamide
Tailles disponibles : S à XXL
Modèle essayé : L
Couleurs disponibles : rouge et noir
Conditions du test : vent d'est 20 nœuds en Méditerranée début mars, température extérieure 15°
Fabrication : Chine
Prix : veste 199,90 €
Salopette : 159,90 €



EOS 47

LA PERFORMANCE SUR MESURE

Dans l'esprit de son grand frère l'Eos 54, le prochain 47 devrait ravir les amateurs de grande croisière rapide. Les coques dessinées par Marc Lombard sont fines, avec un design acéré – légers bouchains et étraves inversées. Quant à la nacelle, elle est réduite en longueur afin d'alléger le poids de la plate-forme et de limiter le tangage. Le rouf se prolonge par un bimini parfaitement intégré à la silhouette. Ce catamaran de près de 14,50 m devrait être décliné en deux versions, Classique ou Race. Autres choix pour le propriétaire : barres franches ou barre à roue, deux à quatre cabines doubles, motorisation thermique ou hybride, et enfin la possibilité d'aménager un ensemble cabine-salle d'eau en pointe pour skipper et hôtesse.

Constructeur : Eos Catamarans - Longueur hors-tout : 14,44 m
Longueur à la flottaison : 14,44 m - Largeur : 7,52 m
Déplacement lège : 9 900 kg - Tirant d'eau 1,50/3,00 m
Surface grand-voile lattée : 83 m^2 – Surface solent : 61 m^2
Gennaker : 130 m^2 – Spi asymétrique : 175 m^2
Motorisation diesel : 2 x Volvo D2-40 - Capacité carburant : 2 x 200 l
Capacité eau douce : 2 x 200 l

NEW NAUTITECH 46

A PART LES COQUES, TOUT EST NOUVEAU !

Bien plus qu'un simple restyling : le chantier Nautitech annonce une totale refonte de son 46 Open, mais également du 46 Fly. Les coques signées Marc Lombard restent identiques – même si les bordés seront désormais découpés de plus grandes ouvertures. Pour le reste – emménagements, plan de pont –, tout a été redessiné. A découvrir au Yachting Cannes Festival.

MINICAT GUPPY

Un catamaran qui rentre dans le coffre

Voilà un petit catamaran gonflable qui convient aussi bien à ceux qui vivent en ville qu'aux grands voyageurs : dans les deux cas, le Minicat Guppy se transporte aisément – il ne pèse que 26 kg – et se glisse dans un sac de rangement (165 cm x 30 cm x 30 cm), lequel rentrera aisément dans le plupart des voitures... et bien sûr à bord. Gonflé et gréé en 10 minutes, ce modèle complète la gamme Minicat – elle comprend déjà le 460, le 420 et le Minicat 310. Malgré ses flotteurs de 3 m seulement, le Guppy est capable d'embarquer deux adultes, de remonter au vent grâce à ses deux ailerons amovibles de 50 cm, et même, par bonne brise, d'atteindre les 15 nœuds !

Constructeur : Minicatamaran - Longueur : 3 m
Largeur : 1,5 m - Hauteur du mât : 3,950 m - Poids : 26 kg
Diamètre des flotteurs : 330 mm - Surface de voile : 3,9 m2
Catégorie CE : D - Charge maximum : 235 kg - Prix : 2 595 €

ERRATUM SUR LE GUNBOAT 68, C'EST DU HARKEN !

Dans notre dernier numéro, nous avons attribué les winches à Lewmar alors qu'il s'agissait de produits Harken. L'erreur a bien sûr été corrigée aussitôt sur notre support numérique. Toutes nos excuses au fabricant, qui monte 17 000 winches par an partout dans le monde.

KNYSNA 550 BIENTÔT LA MISE À L'EAU

La production du tout premier Knysna 550 est bien avancée, puisque le chantier basé en Afrique du Sud nous annonce une mise à l'eau imminente. Dessiné par le cabinet Du Toit Yacht Design, ce catamaran de 55 pieds se distingue par un flybridge particulièrement confortable. Depuis le poste de barre, la vue est bien sûr imprenable vers l'avant. Le constructeur est capable de répondre aux demandes spécifiques de ses clients en proposant 3, 4 ou 5 cabines. Le 550 peut donc se prêter à un usage charter, professionnel ou privé. Ce catamaran est également disponible en version catamaran à moteur de croisière.

NEEL 45

NEEL 47

NEEL 51

NEEL 65

NEEL

TRIMARANS

www.neel-trimarans.com

September 2019 : **Yachting Festival - Cannes / Grand Pavois - La Rochelle** • October 2019 : **United States Sail Boat Show - Annapolis**

Par Mark Bernie

AQUILA POWER CATAMARANS

Dream Yacht Charter distribue la marque en Europe

Fort de ses 178 powercats produits dans son usine ultra moderne en Chine en 2018 et déjà 57 au premier trimestre 2019, le constructeur basé en Floride connaît une progression fulgurante – le chantier est né il y a sept ans seulement. Pour l'heure, 70 % de la production est commandée par le marché américain ; la marque s'est ouverte depuis 2017 à l'export et compte bien, grâce à l'accord signé avec Dream Yacht Charter, s'imposer en Europe, puisque les Aquila seront désormais distribués en France, en Grèce, en Belgique et au Luxembourg. Autre actualité Aquila Power Catamarans : le plus petit modèle, le 30, devient le 32. Et vous pourrez découvrir très prochainement son essai complet !

TRIMARAN ARMOR LUX-TÉLÉGRAMME

LE DERNIER BATEAU DE BOB ESCOFFIER ?!

Le fameux skipper malouin Bob Escoffier a mis à l'eau le 10 avril dernier un trimaran à moteur impressionnant. Ce multicoque est destiné à assurer le suivi média des grandes courses au large. « C'est mon dernier bateau, assure Bob, et j'en suis très fier ! À presque 70 ans, je me réjouis de ce nouveau projet dans lequel je mets, comme toujours, tout mon cœur. » Voir... Reste que l'engin dessiné par Patrick Balta a de quoi surprendre avec ses petits flotteurs et son immense coque centrale de 24 mètres. Armor Lux-Télégramme reste mesuré en largeur – 9 mètres –, ce qui devrait lui permettre de s'amarrer dans la plupart des ports, d'autant que son tirant d'eau se limite à 1,30 m. Léger et bien motorisé, il est taillé pour les transatlantiques : le mauvais temps ne lui fait pas peur et son autonomie importante lui permettra d'assurer de longues traversées sans refaire le plein.

Conception : Bob Escoffier/Patrick Balta
Longueur : 24 mètres - Largeur : 9 mètres
Tirant d'eau : 1,30 mètre - Vitesse de croisière : 13-16 nds
Vitesse maxi : 24 nœuds - Déplacement en charge : 16,5 t
Motorisation : 600 CV Cummins
Autonomie : 3 000 milles à 14 nœuds
Capacité : 30 personnes - Nombre de couchages : 10

SALON INTERNATIONAL DU MULTICOQUE

LE BALI 4.3 MY TIENT SES PROMESSES !

A en juger par le nombre de visiteurs à La Grande Motte, ce nouveau venu – sera-t-il nominé à l'élection du Multicoque de l'Année 2020 ? – devrait connaître un beau succès commercial. Nous avons apprécié sa ligne originale avec un décroché marqué à l'arrière des coques, son flybridge super confortable et bien sûr toutes les spécificités Bali : porte arrière basculante, baies vitrées escamotables, grandes cabines et immense réfrigérateur – jusqu'à 536 litres ! Une option séduisante pour les grands voyageurs : la possibilité de disposer de réservoirs de gasoil de 1 600 litres au lieu des 800 en standard.

Constructeur : Chantier Catana
Concepteurs : Olivier Poncin – Yann Chabaud
Architectes : Xavier Faÿ – Yann Chabaud
Architecte d'intérieur : Lasta Design Studio
Longueur de coque : 13,10 m
Longueur à la flottaison : 12,70 m
Largeur hors tout : 7,12 m
Tirant d'eau : 0,90 m
Déplacement lège : 13,5 t
Déplacement en charge maxi : 20 t
Motorisation : 2 x 250 CV 4 cylindres en ligne d'arbre Yanmar
Gasoil : 800 l (1 600 l en option)
Eau douce : 800 l
Prix HT : 489 520 €

YANMAR

GAMME COMMON RAIL

40 - 440 CH

Gamme 4JH

45 - 57 - 80 - 110

Gamme 8LV

320 - 350 - 370

40

3JH

150 - 170 - 195 - 230 - 250

Gamme 4LV

400 - 440

Gamme 6LY

PROVEN MARINE TECHNOLOGY

www.yanmarmarine.com

XQUISITE YACHTS 56' POWER CATAMARAN

UN NOUVEAU PROJET MOTEUR PLUS AMBITIEUX!

Le chantier sud-africain Xquisite Yachts a profité du Miami Boat Show pour présenter – sous forme de maquette – son prochain Multipower. Avec son support arrière de bimini arrondi et teinté en gris, il reprend les codes visuels du X5 Power – ce projet, extrapolation du X5 Sail, est finalement abandonné . Cette unité a été conçue par Rudolf Jonker comme un véritable motor yacht ; il ne s'agit pas d'une déclinaison sans mât d'un catamaran existant. Parmi les nombreuses innovations promises : une ouverture dans le pare-brise, un système de positionnement dynamique, des commandes moteur joystick, un système de maintenance connecté sur un iPad et une plate-forme hydraulique. Le Xquisite Yacht 56' atteindra la vitesse de 20 nœuds tout en assurant une grande autonomie à 9 nœuds. Les premières coques seront produites en fin d'année, pour un lancement début 2020.

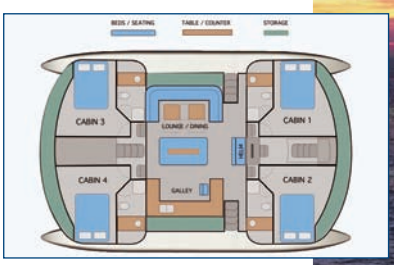
DU COTE DE L'ELECTRIQUE…

LANCEMENT DU NOVA LUXE AQUILA 44

Nova Luxe Yachts est une compagnie capable de remotoriser des Powercats avec des moteurs in-bord Torqeedo Deep Blue associés à des batteries BMW i3. La recharge est assurée par des panneaux solaires – doublée éventuellement d'un petit générateur et d'une prise de quai. La société, basée en Floride, équipe des catamarans de 35 à 50 pieds des chantiers Aquila Yachts, Aspen Power, Bavaria, Fountaine Pajot, Havana, Leopard Catamarans et Maine Cat Catamarans. A ne pas rater : le lancement du Nova Luxe Aquila 44 le 1er juin au Westshore Yacht Club de Tampa.

UNE NACELLE SURÉLEVÉE POUR LE QUAD 44

Quad Marine, basée en Californie, a profité du Salon International du Multicoque pour présenter son prochain Quad 44. Particulièrement innovant, ce catamaran propose une inédite – et brevetée – nacelle surélevée au-dessus des coques. Cette configuration en trois modules permet d'offrir un plus grand espace habitable et limite les nuisances sonores. Les cabines sont réparties dans les zones surbaissées à l'avant et à l'arrière, tandis que le carré et la cuisine sont centrés et surélevés. Les coques, avec seulement 60 cm de franc-bord, sont plus faciles d'accès depuis le quai. La motorisation électrique est rechargée par 25 m2 de panneaux solaires pour une autonomie moyenne de 50 milles.



Luxurious living - Fully electric galley
Limitless traveling - Unlimited range
Clean, silent and self-sufficient
Solar-powered electric propulsion
Multi award-winning design & propulsion system

SILENT
YACHTS

office@silent-yachts.com

www.silent-yachts.com

2012/13 Energy Globe

i-NOVO AWARDS WINNER 2017

NOMINATED 2018 BOAT BUILDER AWARDS METS TRADE Raymarine

GLOBAL WARMING FOUNDATION 2018 AWARD

MULTIHULL OF THE YEAR NOMINATED 2018

EUROPEAN POWER BOAT OF THE YEAR NOMINATED 2018

UIM AWARDS WINNER

MOTOR BOAT AWARDS FINALIST

FINALIST

Par *Norbert Conchin*
Le spécialiste des yachts d'exception

WHITE RABBIT GOLF

ECHO YACHTS lance un trimaran de 84 mètres !

Nous l'avions évoqué dans Multicoques Mag no 191 : après la livraison d'un super catamaran de support logistique en 2017, le chantier Echo Yachts basé à Henderson, sur la côte ouest australienne, a mis à l'eau fin 2018 le plus grand trimaran de plaisance construit au monde. Le propriétaire est un habitué des trimarans XXL, puisqu'il avait déjà fait construire en Australie un premier trimaran de 61 mètres – également baptisé White Rabbit – par le chantier North West Bay Yachts Pty Ltd. Ce skipper expérimenté a été l'élément moteur pour explorer de nouvelles techniques conceptuelles et d'ingénierie. Une campagne d'essais visant à valider les caractéristiques de cette carène à trois coques construite en aluminium sur un développement du cabinet d'architecture naval One2Three a révélé le potentiel de ce navire totalisant 3000 tonnes lège. Les studios de design Sam Sorgiovanni et One2Three Naval Architects – à qui l'on doit des trimarans de transport de passagers – ont élaboré l'extérieur, les coques et les éléments techniques de la conception du yacht, tandis que la société ALIA Interiors en Turquie s'est occupée du mobilier des somptueux espaces invités de White Rabbit Golf. Avec plus de 19 m de largeur et 1200 m² d'espace habitable, ce trimaran repousse les limites connues en matière de croisières de grand luxe. 30 invités peuvent être royalement installés et choyés par 34 membres d'équipage, ce qui est le double des capacités d'un monocoque de même taille. Les qualités marines de ce trimaran géant n'ont rien à envier à ses capacités d'accueil. Propulsé par deux moteurs électriques STADT (sans perte) de 2100 kW montés sur des pods à double hélice, il peut atteindre une vitesse maximale de 19 nœuds et naviguer confortablement à 13 nœuds. Ses moteurs sont alimentés par une installation diesel-électrique ultramoderne de Kongsberg et Rolls Royce ne consommant « que » 450 l/heure en vitesse de croisière. Avec ses réservoirs contenant 166 000 litres de carburant, son autonomie maximale de 5000 milles à 12 nœuds le classe dans la catégorie des grands croiseurs océaniques luxueux. Ses réservoirs d'eau stockant environ 51 700 litres d'eau douce ainsi que l'excellent passage en mer assisté par un système de contrôle Naiad Dynamics lui procurent un confort remarquable, en navigation comme au mouillage. A n'en pas douter, ce type de multiyacht trimaran présente des atouts qui seront vraisemblablement exploités pour l'avenir de la grande plaisance.

www.echoyachts.com.au

Exposé au
Salon du Multicoque
de la Grande Motte 2019

ICE CAT61

Une avancée dans la conception de catamaran de croisière

Semi custom • Performant • Tout carbone

Agent officiel :

Bernard Gallay
Yacht Brokerage

+33 467 66 39 93 - info@bernard-gallay.com
www.bernard-gallay.com

ICE YACHTS s.r.l. www.iceyachts.it

Un nouveau Concept de Catamaran

Réserver maintenant pour une livraison dans 12 mois. Les coques et la superstructure sont prêts à être assemblés.

Le GP70 est l'aboutissement ultime du cahier des charges d'un propriétaire très expérimenté dans les multicoques.

Grâce à une collaboration avec le célèbre cabinet d'architectes VPLP design, le GP 70 offre un compromis idéal entre la performance et le confort pour naviguer autour du monde en croisière à des vitesses moyennes encore inégalées et dans les meilleures conditions de sécurité pour ses proches.

Le confort et la fonctionnalité des aménagement sont une autre priorité. Le GP 70 propose un grand salon lumineux avec une cuisine s'ouvrant sur la table du cockpit arrière, et la possibilité d'accueillir jusqu'à 8 invités et 2 équipages.

Rendering Linea Concept

Une rubrique réalisée par **Philippe Echelle**

NOUVELLES SOLUTIONS ANTIFOULING

Pour le **FILM ADHÉSIF SILICONE**

Par **Thierry Agard et Eric Lecouvette,**
d'Uniflow

Uniflow est un spécialiste des solutions adhésives en films pour répondre aux attentes des marins ; grâce aux progrès récents, ces matériaux rentrent dans le domaine le plus exigeant qui soit : le monde de l'eau. Nos films s'appliquent aussi bien sur des bateaux neufs que sur des coques déjà en service. La dernière étude réalisée sur 3 ans par Nautisme en Finistère et publiée en février 2019 démontre la qualité supérieure du film Silikon Top, le premier film adhésif sans biocides, une solution alternative aux peintures classiques qui polluent les océans. Un bon film, une bonne glisse, c'est avant tout une parfaite régularité d'épaisseur, ce que les autres techniques n'apportent pas toujours. Le travail de préparation de la membrane se fait en usine, et les épaisseurs du film sont scrupuleusement respectées. Les matières UFW tirent leurs performances des principes mécaniques des couches appliquées, ces coatings ne contiennent pas d'agents chimiques tels que les biocides qui polluent le milieu, pas de solvants volatiles à l'application, pas de pollution de l'eau et des sols. L'application se fait sans risque pour l'homme et la nature, et offre au bateau une glisse exceptionnelle, liée au principe même du silicone. La friction est réduite de 8 % à 20 nœuds par comparaison à un antifouling biocide à base de cuivre. Ces informations sont confirmées par des tests dans les instituts spécialisés internationaux.

Les témoignages des marins confirment cette sensation de glisse supérieure et l'absence de fouling, mois après mois. La surface reste lisse quel que soit le plan d'eau (eau salée, eau douce). Une fois le produit appliqué, le bateau pourra aussi rester au sec sans problème pour la membrane qui retrouvera ses performances après la mise à l'eau. Cet avantage est unique, car, généralement, la mise au sec influence le principe actif des antifoulings silicone. Les UVs n'agissent pas sur les matières UFW. Les applicateurs sont des spécialistes de la mer, des bateaux et des adhésifs. Ils connaissent les particularités des coques, leur entretien, les couches successives liées aux applications antérieures, ils ont suivi une formation rigoureuse de plusieurs semaines, les amenant au statut de poseur certifié.

« C'est lors d'un convoyage entre Roscoff et St-Quay que j'ai rencontré Eric Lecouvette d'Uniflow, il m'a parlé de son sticker silicone pour les carènes, et m'a confié plusieurs échantillons afin de les essayer dans nos eaux limoneuses très riches en dépôts organiques de Gironde. Après 6 mois d'immersion et un essuyage partiel à l'éponge douce des surfaces témoins, nous avons constaté que rien n'adhérait aux échantillons. Chez Lalou Multi, notre ADN nous porte naturellement vers l'innovation, le silicone permettant une amélioration de la glisse du bateau, nous avons voulu tester grandeur nature le produit sur le mini 6,50 Arkema 3 et le M50´ Arkema. Cela fait maintenant 3 saisons complètes que nos 2 bateaux sont équipés du Silikon Top. Nous avons demandé à Eric une pose particulière dans le sens de la longueur pour éviter les jonctions de laizes en travers de la route qui demandent une grande maîtrise de l'application et une attention particulière aux jonctions de cales de foil, dérive ou encore surface de safran pour éviter toute perturbation du flux hydro. Nous constatons au bout de trois ans que le produit s'est légèrement usé au niveau de la flottaison (à cause du passage presque quotidien de l'éponge afin de partir en régate ou en entraînement avec une carène parfaite !), mais cette usure ne nécessite pas le remplacement du sticker, et seules certaines zones de jonction des films vont être retraitées. »

FILM SILICONE OU EMETTEUR ULTRASONS ?

Pour le SYSTEME A ULTRASONS

Par **Marie Jo Buffolo**
de Buffolo Entreprises

Originaires de l'Est de la France, nous travaillons dans la recherche et développement en électronique depuis 2008 - nous formons un duo de 40 ans avec mon mari. Rêvant tous deux de bateaux et de mer depuis l'âge de 20 ans, nous avons un jour tout largué pour venir nous installer à La Grande Motte (en 2015). Et là, pas question de s'échiner à gratter la carène de notre bateau chaque saison ; nous avons ensemble créé le système Pack duo antifouling à ultrasons ! Dans les années 1980, le procédé était analogique, et n'a pas apporté l'effet attendu ; mais aujourd'hui, avec le numérique, cela change tout ! Notre système est commercialisé depuis 2016 pour les multicoques, voiliers, vedettes (excepté les carènes en bois et composite bois, qui absorbent les ultrasons), conciliant ainsi respect de la mer avec gain économique et performance de glisse. C'est la troisième année sans carénage : toujours pas de coquillage ! Rien à percer… Juste à coller ; la pose est simple sans sortir le bateau de l'eau, rien n'est rejeté à la mer. Ecologique, sans aucun produit polluant, pour une meilleure glisse, et des économies de carburant. La consommation électrique est très faible, le système n'a aucun effet parasite sur l'électronique et la coque reste propre. Comment ça fonctionne ? Deux transducteurs émettent à durée aléatoire différentes ondes ultrasoniques haute fréquence qui génèrent des petites molécules en mouvement sur l'ensemble de la surface de la carène, ce micro bullage assure ainsi la protection de la carène contre les salissures.

Témoignage d'utilisateurs :

- « *J'ai installé le système Seatranquil très facilement en avril 2018 ; j'ai voulu faire l'expérience complète et n'ai posé aucun antifouling. Ayant dû sortir mon bateau de l'eau pour travaux deux mois plus tard, j'ai constaté que la coque était bien plus propre que d'habitude (propulseur d'étrave compris), le précédent antifouling avait été appliqué plus d'un an auparavant. Seatranquil avait donc eu une action préventive, mais aussi curative. Depuis plusieurs mois, je n'ai constaté aucun coquillage sur ma coque, elle est très propre, je me trouve pourtant dans un endroit du port très favorable à leur installation ; je considère donc le test comme très pertinent. Je suis content d'avoir trouvé une alternative aux antifouling chimiques et n'ai pas constaté de désagrément auditif (il faut lever les planchers et approcher l'oreille des sondes pour percevoir quelque chose. Les dorades autour du bateau ne semblent pas dérangées par le système.* »

M. Nave

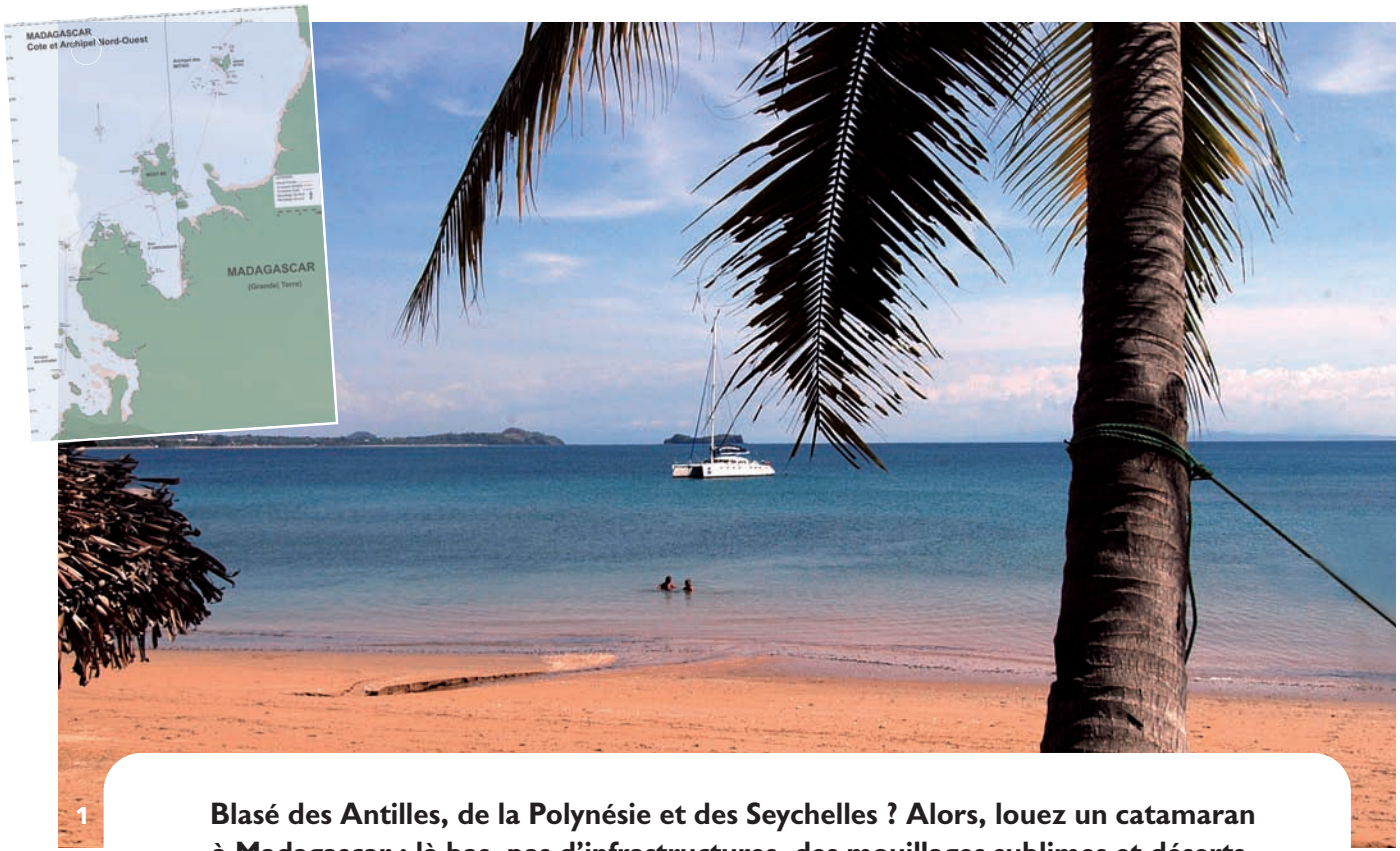
- « *J'ai installé ce système sur mon 40' en mars 2018, 11 mois après le carénage, j'ai ensuite navigué trois mois durant la saison et eu l'occasion de plonger pour constater l'absence d'algues et de coquillages. Il a suffi de nettoyer une fois la ligne de flottaison, plus exposée aux salissures dans les eaux chaudes. J'ai déjà économisé un carénage, et aurai plus de recul sur l'efficacité l'année prochaine.* »

Mireille

Texte : **Emmanuel van Deth** - Photos : **DR, Jacques Patuelli et Jonathan Jagot**

MADAGASCAR

DÉCOUVREZ LE DERNIER PARADIS DE LA VOILE



1

Blasé des Antilles, de la Polynésie et des Seychelles ? Alors, louez un catamaran à Madagascar : là-bas, pas d'infrastructures, des mouillages sublimes et déserts, de la roche ocre, des cocotiers... un éden pour les multicoques !

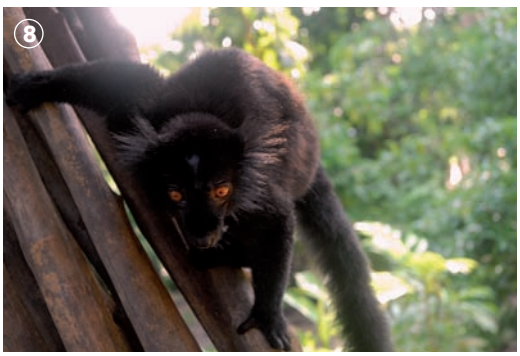
CARNET DE BORD

A 200 milles au large du continent africain, Madagascar est une immense île de 1580 km du nord au sud et de 500 km de large. Un bout d'Afrique qui s'est détaché il y a des millions d'années, formant le canal du Mozambique. Cette île baignée dans l'océan Indien se positionne entre l'équateur et le tropique du Capricorne. Au premier coup d'œil : des terres d'ocre rouge et un relief escarpé et spectaculaire – le plus haut sommet culmine à 2 876 m et les Hautes Terres représentent 70 % de la superficie du territoire. Grande variété de paysages, espèces endémiques, population pluriculturelle : les attraits ne manquent pas... Et pour la navigation ? Les passes des nombreux lagons de la côte est sont battus par la houle océane, alors que la côte nord-ouest présente de multiples échancrures, des embouchures de rivières et surtout un chapelet d'îles. C'est assez logiquement sur la plus grande – Nosy Be – et la plus proche de la « Grande Terre » que sont basés les loueurs. Bienvenue au cœur de ce paradis de la navigation en multicoque encore méconnu !

2

1 : Un mouillage parfaitement protégé et une grande plage : relâche à l'île de Sakatia.

2 : Retour de pêche à Nosy Komba pour ce boutre à voile arabe typique de l'océan Indien.



3 : L'équipage débarque sur la plage de sable blanc de l'île de Tsarabandjina.

4 : Au nord-est de Nosy Be, les fameuses orgues de basalte des îles Mitsios.

5 : Le catamaran est le support idéal pour découvrir les côtes sauvages de Madagascar et les nombreuses embouchures de ses rivières grâce à son faible tirant d'eau.

6 : La pêche à la traîne garantit d'excellents repas dans les eaux poissonneuses de l'archipel.

7 : Croiser le sillage d'une baleine n'est pas rare ; vous êtes prévenu…

8 : Le lémurien local s'appelle maki ; vous en verrez partout !

9 : Entre deux sorties de pêche en mer, cette pirogue à balancier est remontée sur la plage, juste devant la gargotte de Josiane.

10 : La mer turquoise, les cocotiers… mais aussi cette terre rouge typique de Madagascar.

11 : Ouvrez les yeux : à chaque escale se cachent de nouvelles merveilles, comme ce phare abandonné dans l'île de Tanikely.

ITINERAIRE TYPE

Le programme proposé par Dream Yacht Charter pour une semaine de location :

Jour 1 : De Nosy Be à Nosy – Tanikely – Mamoke
Après votre avitaillement et la prise en main de votre catamaran, mettez le cap sur Nosy Tanikely, où vous pourrez vous rendre à terre et visiter le parc national de l'île. Profitez d'une belle plongée en apnée ou d'une baignade avec les tortues de mer et de nombreuses espèces de poissons colorés. Dirigez-vous vers Mamoke, une petite île qui abrite un village construit sur un ancien manoir colonial où des tortues géantes se promènent lentement dans la forêt tropicale.

Jour 2 : Mamoke – Baie des Russes
En partant de Mamoke, vous arrivez au mouillage paisible de la baie des Russes. Le cadre paisible en fait l'endroit idéal pour mouiller et explorer l'île bordée de cocotiers. La faune sauvage de l'île est omniprésente : cochons sauvages, lémuriens et l'un des rapaces les plus rares au monde, le Pygargue de Madagascar. Profitez d'un barbecue sur les plages de sable blanc avec d'autres plaisanciers.

Jour 3 : Baie des Russes – Nosy Iranja
A seulement 8 milles de la baie des Russes, découvrez Nosy Iranja. Cette île isolée et privée abrite un élevage où les visiteurs peuvent voir les tortues en voie de disparition venir à terre pour pondre leurs œufs. Vous serez accueilli par les sympathiques lémuriens avant de partir faire un peu de plongée là où les sites sous-marins sont parfaitement préservés et où les coraux luxuriants abritent de nombreuses espèces de poissons et d'autres animaux marins. Vous aurez peut-être aussi la chance de voir des dauphins et des baleines. Découvrez, après en avoir fait la demande, la cuisine traditionnelle malgache au Nosy Iranja Lodge.

Jour 4 : Nosy Iranja – Nosy Kalakajoro
Poursuivez votre navigation dans l'archipel de Radama en visitant Nosy Kalakajoro, populaire auprès des marins pour ses plages préservées et ses eaux claires propices à la plongée et à la baignade. Les passionnés de plongée sous-marine profiteront de l'occasion pour faire une excursion plongée dans les récifs de l'île, où vous découvrirez une vie marine étonnante, avec notamment des raies, des mérous et des requins-léopards.

Jour 5 : Nosy Kalakajoro – Nosy Ovy – Nosy Antanimora
Départ pour Nosy Ovy, une partie de l'archipel de Radama. Prenez le temps de visiter l'intérieur des terres pour y découvrir les tombeaux royaux de Mahabo, perchés sur la colline, faire une randonnée à travers la forêt tropicale humide, admirer la faune et la flore exceptionnelles, ou encore visiter une plantation de café. Les eaux azur qui entourent l'île sont idéales pour la plongée avec tuba. Dirigez-vous ensuite vers Nosy Anatanimora ; c'est là que vous vous amarrerez pour la nuit. A faire : observez les habitants pêcher et promenez-vous dans le lagon de sable, hypnotique. Faites un tour dans l'un des restaurants locaux où vous pourrez goûter le poisson frais et profiter de la véritable hospitalité malgache.

Jour 6 : Nosy Antanimora – Baramahamay
Départ de Nosy Antanimora et direction la baie de Baramahamsy, située à 27 milles. Cette magnifique rivière est entourée de collines, de mangroves luxuriantes, de petites plages et de cocotiers. Excellents spots de plongée. Visitez le village de Marohariva, et achetez du poisson et des délicieux crabes de vase. Profitez ensuite d'un barbecue sur la plage. Mouillage pour la nuit.

Jour 7 : Baramahamay – Nosy Be
Retour à la base.

MADAGASCAR PRATIQUE

S'y rendre : Les bases de location sont situées non loin de l'aéroport de Nosy Be, desservi directement depuis Paris par Air Madagascar. Autre liaison internationale avec Johannesburg. La capitale, Antanarive, est distante de 628 km. Les deux villes sont reliées par un vol quotidien. Antanarive est connectée à Paris par Air France et Corsair, Istanbul (Turkish Airlines), Bangkok (Air Madagascar) Nairobi (Kenya Airways), Hong Kong, Mayotte, l'île Maurice, La Réunion, les Seychelles et les Comores.

Formalités : Passeport en cours de validité + visa (à l'aéroport d'arrivée)

Monnaie locale : l'ariary (1 euro = 4100 ariary ; 1 dollar = 3640 ariary)

Langue nationale : le malagasy

Autres langues officielles : français et anglais

Santé : vaccins habituels + traitement antipaludéen

Quand : Les mois les plus favorables à Nosy Be sont mai, juin, juillet, août, septembre et octobre. Janvier est le mois le plus pluvieux Les mois les plus « frais » sont août et septembre. L'eau est bonne toute l'année – 26° à 29°. L'ensoleillement est excellent – plus de 3000 heures par an –, mais la pluviométrie est généreuse également, avec 2200 mm d'eau par an (contre 1268 mm à New York et 637 mm à Paris). Le risque de cyclone dans la zone est considéré comme élevé dans la zone de novembre à mi-mai.

Conditions de navigation : Le vent synoptique est généralement assez faible – 6 à 8 nœuds en moyenne et rarement supérieur à 15 nœuds – de secteur NE ou WSW. Le relief des îles et la chaîne montagneuse toute proche de Madagascar bloquent en effet la mousson chaude et humide du nord-ouest pendant l'été austral, et les alizés plus frais et secs du sud-est le reste de l'année. Des effets de brise locaux permettent tout de même de belles navigations sous voile l'après-midi. Le plan d'eau est bien protégé de la houle – sauf pendant les tempêtes tropicales et les cyclones.

Les loueurs sur place : Principales flottes physiques de multicoques : Madavoile, installé sur place depuis 1998, propose 6 catamarans de 38 à 47 pieds. Dream Yacht Charter est également présent à Nosy Be avec 3 catamarans. La destination est bien sûr proposée par de nombreux courtiers de la location.

kiriacoulis-france.com

groupe KIRIACOULIS

GESTION LOCATION GARANTIE
depuis 38 ans avec KIRIACOULIS

NOUVEAU PROGRAMME III*
Vous apportez 35%, *vous ne payez aucune charge, aucun remboursement pendant 5,5 ans et réglez votre solde en fin de gestion*
Ex. LAGOON 450
Vous apportez 35% soit 164 000€ H.T.
et réglez un solde de 117 000€ H.T.
en sortie de gestion

Ex. LAGOON 42
Vous apportez 35% soit 143 000€ H.T.
et réglez un solde de 102 000€ H.T.
en sortie de gestion

* PROGRAMME III aux Antilles
Bateaux disponibles en 2018

ACHETEZ VOTRE NOUVEAU CATAMARAN
à 50%
DE SON PRIX*

...et naviguez sans compter et sans aucune charge au départ de nos 25 bases / 7 pays

LAGOON NAUTITECH FOUNTAINE-PAJOT BALI de 40' à 62'

* à partir de 50%

EXEMPLES DE PROGRAMMES

PROGRAMME I
Vous apportez 100% du prix H.T. du bateau ; vous recevez un revenu fixe, net et garanti d'environ 10% par an.

PROGRAMME II
Vous apportez environ 50% du prix H.T. du bateau, vous ne recevez pas de revenus, ceux-ci servent à financer les 50% restants ; votre bateau s'autofinance !

***PROGRAMME III - NOUVEAU**
Vous apportez **35%** du prix H.T. en début de GESTION et 25% à la sortie. AUCUNE CHARGE pendant 5,5 ans.

OFFRE LIMITEE à certains bateaux.

romain.villeneau@kiriacoulis-france.com
anne@kiriacoulis-france.com
Tél. : +33 (0)5 46 44 76 87 / Port. : +33 (0)6 77 67 64 91

ADDICTIVE Sailing

LOCATION DE BATEAUX D'EXCEPTION
Antilles - Atlantique - Méditerranée

LOCATION AVEC SKIPPER

LOCATION À LA CABINE

RÉGATES

SÉMINAIRES D'ENTREPRISE

NAVIGUEZ DIFFÉREMMENT

Contact : +33 (0)6 24 43 00 17 | brieuc@addictive-sailing.com

www.addictive-sailing.com

PROGRAMME DE GESTION LOCATIVE «DREAM GARANTI»

NAVIGUEZ JUSQU'À 12 SEMAINES PAR AN POUR 7600€ !*

AUSTRALIA + 61 (0)4 57 03 67 56 EUROPE + 33 (0)4 20 88 01 59

FRANCE +33 (0)1 76 35 08 36 USA + 1 844 439 17 24

CANNES YACHTING FESTIVAL | CANNES, FRANCE | 10-15 SEPT

DREAM YACHT CHARTER

DreamYachtCharter.com

* Exemple d'un Bali 4.1 aux Caraïbes. 185 941€ d'apport initial. Place de port, assurance et entretien inclus.

VENT PORTANT
LOCATION

Location de + de 4.000 bateaux avec ou sans équipage
au départ de 50 superbes destinations

ENTERPRISES S. KIRIACOULIS
KIRIACOULIS MEDITERRANEAN

www.ventportant.com
+33 (0)5 46 44 76 93 - contact@ventportant.com
Place Bernard Moitessier – 17 000 La Rochelle

Multicats - International
a Team - a Network

Un nouveau concept

Un Réseau
Les courtiers partenaires du réseau couvrent directement la France, le Royaume-Uni, et l'Espagne. Indirectement, nous couvrons les États-Unis, l'Amérique du Sud, l'Europe, La Russie, la Turquie et l'Australie. L'ensemble du réseau dispose d'une large base de données de multicoques à la vente et d'acheteurs potentiels.

Un Team
Un groupe de courtiers connus et réputés pour leur professionnalisme et leur intégrité.

Une Vision
La vision de Multicats, partagée par tous ses partenaires, est de placer la satisfaction de nos clients au premier plan et à tout moment. En veille, et à votre écoute en permanence, confiez-nous vos multicoques à la vente, où vos projets de navigation et nous saurons vous faire rencontrer le partenaire ou rechercher le bateau idéal.

www.multicats-international.com

YACHT SALES : Cyrille TRICOT
cyrille.tricot@multicats-international.com
+ 33 (0)6 82 82 75 87

Administration : Rosanne TRICOT
rosanne.tricot@multicats-international.com
+ 33 (0)6 87 55 85 32

Une croisière réussie,
c'est bien plus qu'une
simple location de bateau !

Sélection des bateaux et loueurs

Prestations garanties

Service client personnalisé

Croisières sur mesure

Services voyages aériens et terrestres

oceans-evasion
les plus belles destinations à la voile

depuis 1993

Cité de la voile Tabarly - Celtic Submarine 1
Rue d'Estienne d'Orves - 56100 Lorient - FRANCE
+33 (0)2 97 55 84 46 - oceans@oceans-evasion.com

www.oceans-evasion.com

Catleya au Sénégal

A l'automne dernier, Catleya a participé à une mission de l'association « Voiles Sans Frontières ». Son équipage nous livre ses impressions.

Nous vous écrivons du Siné Saloum : deux pirogues se croisent, une charrette tirée par un âne passe au loin, des pélicans volent autour du bateau et le soleil apparaît enfin après une journée de pluie. Voilà déjà un mois que nous sommes arrivés au Sénégal. Après un séjour plutôt éprouvant à Dakar, marqué par des heures de taxis et d'embouteillages, nous sommes partis vers les terres plus calmes des îles du Sine Saloum. L'approche pour Djiffer à l'embouchure du fleuve n'était pas cartographiée, mais la passe était balisée. Nous avons jeté l'ancre de nuit entre des pirogues amarrées, repérées au projecteur, et devant ce que nous pensions être un ponton. Le lendemain, nous avons remonté le bras principal du Saloum, heureux de nous arrêter au cœur de la mangrove en face d'un village. A peine arrivés, nous avons expérimenté la baignade : très plaisante, dans une eau salée et tiède, avec un courant parfois fort avec lequel les enfants adoreront jouer. Une dizaine d'écoliers du village nous ont vite rejoints. Leur présence sur les jupes du bateau s'est avérée au début un peu déconcertante, mais finalement très sympathique ! La mangrove est habitée par les singes, qui nous ont fait la joie d'une visite, les environs par les hyènes et les chacals, que l'on croit parfois entendre le soir. Nous avons partagé chez l'habitant notre premier plat sénégalais, yassa au cochon, dans des grandes assiettes communes posées au sol. Délicieusement épicé ! Lors de nos déambulations dans le village, les habitants nous saluent et sont souvent enclins à discuter. Nous assistons à la fabrication des briques, le boulanger nous montre son four, un pêcheur nous explique comment il rend étanche sa pirogue et comment il la peint, une femme nous montre les séchoirs de poissons, un groupe de pêcheurs réunis pour boire le thé nous raconte l'organisation des sorties en mer. Les rencontres sont nombreuses, toujours agréables et souvent inattendues ! Nous pensons n'avoir jamais autant serré de mains de toute notre vie !

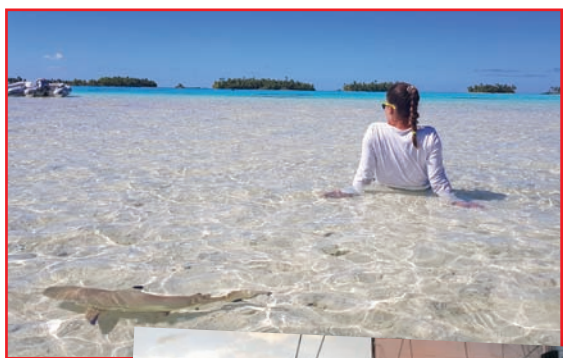
Qui : Laurence et Lucas, Maya, Titouan et Lou
Où : Sine Saloum, Sénégal
Bateau : Looping 50
www.cattleyaalamer.wordpress.com
www.voilessansfrontieres.org

Lotus deux ans déjà !

Deux ans déjà que Lotus a quitté l'Europe pour son grand voyage. Son équipage en tire un premier bilan...

Le bilan de la première année avait été positif, mais qu'en est-il après deux années ? Eh bien, cette nouvelle année a surpassé la première ! D'une part, nous avons rencontré des bateaux copains avec des enfants. Entre apéros à bord pour les grands et soirées pyjamas pour les petits, nous avons trouvé ce petit plus qui nous avait manqué la première année. Parler de ses galères respectives, des escales passées et à venir, de la patience qui nous manque quand arrive l'heure de l'école (CNED !), des recettes rapides qui nous sauvent la vie, des bons plans pour le ravitaillement, tout cela redonne le sourire et ça gonfle le moral ! Ensuite, côté galères, nous avons plutôt été épargnés, si ça n'est la têtière de grand-voile qui a cassé en navigation, ou encore le moteur du guindeau qui toussait trop souvent, et que nous avons fini par changer. Pour l'entretien courant, par contre, il faut un budget conséquent : entre le carénage, le changement du gréement dormant, la révision de la grand-voile, l'achat du nouveau spi, le changement de la chaîne de mouillage, de l'annexe (trop lourde) et de son moteur (grippé), l'achat régulier de tout le petit matériel qui a cassé, tout ça nous a coûté bien cher, au final ; pour le prix, on aurait pu avoir une jolie voiture. Les temps forts, ce fut aussi notre dernière escale en Martinique, et la petite anse d'Arlet qui restera notre mouillage préféré : un rocher « aquarium », une plage magnifique, des tortues peu farouches, une bonne boulangerie. Ou encore la traversée du Silver Bank sous spi avec des baleines qui sautaient autour de nous ; le passage du canal de Panama, l'arrivée à Fatu Hiva aux Marquises, la découverte des Tuamotu en arrivant dans le lagon de Tahanéa : eau cristalline, requins pointe noire qui passent tranquillement pendant que nous vérifions notre mouillage... magique. La prochaine année sera consacrée à la Polynésie, où nous sommes désormais, je sais déjà que nous allons en prendre plein les yeux.

Qui : Elodie et Julien, Violette et Lila
Où : Gambier, Polynésie française
Bateau : Privilège 465
www.lotusausoleil.blogspot.com



Ti'Mouss une année en cata de location, c'est possible !

Les offres de location longue durée de catamarans se multiplient, pourquoi s'en priver ?

Voilà déjà 7 mois que nous naviguons tous les trois. Notre expérience se limitait avant septembre à quelques semaines de navigation avec toujours un capitaine à bord. Nous avons débuté en compagnie de nos propriétaires, pour prendre en main le bateau, et depuis, nous voici « marins » à travers les flots des Caraïbes. Nous avons loué Catanelo, un Venezia 42, pour une durée de 10 mois avec la société O Sail. Des envies communes de faire un break dans nos vies professionnelles et le rythme fou de la vie parisienne, un besoin de s'accorder du temps en famille, de profiter de notre fils de 11 ans, et de voyager pour découvrir ensemble des cultures, des paysages différents, voilà ce qui nous a poussés à préparer cette aventure. Quoi de mieux que de voyager avec sa « maison » ? Nous apprécions les joies de la navigation, entrecoupées de quelques stress et mésaventures ; c'est le métier qui rentre ! Pour les navigateurs en herbe que nous sommes, la moindre mésaventure devient vite une galère stressante. Par exemple à Union, en arrivant au mouillage de Clifton, un bout de bouée d'amarrage s'est pris dans une hélice, et ça n'est qu'au bout de deux heures de plongée, avec l'aide de deux pêcheurs locaux, que nous avons réussi à nous libérer avant que la Marine Park vienne nous passer un savon... Après quelques semaines de navigation, nous avons dû affronter... une tempête ! Nous avons senti le vent se lever, il est monté jusqu'à 46 nœuds dans le canal entre Ste-Lucie et la Martinique ! Action, réaction, le capitaine a très bien géré la situation, tandis que le reste de l'équipage restait figé, accroché à la table !

Heureusement, les petites galères sont vite oubliées lorsqu'on découvre l'environnement somptueux qui nous entoure : les baleines qui sautent au large de St-Barth, nager avec les tortues aux Tobago Cays ou à Tintamarre, longer le sable blanc de Barbuda, regarder le coucher de soleil sur la mer des Caraïbes. Nous ne nous en lassons pas et profitons de chaque instant !

Qui : Gaëlle, Cédric, Enzo
Où : Les Antilles
Bateau : Venezia 42
www.facebook.com/Ti-Mouss - www.o-sail.net

Profité : au Cap-Vert

Avant de se lancer dans le grand saut de la traversée de l'Atlantique, les Profité ont visité les îles du Cap-Vert. Enchantés !

Qui : Geoffrey, Cindy, Mya, Tylio, Aliyah et Cassy
Où : Cap-Vert
Bateau : Saint Francis 44
cataprofite.wixsite.com/cataprofite

Après Sal, nous arrivons devant quelque chose qui ressemble à une oasis dans le creux des montagnes. Dès le lendemain matin, les hommes partent à la chasse sous-marine, ils sont accompagnés de Francisco, un Cap-Verdien de 28 ans. Il est pêcheur professionnel, et apporte donc une aide précieuse pour remplir la grosse bassine embarquée dans l'annexe. Les hommes reviennent avec de grands sourires et posent fièrement avec leur pêche du jour. Je suis trop contente, j'ai même une langouste rien que pour moi, elle est belle, la vie ! A Tarrafal, nous préparons notre réveillon de Noël, avec les bateaux copains, nous avons mis en commun des idées de recettes, chacune cuisinera sur son bateau et nous mettrons deux catamarans à couple pour plus de confort, un pour les adultes, l'autre pour les enfants. Un autre matin, nos capitaines abandonnent leurs navires bien avant le jour pour partir pêcher avec Francisco et son frère. C'est fou comme avec pas grand-chose on y arrive très bien, une bâche de jardin en guise de voile, un grand bois pour faire un mat, un ancien bidon de javel récupéré puis rempli d'eau pour boire, pas de GPS, c'est surprenant ! Les pêcheurs nous ramènent nos hommes et nous offrent en prime du thon frais. Nous sommes mouillés devant un nouveau Tarrafal, sur l'île de Santa Atao. Des hommes sont en pleine maçonnerie, d'autres construisent une nouvelle barque de pêche, et nous retrouvons toutes les femmes au point de distribution de l'eau. Les enfants les accompagnent, certains viennent même seuls et repartent avec leur bidon d'eau sur la tête, tout sourire ! En fin de journée, les pêcheurs viennent de nouveau à notre rencontre et nous offrent encore du poisson, ils nous interrogent sur notre voyage, la vie à bord, l'école. Il est temps de partir pour la première grande traversée. Nous avons adoré le Cap-Vert pour son authenticité, la gentillesse des habitants, leur générosité, ainsi que pour l'abondance du poisson.

Kallima en mer de Cortez : un autre monde…

Tout en poursuivant son périple qui l'a conduit jusqu'en Alaska, l'équipage de Kallima nous écrit ce mois-ci depuis la mer de Cortez, et la Baja California, qu'ils ont parcourue du nord au sud.

Nous voici officiellement en mer de Cortez après avoir viré le Cabo San Lucas qui marque la pointe sud de cette immense péninsule qu'est la Basse-Californie. Les 9 jours de navigation qu'il nous a fallu depuis Ensenada, notre porte d'entrée au Mexique, se sont avérés un peu longuets côté nautique. Sur les 700 milles parcourus, nous avons dû en faire plus de 550 au moteur. Le Pacifique méritant plus que jamais son nom. D'où notre décision de nous arrêter régulièrement pour rompre la monotonie du ronron Volvo. Seule la dernière nuit s'est avérée plutôt sportive, le vent passant progressivement du zéro absolu à 30 nœuds établis, heureusement en adonnant, la grand-voile perdant de la hauteur tout aussi progressivement pour finir avec trois ris et un tout petit génois à l'avant. Et puis tout aussi soudainement, au petit matin, à nouveau le calme plat. Descente monotone donc sur le plan navigation, mais riche en observations de toutes sortes et tout particulièrement animalières. A nouveau des baleines, grises et à bosse, dont un petit groupe de 4 qui est passé tout près du bateau en faisant du « bubble net feeding » (création d'une sorte de filet de bulles qui piège les poissons quelles avalent en ouvrant grand la bouche). Magique ! Des phoques et des otaries, parfois très au large en mer, curieux de ce qui passait à proximité d'eux. Des tortues. Et des dauphins, des vrais, autrement dit des dauphins joueurs qui viennent taquiner nos étraves et nous offrir le spectacle de leurs concours de sauts ! Sans oublier quelques marlins sauteurs. La côte est aride, pas un arbre, mais les escales sont sympathiques et souvent très sauvages. Nous ne sommes descendus qu'une fois à terre, à Bahia de Tortuga, pour dérouiller nos jambes et acheter quelques fruits dans la petite ville au fond de la baie. Quel plaisir aussi de pouvoir replonger dans l'eau qui gagnait des degrés au fur et à mesure de notre descente, pour finir à 27 degrés hier à Los Cabos ! La natation et le snorkeling vont pouvoir reprendre leur place sur Kallima ! Bises à tous depuis San Jose de Los Cabos.

Qui : Brigitte & Serge
Où : Mer de Cortez
Bateau : Catana 47
voyagedekallima.blogspot.com

Qui : Frédéric, Anne, Greatwine, Numerobis, GoldenGirl, Triple A
Où : Polynésie française
Bateau : 6gone, Lagoon 440
www.6gone.com

6Gone les Gambier

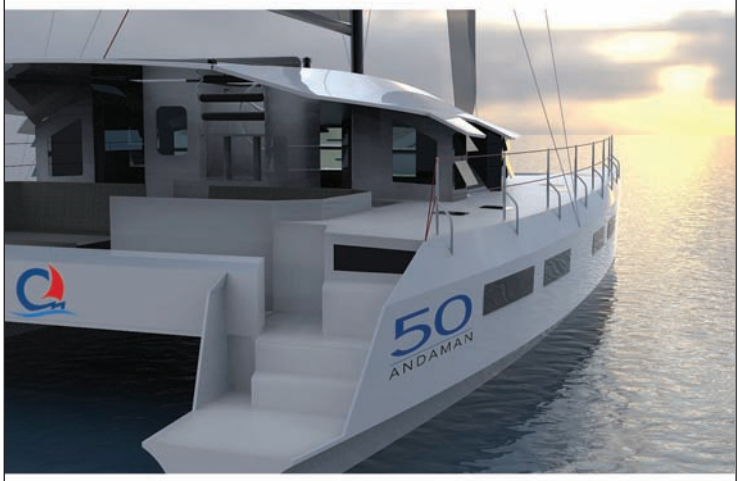
Cinq jours auront été nécessaires à l'équipage de 6Gone pour rallier les Gambier.

A peine arrivés, nous partons faire fonctionner des muscles totalement atrophiés par des mois passés sans marcher vraiment. Nous nous attaquons au mont Mokoto, la fin est bien abrupte, les enfants restent en langage bateau avec Golden Girl qui dit à ses amis 'attention au rocher sur ton tribord' ! Le lendemain, nous motivons les enfants à nous accompagner en promenade en promettant une rando 'plate'. En fait, on fera la traversière de l'île, qui s'avérera un poil pentue ! On finit en pique-niquant dans la pension de Michel qui est aussi une immense ferme perlière. Nous en repartirons avec des barquettes de MCNI (Mets Comestibles Non Identifiés) ; en fait, ce sont des muscles d'huîtres (korori) dont l'aspect et la saveur ne sont pas sans rappeler nos chères coquilles Saint-Jacques. Toujours en termes de saveurs, pour la première fois depuis notre départ, nos cales sont quasi vides, nous attendrons avec impatience le bateau ravitailleur, et serons prêts à 5 heures du matin devant le magasin ! En attendant, nous nous régalons de fruits à profusion, citrons, bananes, fruits de la passion. Et au retour de randonnées, nous aurons les mains pleines de régimes de bananes et découvrirons à cette occasion que la sève tache horriblement, et les vêtements seront irrécupérables. Le gros avantage ici est la proximité des îles, tout est à une heure de navigation, il est donc facile de se retrouver notamment le dimanche chez Hervé et Valérie à Taravai. Ces derniers proposent chaque dimanche un barbecue sur leur terrain, chacun apporte de quoi partager, nous nous sommes retrouvés à 15 bateaux, nous vous laissons imaginer le nombre d'enfants que cela pouvait représenter... Vous l'aurez compris, les Gambier sont une belle synthèse entre les reliefs marquisiens et les atolls des Tuamotu. Nous avons ensuite attendu la prochaine fenêtre météo favorable pour revenir aux Tuamotu.

Architecture Navale : FORTABAT YACHT DESIGN

La référence du catamaran de voyage

50 ANDAMAN



CATATHAI

Customisable
Confortable
Certifié CE

L'EXPÉRIENCE ET LE SAVOIR-FAIRE FRANCAIS

Complétés par les compétences et les avantages thaïlandais

WWW.CATATHAI.COM

marsaudon composites

NAVIGUEZ,
TOUT SIMPLEMENT

contact@marsaudon-composites.com • Tel/ +33 (0)2 97 83 01 31

www.marsaudon-composites.com

CAT&GO
Sailing expert

Lucia 40

Disponible pour 2019

Available for 2019

«Au-delà de mon métier, c'est une passion qui dure depuis 30 ans. Plus qu'un concessionnaire, je veux apporter à mes clients un service complet. Les conseiller, les accompagner et les aider à préparer leurs voyages»

«Beyond my job, it's a 30 years-long passion. More than a dealer, I want to provide a full service to my customers. To advise them, to assist them and to help them to prepare their journeys»

Philippe Merceron

CAT & GO - 50 Avenue du Lazaret
Port des Minimes - 17000 La Rochelle - France
+33 (0) 9 67 18 70 09 - +33 (0) 6 09 51 06 45
www.cat-and-go.com

Sirènité Des Sables-d'Olonne à Monastir

A peine leur bateau livré, les propriétaires de Sirènité, accompagnés de deux amis, ont pris la mer en direction de la Tunisie.

Nous avons vendu notre précédent Privilège, que nous avions gardé quatre ans et qui, entre autres, nous avait fait traverser la Méditerranée et l'Atlantique. Jusqu'au dernier moment, les artisans ont été présents à bord, le plateau de la table du carré a été ramené de l'atelier quelques minutes seulement avant le largage des amarres ! Nous avons appareillé sous un immense ciel bleu et une chaleur estivale, mais hélas, les vents ne nous ont guère été favorables. Quatrième jour de mer, ce matin vendredi, j'ai été réveillée par le ronronnement des moteurs. Pas un souffle de vent. Une grande nappe de brouillard nous a isolés quelques minutes, black-out complet. Nous avons régulièrement reçu la visite de dauphins, un passage puis un petit saut, avant de disparaître. Au terme de trois jours et trois nuits de navigation sans histoire, nous avons atteint Baiona, ville blottie dans une jolie baie presque close. Quand nous sommes repartis, alors que le jour faiblissait, nous avons assisté, à la télé, à une nouvelle victoire de la France dans la Coupe du monde de football. Puis nous sommes arrivés à Gibraltar, ciel bleu, vent modéré ou absent. Nous franchissions le détroit pour la huitième fois ! A midi, la table a été mise à l'extérieur sur la 'terrasse' abritée et dominée par le fauteuil surélevé de la barre. Nous avons ouvert une bouteille de champagne ainsi qu'une boîte de foie gras en provenance directe du Gers, personne n'a boudé son plaisir, l'ambiance était joyeuse. Quinzième jour en mer. Journée chaude et ensoleillée, un petit vent nous pousse le long de la côte tunisienne, un soleil de plomb nous accable et nous enveloppe dès le réveil. Dans la nuit, nous mouillons devant Monastir. Une petite houle agite légèrement Sirènité, à quelques dizaines de mètres de nous, tout contre la falaise striée de couches calcaires, se trouve un voilier dont on ne voit pas la nationalité ! Au matin, nous découvrons que notre voisin est loin de sa patrie, l'Australie. La baignade est un vrai régal, chacun de nous savoure une eau à 26°.

Qui : Danielle et Michel
Où : Entre les Sables-d'Olonne et Monastir
Bateau : Privilège Série 5

Qui : Pascal
Où : Entre la France et Mayotte
Bateau : Outremer 55

Avis de recherche / l'Outremer 55 *Le Twins* a disparu au large de la Sicile

A l'heure où nous bouclons ce numéro, voilà plus de deux mois que Pascal est sans nouvelles de son catamaran à l'issue d'une évacuation de l'équipage.

"Mon multicoque, un Outremer 55 baptisé Le Twins sous pavillon français, a démâté dans les eaux italiennes le 11 mars à 17h30. Suite à des erreurs de manœuvres – redémarrage du moteur tribord alors que les bouts traînaient dans l'eau, une faute de débutant pour un navigateur avéré ! –, l'équipage a déclenché un MAYDAY et a été évacué par les garde-côtes italiens.
Le signal AIS du Le Twins a disparu 7 heures après le sauvetage. Après de nombreuses recherches (avion au-dessus de la zone où le catamaran aurait dû dériver, signalement auprès des garde-côtes italiens, tunisiens...), le bateau à bord duquel je vivais jusqu'à présent reste introuvable.

Le site du reportage vidéo du sauvetage : https://ilgiornaledipantelleria.com/2019/03/12/salvati-4-francesi-dalla-guardia-costiera-di-pantelleria-il-video/

Si vous voyez ce catamaran ou disposez d'informations, merci de me contacter par mail : ***grellierpascal@gmail.com*** *ou au* ***00 33 (0)6 12 10 21 14****."*

Pascal Grellier

VOTRE SPÉCIALISTE 100% MULTICOQUES

CATHYACHT
INTERNATIONAL

Intérieur raffiné

Motor yacht sur 2 coques

Mise à l'eau en Polynésie

30 ANS D'EXPÉRIENCE

ACHAT & VENTE

Catherine Relandeau

Depuis 1989, je mets à votre service mon expérience du catamaran de plus de 50'. Vendeur ou Acheteur, nous définissons ensemble vos objectifs. Un réseau riche de compétences m'accompagne dans le monde entier !

Vous voulez du sur mesure ?
Découvrez www.catamaris.com | CATA® MARIS

CATHYACHT INTERNATIONAL I « Les Charmettes » I 3 rue Guynemer 85100 I Les Sables d'Olonne (France)
Tél +33(0) 6 892 792 06 I contact@cathyacht.com I www.cathyacht.com

©PIXLN - Crédits photos : 123RF - Sunreef Yachts

Little Farmer Cay

“

12 jours de navigation dans ce site superbe des Exumas, aux Bahamas ; cet archipel est juste magique, avec des recoins à explorer encore et encore. Partout des îles et des îlots, et autant de possibilités de mouillages tranquilles pour les bateaux qui calent moins de 2 mètres. Raison pour laquelle les catamarans y sont particulièrement bienvenus !
Coup de cœur pour Shroud Cay et ses bras de mer miniatures qui traversent la mangrove : une expédition en annexe à ne pas rater.
Notre meilleure adresse pour déguster une (énorme) langouste à un prix correct, le tout bercé par une authentique ambiance bahamienne : Little Farmer Cay !

Sybille Gorin

Bali Catamarans, Créateur d'espace

BALI 5.4

OPEN SPACE

Nouveauté 2019 / New for 2019

BALI 4.3 MOTORYACHT

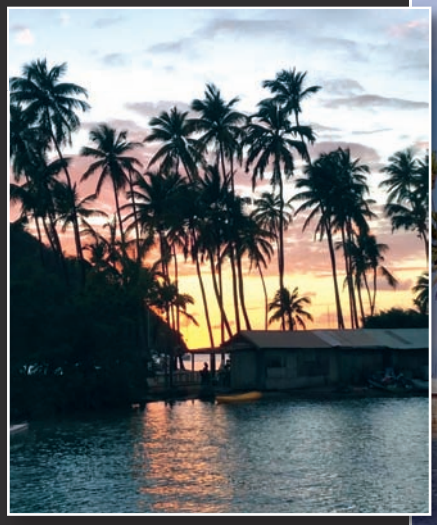
Bob Source La Rochelle

www.bali-catamarans.com

BALI CATAMARANS

CATANA Group

Sainte-Lucie
Se la couler douce à **Marigot Bay**



Un petit coucou de Marigot Bay que je pense avoir reconnue en ouverture du reportage sur le refit de MM194. Photo prise depuis le pont de Ratatouille qui démarre sa deuxième vie sous le soleil des Grenadines. Ce Lagoon 400 appartenait à un ami qui l'avait confié pendant six ans et demi à un grand loueur français. Il était basé en Méditerranée. Nous l'avons convoyé en décembre et sommes arrivés à Sainte-Lucie le 1er février 2019. Depuis, nous sillonnons les Grenadines et avons un coup de cœur pour ce mouillage de Marigot Bay : nous prenons une bouée du resort de la marina, ce qui nous permet de profiter des deux piscines dans un cadre agréable. La possibilité d'y faire la clearance pour les Grenadines ou ailleurs est un avantage indéniable. Nous avons fait l'excursion du tour de l'île avec visite de la Soufrière en laissant le catamaran à Marigot en toute sécurité. Plusieurs restos, dont un indien super, petite supérette, ravitaillement eau et gazole.

Seul bémol, l'ATM, qui fonctionne quand il veut. Mais on peut payer les bouées par carte bancaire.

Ce trou à cyclones a fait l'unanimité dans la famille et chez nos amis !

Monia et André

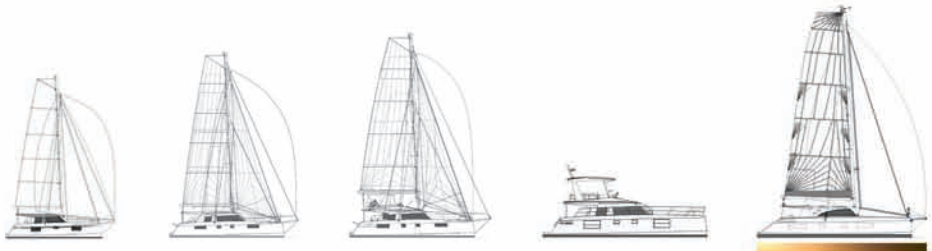
Partagez vos plus beaux mouillages ou souvenirs avec tous les lecteurs de Multicoques Mag.

Envoyez-nous vos photos en haute définition, accompagnées d'un petit texte ***à evd@multihulls-world.com***. ou postez vos éléments directement sur **www.multicoques-mag.com**.

Pour vous remercier, chaque parution donnera droit à un abonnement d'un an à votre magazine préféré !

NAUTITECH

ELEVATE YOUR DREAM



RETROUVEZ-NOUS AU

YACHTING FESTIVAL DE CANNES

DU 10 AU 15 SEPTEMBRE 2019

NAUTITECH 542

POUR VOUS EMMENER ENCORE PLUS LOIN DANS LES SENSATIONS

www.nautitechcatamarans.com/fr

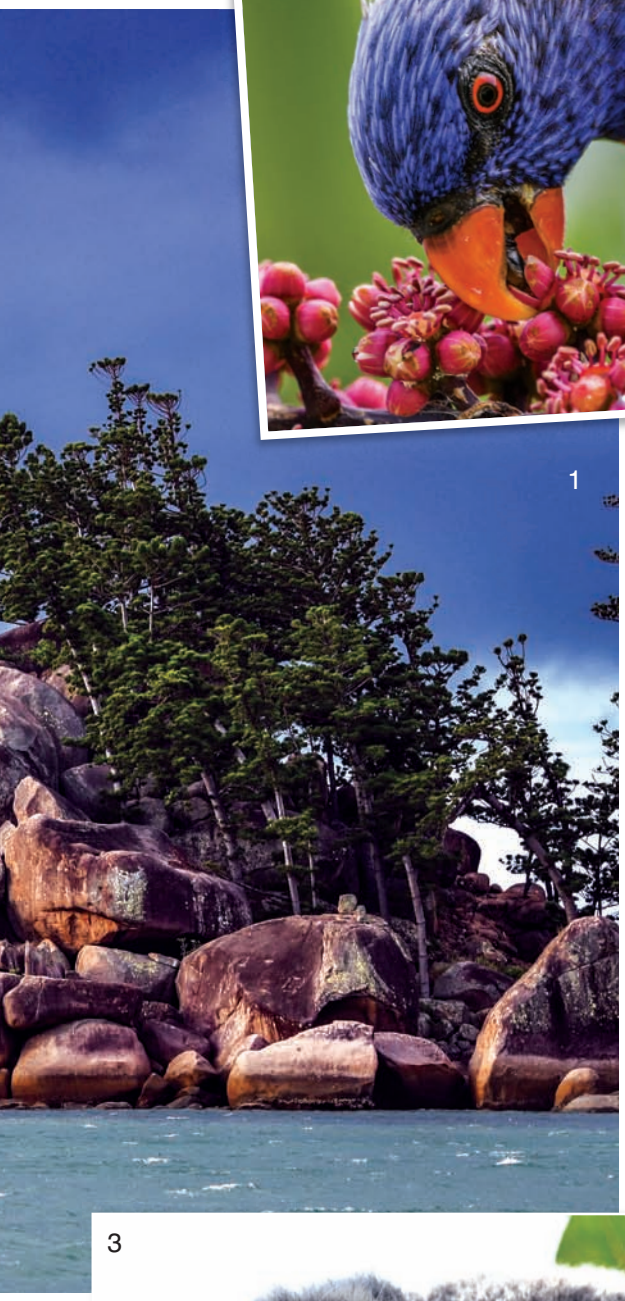
Nautitech – RCS LR/23 A/01 124 / 779 000 16 – LAWR 2019 – Crédit photo : Getty Images – Photo non contractuelle.

Texte et photos : **Jonathan Jagot**

MAGNETIC ISLAND

Perdez le nord et découvrez le PARADIS DES KOALAS !

Les vagues sont courtes et désagréables, le ciel est également étrange… C'est dans une ambiance un peu insolite que nous nous approchons de Magnetic Island.
Le vent tombe tout à coup et un voile légèrement brumeux se lève. Nous mouillons à l'est de Horseshoe Bay.



1 : Quand la houle n'y est pas…, on ne peut qu'apprécier.
2 : Des oiseaux multicolores à chaque coin d'arbre, ici un lori.
3 : 20 heures de sommeil par jour, cela me convient bien !
4 : Un grain au loin face à « The Point ».

CHECK MÉTÉO

Le vent suit toujours l'alizé de sud-est ici, ce qui fait d'Horseshoe Bay une baie très protégée du souffle d'Eole. Le mouillage reste exposé au vent de nord et nord-est – conditions relativement rares. La zone est toutefois soumise à la saison cyclonique, et vous n'êtes pas à l'abri de dépressions puissantes. Les marinas (Breakwater Marina) de Townsville sont plutôt bien protégées et toutes proches de Magnetic Island.

MOUILLAGE / POSITION

19º6.531'S 146º51.617'E

Horseshoe Bay est l'ndroit le mieux protégé à Magnetic Island. Soyons honnêtes, le mouillage est très rouleur, même à bord d'un multicoque, vous êtes prévenu !

La faute à la houle qui vient du nord de temps à autre – voire assez souvent. C'est clairement le seul défaut de ce spot, car la tenue du fond est excellente. Une vase terriblement épaisse qui ne laissera pas votre ancre s'enfuir. Par contre, elle aura la gentillesse de pourrir votre baille à mouillage comme cadeau d'au revoir…

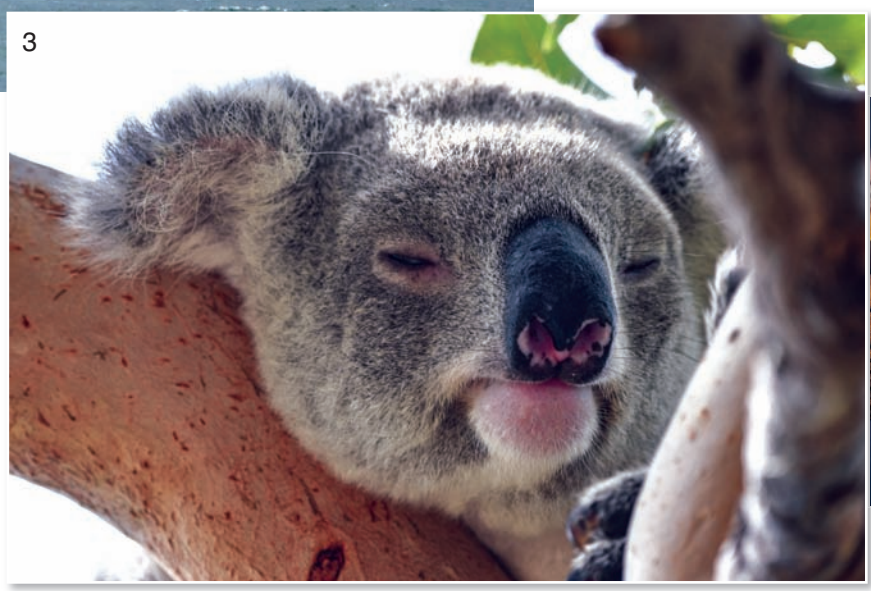
Il est recommandé de mouiller le plus à l'est de la baie dans 3-4 mètres de fond.

A VOIR – A FAIRE

Une petite île peu avare en richesses animale et florale ! Nous sommes sur l'île qui héberge la plus grande population de koalas, vous ne partirez pas d'ici sans en avoir vu quelques-uns. Et si votre vision défaillante ne permet pas de trouver les promis à l'état sauvage, le fameux parc aux koalas est à 5 minutes de marche de la plage, vous pourrez ainsi les prendre dans vos bras et les trouver « so cuuuuute » yep buddy !

Du côté sud de l'île, il y a Picnic Bay, Nelly Bay et Arcadia. De mignons fronts de mer investis de back-packers – des routards en quête d'aventure. Roches polies et wallabies, vous vous régalerez les yeux sans effort !

Le ferry, pour 30 dollars, vous emmène à Townsville via Arcadia en faisant l'aller-retour. Des bus toutes les 40 minutes vous conduident aussi à Horseshoe Bay.



Texte : **Olivier Barret** - Photos : **de l'auteur et DR**

NAVIGUEZ À BORD D'UN MULTICOQUE, OUI, MAIS ÉVITEZ LA CASSE !

Une avarie est vite arrivée à bord d'un multicoque. Comme pour toute activité où le matériel joue un rôle essentiel, certaines de nos attitudes, précautions et anticipations permettent le plus souvent d'éviter de gros tracas.
Pour commencer, distinguons avarie et fortune de mer. Contre la seconde, vous ne pouvez malheureusement pas grand-chose. C'est le container à la dérive flottant entre deux eaux, et donc invisible, qui vous arrache le safran ou un quillon avec forte voie d'eau. Ou c'est une pièce neuve qui casse par un défaut de fabrication et entraîne un démâtage. Il sera alors essentiel de redoubler d'ingéniosité et de sens marin pour vous en sortir.

Rassurez-vous tout de suite, ces fortunes de mer sont très rares. En termes statistiques, elles sont même négligeables, même si elles font les choux gras de certaines rédactions. En revanche, la première est beaucoup plus fréquente. Dans la mesure où un multicoque est un ensemble de pièces mécaniques, il est normal de connaître tôt ou tard, à l'instar d'une automobile, une avarie çà et là. Mais pas de panique : là aussi, leur recensement témoigne plutôt de petits ennuis. Deux causes en sont le plus souvent à l'origine : la défaillance humaine, avec des gestes inappropriés, et le défaut d'anticipation, corollaire d'un entretien négligé ou incomplet.

NOS ACTES MANQUÉS

Avant toute chose, et même si les multicoques sont particulièrement sûrs aujourd'hui, n'oubliez pas que vous êtes sur l'eau. L'étanchéité est cruciale, et trop nombreux sont les panneaux de pont ou vannes de toilettes non fermés. Rien de mieux pour permettre à l'eau d'envahir les fonds. Un point à vérifier lors de tout appareillage, d'autant que cette eau stagnante pourrait bien s'attaquer au circuit électrique. En montant à bord, attention à ménager les chandeliers qui finissent par laisser infiltrer l'eau. Au démarrage, le respect de la montée en température du moteur ainsi que la vérification de son bon refroidissement (vannes bien ouvertes, cette fois-ci) préviendra d'une surchauffe inopinée. Jeter un petit coup d'œil sur l'étanchéité du presse-étoupe n'est pas un luxe non plus. Une fois en navigation, compte tenu des fréquents ofnis qui s'invitent sur les plans d'eau, aucune excuse pour ne pas détecter ceux qui sont identifiables, c'est-à-dire visibles. En toutes circonstances, la veille s'impose pour prévenir d'un choc au niveau de la flottaison – en plus de la surveillance des autres navires pour éviter toute collision. Cette attention sera redoublée en zone côtière : grâce au suivi de vos instruments et à une observation constante, vous éviterez les talonnages. Ne souriez pas, voilà l'avarie la plus fréquente – cela n'arrive pas qu'aux autres.
Un rangement ordonné peut également éviter bien des ennuis. Les bouts qui traînent un peu partout façon spaghettis finissent par causer un souci en se logeant sous le capot d'un coffre, sous la barre ou dans la baille à mouillage. Le mouillage qui ne file pas rapidement au plus mauvais moment peut engendrer de lourdes conséquences. Une coque qui se forme sur un bout peut contrarier une manœuvre comme un virement de bord ; un manque à virer et peu d'eau à courir font mauvais ménage. Notre bord regorge de nos jours d'assistance électrique ou hydraulique pour les winches, le mouillage, les plates-formes ou portiques d'annexe. La règle essentielle, c'est de ne pas être focalisé sur le bouton que vous pressez, mais bien sur ce que cette commande implique. Sinon, les coutures de vos voiles n'y résisteront pas. Mais si les voiles déchirées, les ancres bloquées et autres chandeliers arrachés sont des détériorations finalement courantes et banales, c'est la succession de petites avaries qui est susceptible d'engendrer des situations périlleuses, tout particulièrement lors des navigations par vent fort ou très près d'un obstacle. L'intérieur de votre multicoque comporte aussi son lot de potentielles déconvenues. Le WC arrive en première position. Souvenez-vous, il n'accepte que du papier toilette dégradable, et rien d'autre. Les charnières des équipets sont des mécanismes soumis à rude épreuve. Les batteries, elles, n'engendrent pas de casse, mais, avec une consommation d'énergie peu maîtrisée, vous pouvez en venir à bout en les vidant complètement. Même si elles n'ont pas pris l'eau, la facture sera salée...

UN ENTRETIEN MINIMUM

Qu'on le veuille ou non, la voile est une activité ou un sport mécanique qui exige une bonne préparation du matériel. Il ne vous vient pas à l'idée de rouler 20 000 km en voiture sans vous soucier du niveau d'huile et de celui des liquides de refroidissement et de frein. Eh bien, en navigation, c'est pareil !

Certaines précautions sont indispensables pour minimiser l'inventaire des problèmes possibles. J'écris bien « minimiser », car le risque 0 n'existe pas en mer – c'est sans doute pour cela aussi que l'on navigue. Certaines pièces qui lâchent, telle qu'une goupille toute bête, peuvent avoir des conséquences disproportionnées : votre mât tient debout grâce à des éléments en inox qui coûtent parfois moins d'un euro... Toutes les pièces ont une durée de vie plus ou moins longue qu'il convient de répertorier afin de naviguer en sécurité avec des éléments dont l'usure est acceptable – et donc maîtrisée. La maintenance apparaît dès lors primordiale pour qui veut ménager sa monture. L'entretien d'intersaison comprendra une révision des moteurs (filtres et turbine de refroidissement), une vérification des drisses, réas, haubans, anneaux brisés, autres bloqueurs et enrouleurs. Le graissage des pièces mécaniques comme les winches, guindeau, drosses de barre à roue, mèche de safran est à effectuer dès que nécessaire pour échapper à la rouille et prévenir d'une usure par frottement. La tension du haubanage est très importante pour éviter de faire fouetter le mât dans le clapot – l'espar peut aussi finir sur le pont sur un coup de tangage violent. Les voiles méritent une attention particulière. Têtière, chute, bordure et goussets de latte sont à vérifier annuellement. Des renforts au niveau des points de friction, la pose de bandes anti-UV et l'enfilage de tauds de protection sont indispensables pour les préserver plus longtemps. Le circuit électrique bénéficiera d'un bilan. Un coup de bombe sur les connexions et la pose d'un contrôleur de niveau paraissent judicieux. L'électronique placée à l'extérieur est aussi très sujette à l'infiltration d'eau. Refaire les joints peut s'avérer utile pour ne pas avoir un écran noir au moment où vous entrez dans une passe un brin tortueuse. Parfois, ces instruments installés en interface peuvent se contaminer. Les circuits de gaz, de carburant et d'eau sont également des points critiques à ne pas négliger. Resserrage des colliers et changement des durites usagées s'avèrent très importants. Vous voilà parés pour une belle croisière sans souci !

1 : En croisière côtière comme en transat, anticipez et entretenez votre multicoque pour éviter les avaries !

2 : Même si on est en vacances, une attitude attentive peut parer à bien des soucis. A la barre ou même sous pilote en prenant le thé, le coup d'œil sur le plan d'eau doit être constant et appliqué.

3 : Les commandes automatisées de nos winchs et mécanismes peuvent provoquer de gros dégâts. Pensez à regarder ce que vous faites, et non le bouton sur lequel vous appuyez.

4 : Les composants du gréement sont à vérifier au minimum une fois par an. Un étai ou des haubans défectueux peuvent se traduire par un démâtage – potentiellement dangereux pour l'équipage et les coques. Alors, si on peut l'éviter…

5 : Les drosses de barre et mèches de safran sont des pièces maîtresses qu'il faut bichonner au moins une fois par an. A réparer ou remplacer si trop usées.

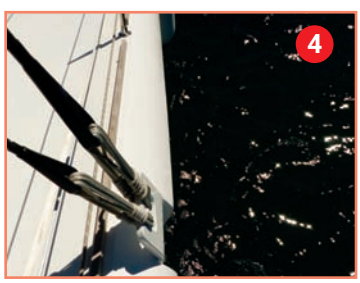
6 : Un peu de discipline est recommandée. Le rangement doit être méthodique. Si un bout coincé dans un coffre fera sauter les charnières, une ancre qui ne file pas ou un bout qui bloque la barre au mauvais moment peut avoir de fâcheuses conséquences.

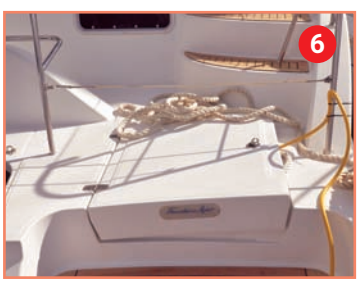
7 : Les vannes sur nos bateaux modernes sont assez accessibles, raison de plus pour ne pas oublier de les fermer dans certaines conditions. Les colliers et durites des différents circuits méritent un resserrage et une vérification annuels.

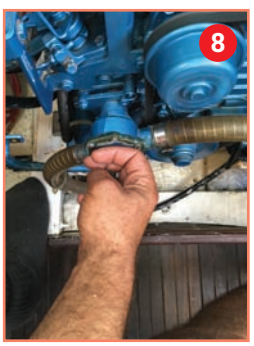
8 : Si le moteur chauffe, une rapide inspection de la turbine permet d'éviter le pire. Si elle est chaude aussi, arrêtez tout de suite le moteur, c'est que l'eau n'arrive pas.

9 : Ayez pitié des chandeliers !

10 : Une bande de protection autocollante serait la bienvenue sur ce gennaker. Cela lui éviterait une usure et une déchirure programmées.







Texte et Photos : Emmanuel van Deth

ETABLIR LA GRAND-VOILE de votre multicoque

La grand-voile est la reine de la garde-robe de votre multicoque. Elle est de toutes les sorties ou presque, couplée au génois ou à une voile de portant de plus grande surface. Au port et au mouillage, la toile – en dacron ou en composites – est protégée des UV dans sa housse. Mais aujourd'hui, les conditions sont parfaites pour naviguer à la voile. Vous avez quitté le port ou le mouillage, vous avez de l'eau à courir face au vent ? Alors c'est parti : révisez vos classiques ou apprenez à établir correctement votre grand-voile avec nous !

Grand-voile haute : c'est parti pour des moyennes à plus de 10 nœuds pour cet Outremer 5X !

Première étape : bordez l'écoute de grand-voile de façon à bloquer les mouvements de la bôme, mais sans tension excessive.

Réglez votre chariot d'écoute bien centré de façon à ce que la bôme soit accessible depuis le bimini, surtout si la partie rigide de celui-ci est étroite ou que les extérieurs sont démunis d'antidérapant.

Ouvrez le lazy bag sans oublier les éventuels scratchs en bout de bôme et autres sangles côté mât. Sur les multicoques les plus grands et/ou équipés d'un fly , on peut être contraint à grimper sur la bôme.

Vérifiez que la tension de la balancine et des lazy-jacks soit correcte – s'ils sont trop tendus, le profil de la voile est cassé et la chute trop ouverte.

Si ce n'est pas fait, frappez la drisse sur la têtière de la voile – manille ou nœud de chaise. Si votre voile est équipée d'une corne, mettez-la en place sur le premier chariot.

6

Eclaircissez les ris de la grand-voile. Si vous êtes équipé de réductions automatiques, les longueurs sont parfois importantes. Idem pour l'écoute, désormais prête à être choquée.

7

Mettez en place la drisse de grand-voile autour du winch. Selon les modèles, celui-ci peut être installé au pied de mât ou à portée du barreur.

8

Au moment de hisser la grand-voile, positionnez votre multicoque face au vent et assurez-vous que vous avez de l'eau à courir devant vous.

9

Le vent apparent est logiquement plus fort que le vent vrai, pas question de se laisser embarquer involontairement sur une amure : donnez assez de vitesse à l'aide des moteurs de façon à rester face au vent et manœuvrant.

10

Hissez, d'abord à la main au pied de mât – si vous êtes sportif. N'oubliez pas de laisser filer les bosses de ris et centrez bien la voile entre les lazy-jacks. La tâche est évidemment plus facile avec un winch électrique !

11

Votre grand-voile est hissée : lovez la drisse en vous servant du winch pour former les boucles, ou utilisez les bailles à bouts.

12

Prenez le cap souhaité et réglez votre grand-voile – écoute, rail et hale-bas – de façon à établir un flux laminaire. Les faveurs de la chute sont le meilleur indicateur de réglage. Vous êtes parti, coupez les moteurs !

GARMIN.

OFFRE DE PRINTEMPS

REJOIGNEZ LE CLUB

ACHETEZ UN NOUVEAU TRACEUR DE CARTES ET

OBTENEZ JUSQU'À 400€

À DÉPENSER SUR GARMIN.COM/FR

ACHETEZ UN NOUVEAU TRACEUR / COMBINÉ GPS ET OBTENEZ JUSQU'À 400€

À DÉPENSER SUR GARMIN.COM/FR

Du 30 avril au 30 juin 2019, obtenez un bon d'achat d'une valeur jusqu'à 400€ à valoir sur notre site internet www.garmin.com/fr, pour l'achat et l'enregistrement d'un nouveau produit Garmin parmi les gammes GPSMAP® ou ECHOMAP™. Une fois le produit enregistré et la demande envoyée, vous recevrez un code promotionnel par mail à renseigner au moment de valider votre panier.

OBTENEZ 200€
POUR L'ACHAT D'UN ECHOMAP PLUS OU UN GPSMAP DE 6", 7" OU 9"

OBTENEZ 300€
POUR L'ACHAT D'UN ECHOMAP PLUS OU UN GPSMAP DE 10" OU 12"

OBTENEZ 400€
POUR L'ACHAT D'UN GPSMAP 16" OU PLUS

Pour plus d'informations, rendez-vous sur garmin.com/fr-FR/marinespringdeal

© 2019 Garmin Ltd. ou ses filiales.

watt&sea®
www.wattandsea.com

NOUVEAU
LE POD600 !
VOTRE HYDROGENERATEUR INTEGRE A LA COQUE
contact@wattandsea.com

UpSideUp
Une autre façon de naviguer en toute sérénité, en alliant plaisir et sécurité

3 versions, fonctionnalités à la carte, quel que soit votre projet :
Anti-chavirage - *limiteur de gîte et d'enfournement*
Contrôle des efforts dans le gréement
Gestion d'alarmes et détection d'envahissement
Gestion de situations critiques - *homme à la mer, rafales, collision, haut fond*
Et bien plus encore…

Nouvelle interface utilisateur !

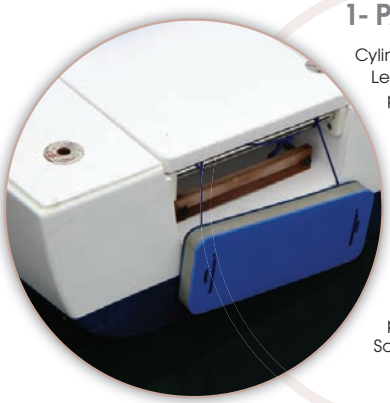
www.oceandatasystem.com/solutions-ods
+33 (0)2 97 87 92 65 - Lorient - France - info@oceandatasystem.com
Ocean Data System
Electronic Marine Solutions

Texte et Photos : Dick Sawyer

LES 50 ASTUCES
des navigateurs au long cours

Naviguer des milliers de milles et vivre à bord pendant des mois – voire des années –, voilà qui suggère de customiser, préparer et personnaliser son multicoque. Des modifications qui ne sont pas forcément lourdes ; elles tiennent le plus souvent de l'optimisation et du (bon) sens marin ! Au cours de nos essais, de nos croisières et de nos reportages un peu partout sur les mers et les océans, nous avons préparé pour vous un florilège des astuces qui facilitent vos navigations, votre confort et votre sécurité. Les bonnes idées à reprendre pour votre multi, de votre départ à l'arrivée sous les cocotiers, c'est ici !

Chaque année, les grands voyageurs sont plus nombreux à opter pour le multicoque : ils nous confient leurs petits trucs pour que naviguer rime avec plaisir !



1- PARE-BATTAGES

Cylindrique, carré, angulaire, rond ? Les quatre, mon Capitaine ! Les premiers présentent l'avantage d'occuper moins de volume, et restent longtemps en place, même par vent fort. Les seconds sont volumineux mais parfaits pour mieux répartir la pression sur la coque – et parfois les hublots. Mais, s'ils ne sont pas en contact, ils s'envolent parfois et se retrouvent inutilement coincés sur le pont. Les troisièmes sont parfaits pour les jupes arrière. Quant aux derniers, il n'y a pas mieux pour parer lors des manœuvres... Sans oublier les flotteurs de piscine !

2 - ACCÈS À TERRE

Descendre à quai, c'est facile avec les unités les plus récentes, équipées d'une plate-forme basculante. Sinon ? Vous adopterez la passerelle si vous vous amarrez cul à quai. Pliante (ou non) en carbone ou simple planche – si possible striée pour la rendre antidérapante –, il y en a pour tous les budgets ! Si votre étrave est sur le ponton, installez une échelle sur le balcon ou un escabeau coupé sur mesure.

3 - VA-ET-VIENT

Si vous êtes amarré à distance du quai, mettez en place un système de va-et-vient solidaire d'une de vos amarres arrière ; chacun sera ainsi autonome pour aller à terre ou regagner le bord, en paddle comme en annexe.

4 - ANTENNE

GPS, Iridium, Wi-Fi, balise radar... des antennes et des radômes, il y en a partout ! Alors pourquoi ne pas tous les fixer sur un seul mâtereau, façon arbre de Noël ? Au final, beaucoup de poids et de fardage en moins !

5 - BOOSTER WI-FI

Rien de plus pénible que de galérer avec un signal Wi-Fi qui divague de zéro à trois barres. Les plus malins bricolent des amplificateurs de signal à partir d'une canette de bière..., mais le booster de Wi-Fi envoyé dans le gréement, ça marche à tous les coups !

6 - LEDS

Un des moyens les plus simples et efficaces de limiter la consommation du bord, c'est de remplacer toutes vos ampoules standards par des leds – pour un éclairage équivalent, elles pompent 5 à 10 fois moins d'énergie !

7 - AVITAILLEMENT

Une transat avec 5 équipiers à bord, ça représente environ 225 repas... Le plus commode est donc de se faire livrer votre avitaillement directement sur le ponton ! Attention : n'embarquez pas d'emballages cartonnés, sous les climats chauds, ils regorgent de larves de cafards... A bord, le plus lourd au centre et en bas !

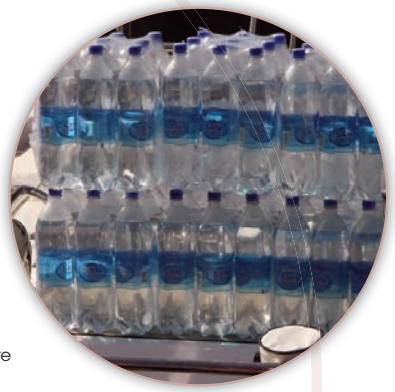
8 - LYOPHILISÉ

Les plats lyophilisés sont déjà tout prêts et permettent un gain de place et de poids à bord. Autres avantages : ils sont désormais variés, savoureux et se conservent longtemps.

9 - CAFÉ

Vous en avez marre du café en poudre ? Alors utilisez un circuit 220 V pour profiter du même confort qu'à la maison : embarquez votre machine à café ! Attention tout de même aux capsules : difficile de se faire livrer en plein milieu de l'Atlantique.

10 - EAU



Il fait déjà chaud pendant la belle saison sous les latitudes tempérées, et il fera plus chaud encore sous les tropiques ! Pensez à embarquer deux litres d'eau par personne et par jour. Privilégiez les bouteilles standards, plus faciles à manipuler et à l'abri de toute contamination.

11 - VÉLO

Laisser un vélo sur le pont pendant une transat, c'est assurément le rendre hors d'usage ou presque à l'arrivée... alors privilégiez les modèles pliants, qui trouveront facilement une place dans un coffre ou dans une cabine.

12 - CARBURANT

Les réservoirs des croiseurs modernes sont grands – 300, 400, 600 litres... – mais, au cours d'une traversée de trois semaines, si le parc batteries réclame 5 heures de moteur par jour, à la pompe, ça fait plus de 100 litres. Et avec une consommation de 3 ou 4 litres/heure, ben... les bidons seront bien utiles. Si les coffres sont pleins, bien amarrés à l'arrière, c'est là qu'ils vous ennuieront le moins. Au port, si vous n'avez besoin que de quelques dizaines de litres, allez-y en annexe !

13 - INSPECTION TÊTE DE MÂT

Mieux que le traditionnel seau – commandé par sa propre drisse – pour supporter l'outillage et les pièces : ce profond sac en toile limite pratiquement tout risque de renverser le contenu.

14 - MARQUAGE DE LA CHAÎNE

Marquez quelques maillons de votre chaîne de mouillage tous les 10 mètres – de différentes couleurs de préférence –, vous saurez ainsi précisément quelle longueur défile au guindeau. Bien pratique pour gérer au mieux l'évitage. Et bien sûr un excellent moyen de tenir compte de la profondeur d'eau.

15 - EQUIPIERS

Besoin d'équipiers pour assurer les quarts de nuit ? Les bourses des équipiers sur les sites Internet spécialisés sont efficaces... Mais le bon vieux panneau d'affichage n'a pas dit son dernier mot ! En tout cas, les marins en mal d'embarquement ne manquent pas sur les grands ports d'escales comme Las Palmas, aux Canaries !

16 - HÉLICES REPLIABLES

On sous-estime le frein que constitue une paire d'hélices fixes... Des hélices repliables, c'est plus de vitesse, plus de plaisir en navigation et moins de carburant consommé, soit un bon investissement !

17 - FLYBRIDGE

A partir de 45 pieds, de nombreux catamarans sont équipés d'un poste de pilotage surélevé... et très exposé au vent. Il est tentant de protéger le flybridge, mais gare au fardage et à la visibilité. L'idéal est de disposer d'un kit de toiles facile à démonter – au moins le temps des longues traversées.

18 - SURVIE

Soignez votre bib ! Il sera bien mieux à l'extérieur qu'au fond d'un coffre pour d'évidentes facilités de manutention en cas d'urgence. Pour autant, le radeau ne doit pas être exposé aux coups, et marcher dessus n'est pas recommandé : la solution si votre multi ne dispose pas d'un emplacement prévu d'origine ? Un logement sur mesure, intégré aux filières ou au balcon arrière.

19 - LIGNE DE VIE

Certes, un multicoque reste bien à plat quelles que soient les conditions de navigation, et la circulation sur le pont est bien plus aisée que celle d'un monocoque. Il reste que des lignes de vie sur les passavants, faciles à crocher dès la sortie du cockpit, sont un vrai plus pour la sécurité.

20 - COMBI DE SURVIE

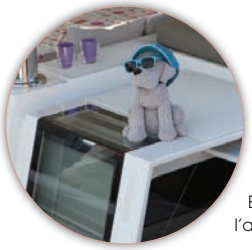
Disposer à bord de combinaisons de survie est un investissement utile... à condition de les enfiler au moins une fois ! A prévoir également : un petit bidon ou container étanche de survie (VHF, barres énergétiques) prêt à être embarqué en cas de coup dur.

21 - ANNEXE

Remonter l'annexe et son lourd moteur sur les bossoirs arrière, voilà un des privilèges de nos catamarans et une sécurité appréciable en cas de gros pépin... La stocker haut libère la vue sur l'arrière, mais pas le centrage des poids. Les plus accros aux performances la rangeront au fond d'un coffre, et fixeront son moteur à l'abri.

22 - PROTECTION

Manches à air et radôme radar sont très exposés quand la voile d'avant s'agite. C'est le cas au portant, quand elle ne porte plus, masquée par la grand-voile. Ou quand la houle perturbe le plan de voilure. Une protection inox évite toute casse et limite le ragage. Le cuir, quant à lui, est parfait pour protéger les voiles.



23 - MASCOTTE

Un peu stressé et/ou superstitieux à l'heure de traverser votre premier océan ? Embarquez une mascotte ! Elle égaiera vos images du bord, et les enfants l'adopteront tout de suite !

24 - CENTRER VOTRE MOUILLAGE

Profitez que la chaîne ne soit plus dans sa baille pour la stocker sous les planchers ; c'est tout bon pour diminuer le tangage. Sortez également l'ancre du davier pour la centrer dans la baille. Pendant deux semaines, votre mouillage ne vous manquera pas !

25 - FRUITS

Embarquez des fruits frais ; les îles Canaries en regorgent... Pour assurer une conservation optimum, lavez-les soigneusement puis suspendez-les sous le bimini ou la capote dans un filet. A l'air libre et le plus souvent à l'ombre, ils finiront de mûrir tranquillement et seront délicieux pendant une dizaine de jours.

26 - DESSALINISATEUR

C'est l'équipement qui garantit l'autonomie ! Plus besoin de refaire les pleins d'eau, moins de poids à bord et des douches (presque) à volonté. La plupart des constructeurs de multicoques proposent un dessalinisateur en option ; il reste évidemment possible d'en installer un a posteriori. Autre équipement astucieux : la bâche à eau !

27 - MOTEUR ÉLECTRIQUE

Une à deux heures d'autonomie, pas de bruit et zéro pollution : le moteur électrique, c'est le top dans un lagon ! A condition de pouvoir recharger la batterie... et donc de disposer du 220 volts à bord ou d'un moyen de charge ad hoc.

28- CONFORT

Il n'y a pas de mal à se faire du bien ! Alors, privilégiez les assises confortables grâce à des sièges de balcons, sans oublier les poufs. Les matelas sur mesure proposés par les constructeurs – ici le Saba 50 – sont particulièrement convaincants. Pensez à exiger des robustes points d'attache pour éviter qu'ils ne s'envolent par vent fort.

29 - SOLENT

Plutôt que de naviguer par forte brise avec un génois à moitié roulé ou d'utiliser une trinquette – peu compatible avec une plate-forme de moins de 45 pieds –, gréer un solent plus petit et plus costaud que le foc d'origine est une bonne option sur les parcours ventés (Atlantique Nord, grand Sud).

30 - TRINQUETTE

Disposer d'une bonne voile de brise à la coupe et au grammage adaptés assure un indéniable gain en performance et préserve le génois, qui fonctionne en mode « tout ou rien ». L'idéal, pour éviter le fardage, le poids dans les hauts et ne pas entraver la course du génois lors des virements de bord, c'est l'étai largable et une voile sur mousquetons... mais bon, un second enrouleur à poste, c'est tentant !

31 - CHAUSSETTE

Pour une longue navigation au portant, rien de mieux que la chaussette à spi – merci Eric Tabarly, son inventeur ! – pour affaler la bulle, le temps d'un grain ou pour passer une nuit tranquille.

32 - ENROULEUR DE GRAND-VOILE

Les bandes de ris dans la grand-voile ont fait leurs preuves..., mais la possibilité d'enrouler la grand-voile reste séduisante, malgré les avaries mécaniques possibles – roulez une voile déchirée, vous allez voir ! La bôme à enrouleur est très lourde (gare à l'empannage), mais elle préserve le rond de chute.

33 - BANDE FLUO

Une bande fluo en partie supérieure de la grand-voile facilite les éventuelles opérations de repérage. Une optimisation de votre multi bien utile pour les programmes extrêmes comme un tour du monde par les trois caps.

34 - SPI SYMÉTRIQUE

Le bon vieux spi symétrique est très efficace aux allures les plus abattues ; une poulie sur chaque étrave permet de se dispenser de l'encombrant tangon des monocoques.

35 - BARBECUE

Pêcher du poisson, c'est bien, et le griller, c'est encore mieux ! Plutôt que d'empester durablement le carré, cuisinez donc dehors ! Un barbecue inox, fixé au balcon arrière, vous assurera les meilleurs repas...

36 - PÊCHE

Au large, on ne manque pas de poisson : dorade et thon frais font les délices des gourmets. Alors, autant disposer d'un équipement de pêche à la traîne déjà à poste : supports de cannes et dévideur de lignes sont les bienvenus sur les balcons arrière.

37 - KAYAK ET PADDLE

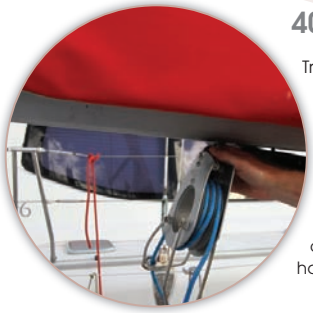
Au mouillage, rien de mieux que d'explorer la mangrove et de dénicher les petites plages les plus reculées grâce à un kayak ou un paddle. Le premier est encombrant à bord des monocoques ; il ne leur reste que les filières. Encore une fois, avantage au multicoque, qui peut exploiter ses bossoirs – si l'annexe est dégonflée... Le paddle, lui, prend moins de place... les modèles gonflables sont parfaits pour la grande croisière.

38 - VOILE LÉGÈRE

Embarquer un ou deux dériveurs, ce n'est pas à la portée de tous les voiliers – quoique les gonflables et démontables Tiwal et autres catamarans miniatures aient de solides arguments... Mais, à bord d'un catamaran comme cet Outremer 49, les enfants pourront continuer à parfaire leurs virements bascules en Optimist... elle n'est pas belle, l'année sabbatique ?

39 - 3eme BANDE DE RIS

Si votre grand-voile n'en n'est pas équipée, demandez à votre voilier de vous installer une troisième bande de ris. A retenir : par gros temps, au portant, avec rien devant, c'est la meilleure configuration en multicoque.



40 - FREIN DE BÔME

Traverser l'Atlantique – vers les Antilles en tout cas –, c'est naviguer au portant et empanner souvent. Pour éviter les risques de casse (vit de mulet et lattes), le frein de bôme conserve ses adeptes. L'usage d'un pontet fixé sur le livet de pont permet de frapper le palan d'écoute avec un bon angle de tire, favorable à un bon contrôle de la chute de la grand-voile. Ce qui soulage le travail du hale-bas...

41 - COUTURE

A moins de disposer d'un convertisseur 220 V, difficile de faire tourner une belle machine à coudre quand vous quittez le quai... prévoyez tout de même du fil, des aiguilles et du tissu adhésif type Insignia.

42 - AMARRES ARRIÈRE

Un dévidoir, de la sangle renforcée, du bout et des mousquetons inox : voilà de quoi s'amarrer, mettre en place des traînards, tirer l'annexe et assurer la sécurité lors des baignades – forcées ou non.

43 - MUSIQUE

Et pourquoi pas un petit concert de jazz, un rock endiablé, une grosse ligne de basses ou une symphonie ? Au large, vous ne dérangerez pas les voisins ! Les constructeurs proposent des enceintes étanches, laissez-vous tenter !

44 - APPÂT

Vous avez perdu tous vos rapalas ou vous souhaitez vous mettre à la pêche ? Bricolez des leurres avec des petits bouts colorés en polyamide ; ça marche très bien !

45 - JEUX

Comment transformer les « corvées » de nettoyage, vaisselle et repas en jeux ? Instaurez un calendrier surprise avec une case joker, un dé pour un peu de suspense et de hasard... et vous serez sûr que chacun gardera le sourire !

46 - QUART

Pour que votre traversée soit plus variée et que tout l'équipage puisse lier un lien plus fort, faites en sorte que les quarts ne se déroulent pas avec les mêmes personnes ; un petit tableau, affiché dans la carré ou sur la table à cartes peut vous être utile.

48 - PANNEAU SOLAIRE

Utilisés sur tous les voiliers de course au large ou presque, les panneaux solaires, ça marche ! Attention à éviter les ombres portées – mât et bôme ; l'idéal est également que le support soit mobile afin d'orienter le panneau perpendiculairement au soleil.

47 - HYDROGÉNÉRATEUR

C'est l'équipement que tout le monde achète et installe sur son bateau ! Simple à monter, peu encombrant, robuste, il offre un excellent rendement pour une traînée négligeable. A suivre : les prochains modèles, qui seront intégrés à une des coques. Le seul bémol ? L'hydrogénérateur ne peut rien pour vous... au mouillage !

50 - MOUILLAGE

On ne répétera jamais assez : un multicoque, il n'y a rien de mieux au mouillage ! Plus d'espace qu'à bord d'un monocoque, intimité préservée, roulis limité... Sans compter qu'il fait moins chaud qu'au port et que vous pouvez vous baigner.

49 - EOLIENNE

Elle est parfaite dans les mouillages ventilés par les alizés, mais forcément moins performante pendant une transat vent portant – le vent apparent est réduit. Pensez à la placer hors de portée de l'équipage, et choisissez les modèles les plus silencieux !

Remerciements à l'équipage de Cavok (projet du tour du monde sans escales par les trois caps) et celui d'Oscar IV pour leur précieuse collaboration.

www.bruntonspropellers.com

BRUNTONS

AUTOPROP

La propulsion parfaite pour les multicoques avec une poussée excellente au moteur ou en propulsion moto-vélique.

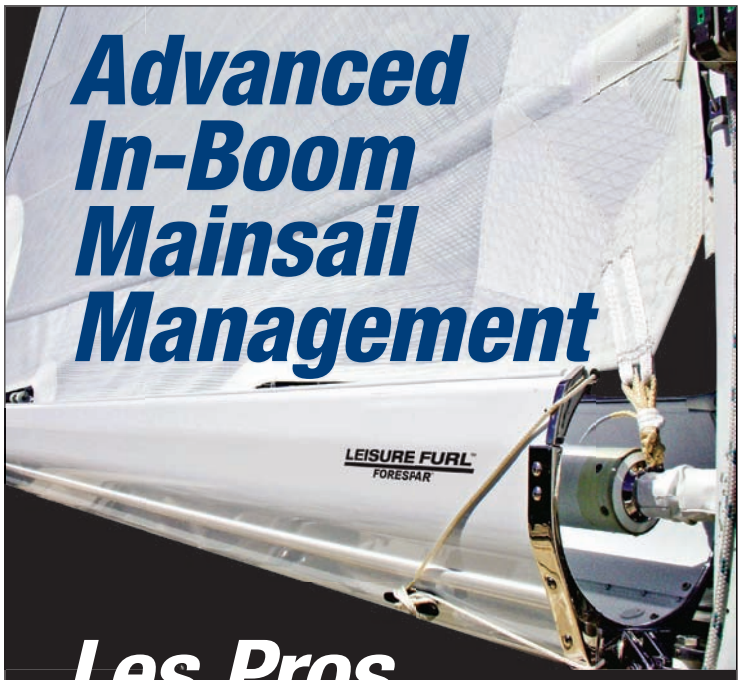
Avec l'Autoprop à pas automatique, soyez certain que votre hélice vous fournira toute la puissance nécessaire au bon moment et en étant aussi économique que possible.

PLUS DE PUISSANCE				MOINS DE CONSOMMATION		
	1500 Tr/min	2200 Tr/min	VITESSE	A 6 Noeuds		
HELICE X	3.85 KN	5.50 KN	CONSOMMATION	2.2 L/H	HELICE X	
HELICE Y	3.75 KN	5.35 KN		2 L/H	HELICE Y	
HELICE Z	4.20 KN	5.75 KN		2.03 L/H	HELICE Z	
AUTOPROP	5.10 KN	6.65 KN		1.40 L/H	AUTOPROP	

Source: Essais hélices dans Voiles Magazine

Wenex Equipements
Phone: +33 (0)141102330 Mail: wenex.equip@wenex.fr
www.wenex.fr • www.bruntonspropellers.com

Advanced In-Boom Mainsail Management



Les Pros du Catamaran

Nous sommes le premier constructeur mondial de Systèmes de Bômes à Enrouleur sur-mesure pour catamarans.

- *Neuf modèles et tailles différentes*
- *Programme de design Multi-Facteur pour garantir un assemblage parfait*
- *Lignes effilées élégantes en aluminium ou carbone*
- *Offre une forme de grand'voile lattée performante contrairement à des enrouleurs traditionnels*

The Worldwide Leader for In-Boom Reefing Systems

LEISURE FURL™
by Forespar

Méditerranée : Russo Yachting - russoyachting@orange.fr - +33 (0)4 94 24 93 12
Atlantique : La Rochelle Gréement - secteurblanc@orange.fr - +33 (0)5 46 45 33 33
Bretagne : Tonnerre Gréement - jacqueslasnier@yahoo.fr - +33 (0)2 97 35 33 34
www.leisurefurl.com

Texte et photos : **Olivier Mesnier**
Captain au long cours

OCEAN INDIEN SUD ? **WELCOME ON BOARD...**

Une fois n'est pas coutume, évocation de la haute mer... Lors de notre tour du monde, les traversées ont été plutôt rapides, sans pour autant que nous sollicitions vraiment notre catamaran. Mais celle de l'océan Indien Sud fut la plus mouvementée de notre tour du monde – quoique vous n'avez pas encore tout lu !

1

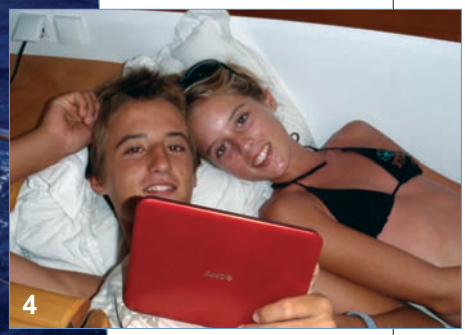
10 jours entre la Casamance sénégalaise et l'île brésilienne de Fernando do Noronha, en Atlantique. 15,5 jours entre l'archipel des Galapagos et celui des Gambier, dans le Pacifique. Et 11 jours pour relier l'archipel des Cocos Keeling à l'île Rodrigues dans l'océan Indien. Stratégie ? S'efforcer de suivre la route intelligente la plus directe, avec toujours la toile du temps. Même s'il faut se lever 10 fois par nuit. Cette traversée de l'océan Indien au sud de l'équateur fut donc la plus agitée de notre circumnavigation. La moins agréable. Pas la plus dangereuse, non, attendons encore un peu !

2 SEPTEMBRE

Entre les îles Cocos et la petite île Rodrigues, quelque 2000 milles marins, cap au 253. Une traversée souvent chahutée. La météo prévoit du vent un peu fort les premiers jours, montant du sud sur la zone. Quelques coups de corne de brume, quelques gestes de la main, des « Bon voyage » ! criés en français, et puis les contours devenus familiers de Direction Island se sont estompés. La mer est déjà désordonnée. Les enfants reprennent leurs habitudes du large, ma compagne somnole, légèrement nauséeuse, moi je peaufine la maintenance : WD 40 sur le pouliage, les coinceurs, la sangle de retenue de bôme, les rotules de barre, les moulinets des cannes de pêche...

4 SEPTEMBRE

Nuit inconfortable, mer hachée, vagues escarpées, mouvements brutaux, chocs contre la coque, embruns. La lune, au premier quartier, est au zénith à la nuit tombée, alors elle ne nous accompagne qu'une partie de la nuit. Lorsqu'elle disparaît à l'horizon, l'obscurité complète retombe sur les vagues. 25/28 nœuds sous les grains. 6 ou 7 poissons-volants ont trépassé à bord cette nuit, et un petit calamar suicidaire s'est explosé la tronche sur un capot du roof, laissant de l'encre partout alentour. Un splendide paille-en-queue jaune, probable résident des Cocos, est venu nous survoler ce matin. Force 7 annoncé dans notre sud dans les 48 heures. Le vent est trop sur l'arrière pour que le bateau marche vite. Je pense à un monocoque de 35 pieds espagnol, qui a quitté les Cocos 24 heures avant nous. Avec cette mauvaise mer, le roulis doit être terrible pour lui, fatigant. Et le mât doit parfois approcher l'horizontale... Les enfants lisent beaucoup. Question lecture, ma compagne bat de loin tous les records : elle vient de prendre quelques notes dans son calepin sur le 108e livre lu depuis le départ ! Une pro... Gratin de thon et tarte aux pommes au déjeuner. La station radio de Brunei nous donne quelques soucis, la propagation est très mauvaise, on a dû bouffer les trois quarts de notre crédit hebdomadaire Sailmail en 2 jours, soit 90 minutes d'émission/réception BLU autorisées par semaine.



5 SEPTEMBRE

Un grain vers 23h15, 27/28 nœuds, m'a fait prendre mon quart plus tôt que prévu. La trilogie du grain tropical classique a été respectée : après l'accélération du vent (un quart d'heure environ), la pluie arrive, dense, intense. Ce qui calme un peu le vent, le stabilise. Le plus dur est alors passé. Une dizaine de minutes plus tard, le vent tourne d'une vingtaine de degrés et mollit, la pluie cesse progressivement alors qu'elle a commencé brutalement. Les voiles manquent alors d'appui, claquent au vent trop faible, ébranlent les espars et le haubanage, faisant vibrer tout le bateau. C'est le moment que j'aime le moins, celui qui sollicite le matériel, alors que le bateau n'avance que lentement. Et puis, en quelques dizaines de minutes, 2 ou 3 généralement, le vent reprend et sa force et sa direction initiales. Le bateau ré-accélère, les voiles portent à nouveau, le grain est passé... Nous avons pris l'habitude, au large, avec notre grand-voile à corne qui fait travailler la tête de mât au-dessus du capelage (et avec elle la drisse mouflée et le chariot de têtière), de naviguer souvent arisé au premier ris. On perd bien sûr un peu de surface de voile, mais la têtière de GV se trouve alors positionnée exactement au niveau du capelage des haubans et de l'étai sur le mât, une zone particulièrement bien tenue structurellement. Rassurant le skipper lorsqu'il y a 4000 km d'océan sans âme qui vive à parcourir. Les « quarts » à bord de Jangada sont d'une simplicité extrême au large. Le système de pilotage automatique travaille dans des conditions idéales. Il est donc très fiable, sans compter que nous avons un vérin hydraulique en secours à bâbord, prêt à fonctionner, et à suppléer le vérin électrique de tribord en cas de défaillance. Je n'ai jamais eu à utiliser une seule fois cette deuxième unité de puissance au cours de notre tour du monde de plus de 36 000 milles marins. La conception en amont, la préparation, ça vaut le coup... Nous ne barrons jamais au large. La navigation étant aujourd'hui électronique, le travail du quart se réduit au contrôle de la route suivie, aux corrections minimes de trajectoire, aux rares manœuvres de voiles, et à la veille anticollision.

2000 milles marins, cap au 253

Inutile de vous dire qu'il n'y a pas grand monde dans le quartier... De jour, la surveillance est naturelle. J'ai toujours un œil sur l'horizon. Coup d'œil rapide, mais fréquent, réflexe intégré. Nous nous arrangeons pour dîner à la nuit tombante, ça économise l'énergie. Puis je règle tout pour la nuit, la charge des batteries, les voiles, le cap, le pilote, j'allume le feu flash de tête de mât, et je renifle l'océan. Je vais m'allonger en bas jusqu'à minuit si tout va bien. Ma compagne s'installe dans le carré, elle lit allongée à la lueur d'une lampe frontale, fait des mouvements de gym, puis s'endort en mettant le minuteur de cuisine toutes les 20 minutes pour un tour d'horizon rapide. Je la remplace à minuit jusqu'au jour, en dormant le plus possible pendant les heures d'obscurité. Quand il faut manœuvrer à deux, je réveille Marin pour quelques minutes, et puis il se rendort. Sa croissance n'en a pas l'air perturbée. Quand il fait mauvais temps, mon quart dure toute la nuit. Dans ce cas, l'arrivée progressive du jour est toujours la bienvenue.

6 SEPTEMBRE

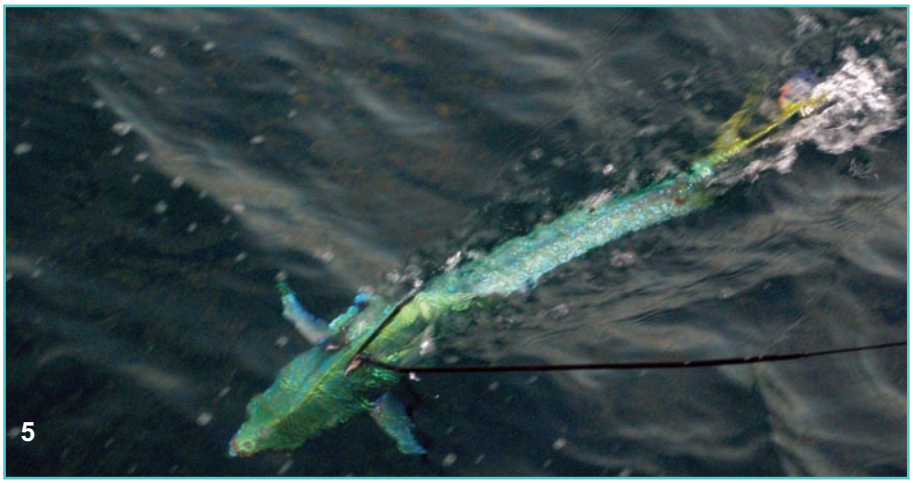
Le vent qui souffle 35 à 40 nœuds à quelque 80 milles au sud de notre position nous envoie une brise musclée qui a pris une bonne composante sud depuis le milieu de la nuit. La mer s'est vite reformée, et les vagues nous arrivent maintenant par le travers, comme le vent apparent. Le bateau a accéléré, et progresse entre 8 et 10 nœuds sur la route directe. Je ne suis pas mécontent d'avoir choisi de partir à droite de la loxodromie pour mettre une trentaine de milles de plus entre le voilier et la zone de vent fort. Ça adoucit un peu les mœurs ! Le pont est copieusement rincé par les paquets de mer, et ce matin, c'était l'hécatombe question flying fishes : une trentaine de cadavres sur le pont. Obligé de chausser un gant (les poissons-volants ont une odeur très forte et persistante au toucher) pour effectuer la tournée de rejet à la mer des victimes de la nuit et le lavage à l'eau de mer sous pression. Il y avait des écailles et des traces sanguinolentes jusque sur les bandes anti-UV du solent ! Pourtant, quand on y pense, cet océan est si vaste, il y a tout de même une sacrée place à côté pour les poissons! Mais non, ces malheureux exocets se sont trouvés sur la route de nos étraves, au

1 : Très vite après l'appareillage des Cocos Keeling, le temps s'obscurcit sur le parcours de Jangada…

2 : Le vent revient vers le sud, à serrer la toile pour faire route directe sur Rodrigues. Le catamaran s'appuie sur sa hanche…

3 : Les enfants profitent du soleil de début d'après-midi alors que le catamaran allonge la foulée vers Rodrigues…

4 : L'après-midi, Marin et Adélie ont droit à un film. La cinémathèque du bord comprend une centaine de films et documentaires sur DVD.


5

mauvais moment ! C'était leur triste destin. Qui n'est pas pire, ceci dit, que celui qui consiste à être avalé par les mâchoires d'un prédateur océanique...

7 SEPTEMBRE

Le coup de vent a creusé la mer, nous envoyant des creux de 5 à 6 mètres. La mer a repris un visage assez peu sympathique. GV a 2 ris seule. Ainsi toilé, le bateau ne force pas, et continue à tailler sa route à bonne vitesse. Une fois le clan des filles mis à l'abri, Marin et moi avons, comme tous les soirs, aménagé notre petite niche dans le carré, chacun de notre côté. Tout est rangé à sa place, rien ne doit traîner. Horreur du bordel à bord en mer, surtout la nuit. Une lampe frontale sous la main, le minuteur de cuisine au ras des oreilles pour les rondes à venir, et la longue nuit (12 heures sous les tropiques) commence, rythmée par le faisceau rapide du feu flash de tête de mât. Ainsi navigue Jangada, sous les étoiles que le vent fait scintiller, seul au milieu des vastes étendues de l'océan Indien...

Au point du jour, la mer s'est adoucie. Au déjeuner, daurade coryphène et riz cuit au rice cooker. Un petit coup de groupe électrogène portable Honda 2000 watts, j'en profite pour faire tourner le chargeur de batteries, le frigo, l'onduleur qui recharge les ordinateurs, et le dessalinisateur. Pas vu âme qui vive depuis le départ. On se sent loin du monde. Les humains les plus proches sont probablement les militaires anglo-américains de l'énorme base de Diego-Garcia, aux Chagos, à quelques centaines de milles dans notre nord-ouest.

8 SEPTEMBRE

Avec moins de toile, la moyenne journalière a augmenté d'une vingtaine de milles. Pas de mystère, le vent a encore forci. Les fichiers météo Grib sont toujours en dessous de la réalité du terrain. Un classique. Le voilier allonge encore la foulée. C'est l'état de la mer, pas vraiment conforme à la force du vent, qui m'interroge. J'aimerais savoir pourquoi la mer, dans cette partie de l'océan Indien, est vite désagréable. Davantage qu'ailleurs. Cette traversée vers le sud-ouest n'a pas usurpé sa mauvaise réputation. Elle fait souffrir les bateaux, les appareils à gouverner, les safrans. Et les équipages. Couverture nuageuse totale, une atmosphère à laquelle nous n'étions plus habitués depuis l'extrême ouest du Pacifique. Mer grise, vagues grises ourlées de pas mal de crêtes déferlantes. Ce soir se prépare un petit événement à bord : vers 21h00, nous franchirons la mi-route, et le compteur du GPS, calé depuis le départ sur le waypoint de la passe nord de Rodrigues, passera sous le chiffre des 1000 milles en perdant un chiffre. On aime bien ce genre de choses à bord. Psychologiquement, attaquer la deuxième moitié d'une traversée n'est pas désagréable.

9 SEPTEMBRE

207 milles aujourd'hui. Mais... Bienvenue dans le golfe de Gascogne au mois de mars ! Ciel couvert, lourds nuages sombres. Grains de vent et de pluie épars. Horizon bouché à 3 milles. 30 nœuds de vent. Creux de 5 à 6 mètres. Mer grise, ciel gris, horizon gris. Crêtes déferlantes. J'ai pulvérisé du WD 40 sur la poulie de bosse du 2e ris en bout de bôme,

6

qui commençait à crier sa douleur. Elle s'est tue. Prévision de rêve : 30 nœuds de vent pour notre arrivée à Rodrigues ! Voilà une info que j'aurais préféré que ma compagne ne lise pas... Mais elle a du métier, maintenant, la circumnavigatrice : je ne peux plus lui raconter les mêmes sornettes météorologiques qu'avant, qu'elle gobait assez facilement au début... Ça devient plus compliqué pour moi désormais de trouver des angles favorables pour présenter avantageusement les choses... D'autant que 30 nœuds de vent et des vagues qui déferlent à proximité de la passe, ça reste une nouvelle mitigée quand même.

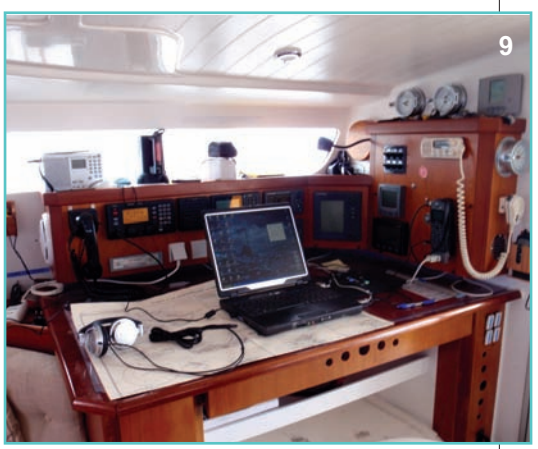
10 SEPTEMBRE

Une semaine de mer, ce matin. Au lever du jour, alors que nous n'avions rencontré aucun navire jusque-là, coup sur coup, deux gros cargos contrebordiers nous ont croisés à 2 ou 3 milles au nord. Deux gros minéraliers à 9 et

7

7 cales, tous deux chargés ras la gueule. En provenance probable d'Afrique du Sud et à destination du Sud-Est asiatique. Transportant probablement du charbon pour les aciéries chinoises ou coréennes. Tout à l'heure, je regardais sur le récepteur GPS le compteur-enregistreur de distance parcourue sur l'eau depuis notre départ de La Rochelle, et j'y lisais plus de 25 000 milles. Selon notre route effective ultérieure dans l'Atlantique, le sillage de Jangada devrait, au terme de son voyage, atteindre quelque chose comme 36 000 milles, peut-être un peu plus (en réalité 36 541 milles). Ce qui m'amène à penser qu'il peut sans doute exister trois façons différentes de boucler une circumnavigation. Celle du cosmographe-mathématicien, qui va se concentrer sur la donnée du franchissement de 360° de longitude, celle du marin-géographe qui va privilégier le recoupement du sillage, et celle du capitaine-armateur qui va retenir l'idée de ramener son bateau à bon port...

pour avoir perdu un bas de ligne, mais davantage encore de savoir que le poisson a contracté un sacré handicap pour sa survie.
Cette nuit, la pleine lune portait un éclairage argenté et scintillant de mille reflets bien agréables sur les étendues marines autour de nous. La mer avait beaucoup perdu de sa force, et le bateau partait sur la houle dans de grandes glissades aquatiques, pas mauvaises pour la moyenne journalière. Lors d'une ronde de quart, j'ai eu la surprise de découvrir une forme inhabituelle sur la batayolle avant bâbord. Le genre de truc qui me saute aux yeux en une fraction de seconde, même de nuit, tellement mon regard est désormais habitué à remarquer le moindre détail anormal de notre vie à bord. Un grand fou de bassan, qui avait choisi notre voilier pour venir s'y reposer. Je n'ai pas assisté à ses travaux d'approche aériens, relativement longs en général, car les oiseaux du large sont bien sûr naturellement méfiants et n'exposent pas leur vie facilement au



J'ai toujours un œil sur l'horizon. Coup d'œil rapide, mais fréquent, réflexe intégré.

11 SEPTEMBRE

J'ai mis une ligne à l'eau sans succès, je n'ai plus mes leurres orange préférés, tous arrachés par des gros poissons aux dents acérées entre Christmas Island et les Cocos. Je me demande toujours comment font les poissons prédateurs qui mordent à l'un de nos leurres, et qui, trop gros pour le calibre de la ligne (80/100 mm), cassent le montage et partent avec l'hameçon et le leurre, généralement un octopus en plastique fluo, dans la mâchoire... Certains doivent parvenir à s'en débarrasser, mais d'autres sûrement pas, compte tenu de la difficulté que l'on a parfois à leur enlever de la gueule, une fois ramenés à bord. Et dans ce cas, il doit être difficile pour eux de continuer à être performants dans leurs chasses prédatrices. Affaiblis dans leur nage, ils doivent probablement se rabattre sur des proies plus faciles, plus petites. S'adapter pour survivre. Certains doivent même changer radicalement de statut, et, de celui de prédateur chassant, passer à celui de proie chassée. Dur dur... Je ne suis jamais heureux quand cela se produit, d'une part

possible prédateur humain. Le pont désert l'avait mis en confiance. A bord de Jangada, équipé de batayolles rigides en inox tout autour du pont, c'est sur la main courante supérieure que les oiseaux choisissent quasiment tous de se poser. Mais ce qui m'étonne, c'est qu'ensuite ils y restent, au lieu de gagner le pont, l'abri du pied de mât ou celui des coffres latéraux, beaucoup plus confortables et protégés. Ils passent ainsi toute la nuit en équilibre instable, en plein vent, et sont même parfois tenus de déployer brièvement leurs ailes pour ne pas être désarçonnés. J'ai toujours envie de leur dire : « Hé, mon pote le piaf, mets-toi plutôt là, à l'abri, tu seras en sécurité, pas besoin de lutter pour garder l'équilibre, personne t'emmerdera, tu dors, tu récupères, tu reprends des forces, tu repeins le pont c'est pas grave on lavera, et demain tu repars vivre ta vie d'oiseau du large, en pleine forme. C'est cadeau, profites-en ! »
Mais non, le piaf restera toute la nuit perché sur la batayolle, à lutter contre le vent et les mouvements brutaux. Allez comprendre...

5 : La prise d'une belle daurade coryphène assurera 2 jours de régime poisson intensif et quelques bocaux de conserve stérilisés…

6 : La retenue de bôme sur sangle, toujours souquée en mer à bord de Jangada. Pas une avarie pour empannage en plus de 36 000 milles marins… Thanks to the preventer !

7 : Le saisissage à son poste de mer de l'annexe du bord, un point souvent négligé sur les multicoques de croisière…

8 : J'apprécie la solution légère du groupe électrogène portable 2000 W. Il peut alimenter le chargeur de batteries, le rice cooker, le vide-cave inox, la tronçonneuse pour les haubans…

9 : La table à cartes du Captain. Le lieu de tous mes rêves océaniques…

10 : Retour du mauvais temps sur notre coin d'océan. Retenue de bôme de GV et barbers-haulers toujours à poste sur le solent…

11 : La mer se creuse progressivement. Le catamaran allonge la foulée, mais la vigilance est de règle pour éviter l'avarie…

12 SEPTEMBRE

Aujourd'hui, je vais faire bref, taper sur mon clavier est moyennement fun. Maxsea Chopper nous prévoyait des vents de 25 nœuds, ECMWF 30 nœuds, mais la réalité, c'est que nous sommes dans un vrai coup de vent, 35 nœuds établis, rafales à 45 nœuds dans les grains incroyablement nombreux au milieu de ce vent déjà fort. Les creux moyens sont de l'ordre de 6 mètres, mais certains dépassent maintenant 8 mètres... et c'est bien ce qui m'inquiète, car il semble que ce vent puisse durer plusieurs jours. 3e ris dans la GV, puis, le vent forcissant encore, nous avons ferlé la GV, et remis en route avec seulement 2 à 3 m2 de solent sur l'avant. La mer s'est creusée incroyablement vite, elle a vraiment une sale gueule. Plus méchante que les conditions de vent le laisseraient prévoir. Etonnant. Certaines vagues escarpées sont impressionnantes, je les surveille autant que faire se peut. Le gréement ne force pas, les safrans non plus, le pilote continue à bien travailler, mais certains chocs avec les vagues sont un cauchemar. Le plus mauvais temps de notre voyage à ce jour. J'ai oublié la notion d'ETA, nous faisons route en fuite à faible vitesse vers Rodrigues. Les filles sont en bas au chaud dans la coque bâbord, on se parle de temps à autre en VHF ! Marin somnole dans le carré. Le moral reste bon. Mais, aujourd'hui, pas de doute, nous préférerions tous être ailleurs...

13 SEPTEMBRE

Poussé par l'énergie illimitée du vent qui souffle fort sur cette partie de l'océan Indien, l'équipage ne se plaint pas de se trouver aujourd'hui à moins d'une journée de l'arrivée à Rodrigues. Les conditions restent musclées, mais la mer est régulière, moins dangereuse que la veille où j'observais dans les grains certaines grosses lames déferlantes avec un début d'appréhension. Le vent ne souffle plus qu'à 30 nœuds, le creux des vagues s'est stabilisé à 5 mètres environ, les grains sont moins nombreux. Il y avait même des crêpes ce matin au petit déjeuner ! Souvenir du séjour de notre visiteur de l'autre nuit, la girouette de tête de mât est salement tordue. Avant de se poser sur la main courante bâbord au niveau du pont, l'oiseau avait à l'évidence tenté de se percher en tête de mât ! Ce soir à la nuit, nous allons réduire un peu l'allure de façon à nous trouver demain au lever du jour à une quinzaine de milles au vent de Rodrigues.

14 SEPTEMBRE

Nuit encore un peu sévère, grains à 35/38 nœuds, pluie, temps de chien. Il a même fallu évacuer une petite tonne d'eau de mer qui s'était invitée à bord, une belle vague qui a choisi de déferler sur notre poutre arrière en deuxième partie de nuit ! De l'eau jusque dans la cuisine... L'île est apparue dans la grisaille entre deux grains, à une vingtaine de milles. Jouer à cache-cache avec les grains pour arriver dans la passe entre deux détériorations passagères. Un petit chenal creusé dans le corail conduit du lagon au minuscule havre de Port-Mathurin. Soudain, dans la passe, la mer se calme. Les tourments de la haute mer restent dehors... Nous sommes dans le lagon de Rodrigues, l'une des plus belles escales de ce voyage autour du monde ! Après 11 jours d'une traversée qui restera dans nos souvenirs comme la plus ventée depuis notre départ de La Rochelle, la plus humide, la plus inconfortable aussi. Rodrigues a ceci de particulier qu'elle a été colonisée approximativement pendant un siècle par les Français, puis pendant deux siècles par les Anglais. La population a conservé dans son parler et une bonne partie de sa culture l'influence française, mais l'anglais est la langue officielle. Côté paperasses à l'arrivée, je crois que nous n'en avons jamais rempli autant, pire que pour un paquebot, mais dans l'ambiance la plus sympathique que nous ayons jamais connue avec des autorités officielles. La Santé, les Coastguards, l'Immigration, la Police anti-drogue, les Douanes. On nous a confisqué pour la durée de notre séjour nos deux arbalètes sous-marines, c'est la règle ici. Mais avec le sourire. Demain à 06h00, il nous faudra sortir de l'enceinte corallienne du petit port pour laisser, le temps de sa manœuvre, le rayon d'évitage nécessaire au petit cargo qui ravitaille Rodrigues depuis l'île Maurice...

Les marins Windelo ont soif d'aventures et de découvertes. Nous aimons additionner des miles entre les continents, sans renoncer au confort de la vie à bord. Nous relevons le challenge de la performance confortable et de l'écologie : des bateaux légers, spacieux, et respectueux de leur environnement.

Windelo
OCEAN FUTURE

ÉCO-RESPONSABILITÉ **PERFORMANCE** (20knts) **CONFORT**

Windelo 53.2 SPORT

Designed by Barreau-Neuman

2020		2019		2021	
46	**48,5**	**50**	**53,2**	**55**	**58,5**
Adventure Yachting	Sport	Adventure Yachting	Sport	Adventure Yachting	Sport

Join us – Cannes Yachting Festival – 10 to 15 September 2019

www.windelo-catamaran.com

Contact : +33 4 11 30 01 43 contact@windelo-catamaran.com

Texte et photos : **Equipage Twiny**

Twiny est un robuste Cat Flotteur 41, réalisé en aluminium.

Henri, Claire, Maëlle et Louise ; une famille autour de l'Atlantique pendant une année sabbatique.

UN TOUR DE L'ATLANTIQUE SUR UN CATA EN ALU

Un voyage sac à dos de 5 mois en Asie du Sud-Est pour Claire, une Mini 6.50 pour Henri ; deux aventures singulières qui mènent à un projet commun : partir une année en voyage à la voile avec leurs enfants. Objectifs : donner de la qualité au temps qui passe, loin des emplois du temps chargés, mais aussi découvrir des cultures différentes et de nouveaux paysages, tout en profitant d'une énergie naturelle pour se déplacer.

N'ayant aucune formation en voile, j'ai suivi des stages aux Glénans en prévision du voyage, nous avons loué des monocoques en Bretagne, des catamarans en Croatie, en Grèce et en Corse. La dernière année, nous avons également suivi de multiples formations « grande croisière » – stage médical en situation isolée à l'IEFS, météo et formation moteur diesel chez Escale Formation Technique, sécurité en mer de la Macif.
Henri, quant à lui, navigue depuis tout petit. D'abord en croisière entre copains, il fut moniteur de voile aux Glénans à 18 ans avant de suivre des régates IRC ou monotypes, Tours de France à la Voile, Mini 6.50 et Formule 18. Ce voyage est une véritable redécouverte du monde de la croisière.

Un catamaran en copropriété avec les copains

Nous cherchions un bateau d'au moins 40 pieds avec au minimum 3 cabines. Pour le côté confortable et pratique avec des enfants, nous regardions du côté des catamarans tout en restant sur un budget raisonnable. Nous souhaitions pouvoir allouer une partie importante du budget aux escales (marina, location de voiture, logement), qui représentent environ 85 % du temps cette année. La location est vite apparue être une bonne option, mais l'absence complète d'assurance couvrant cette formule – si le bateau est hors d'usage par exemple suite à un choc avec un OFNI – nous a un peu refroidis. Au même moment, deux amis d'Henri viennent d'acquérir un Cat flotteur 41 en Martinique ; ils nous ont proposé de rejoindre leur copropriété pour la durée du voyage. Le budget bateau/assurance après revente de nos parts s'élève à 30 000 €, sachant que nous laissons Twiny aux autres copropriétaires 4 semaines dans l'année pour nous permettre de visiter certaines destinations à terre – les Canaries, Cuba et les Açores. Le bateau était en très bon état au moment de

Gros temps pendant la transat ; les filles ont capelé leurs gilets et sont attachées dans le cockpit.

Louise à l'école de Santo Antao, au Cap-Vert.

Randonnée au Cap-Vert à Santo Antao. Cette île, la plus septentrionale de l'archipel, recèle une nature luxuriante et des montagnes.

CÔTE AU VENT DE LA MARTINIQUE : UN LITTORAL MAGNIFIQUE, SAUVAGE ET TRÈS PEU VISITÉ

l'achat, et tout juste expertisé par l'ancien constructeur. Le chantier a réalisé une révision de la structure du bateau et du système de barre qui commençait à prendre du jeu. Les plus gros investissements ont été l'installation d'un gyropilote Raymarine branché directement sur la transmission de barre hydraulique (solution ultra fiable et performante) et d'un transpondeur AIS, ainsi que le remplacement de l'éolienne et du radar hors d'usage.

Le Cat Flotteur 41 : original et robuste !

Ce catamaran, sister ship de celui du chanteur/navigateur Antoine, est en aluminium. Plutôt robuste, sa structure et son gréement inspirent confiance. Son originalité par rapport aux catamarans « plastique » lui donne un petit capital sympathie. Ce bateau avance comme la majorité des catamarans de croisière à quillon de taille équivalente. Sous réserve de porter la toile adéquate, il permet d'aligner des moyennes très honorables de 150-200 milles nautiques par jour sur ce type de trajet (allure portante et débridée, 15-20 nœuds de vent en moyenne) avec même quelques pointes de vitesse à 15-16 nœuds. Ce bateau manque probablement un peu de longueur à la flottaison pour bien surfer les vagues de l'Atlantique. Un gennaker Dacron, sur étai fixe, permet de faire décoller le bateau dans les petits airs ou en descente. Cette voile est très facile d'utilisation, mais un peu imposante lorsqu'elle est roulée. Nous avons également installé un tangon, fixé sur le pont, permettant au bateau de descendre plein vent arrière avec le génois ou le gennaker tangonné, solution idéale dans la brise pour optimiser le VMG en descente. De la Bretagne aux Antilles, 75 % du trajet s'est déroulé au vent arrière, généralement soutenu.
Peu de soucis techniques avec le bateau. Juste un défaut de parallélisme récurrent entre les deux safrans, dû à la conception du système hydraulique, qui risque d'engendrer une usure prématurée de la mèche et des bagues de safrans. Un bref arrêt technique au Marin, en Martinique, a réglé ce problème.

L'école des filles ? Ce sera à bord…

Il ne restait qu'à finaliser le contrat de location de notre appartement parisien, prêter notre voiture, notre vélo à la famille, remplir la cave de bouquins et de vêtements d'hiver et dire au revoir à nos collègues. Enseignante, j'ai simplement posé une année de disponibilité, et Henri, ingénieur aéronautique, a obtenu une année sabbatique.
J'ai prévenu l'école des filles de notre départ et demandé au rectorat l'autorisation pour la déscolarisation et l'instruction en famille. Louise passait en CE1 et Maëlle en moyenne section de maternelle. Après discussion avec les maîtresses respectives, j'ai choisi les mêmes manuels de maths et de français que les camarades de Louise, et décidé du rythme 1h de maths et 1h de français par jour sans vacances et sans week-end à partir du 1er août. Pour Maëlle, veiller à ce qu'elle ait toujours à portée de main une trousse et des feuilles pour qu'elle puisse exercer ses gestes graphiques semblait suffisant.

Sauts de puce depuis la côte ouest française avant la transat

Ainsi armés et avec deux bons copains à bord, nous avons largué les amarres du chantier de Paimboeuf, situé à l'embouchure de la Loire. Une dépression nous a obligés à faire une première escale à l'île d'Yeu avant la traversée du golfe de Gascogne.
Les navigations de ce tour de l'Atlantique sont progressives : 3 jours jusqu'à la Corogne, 4 de Lisbonne à Agadir, 6 de Tenerife à Dakar, puis 14 du Cap-Vert aux Antilles. Nous avons toujours été accompagnés par des amis, de la famille ou de sympathiques bateaux stoppeurs, et ces traversées se sont finalement bien passées. Les filles savaient gérer leurs nausées les premiers jours, et, dès qu'elles étaient amarinées, les activités reprenaient : dessin, Playmobil, Lego, jeux de société, lecture, pâte à sel, cuisine et un dessin animé par jour. Mais nous n'avons jamais réussi à faire les devoirs en navigation. Concernant la sécurité, nous nous sommes vite rendu compte qu'elles avaient bien compris la

LES DEUX JEUNES MOUSSES AUX COULEURS DE TWINY.

consigne : ne pas sortir du cockpit non accompagnées. Maëlle portait toujours un gilet à l'extérieur, et elles étaient attachées au trampoline pendant le temps d'observation des dauphins qui jouaient entre les coques.
Les escales se sont enchaînées sans se ressembler : jolies plages, eau froide et petits villages sympas en Galice, superbes villes de Lisbonne et Porto, une semaine en Duster dans l'Anti-Atlas marocain, un mois de rando, plages de sable noir et de balade en voiture aux Canaries. A découvrir dans l'archipel avant de rejoindre la presqu'île de la capitale sénégalaise : Graciosa, la perle méconnue, le parc lunaire du volcan El Teide à Tenerife, l'empreinte de Cesar Manrique à Lanzarote et les marinas sympas des petites îles de Palma et la Gomera.

Un engagement humanitaire au Sénégal

Engagés dans une mission de soutien scolaire avec l'association Voiles Sans Frontières, nous avions rendez-vous à Dakar avec les enseignants des écoles de Diogane et de Siwo dans la région du Sine Saloum. Après deux matinées de recherches et d'achats de fournitures et de manuels scolaires, nous avons rejoint cette région magnifique et enclavée entre les bolons des fleuves Sine et Saloum. Loin des lagons turquoise, elle est cependant agréable, accueillante, propre et dépaysante ! Nous avons passé deux semaines intenses dans les villages. Les filles sont allées à l'école, nous discutions des besoins avec les enseignants et Henri a également fait un compte-rendu sur l'état des centrales solaires installées par VSF. Nous avons été très bien accueillis malgré la barrière de la langue – le français reste la langue officielle au Sénégal, mais n'est maîtrisé ici que par quelques-uns. La chaleur était étouffante à cette période (novembre), mais nous nous rafraîchissions dans le bolon, autour du bateau ou sur les bancs de sable. Devant le si grand dénuement de la population, notre petite contribution semblait dérisoire, et notre statut de « star » injustifié. Cette expérience humaine a été très enrichissante, et nous sommes heureux d'avoir contribué à l'amélioration des conditions de scolarisation dans cette région en difficulté. Nous avons posé notre petite pierre à l'édifice. Grâce à VSF, nous avons donné un sens à notre voyage et pu approcher le monde de l'humanitaire.
Notre soirée de départ à Paris s'est transformée en une soirée solidaire avec collecte pour VSF, et nous avons été heureux d'associer nos proches à ce projet.

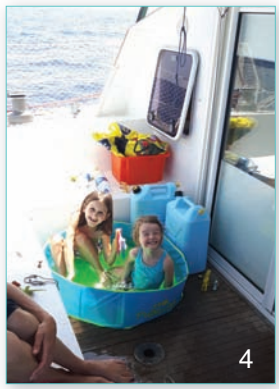
TOUR DE VAISSELLE
POUR LES DEUX SŒURS…
UNE CORVÉE ?
PAS DU TOUT !

Transat Cap-Vert – Martinique en 14 jours

Après une courte mais difficile navigation de 3 jours entre le Saloum et l'île de Boa Vista au Cap-Vert (forte houle de travers), nous avons profité de nos dernières semaines avant la grande traversée en découvrant avec beaucoup de plaisir cet archipel méconnu. Des îles sableuses de Boa Vista et Sal à Sao Nicolau et Sao Antao, vertes et volcaniques, nous avons alterné randonnées, visites en « aluguers » (mini-bus locaux) et baignade sportive dans les rouleaux. A la marina de Mindelo sur l'île de Sao Vicente, nous avons retrouvé tous les bateaux copains rencontrés jusqu'alors. L'ambiance était aux derniers bricolages, au rangement et à l'avitaillement des bateaux. Nous nous retrouvions quotidiennement au « floating bar » pour faire le point. Nous sommes finalement partis le 3 décembre pour arriver 14 jours plus tard – avec 3 jours de panne d'alizés – au François, surla côte au vent de la Martinique. Ce littoral est magnifique, sauvage et très peu visité, à l'inverse de la côte sous le vent, surpeuplée. La navigation y est juste un peu plus sportive et ventée. Après les fêtes, le départ de nos bateaux-stoppeurs et la visite de la famille, nous étions (enfin)

Repos bien mérité après une session de paddle à Boa Vista, Cap-Vert.

Mouillage à Mar Lodj, une île du Sénégal située dans le Sine Saloum.



1 : Twiny au mouillage dans la baie aux Trésors, Martinique.

2 : Robinsonnade sur l'île Morpion, un îlot inhabité de l'archipel des Grenadines.

3 : Chaque mouillage est prétexte aux baignades – avec support gonflable, bien sûr.

4 : Pendant les navigations, une petite piscine gonflable permet de se rafraîchir.

tous les quatre aux Grenadines, sans contrainte et dans le cadre fantasmé de la croisière en mer du Sud. Une eau chaude et turquoise, des fonds magnifiques, des îles désertes de Robinson, nous prenions le temps d'observer les tortues qui nageaient autour du bateau et les pélicans qui pêchaient maladroitement. Pendant qu'Henri partait à la chasse aux langoustes, je faisais l'école à Louise. Pour la récréation, c'était la baignade autour du bateau ! Contrairement au début de notre périple, nous croisions moins de voyageurs et peu de bateaux avec enfants. Les îles, bien que nombreuses, n'offrent pas une diversité aussi grande que nos premiers pays visités. Il fait bon vivre aux Grenadines, mais, pour des voyageurs comme nous, c'est un peu trop calme.

Saint-Vincent des Grenadines, malgré sa mauvaise réputation, nous a beaucoup plu. On a retrouvé une ambiance Cap Verdienne dans les petites baies de Wallilabou et de Cumberland avec beaucoup de bateaux de voyage et une population accueillante et adorable. Cette île est sauvage, splendide, et les randonnées au sommet de la Soufrière magnifiques.

Les (petites) galères du bord…

Chanceux comparés à d'autres équipages, nous avons eu cependant notre lot de petites galères. Les cafards se sont invités chez nous aux Canaries, et nous arrivons enfin à nous en débarrasser. Au Sénégal, les filles ont eu de grosses fièvres (nous suivions heureusement tous le traitement antipaludéen) et un ver de Cayor s'est logé sous ma peau (il pond dans le linge qui sèche !). Henri s'est fait une entorse avant l'excursion à Sao Antao, l'île de la rando au Cap-Vert. Le chargeur interne de l'Iridium GO a lâché au début de la transat, mais un bricolage avec celui de l'aspirateur nous a permis de recharger la batterie !

Bientôt le retour, cap sur la Méditerranée

Nous sommes aujourd'hui à plus de la moitié du voyage, nous ne voyons pas le temps passer, mais nous profitons de chaque instant. Tout est prévu, mais rien n'est prévisible. Pour la suite du programme, nous remontons l'arc antillais jusqu'à Saint-Kitts et Barbuda avant de mettre le cap vers la République dominicaine et Cuba. Nous partirons fin mai des Bahamas pour les Açores puis la Méditerranée pour une longue escale aux Baléares. Le retour est prévu en août.

A MI-PARCOURS, NOS MEILLEURES EXPÉRIENCES

- L'apprentissage de la pêche à la langouste au lasso et les premières prises de dorades coryphènes
- Les chemins de randonnée aux Canaries. L'ascension et la nuit au sommet du Teide (Tenerife, 3 718 m), le plus haut sommet d'Espagne
- La découverte des îles vertes, montagneuses, et très peu touristiques (Sao Nicolao au Cap-Vert, Saint-Vincent des Grenadines)
- Etre accompagnés par une baleine (un rorqual ?) qui a joué autour du bateau trois soirs d'affilée pendant la transat
- La côte au vent de la Martinique, et surtout la baie aux Trésors
- L'expérience humanitaire dans le Sine Saloum. De très belles rencontres, et une véritable prise de conscience du problème africain et des limites de l'humanitaire.

Texte et photos : **Philippe Echelle**

1

CATAMARAN C-CAT 37

La formule italienne pour la croisière en moins de 12 mètres

Comar est un constructeur italien historique d'excellente réputation. Le chantier de Fiumicino (Rome) s'est associé à Marc Lombard Design Group pour lancer le C-Cat 37, un catamaran de moins de 12 m qui dispose de nombreux atouts. Nous avons essayé le numéro 2 en mars au large des côtes ligures, en Italie.

Des monocoques avant les catamarans

L'activité du constructeur a commencé sur le site de Forli dès 1961 avec la production du Flying Junior (un dériveur d'entraînement pour la série olympique des Flying Dutchman). Le chantier en fabriquera 4 500 ! En 1971, Comar négocie habilement le virage de la décennie qui voit éclore la plaisance populaire en mettant sur le marché le Comet 910, un monocoque avant-gardiste. Suivront les très réussis et originaux Comet 11, 13 et 14 m qui popularisent les carrés arrière. Les volumes de production n'ont rien de comparable avec les ténors vendéens, mais, avec 160 collaborateurs et 145 unités par an, le chantier reste un acteur remarqué qui maintient la tradition du "fait main". Bruce Farr signera plus tard les Comet 38, 50 et 65 ainsi qu'un Maxi IOR. Andrea Vallicelli prendra la relève en matière de design avec le très radical C51 Sport, les C52 et 62' ainsi qu'un exceptionnel 100' carbone. Seul le segment multicoque n'avait pas été abordé par le chantier, c'est maintenant chose faite !

Une construction artisanale méticuleuse

Le chantier italien reste fidèle à sa tradition du "cousu main" pour la fabrication de

2

3

LES ESSENTIELS

Qualité de fabrication du chassis structurel

Plaisir et facilité d'utilisation

1 : Hauteur de nacelle généreuse, tunnel dégagé, entrées d'eau fines et masses centrées contribuent aux bonnes performances du 37'.

2 : En 37 pieds, le chantier italien réussit le challenge de proposer un catamaran à la silhouette séduisante doté d'un intérieur raffiné et d'une ergonomie futée. Les postes de barre permettent de profiter de bonnes sensations de pilotage.

3 : Ce roof au design audacieux distribue une belle lumière intérieure ; les panneaux verticaux et la petite casquette frontale protègent efficacement l'intérieur de l'exposition directe aux UV.

son premier multicoque. L'emploi d'une résine époxy-vinylester optimise les qualités mécaniques, et constitue un excellent barrage anti-osmose. L'ensemble de la coque (nacelle et flotteurs) est soigneusement drapée à l'aide de tissus multi-axiaux (pas de fibres projetées), le sandwich gel-coat/verre-mousse Corecell est ensuite infusé en moins de 2 heures avant d'être post-cuit à 60° après polymérisation. La structure intégrale (il n'y a pas de demi-coques rapportées, donc pas de raccords) favorise la raideur de l'ensemble et la résistance aux efforts répétés. Les cloisons en sandwich sont solidarisées par collage et stratification manuelle pour les cornières ; le pont, également en sandwich, est solidaire de la coque par collage à la résine époxy-vinylester. Les ailerons fins rapportés sont collés dans des empreintes de la carène.

UN DES RARES CATAMARANS DE MOINS DE 40 PIEDS APTE À LA GRANDE CROISIÈRE.

Architecture performante et design tendance

La personnalité et la silhouette de cette "belle italienne" sont séduisantes ; un challenge design difficile à réussir en moins de 12 m ! Les bordés extérieurs ont leur propre style, bien identifiable ; ils sont percés d'un élégant puits de lumière qui participe à la "tension" formelle du panneau. La tonture de pont marquée est caractéristique du style sport-chic de ce catamaran. Le roof est réussi, tant en forme qu'en proportion, et les larges fish eyes latéraux lui confèrent une belle lumière intérieure et un design multi-yachting tendance sympathique. Le pare-brise frontal presque vertical lutte contre l'effet de serre, et la découpe en 3 panneaux collés sur joint noirs est élégante. La perception visuelle du C-Cat 37 sur l'eau est dynamique, la hauteur de nacelle et l'espace tunnel généreux ; l'arête d'étrave inversée, brisée au-dessus de la flottaison et le redan marqué fusionnent élégamment avec la belle carène. Les sections en U profond du tiers avant prennent progressivement du volume (sans excès) à partir du milieu de flotteurs. Les ailerons assez profonds offrent une bonne finesse hydrodynamique, l'amorce de jupe droite achève adroitement ce très joli dessin.

Une installation moteurs et une accessibilité de transmissions futées

La transmission de barre utilise l'excellent système de renvois d'angles et de biellettes rigides Jefa connecté à la barre tribord, mais doit recourir à un gros câble push-pull pour la liaison inter-safrans. L'installation du puissant pilote Raymarine 6000 profite de cette géométrie pour venir se fixer directement sur le bras de mèche du safran. L'ensemble est parfaitement accessible dans un coffre indépendant à l'arrière du poste de barre. Les moteurs sont, eux, judicieusement avancés dans le bateau pour une bonne protection anticorrosion, un vieillissement nettement amélioré, une accessibilité mécanique optimisée et surtout un meilleur centrage des masses. Bien vu !

4

Cockpit : l'esprit d'un open

Ca catamaran de moins de douze mètres propose une ergonomie étonnante : tout est à sa place, et l'interactivité entre les espaces est très agréable. Les jupes de débarquement sont ergonomiques, les deux postes de barre confortables, le carré extérieur est parfaitement protégé sans gêner la vue panoramique ou en direction du plan de voilure ; les banquettes permettent à 6-8 personnes de dîner confortablement, de profiter de l'happy hour ou de se relaxer pendant la navigation. La baie coulissante en deux parties (réalisée sur mesure par le chantier) est efficace et légère. Le système de cloisons textiles qui ceinturent le cockpit est remarquable ; vite mis en place, les éléments indépendants permettent d'organiser la protection en fonction du vent ou de l'exposition au soleil, voire de clore totalement cette loggia convertible en moins d'une minute sans gêner la manœuvre.

5

Des aménagements intérieurs soignés et légers

L'ébénisterie chêne clair de cet exemplaire est de belle facture, les vaigrages de plafonds et de bordés sont superbes, et rien ne traduit les 4000 milles de ce bateau de 2017. La disposition 3 cabines de notre modèle d'essai offre un flotteur propriétaire flatteur aux volumes généreux. La perception de qualité est bien présente, la lumière comme la ventilation sont bien pensées ; les cabines arrière sont vastes. La cabine avant bâbord offre deux couchettes superposées (une double et une single) et l'accès au peak avant est séparé du volume vie par un vrai capot de pont. La soute avant tribord est accessible uniquement depuis le pont pour le stockage des voiles.

Un essai dynamique

Bien vues, les positions de barre et leurs transmissions directes :

malgré la liaison push-pull entre les safrans, l'effet directionnel est remarquable, et le contact avec les appendices agréable et sensible. Au moteur, le C-Cat 37 manœuvre aisément, sans inertie et avec une bonne réactivité ; ce catamaran compact doté d'un faible fardage se glisse sans effort dans les places de port étriquées des marinas modernes. Avec cette motorisation très raisonnable, le bateau dépasse tout de même 8 nd, et on pourra compter sur une vitesse de croisière économique de 6,5-7 nd. Pour notre essai, le vent de SE souffle 20 bons nœuds et lève une mer agitée qui met en valeur l'excellente aptitude au franchissement du C-Cat 37. Nacelle élevée, poids contenu, masses centrées, bonne aérodynamique, depuis le tender photo, la progression du catamaran semble vive, et l'allure rapide et agile, ce qui se confirmera à bord pendant la navigation. Côté manœuvre, la forme du roof oblige à plusieurs renvois d'angles, mais l'effort en bout de chaîne ne souffre pas de cette cinématique. Le large traveller permet un contrôle efficace de la forme de GV, et l'excellent accastillage (Antal, Harken) autorise le contrôle manuel même dans la brise. Au près, le C-Cat 37 se comporte très bien, et accepte de progresser entre 7 et 8 nd dans un secteur de 100° d'un bord sur l'autre. Dès qu'on ouvre le plan de voilure, il trouve de bons appuis avec une assiette très stable et une belle finesse de progression.

4 : Le salon de cockpit peut être rapidement isolé de l'extérieur par un système de cloisons textiles remarquable qui offre un espace complémentaire du carré bien séparé de la manœuvre.

5 : Les barres à roue sont reliées à une transmission par biellettes d'excellente facture.

6 : La qualité de fabrication est manifeste ; elle s'applique également à la réalisation du châssis.

7 : Le concept semi-open est judicieux sur ce 37' séduisant.

8 : En version trois cabines, le flotteur tribord offre un magnifique espace confortable et intime qu'il est possible d'isoler du carré.

9 : Ebénisterie et vaigrages soignés concourent à une qualité perçue remarquable ; rien ne traduit que ce catamaran a déjà parcouru plus de 4000 milles en deux saisons !

- Catamaran homogène
- Format compact
- Performances

- Notoriété du chantier pas encore installée en multicoques
- Liaison inter-safrans par cables

Les moteurs sont implantés sous les couchettes arrière et très avancés dans le bateau : meilleure accessibilité, protection radicale contre la corrosion et centrage des poids pertinent.

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : C-Catamaran (Fiumicino/Italie)
Architecte : Marc Lombard Yacht Design Group
Matériau : sandwich mousse Corecell/ Verre/ résine époxy-vinylester (infusion et post-cuisson à 60°)
Longueur : 11,10 m
Largeur : 5,84 m
Tirant d'eau : version ailerons : 1,30 m/version dériveur : 0,98 m-2,24 m
Poids : 5,5 t (déplacement max : 7,9 t)
Tirant d'air : 16,94 m (hauteur du mât 14,92 m)
Surface grand-voile : 46 m2
Génois : 32,8 m2
Code 0 : 43 m2
Gennaker : 56 m2
Spinaker asymétrique : 80 m2
Motorisation : Lombardini 2 x 20 CV
Eau douce : 2 x 150 l
Gasoil : 2 x 90 l
Prix de la version de base : 247 000 € HT
Prix du bateau essayé : 320 000 €

Entre 8,5 et 12 nd sous génois et GV, ce vaillant petit multicoque est amusant à barrer et très stable sous pilote automatique. En abattant et avec quelques nœuds de vent supplémentaires, le seuil des 14-15 nd eût été rapidement franchi. Le grand bout dehors autorise une variété de voiles d'avant qui permettra aux équipages expérimentés de dépasser largement ces valeurs.

Conclusion

J'ai découvert avec le C-Cat 37 un très joli multicoque pourvu de nombreuses qualités. Il est très bien construit, la qualité de fabrication est perceptible aussi bien sur le châssis que dans l'ébénisterie intérieure. L'emploi d'une résine haut de gamme apporte un vrai plus en matière de vieillissement, de résistance à l'hydrolyse et de qualités mécaniques. La silhouette est agréable, et les qualités dynamiques au rendez-vous.

En seulement 37', ce catamaran réussit une petite prouesse : concilier le plaisir de pilotage avec un intérieur raffiné et un entretien à la portée des utilisateurs.

VIVE LES CATAMARANS DE MOINS DE 40 PIEDS !

Pendant les années 1970/1980, les catamarans déboulent sur le marché, porté par le dynamisme de la production des chantiers anglais – Prout Catamarans et Catalac, pour ne citer qu'eux. 32 à 40 pieds étaient la norme. Cette taille de multicoques a ensuite motivé les constructeurs français, australiens et américains. Les plus grands succès dans cette catégorie : le Lagoon 380, bien sûr, mais également une belle brochette de Fountaine Pajot – Maldives 32, Tobago 35, Mahé 36, Antigua 37, Athéna 38 –, le Lightwave 35/38, le Seawind 1000 et le Privilège 36/37. Du côté de l'occasion, aucun problème pour dénicher un multicoque de moins de 40 pieds. Le marché s'est progressivement tourné vers des unités plus confortables – et surtout une importante capacité de charge. La longueur moyenne d'un catamaran neuf est aujourd'hui de 45 pieds. Reste que, pour des questions de budget, de place de port et de facilité d'utilisation, une unité de 34 à 37 pieds est diablement séduisante. Réjouissons-nous que l'offre de ces multicoques – on pense à l'Aventura 34, au Seawind 11,60, mais également au prochain Excess de 37 pieds – perdure !

Un grand classique que ce Seawind 1160... Régulièrement optimisé et désormais decliné en version Lite, il permet de concilier croisière et performances.

L'Aventura 34 est proposé à un prix très compétitif : moins de 160 000 € HT.

CONCURRENTS

CHANTIER	SEAWIND	MULTIMARINE	SPIRITED DESIGNS
MODÈLE	SEAWIND 1160 DE LUXE	DAZCAT 1095	SPIRITED 380
SURFACE AU PRÈS EN M2	82	80	96
POIDS EN T	6,5	3	5,2
PRIX DE BASE	394 000 $	320 000 £	268 000 €

+ de photos
+ de vidéos

Le designer a réussi à greffer adroitement des jupes sur des flotteurs de moins de 37'.

Le salon d'extérieur est accueillant, confortable, et peut accueillir 6-8 convives pour la dînette ou l'happy hour.

Un bon point pour la conception semi-open du bateau et la réalisation des cloisons textiles

Un plan de voilure simple et efficace qui développe un bon rendement sur cette carène agile (il est possible d'avoir en option des voiles upgradées)

Le design de ce roof plongeant signe la silhouette du C-Cat 37.

Bravo pour la conception des postes de barre et leur proximité avec le plan de pont (traveler et manœuvres avant).

Ici se trouve le coffre qui abrite les boîtiers de transmission Jefa ainsi que le pilote automatique. Belle qualité d'installation et bonne accessibilité.

Les moteurs très avancés dans les flotteurs participent au bon équilibre du bateau. Masses centrées et blocs protégés de la corrosion, un bon choix.

Le redan très marqué reste élégant et procure un volume intérieur supplémentaire ainsi qu'un excellent pare-embruns.

La perception visuelle des coques du C-Cat 37 est séduisante, la tonture marquée, les étraves finement inversées, la découpe artistique du puits de lumière conjuguées à l'attitude générale dynamique du catamaran le rendent photogénique à toutes les allures.

Texte et photos : **Philippe Echelle**

1

NEEL 47

TROIS COQUES POUR LA GRANDE CROISIÈRE FAMILIALE

En moins de dix ans, un constructeur rochelais artisanal est devenu une référence internationale en matière de trimarans de croisière.
Soit une aventure industrielle exceptionnelle. Le lancement du 47 – et sa présentation au dernier Salon du Multicoque à la Grande Motte – est bien sûr l'occasion idéale de vous parler de la saga Neel.

Un site de production en pleine mutation

La gamme Neel est née en 2009 avec un prototype de 50 pieds. Eric Bruneel – son nom explique celui de la gamme, mais aussi un certain Corneel 26 des années 1980 – est un spécialiste de la vente de multicoques ; il a été longtemps le directeur commercial export de Fountaine Pajot et coureur en Multi 50. C'est lui qui revisite le concept du trimaran de croisière avec l'aide du cabinet Joubert-Nivelt. S'inspirant des pionniers anglais et américains (Paul Weychan, Arthur Piver, Jim Brown...) qui avaient osé profiter de la fantastique surface de pont des trimarans pour les rendre plus habitables, les Rochelais redécouvrent une nouvelle voie et s'engouffrent dans cette niche de marché négligée par les autres acteurs d'importance.

Un défi intrépide couronné de succès : le Neel 45 est vendu à des dizaines d'exemplaires. La fabrication s'effectue alors pour partie en sous-traitance dans les chantiers Marc Pinta (aujourd'hui intégrés dans l'outil de production Neel). Rapidement, la nécessité d'une usine dédiée au nouveau 51 se fait sentir, ce premier site de fabrication "ex nihilo" permet la mise en chantier simultanée de trois unités, et le 51 trouve sa clientèle. Le lancement du nouveau Neel 47 réclame une autre stratégie industrielle, et c'est une chaîne de fabrication de quatre unités – une sortie toutes les 3 semaines - qui est bâtie et livrée à l'automne 2018. La réunion des trois sites de construction sur la même dalle technique du port de La Rochelle rationalise les échanges autour du bureau d'études commun. Le service commercial, quant à lui,

dispose d'un véritable outil d'accueil et d'information des futurs acheteurs. Avec 90 collaborateurs, 6 000 m2 de site de production et 25 trimarans de 47' en commande en 2019, Neel vient de franchir un pas de géant et s'installe dans le club des constructeurs de multicoques de notoriété internationale.

Un aileron central plus profond

La fabrication du 47 est intégralement réalisée en interne. Le processus d'infusion s'effectue classiquement en deux phases : d'abord la coque centrale avec les ailes et les demi-coques intérieures de flotteurs (en one shot), puis les demi-coques extérieures ; elles sont liées ensuite par stratification dans l'axe de quille. Les cloisons maîtresses traversantes d'une seule pièce (renforcées carbone sur le pourtour) épousent la totalité de la forme du trimaran et sont collées puis corniérées grâce à un collage et à une stratification manuels. La pose du pont et des cloisons secondaires complète l'effet de boîte mécanique homogène. Les calculs de structure sont effectués à partir des habituelles données critiques - bateau rattrapant une vague à grande vitesse, navigation par mer formée de travers... La fabrication utilise des résines polyester de qualité anti-osmotique (vinylester en œuvres vives) avec une mousse PVC 80 kg/m3 et des tissus de verre quadri-axiaux. L'épontille de mât constituée d'une poutre aluminium de section carrée est adossée à une cloison maîtresse pour prévenir tout flambage. Le moteur est installé dans un compartiment séparé sur un châssis solidaire de la coque centrale, le tube de jaumière stratifié en fond de coque est équerré en partie haute par une puissante tablette qui accueille le pilote et les retours de drosses textiles. La carène présente une courbure (rocking) moins marquée que le 51 avec des entrées d'eau fines et une mise en volume harmonieuse ; les sections s'épanouissent et s'aplatissent généreusement à l'arrière pour favoriser le planning en supportant la charge maxi. Le profil du safran compensé est classique pour ce type de multicoque, et bénéficie d'un bon allongement ; l'aileron central antidérive, assez court - en longueur - est plus profond que sur les générations précédentes, à l'instar des dernières productions du cabinet Lombard. L'objectif est bien sûr le meilleur compromis efficacité/tirant d'eau.

Un plan d'emménagement entièrement dédié à la croisière familiale

Avec ce cinquième modèle, le constructeur démontre qu'il dispose désormais de la capacité à proposer un multicoque au cahier des charges très ciblé. Le 47 s'adresse en effet à des futurs propriétaires voyageurs qui vont pratiquer la grande randonnée en équipage réduit - ce qui signifie, la plupart du temps, en couple – tout en conservant la possibilité d'accueillir à l'escale enfants ou amis sans perdre leurs repères d'intimité. Eric Bruneel et son équipe ont repensé l'aménagement intérieur de la coque centrale pour en faire un espace de vie et de navigation totalement orienté vers cet usage.

Une coque centrale "espace de pilotage"

L'organisation innovante de la nacelle est la marque distinctive du 47 ; en navigation, tout se passe ici, et le couple de navigateurs ne se disperse pas aux extrémités des coques. Meilleure vigilance et économie d'énergie peuvent faire la différence dans des conditions délicates. Le cockpit est vaste : il peut aussi accueillir une joyeuse bande à l'happy hour. Cet espace est modulable : cette terrasse nautique au mouillage passe du patio au salon extérieur toutes saisons grâce à un jeu de cloisons textiles. En mer, on pourra choisir d'y dîner par beau temps ou rejoindre le carré intérieur - les tables sont mobiles. En cuisine, le "chef" dispose d'un vaste plan de travail en U très ergonomique et assure une veille efficace depuis ce bow-window marin ; il reste en contact intime avec son plan de voilure. La table à cartes – ou plus précisément le bureau de navigation – est mitoyenne avec une belle vision semi-panoramique. Le 47 va encore plus loin à la rencontre des attentes des navigateurs (trices) en leur permettant d'effectuer le quart diurne ou nocturne depuis... leur lit ! La cabine propriétaire est en effet totalement ouverte sur l'environnement marin sur les côtés et vers l'avant.

2

3

1 : Sous spi asymétrique et trinquette, le bateau est dynamique et rapide : ici, 11 nœuds de vitesse pour 13 nœuds de vent réel.

2 : Sous grand-voile et génois à faible recouvrement, le trimaran est vivant dans le médium et reste vif dans le vent léger. La configuration est utilisable sans réduction jusqu'à plus de 20 nœuds. Le gréement de cotre constitue une panoplie parfaite dans la brise. Seule contrainte vite assimilée, enrouler le génois avant le virement.

3 : Le dièdre dynamique (enfoncement naturel) favorise l'allégement du flotteur au vent en réduisant la surface mouillée. Mais au mouillage, le Neel 47 reste parfaitement en équilibre sur ses deux flotteurs.

4

5

Une cloison mobile et des rideaux occultants permettent de s'isoler à la demande.

Deux cabines pour les invités

Autre arbitrage sans compromis, la séparation des cabines invités et l'absence de communication interne avec les flotteurs. L'entrée dans cet espace privatif s'effectue par un capot de descente coulissant et trois marches escamotables. Plus loin, le cabinet de toilette - lequel peut être équipé d'un WC - est l'endroit idéal pour se dévêtir de son ciré. En franchissant la porte de séparation, on accède à une cabine confortable (lit de 140 cm de largeur), bien éclairée, ventilée et disposant de sa propre penderie. J'apprécie cette organisation de l'espace, innovante, rationnelle et pertinente.

Le duo gagnant : qualité et dépouillement

Tout est de bon goût à bord du Neel 47. Les sols en Bolon sont pratiques, et le matériau superbe d'efficacité. L'ébénisterie en composite estjoliment ajustée, mais rien n'est ostentatoire. L'ensemble - en l'absence de décoration personnalisée - peut paraître ascétique à certains. Souvenons-nous cependant que, pour lâcher prise en voyage (ce qui est un peu le but, non ?), une forme de décroissance, voire de dépouillement, simplifie l'entretien du bateau... et donc la vie en mer.

Une soute technique et une cale moteur séparées

Comme sur tous les Neel, l'espace central sous le plancher du cockloon - un concept Neel qui est également... la contraction de cockpit et saloon - accueille la technique. Electricité à tribord, réseaux d'eau à bâbord ; il y a beaucoup de place et la hauteur sous barrot. Dessalinisateur, machine à laver le linge et atelier seront logés au sec, parfaitement isolés du reste des aménagements, ce qui permet de poursuivre l'entretien sans bouleverser la vie du bord. L'accès au moteur s'effectue par un capot situé dans le cockpit : bonne visibilité, espace suffisant et organisation lisible en l'absence des autres installations habituellement présentes favoriseront la maintenance.

Un trimaran facile à utiliser, et surtout vivant

En accédant au poste de pilotage du Neel 47, la première sensation est celle d'un multicoque à taille humaine, doté d'un plan de pont clair, efficace et bien organisé. L'accastillage Antal, d'excellente facture, est agréable à utiliser, les coulisseaux basse friction de la grand-voile ont fait d'énormes progrès. A l'envoi comme à l'affalage, les efforts semblent supprimés, les

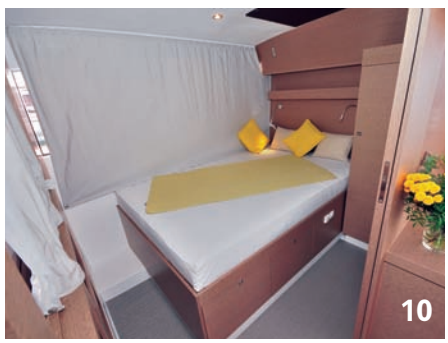
DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Neel Trimarans (La Rochelle/France)
Architecte : Marc Lombard/Yacht Design Group
Matériau : sandwich mousse/verre/polyester (renforts carbone sur les entourages de cloisons maîtresses).
Longueur : 14,20 m
Largeur : 8,30 m
Déplacement lège armé : 10,6 t
Surface GV : 70 m2
Génois : 50 m2
Trinquette : 20 m2
Tirant d'air : 19 m
Motorisation : Volvo 60 CV
Transmission : Saildrive
Prix HT : 449 000 €

Principales options HT

• Pack Premium : 39 000 € (incluant voiles dont GV à corne, électronique, guindeau, propulseur d'étrave, revêtements de sol intérieurs, sellerie extérieure et antifouling avec primaire époxy).

6



deux winches électriques de manœuvres sont parfaitement adaptés. Depuis le tender photo, j'observe le trimaran démarrer sous spi - un asymétrique Incidences remarquablement coupé, stable et bien épaulé. La mise en vitesse est immédiate et le bateau glisse entre 10 et 11 nœuds (avec 13 nœuds réels). Nous sommes cinq à bord de cette unité bien équipée en vue d'un départ grand voyage, mais le plan Lombard dévoile une belle agilité, la configuration trinquette-spi semble bien lui convenir. La petite gîte (dièdre dynamique) permet au trimaran de dégager son flotteur au vent en réduisant sa surface mouillée et améliore les écoulements du plan de voilure, cela ne diminue en rien le confort et la stabilité sous les pieds. Si vous naviguez de nouveau en catamaran, cet aspect vous manquera peut-être ! Plus tard, sous génois à faible recouvrement, j'apprécie la parfaite mise au point de la transmission par barre à roue (drosses textiles). Le diamètre de la jante Goiot en aluminium anodisé façon titane est idéal, le contact avec les drosses et l'appendice est aussi agréable que sensible. L'effet directionnel, quant à lui, est très efficace. Au virement, il convient de pré-enrouler le génois dans sa plage d'utilisation de 2 à 20 nœuds afin de permettre le passage de la voile sur l'autre amure. Un coup à prendre ; au 3e virement, vous n'y penserez plus.

En version mât carbone, l'inertie du profil

LE POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE
PAR MARC LOMBARD

"A l'heure où le marché voit l'arrivée continue de nouveaux catamarans, il était important de diversifier l'offre des multis de croisière. Configuration très prisée dans le domaine de la course au large (nous contribuons depuis toujours à leur évolution), le trimaran offre aussi une alternative très intéressante dans le domaine de l'habitable. Quand Neel Trimarans nous a demandé de dessiner le 47, nous avons été très enthousiastes. Doté d'une habitabilité potentiellement plus importante que le catamaran, le trimaran offre nombre d'avantages : en premier lieu, les sensations de barre qui sont potentiellement meilleures, le déplacement du bateau étant porté principalement par la coque centrale ; la stabilité directionnelle est moindre et la réactivité à la barre meilleure. Le système étant plus simple (un seul safran), il y a moins de frictions et une douceur de pilotage accrue. Le bilan de la surface mouillée est plutôt meilleur, ce qui est un plus dans le petit temps. Grâce à la gîte un peu plus importante que sur le cata, le plan de voilure est plus simple à faire porter dans le petit temps, il est également plus stable et décroche moins facilement ; une aide dans la mer formée. Avec une coque centrale volumineuse, les poids sont mieux centrés que sur un cata ; les réservoirs et les équipements techniques du multi de croisière moderne se retrouvent au centre du navire plutôt qu'aux extrémités, ce qui va dans le bon sens pour réduire le tangage, maladie des croiseurs multicoques en général. L'aileron antidérive est plus profond que sur un cata, il travaille mieux et permet un angle de remontée au vent plus favorable. La surface de pont est énorme, et à partir d'une certaine longueur, il est possible d'aménager les flotteurs ; la surface habitable devient véritablement impressionnante. On notera une gîte (5 à 7°, au lieu de 3 ou 4° sur un cata) et un encombrement au port un peu plus importants. Neel Trimarans a su le premier faire évoluer le concept du tri de croisière ; modèle après modèle, le résultat est de plus en plus séduisant.

4 : L'accès à la mer ou à l'annexe se pratique principalement par la jupe de la coque centrale, mais l'arrière des flotteurs peut également prendre le relais.

5 : Particularité unique du Neel 47, les cabines invités sont totalement indépendantes de la nacelle et disposent de leur propre descente individuelle. Baie vitrée coulissante effacée, cockpit, carré et cuisine se fondent en un seul et même espace ouvert.

6 : La surface de pont offerte par le concept trimaran est impressionnante ; notez l'intelligente fusion du trampoline et du pont.

7 : Un poste de navigation sécurisant et confortable pour deux ou trois personnes. Le plan de pont simple et lisible autorise une parfaite maîtrise du bateau en solo.

8 : Cuisine et table à cartes en bow-window ! Cet aménagement, associé à la disposition innovante de la cabine propriétaire (avec vision vers l'avant), constitue une particularité presque unique de ce trimaran totalement dédié à la grande croisière en couple.

9 : Voici la perception panoramique depuis la cabine propriétaire : cette disposition en nacelle autorise une veille effective depuis la couchette. Cloison mobile et rideaux occultants permettent de privatiser totalement cet espace.

10 : La cabine principale en position nuit. Le Bolon utlisé pour les planchers est un matériau de qualité parfaitement adapté à l'usage nautique. L'ébénisterie composite de bon goût est assemblée avec soin.

permet l'installation d'une trinquette sur étai textile largable. Le 47 est si agile au pivotement que le manque à virer semble impossible, la relance est immédiate. Sous trinquette autovireuse, avec un ris ou deux, ce trimaran de 14 m devient une véritable mobylette, capable d'enchaîner virement sur virement dans un chenal resserré, ou de rejoindre son mouillage en sécurité sous la bourrasque. Bravo pour ce plan de voilure pratique et efficace. Je n'aborde la manœuvrabilité au moteur que pour louanger le silence et la motricité du Volvo 60 CV (9,8 nœuds de vitesse maxi avant rodage) ; le propulseur d'étrave est un véritable "peace maker" en manœuvre portuaire, pour les prises de coffres ou autre mouillage venteux.

Conclusion

Il est facile d'apprécier le Neel 47, car son cahier des charges vient à la rencontre du multicoquiste voyageur. La facilité de manœuvre, la visibilité extraordinaire de la nacelle de vie, l'accessibilité et la lisibilité de la technique, la gestion simplifiée du plan de voilure (vive la trinquette du gréement de cotre) permettent à l'Ulysse moderne et à sa Pénélope – que nous rêvons tous ou presque d'incarner, c'est pour bientôt ! - d'accéder sereinement au rêve envisagé. Le chantier Neel Trimarans a bien analysé le programme du grand voyage et y répond avec un multicoque agréable à utiliser, facile à manœuvrer et à vivre.

☺

- Gréement de cotre séduisant
- Agrément et sécurité de la nacelle
- Manœuvrabilité et performances en croisière
- Barre agréable et efficace

☹

- Pas de saute-vent de protection des descentes de flotteurs
- Module de traveler textile de trinquette à augmenter et surgainer
- Encore un petit effort de finition (quincaillerie marine, protection des champs CP sous les planchers, top coat dans les zones peu accessibles
- Support pilote à renforcer

11 : La soute technique du Neel 47 est un véritable atelier indépendant : il permet de regrouper toute la technique de service. Le moteur, quant à lui, est logé plus à l'arrière dans une cale appropriée. La hauteur sous barrot favorise une maintenance de qualité.

12 : Le tube de jaumière porte-safran est soudé à la coque par stratification. Le palier haut est maintenu par une forte tablette structurelle, laquelle accueille le bras de mèche du pilote et le secteur des drosses textiles.

13 : Le pic avant étanche - il dispose de sa propre pompe de cale - reçoit le mouillage avec le guindeau électrique, mais aussi la batterie et le moteur du propulseur d'étrave.

14 : Les deux cabines de flotteur disposent de couchettes de 140 cm de largeur, de leur propre penderie et d'un cabinet de toilette clos par une porte. Cet espace logé au pied de la descente est idéal pour quitter un ciré mouillé.

CONCURRENTS

MODÈLE	SAONA 47	LEOPARD 45	BALANCE 451	NAUTITECH 46	BALI 4.5	LAGOON 46
CHANTIER	Fountaine Pajot	Robertson/Caine	Balance cats	Nautitech	Catana Group	Lagoon
SURFACE AU PRÈS EN M2	127	124	132	112	111	140
POIDS EN T	13,3	14,5	8,4	10,8	11,6	16,6
PRIX DE BASE	496 000 €	399 000 €	470 000 US$	413 000 €	391,540 €	433 000 €

L'aménagement de nacelle du Neel 47 est innovant : il donne priorité à l'utilisation en couple. Cabine propriétaire, belle salle d'eau, cuisine, carré et bureau de navigation constituent une véritable cellule de veille et de navigation

La cuisine est placée à l'avant bâbord, elle autorise une veille attentive et une vision semi-panoramique

En vis-à-vis de la cuisine, la table à cartes constitue un bureau de navigation idéal pour le quart

Le mât aluminium et le jeu de voiles de base conviennent très bien au bateau, un profil carbone (optionnel) permettra une amure larguable de la trinquette

Le cockpit n'a rien à envier à celui d'un catamaran de même taille

Le bout-dehors bien conçu permet un mouillage rationnel et autorise l'amure de voiles d'avant variées

La combinaison trinquette-spi convient parfaitement à cette allure ; dans la brise et la mer formée, ce sera l'outil idéal

Le dièdre dynamique permet au trimaran de dégager son flotteur rapidement, réduisant la surface mouillée tout en conservant l'équilibre au mouillage

Les flotteurs du Neel 47 sont totalement indépendants, l'accès s'effectue par des descentes séparées du reste des aménagements

Le design de flotteurs de Lombard Group est habile tant en silhouette qu'en hydrodynamique

Texte : **Emmanuel van Deth** - Photos : **de l'auteur**

Hobie 16

Un joujou dont on ne se lassera jamais !

1

Catamaran mythique et reconnaissable entre mille, le Hobie 16 reste une machine excitante près de 50 ans après son lancement. Peu de bolides à deux coques affichent une telle santé. A découvrir d'urgence sur le marché de l'occasion – et pourquoi pas neuf...

C'est LE catamaran de sport, connu sur tous les plans d'eau du monde. Sur les plages, dans les clubs de voile ou encore les jardins, les Hobie 16 sont partout ! Et particulièrement repérables avec leurs voiles de couleurs vives. Avec une diffusion record de 135 000 exemplaires depuis bientôt 50 ans, le 16 est devenu un petit multicoque iconique, symbole de sensations fortes. On pourrait le croire dépassé, ringard... loin s'en faut : tirez quelques bords, grimpez au trapèze, et on en reparle !

2

Un catamaran taillé pour les vagues

L'histoire du 16 démarre avec son petit frère, le Hobie 14. Un plan signé Hobart Alter – d'où le nom Hobie – lancé deux ans plus tôt, en 1969, au sud de la Californie. L'engin se caractérise par des coques très originales, influencées par les pirogues polynésiennes : peu volumineuses, elles sont très bananées et leur flanc extérieur tout plat – alors que la face intérieure est classiquement bombée. Du coup, la coque sous le vent, toujours relativement enfoncée dans l'eau, fait office de plan anti-dérive. Les dérives sont donc inutiles... Le 14, prévu pour naviguer seul avec la grand-voile, se décline pour deux – version Turbo – avec un foc. L'engin est déjà très rapide, mais il lui manque quelques chevaux. C'est précisément ce qu'offre son grand frère le Hobie 16. Plus long, plus large et pas beaucoup plus lourd, il affiche donc une surface de voile de près de 20 m2. Soit un rapport poids/puissance incroyable de 130,28 m²/t au près, et même 198,41 m²/t au portant avec le spi, proposé plus tard par le constructeur. On objectera que le poids d'un catamaran de sport est en navigation particulièrement influencé par celui de son équipage. Reste que cette surface de voile est généreuse pour des coques de seulement 16 pieds. A comparer avec les 16 m2 du Dart 18, lancé en 1976...

Ce ratio voilure/longueur n'a d'ailleurs jamais été dépassé depuis : Nacra 16, SL 16 et consorts se cantonnent à une surface de voilure proche de celle du Hobie 16, décidément (toujours) très toilé...

Mode d'emploi par temps maniable

On comprend vite en partant d'une plage l'intérêt de se passer de dérive. Il suffit de positionner les deux safrans en position basse dès que la hauteur d'eau est suffisante, et c'est parti ! Parfait pour les plans d'eau peu profonds et les arrivées sur le sable... Par petit temps, le 16 est doux comme un agneau. Il est tout à fait envisageable de le mener en solitaire grâce à un accastillage simple et bien placé. Virements de bords, empannages : les manœuvres passent facilement pourvu qu'on dispose d'un peu de vitesse. Par vent faible et mer clapoteuse, une marche arrière avec foc à contre et safrans inversés peut s'avérer utile. Dès que le vent monte à 8/10 nœuds, le trapèze devient utile pour rester à plat – attention, il est très difficile de relever seul un Hobie Cat 16 chaviré. A partir de 10 nœuds, il est donc recommandé de naviguer à deux ; jusqu'à 15 nœuds de vent et mer plate, le 16 se maîtrise facilement. Il est déjà particulièrement vif, vire relativement aisément... bref, il peut être mis entre toutes les mains, ou presque.

Gérer un cheval fou dans la brise...

L'ambiance à bord change brutalement quand la brise et les vagues se lèvent : tel un cheval devenu fou, le 16 développe une puissance bien plus difficile à gérer... Si le trampoline surélevé permet à la structure de se jouer facilement des paquets de mer, la coque sous le vent ne demande qu'à s'engager sous la surface. On ressent ici très nettement le faible volume des flotteurs, et surtout la finesse de ses extrémités. Le 16 est donc susceptible de chavirer classiquement sur le côté, mais également de sancir par l'avant sans prévenir lors d'un surf sur une vague un peu trop creuse – c'est au barreur de prendre un peu d'angle. Le 16 peut également sancir par l'arrière lors d'un virement de bord avec son équipage placé trop à l'arrière – le vent s'engouffre alors sous le trampoline. L'assiette du bateau est donc primordiale, et c'est bien à l'équipage de la gérer en permanence. D'une manière générale, on se recule au maximum, pendu au trapèze – il y en a deux. Pas facile de trouver le bon réglage, mais quel plaisir ! Une fois le mode d'emploi intégré, vous pourrez taquiner la vraie houle, l'utiliser comme tremplin pour décoller tout le bateau, et bien sûr surfer sans retenue. Comme les Californiens, qui ont inventé ce catamaran toujours aussi excitant il y a... bientôt 50 ans !

Conclusion

Un catamaran volage, mais toujours aussi excitant et démoniaque dans la brise... proposé dans tous les pays du monde ou presque à un prix très abordable sur le marché de l'occasion. Aujourd'hui, le Hobie 16 est toujours décliné en version Classic, mais également en Race – avec une classe monotype très active – et enfin en Easy, avec une surface de voilure plus sage.

- Pas de dérives et safrans relevables
- Robustesse de la structure
- Programme de navigation extra large

- Flotteurs peu volumineux, surtout à l'avant
- Le mât, très lourd, peut accentuer le tangage – et accélérer le chavirage
- Manque de rigidité de la structure des plus anciens modèles

LES POINTS À VÉRIFIER

Le Hobie 16 est un catamaran très robuste – son utilisation intensive en location, régate et école de voile en est la meilleure preuve. Reste qu'un modèle âgé de trois, quatre voire près de cinq décennies peut présenter quelques faiblesses. Un peu comme une voiture qui a 650 000 km au compteur… Les endroits qui justifient un examen approfondi sont finalement assez limités. La fatigue la plus fréquente se diagnostique sur les chandelles de maintien des poutres – particulièrement celles de l'avant, qui reprennent la compression de l'espar. Fissures, jeu excessif de la structure et prise d'eau d'un ou des flotteurs vous alerteront. A vérifier également : les fixations sur les flotteurs de la patte d'oie qui supporte l'étai, les rivets de la ferrure d'étai dur, le mât et l'ensemble de la tête de mât – réa, hook. Autant de problèmes récupérables par un bon bricoleur.

FICHE TECHNIQUE

Constructeur : Hobie Cat
Architecte : Hobart Alter
Production : 135 000 exemplaires depuis 1971
Longueur de coque : 5,11 m
Largeur : 2,41 m
Déplacement : 145 kg
Capacité de charge : 240 kg
Surface de voile au près : 20 m2
Grand-voile : 13,77 m2
Génois : 5,12 m2
Spi : 17,5 m2
Catégorie CE : C
Hauteur du mât : 7,92 m
Matériau : sandwich polyester
Prix occasion : à partir de 800 € HT

3

4

5

1 : Toujours aussi rapide, le Hobie 16 est particulièrement à l'aise dans les vagues. Mais gare à conserver la bonne assiette...

2 : La plate-forme rehaussée pallie astucieusement le faible volume des coques et supporte le trampoline.

3 : La grand-voile toute lattée est déjà imposante... on peut désormais la booster par une corne. Un spi asymétrique est également proposé.

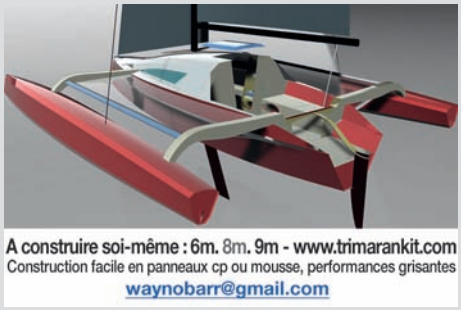
4 : Pied de mât : monté sur une rotule, le mât est pivotant afin d'assurer un profil laminaire optimum.

5 : Safrans : ils se relèvent automatiquement lors des arrivées de plage – et c'est tant mieux en l'absence de dérives –, autorisant des « beachages » spectaculaires.

MULTISERVICES

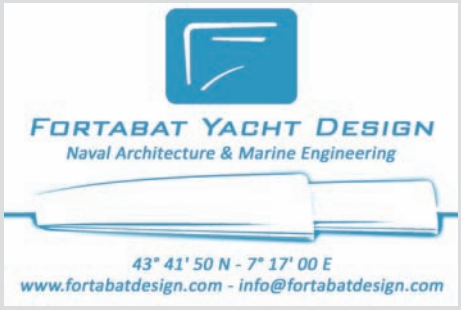
ACCASTILLAGE

ANTIFOULING



ARCHITECTES

ASSURANCES



AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR

ANNEXE

TRANSMER assurances

Assurance des multicoques

transmer@transmer.com
62, avenue Camus - 44000 NANTES
Tél. 33(0)2 85 520 350 - Fax 33(0)2 85 520 348
www.transmer.com

COURRIER DU VOYAGEUR

Partez ! On s'occupe de votre COURRIER
Courrier du VOYAGEUR
Factures
Chèques
CNED
Suivi sur Internet
+ 33 4 76 30 92 82
www.Courrier-du-Voyageur.com
Pour voiliers

DESSALATOR
Le choix des grands chantiers navals
Dessalinisateur de 30 à 1000l/h.
Seul dessalinisateur au monde en bi-énergie.
Modèle breveté
DUO 60 - 100
Nouveauté : régulation de pression automatique sur gamme intensive
• Prix de l'innovation du salon nautique de Paris
• Prix Brevet Fidest PACA de l'innovation
www.dessalator.com 33(0)4 93 95 04 55

BAGAGERIE

Voilensac
Contactez-nous pour vos cadeaux d'entreprise
Créateur d'articles en voiles de bateau et cuir de Millau personnalisables
www.voilensac.com - info@voilensac.com
Tél : +33 (0)6 32 69 11 32 - +33 (0)5 65 62 87 73

DESSALINISATEURS

CAPE MUSTANG
Fabricant d'équipements nautiques
- Dessalinisateur
- Pilote automatique
- Etai largable pour textile
- Trappe de réservoir
- Pompes
- Alternateur d'arbre
- Hydro-générateur
- Portique
+33 (0)7 69 74 89 21
www.cape-mustang.com

DRAPEAUX

COM. un drapeau
Préparez vos navigations et salons!
• Pavillonnerie MARINE, courtoisie, propriétaire, régates
• Pavillonnerie PROFESSIONNELLE : pavillons grands formats, voiles beach
TEL : 33 (0)4 94 10 63 35 - MOB : 33 (0)6 30 83 72 15
isabelle@comundrapeau.fr - WWW.COMUNDRAPEAU.COM

CHAUSSURES

BOAT-ALLO
Chaussures bottes
protections cuir
www.boat-allo.com

Sea Recovery
Parker
Dessalinisateurs entièrement automatiques
Compatibles NMEA 2000
Ecran tactile couleur
De 70 à 285 L/H
COMPAGNIE HYDROTECHNIQUE
Tel: 33(0)9 67 39 89 53
info@compagnie-hydrotechnique.com
www.compagnie-hydrotechnique.com

ÉCOLE DE CROISIÈRE

100% CATAMARAN
• ÉCOLE DE CROISIÈRE
• GESTION LOCATION
• CROISIÈRES THÉMATIQUES
• PACK PROJETS CATA
• VENTE MULTIMARQUE
FF Voile
Label Coach Plaisance
Affiliation École Française de Voile
ACM CATAMARAN
ACM CATAMARAN
+33(0)6 70 15 33 81
+33(0)4 78 15 98 63
eric.lp@acm-cata.com
Port du Gapeau - 83400 Hyères
Siège Rhône-Alpes
www.acm-cata.com
MÉDITERRANÉE · ATLANTIQUE · ANTILLES

COMMUNICATION SATELLITE

advanced tracking
GÉOLOCALISATION & COMMUNICATION SATELLITE
SECOURS 24H/7J DANS LE MONDE ENTIER
www.advanced-tracking.com
+33 494 23 15 51

Sea Recovery
Parker
Dessalinisateurs basse consommation
à amplificateur hydraulique
de 30 à 95 L/H en 12V
COMPAGNIE HYDROTECHNIQUE
Tel: 33(0)9 67 39 89 53
info@compagnie-hydrotechnique.com
www.compagnie-hydrotechnique.com

ÉNERGIE

CRISTEC
Chargeurs YPOWER
Performants
Robustes
Sans ventilateur
12V/16-25-40A
24V/12-20A
3 YEARS GUARANTEE
www.cristec.fr

CONSULTANT

Spécialiste occasion catamarans de voyage et trimarans
Collaborateur régulier de Multicoques mag
Retrouvez toutes mes annonces sur catamaran-occasion.com!
Philippe ECHELLE
Multicoques Consulting - mob: +33 (0)688094668
email: philippe.echelle@wanadoo.fr
www.multicoquesconsulting.com

Unitam®
Des produits performants, simples, sans électronique et économiques
Une marque conçue et fabriquée par
COMPAGNIE HYDROTECHNIQUE
Tel: 33(0)9 67 39 89 53
info@compagnie-hydrotechnique.com
www.compagnie-hydrotechnique.com

ENTRETIEN

STOPSEL
ÉLIMINE LE SEL - N°1 DEPUIS 1998
WWW.STOPSELFRANCE.COM
DÉGRIPPANT 6 FONCTIONS
NAVY

Plus d'informations sur nos partenaires sur www.multicoques-mag.com (rubrique annuaire)

MULTISERVICES

EXPERT MARITIME

LOGICIEL DE CARTOGRAPHIE

VOILE D'OMBRAGE

FINANCEMENT

MARINA

VOILERIES

GRÉEMENT

REVETEMENTS COMPOSITE

HÉLICES

TRAMPOLINE

PRENEZ LA BONNE DÉCISION !
Réalité augmentée ClearCruise™ AR
La fonction ClearCruise™ AR de l'écran Axiom superpose en temps réel l'image de votre caméra avec les cibles AIS, les marques, les points de route et autres objets cartographiques.
Elle vous apporte une meilleure perception de l'environnement , et donc une navigation plus aisée et surtout plus sûre.
Raymarine
Range: 2.00nm
A découvrir sur http://www.raymarine.fr
Raymarine

ewincher
La manivelle de winch électrique
ewincher
Pour plus d'information:
ewincher sur Youtube
www.ewincher.com
contact:
contact@ewincher.com
+33 6 67 80 60 90

Naviguez en Lagoon avec Chemins d'Océans
www.cheminsdoceans.com

LAGOON

CHEMINS D'OCEANS

LA GRANDE MOTTE (34) - HYERES (83)
JEAN-PIERRE FRERY +33 (0)6 85 02 10 75 - +33 (0)4 94 65 74 25

OPPORTUNITÉ
Votre place de port en Espagne !

- OFFRES EXCEPTIONNELLES POUR LA VENTE D'AMARRAGES
- 400 PLACES DE PORT à la location ou à la vente pour bateaux jusqu'à 45 m !
- Prix attractifs. Conditions spéciales pour les MULTICOQUES
- Une large gamme de SERVICES : carénage, station service, location bateaux à voile et jet skis...
- Ambiance chaleureuse et nombreuses attractions touristiques

*A seulement 60 km de l'aéroport international de **Barcelone** et 20 mn de **Portaventura** et **Ferrariland** !*

PORT Barà

www.novadarsenabara.es
info@novadarsenabara.es
+34 977 13 81 69
Passeig Maritim S/N
Edificio de Capitanía, 43883
Roda de Barà (Tarragona)

GREAT OPPORTUNITY
Your marina berth in Spain!

THE MULTIHULL COMPANY
THE WORLD'S LEADER IN MULTIHULL SALES AND SERVICES

EUROPE
+33 (0)6 73 97 17 30
ALEXIS@MULTIHULLCOMPANY.COM

USA
+1 484 744 2740
ALEXIS@MULTIHULLCOMPANY.COM

DOLPHIN 460

Version propriétaire, état impeccable pour ce superbe croiseur à dérives. Moteurs Volvo 40 cv, groupe Onan 9 KVA, clim, dessal, électronique neuve 2019, voiles performance.
Visible : Sud Italie

Prix : 479 000 US$

CATANA 471

2002 - Léger, voici la version optimisée de ce légendaire catamaran de croisière proposé à un prix attractif. Ce catana 471 est équipé d'un mât carbone de 22 mètres, de dérives, d'un bout dehors et d'un bimini rigide. L'aménagement intérieur est en version 4 cabines dont 2 en pointes.Equipé de 2 moteurs Volvo, saildrives D2-75 Cv de 2017. Jeu de 5 voiles disponible dont une GV récente. Visible : Fort Lauderdale, Floride

Prix : 349 000 US$

LEROUGE BARRAMUNDI 47

Ce plan Lerouge déplace juste un peu plus de 7 tonnes pour 47 pieds de flottaison. Il est équipé d'un mât rotatif carbone, des voiles hydranet et de barres franches. Construction epoxy corecell. Ce catamaran a tous les aménagements pour de confortables croisières au long cours ainsi que panneaux solaires et hydro générateur pour alimenter le tout. Tout est donc à bord pour que ce cata de rêve vous emmène au bout du monde efficacement et confortablement. Visible Trinidad

Prix : 335 000 euros

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.multihullcompany.com

THE MULTIHULL COMPANY
THE WORLD'S LEADER IN MULTIHULL SALES AND SERVICES

EUROPE
+33 (0)6 73 97 17 30
ALEXIS@MULTIHULLCOMPANY.COM

USA
+1 484 744 2740
ALEXIS@MULTIHULLCOMPANY.COM

OUTREMER 64

Le bateau amiral de la florre Outremer. Une légende, un cata performant et solide de haute-mer : 16t poids lège, construction "single-skin" sous la ligne de flottaison et "topsides", "skeg gouvernails".Mât de 82', dérives. 2 moteurs Yanmar 100CV, générateur 5KW Northern Lights, solaire, windgen, dessal, annexe 14' avec hors-bord Tohatsu 50 CV, 4 cabines, 4 cabinets de toilette, 1998.
Visible : Grenada, Antilles

Prix : 683 000 US$

NAUTITECH 542

Vers. propriétaire 3 cabines avec bureau/cabine un couchage à l'avant. Première main, capitaine et équipage à l'année, en parfait état. Bateau de croisière rapide avec quatre voiles dont gennaker sur bout dehors, solent spi, générateur, panneaux solaires, air conditionné, lave-linge, sèche-linge, lave-vaisselle, 2 frigos, 2 congélateurs, machine à glaçons, compresseur de plongée, équipements et bouteilles de plongée pour 6 ! Visible: Fort Lauderdale, FL.

Prix : 875 000 US$

MOXIE 61

2011- Un pedigree parfait et des équipements luxueux dans une construction tout carbone ultra légère. Sécurisant, facile à naviguer et disposant de solutions testées sur les océans, le Moxie 61 TOSCA reflète les 25 ans d'expérience de VPLP en conceptions innovantes. Avec des lignes qui appellent vitesse et élégance, TOSCA est un multicoque de classe internationale pour tous les marins à la recherche de performance, confort et sécurité. Visible: Fort Lauderdale, FL.

Prix réduit à 1 350 000 US$

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.multihullcompany.com

MULTIHULL WORLD

International
Catamaran & Trimaran Brokers
Multihull World
Thornham Marina, Emsworth, UK

Tel: +44 (0) 1243 377 333
sales@multihullworld.co.uk

K DESIGN PELICAN

1992. Catamaran de construction solide et très équipé et sur lequel son propriétaire actuel a vécu à bord ses 14 dernières années. Méticuleusement et amoureusement entretenu et prêt à repartir maintenant autour du monde. Ce bateau est un excellent choix pour quelqu'un chercchant à partir loin mais avec un budget raisonnable.

Prix : £ 86 000 TTC

DRAGONFLY 28 TOURING

Ce Dragonfly 28 a été très peu utilisé depuis son achat neuf par son propriétaire. Une belle affaire. En très bon état, l'intérieur est parfait puisque le bateau n'a été utilisé qu'en navigations à la journée. Un trimaran équipé de nombreuses options du chantier. Un Dragonfly 28 à voir !

Prix : £ 116 000 TTC

CORSAIR 28CC

Un trimaran peu utilisé et très équipé pour la croisière rapide. Le cockpit central et la cabine arrière de ce modèle et les 38 pieds de son mât carbone rotatif font de cette version R, un très beau bateau. Importé en Grande Bretagne en 2000 comme bateau de démonstration.

Prix : £ 49 950 TTC

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.multihullworld.co.uk

MULTICOQUES CONSULTING

Solutions
multicoques
personnalisées

Mob : 33 (0)6 88 09 46 68
philippe.echelle@wanadoo.fr

SEACART 30

SEACART 30 une des plus fantastiques machines à voiles du marché. Construction carbone pre-preg par Marström.
Prêt à naviguer, équipement et jeu de voiles complet (2 GV dont une 2018).
Visible : Bretagne

Prix : 130 000 euros TTC

TS 42'

Superbe TS42' custom de mai 2015 (ailerons. Mât rotatif, croix avant et bôme carbone Petitjean. Moteurs centrés, lignes d'arbres, assistance et sécurités hydrauliques, équipements haut de gamme).
Leasing possible.

Prix : 400 000 euros

NEWICK 40'

NEWICK 40' en parfait état de navigabilité (moteur diesel 2016, mât voiles, gréement récents). Habitabilité exceptionnelle pour ce type de trimaran. Rapide et confortable un multicoque de voyage et de croisière exceptionnel.
Visible : Bretagne

Prix : 105 000 euros

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.multicoquesconsulting.com

Swell Yachting

SPÉCIALISTES DU CATAMARAN

Tel:
+972 543 000 933
+442 081 330 733

Email:
golan@swellyachting.com

SUNREEF 70 SAILING

«Roleeno»
Année : 2013
Visible: Marmaris, Turquie

Prix : 2 200 000 euros

SUNREEF 74 SAILING

«Blue Desert»
Année : 2018
Visible : Marmaris, Turquie

Prix : 3 750 000 euros

SUNREEF 60 LOFT

«Fine line»
Année 2015
Visible : Chypre

Prix : 1 600 000 euros TTC

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.swellyachting.com

Sunsail
YACHT BROKERAGE

10-12 Quai Papacino
06300 Nice

+33 (0)4 92 00 09 02
+33 (0)6 61 66 42 19
brokerage@sunsail.com

LEOPARD 44

OBSESSION - 2014
4 cabines / 4 SDB. 2 x Yanmar 3JH5CE 39 CV, Electronique Raymarine complète, Générateur Northern Light 6 KVA, Climatisation Cruisair 32000 BTU, Panneaux solaires, Bossoirs et plate-forme de baignade, porte et cockpit avant. Boiserie claire.
Visible : Seychelles

Prix : 339 000 euros HT

LEOPARD 39 PC

Ce Leopard 39PC - conçu par le chantier Robertson & Caine et les architectes Morrelli & Melvin - offre de grands espaces de vie, est fonctionnel et facile d'entretien. Version propriétaire 3 cabines et 2 salles d'eau. Climatisation, générateur et tout ce dont vous avez besoin pour une croisière confortable.

Prix : 179 000 euros HT

LEOPARD 39

4 cabines / 2 SDB. 2 x Yanmar 3YM30 29 CV, Electronique Raymarine complète, Générateur Northern Light 6 KVA, Climatisation Cruisair 32000 BTU, Panneaux solaires, Bossoirs et plate-forme de baignade.
Visible : Grèce

Prix : 199 000 euros HT

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.sunsailbrokerage.com

LEOPARD
BROKERAGE

EUROPE
+33 (0)4 92 00 09 02
+33 (0)6 61 66 42 19

USA
+1 954 925-4150
+1 800 850-4081

brokerage@leopardcatamarans.com

LEOPARD 48

CATUA - 2015
Version propriétaire 3 cabines, 2 x Yanmar 57 CV, électronique Raymarine complète avec radar et fishfinder, watermaker, générateur 9 kw, climatisation Cruisair 40000 BTU, WC éléctriques à eau douce, lave-linge, dinghy 3,6 m + 15 CV Yamaha
Visible : Afrique du sud

Prix : 695 000 US$ HT

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.leopardbrokerage.com

DREAM YACHT CHARTER
www.DreamYachtCharter.com

A la tête d'une flotte de plus de 850 bateaux, DREAM YACHT CHARTER a selectionné pour vous les meilleures affaires du marché de l'occasion.

brokerage@dreamyachtcharter.com
Gerry JACOB
Mob : +33(0)6 72 58 56 47 (UTC/GMT : +1)
Skype : brokerage_dream-yacht-charter

CATANA 42 - 2011

Véritable concentré de l'esprit Catana, le Catana 42 offre à ses propriétaires l'ensemble des innovations techniques exclusives à la marque, dans un catamaran d'exception de 12,58 mètres de long. Il bénéficie de toutes les innovations techniques mises au point par le chantier Catana depuis sa création. Visible : Guadeloupe

Prix : 260 000 euros HT

LAGOON 380 - 2013

Le benjamin de la gamme Lagoon, avec près de 700 unités construites, détient le record du monde des catamarans de croisière. Il faut dire que ce 38 pieds a le sens de l'hospitalité : il est proposé en versions 4 cabines doubles...
Visible : Antigua

Prix : 240 000 US$ HT

NAUTITECH 442 - 2010

Avec ses 2 barres à roue, le NAUTITECH 442 privilégie les sensations sous voile et le plaisir du barreur. Cette configuration lui donne une ligne très fluide et accroît le volume du cockpit.
Les plus sportifs opteront pour le gréement « Performance », qui augmente la taille du mât et de la grand voile.
Visible : Corfu, Grèce.

Prix : 275 000 euros HT

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.dreamyachtcharter.com

Aeroyacht.com
The most respected multihulls
New and pre-owned
(USA) Tel: +1-516-818-3113
gt@aeroyacht.com

ALPHA 42

2014 - Production limitée, designé par Aeroyacht. Entièrement équipé, Yanmars 40CV, clim, 4 cabines, 2 salles d'eau, générateur, solaire, sys. électronique complet avec radar, etc.
Visible : Ft. Lauderdale, États-Unis

Prix : 330 000 US$

DISCOVERY 50

2010 - KIWI SPIRITI est le seul Discovery 50 actuellement en vente dans le monde. Intérieur magnifique, complètement équipé pour le tour du monde. En vente pour raisons de santé. Un cata d'occasion prêt à partir autour du monde. Récemment expertisé. très bon état.

Prix : 675 000 £

KKG NOVARA 50R

Vitorinox - 2003 - Sous compromis - Une légende et un multicoque unique de course croisière.
Bateau jamais loué et spécifiquement construit pour son seul propriétaire qui l'a emmené en croisière et en course depuis qu'il l'a construit en 2003. Construction Carbon-Airex, équipé pour la croisière et constamment mis à jour. En excellent état. Visible: Lorient, France

Prix : 390 000 euros

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.aeroyacht.com

Neo Marine
Services | Vente de bateaux neufs et d'occasion
Antilles | Caribbean
+596 (0)696 18 00 35
France | Europe
+33 (0)698 33 18 34
contact@neomarine.fr

NAUTITECH 46 OPEN

Version Propriétaire 3 cabines de 2018. Catamaran état neuf et très bien équipé pour le grand voyage: Panneaux solaires 950W, Dessalinisateur 100L/H, Annexe Highfield semi rigide, Jeu de voiles complet Incidence (GV, Solent, Gennaker)... Garantie usine jusqu'en mai 2020. Disponible de suite.
Visible Méditerranée.

Prix : 595 000 euros TTC

NAUTITECH 46 OPEN

Rare occasion sur le marché: Nautitech Open 46 de 2017, propsé en version 4 cabines et 4 salles de bain. Bateau très propre et bien équipé: Option moteurs Yanmar 57CV (300H), Jeu de voiles complet (GV, Génois et Gennaker), Panneaux solaires...
Disponible en Juin 2019.
Visible : Atlantique.

Prix : 449 000 euros HT

AB MARINE ECLIPSE 472

Eclipse 472 version 4 cabines, construction CP/Epoxy de 2009. Bateau marin, rapide et confortable, bien équipé: Paneaux solaires, Dessalinisateur, Gréement dormant 2018, Jeu de voiles complet (GV, Génois, Gennaker, Spi)... Disponible immédiatement. Visible Martinique.

Prix : 280 000 euros TTC

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.neomarine.fr

CAT&GO Sailing expert
Catamarans et Monocoques
Voiliers et Motors Yachts
Neufs et Occasions
Philippe Merceron & Pierre-Alain Mutrux
Tél. +33 (0)9 67 18 70 09
pierrealain@cat-and-go.com

HELIA 44

Nous vous proposons ce très bel Hélia 44 de 2017 en version Maestro. Cette unité de propriétaire a été mise à l'eau en mai 2017. Doté d'équipements de haute qualité et entretenu par des équipes de professionnels. C'est le catamaran idéal pour un projet de grand voyage.
Il propose de grands espaces de vie conviviaux tout en offrant de belles performances sous voile.

Prix : 545 000 euros TTC

LAGOON 450F

Un catamaran très bien pensé pour allier performance de navigation, confort, plaisir et détente. Nous vous proposons ce Lagoon 450 F en version propriétaire mise à l'eau en 2017 : 3 cabines, 3 salles de bain. Boiserie intérieure en alpi teck mat et plancher en chêne. À l'état proche du neuf.

Prix : 500 000 euros TTC

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.cat-and-go.com

TENDER CAT 45

Yacht d'exception. Catamaran construction haut de gamme 1ere immatriculation 2018. 2 x 315 ch Diesel Yanmar transmission Z-drive. 2 cabines, 2 sde, 2 wc électriques
2 Refrigerateur, Cuisine equipée plaque electrique.
Climatisation, désalinisateur, Groupe electrogene,
Pont en teck intégral, bain de soleil avant et arrière,
Cabine propriétaire avec lit king size
Peinture métalisée. Disponible immédiatement

Email : auto35400@gmail.com
Tel. +33 (0)7 63 28 35 35

Prix : 350 000 euros

DRAGONFLY 35

« Hakuna Matata »
Dragonfly 35 Ultimate (Numéro 21)
Deuxième main- Acheté le 11/11/11.
Très peu navigué aussi bien avec le propriétaire précédent qu'avec moi (Environ 5 semaines par an)
Visible : Sud de la France

Email : thomas.cailliot@me.com
Tel. +33 (0)6 18 93 09 46

Prix : 220 000 euros TTC

LAGOON 42

Une mise en service décembre 2017 transat par cargo en Guadeloupe clim intégral version propriétaire
3 cabines, dessalinisateur Aquabase 180 litres /h, groupe électrogène Onan 11kwa antifouling au cuivre, octroi de mer et TVA à payer, panneau solaire 3 x 130 W sur portique inox.
Visible : Gosier, Guadeloupe

Email : guybeau56@gmail.com

Prix : 420 000 euros TTC

TELSTAR MK2

Trimaran TELSTAR MK2, 8m habitable (3 couchages amovibles). Navigable tout de suite mais nécessite un bon nettoyage vendu avec son jeu de voile dont GV lattée neuve, et foc moteur hors bord 9.9 cv SUZUKI 2 temps. Sondeur, barre franche. Tirant d'eau 0,3 m, largeur 4,5m. Modèle démontable, coques latérales amovibles (transportable par la route)

Email : fredericbosseux@yahoo.fr
Tel. +33 (0)6 32 95 84 68

Prix : 4 900 euros

CATHYACHT INTERNATIONAL

Vente de Catamarans
de Croisière à partir de 15 m

Catherine Relandeau
Tel. 33 (0)6 892 792 06
contact@cathyacht.com

LAGOON 620

2012. Version 4 cabines, cuisine arrière babord avec accès cockpit, grande cabine propriétaire tribord, prix attractif pour travaux cosmétiques à prévoir
Visible : Sud de la France

Prix : 940 000 euros HT

SUNREEF 60 POWER

FOREVER est l'exemple type du compromis idéal entre le motoryacht et le multicoques ; ce SUNREEF 60 POWER de 2013, offre des espaces de vie exceptionnels avec une grande cabine Master centrée sur l'avant avec salle d'eau privative en coursive babord,3 cabines doubles et une sur l'arrière avec 2 lits superposés. Visible : Mexique

Prix : 1 499 000 US$ HT

TAHUATA

2006 - Privilège 585 en version 5 cabines, il est idéal pour le charter ou programme famille; toujours avec skipper, entretien professionnel et gros potentiel !
Visible : Sud France

Prix : 590 000 euros

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.cathyacht.com

CATHYACHT INTERNATIONAL

Vente de Catamarans
de Croisière à partir de 15 m

Catherine Relandeau
Tel. 33 (0)6 892 792 06
contact@cathyacht.com

YOUNG 65 CARBON

Tout en carbone, 2 postes de barre, dérives, intérieur épuré, inspiré du TAG60, une construction très réussie et sensations garanties ! Il est NEUF ...
Visible : Espagne

Prix : 1 695 000 euros TTC

PRIVILEGE 615

2009 - Superbe version propriétaire, merisier, avec cabine master centrale, entretenu avec soin, jamais loué, toujours mis à niveau.
Visible : Espagne

Prix réduit : 930 000 euros TTC

GALATHEA 65

2012 - Belle version 4 cabines, jamais louée, propriétaire unique.
Visible Barcelone

Prix : 1 050 000 euros

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.cathyacht.com

CATHYACHT INTERNATIONAL

Vente de Catamarans
de Croisière à partir de 15 m

Catherine Relandeau
Tel. 33 (0)6 892 792 06
contact@cathyacht.com

PRIVILEGE SERIE 5

2015 - Privilege Serie 5 propriétaire en chêne, jamais loué, termine son programme au tour du monde et il est prêt pour de nouvelles aventures ! Leasing en cours.
Visible : Méditerranée

Prix : 880 000 euros HT

SUNREEF 70 POWER

Multicoque de Croisière avec le confort du moteur : le SUNREEF POWER 70 est une parfaite harmonie de ces 2 mondes ! Construit en 2012, SKYLARK a bénéficié des rallonges de jupes et offre une qualité de finitions remarquable : menuiseries raffinées, choix des matériaux, des équipements.
Visisble : Espagne

Prix : 2 250 000 euros HT

PRIVILEGE 515

2014 - Dernier Privilege 515, finitions Serie 5, version propriétaire, jamais loué, état impeccable et ultra équipé pour voyage autour du monde sans limite.
Visible: Ste-Lucie

Prix réduit : 790 000 euros HT

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.cathyacht.com

CATAMARANCENTER
YATE • CENTER • BCN

Spécialiste
du catamaran en Espagne

Contactez-nous :
+34 936 652 211
+34 610 755 797

SABA 50

2015, usage privé. Version Maestro CREW (1 master cabine, 3 cab. doubles, 1 cab. équipage) 2 x Volvo 75 cv - Générateur 11 Kw. Passerelle Besenzoni . Desal 180/h) Cokpit en teck. Pavillon espagnol. Trés bon état.

Prix : 830 000 euros TTC

LAGOON 39

2015 (Novembre) Version Propriétaire - Pack Confort Premium, générateur , desal., panneaux solaires, code o, électronique B&G avec Radar, plotter, Pilote autom., Ais, Antena Glomex Wifi, bimini.
Visible : Espagne.

Prix : 299 000 euros HT

SUNREEF 62

2005. Version 5 cabines doubles avec salle d´eau. Cokpit en teck. Dessal. Générateur. Moteurs Yanmar 2 x 110 cv
Se vend dans l'état.
Pavillon espagnol.

Prix : 599 000 euros TTC

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.catamaran-center.com

Raiatea Yacht

BROKER POLYNÉSIE
VOILIERS & BATEAUX MOTEUR
Fidji - Nouméa - Raiatea - Tahiti - Panama

CONTACT:
(+689) 87 29 06 09
(+689) 87 27 79 38
info@raiatea-yacht.com

NAUTITECH 475

1996. Exceptionnel. Catamaran équipé grand voyage en excellent état, modifié, mât plus long (1m30), poutre avant carbone, intérieur, matériaux haute qualité, belle habitabilité. Prêt à partir. Pavillon Français.
Bateau situé en Polynésie Française actuellement.
Livraison après-achat possible.

Prix : 295 000 euros

LOOPING 50

2014. Catamaran d'exception et très récent.
Construction professionnelle, matériaux haute qualité.
Pavillon Malais.
Bateau situé en Nouvelle Calédonie.

Prix : 495 000 euros

BANANA 43

2010. Catamaran exceptionnel et renommé en aluminium, construit pour la haute mer et le voyage. Très belle habitabilité et très bien équipé. Vente pour raison de santé. Pavillon Belge.
Bateau bientôt en Nouvelle Calédonie puis en Australie.

Prix : 350 000 euros

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.raiatea-yacht.com

CATANA
SERVICES

Occasions Sélectionnées
par
CATANA Services

+33 (0)6 51 81 96 33
catanaservices@outlook.com

CATANA 47 CARBON

Version propriétaire de 2016.
Exclusivité Catana. Bateau très équipé.
En parfait état. Voiles carbone en option.
Visible : Chantier Catana - Canet en Roussillon

Prix : 720 000 euros HT

CATANA 65

2001 - Version haut de gamme - 4 cabines doubles
Visible : Canet en Roussillon

Prix : Nous consulter

BALI 4.5

2017 - Version propriétaire.
Bateau très équipé - jamais loué.
Visible Caraïbes

Prix : 530 000 euros HT

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.catanaservices.com

PAJOT
YACHTS
SELECTION

Saint-Tropez
Golfe-Juan
Monaco

mp@marcpajot.com
+33 (0)6 20 66 80 03

QUEENSLAND 55

Année : 2011 - Longueur : 17,25 m
Largeur 7,80 m - 4 Cabines
Moteurs : 2 x D11 Volvo Diesel 670 CV
Vitesse croisière : 12 Nœuds
Vitesse maximal : 26 Nœuds
Visible : Méditerranée

Prix : 980 000 euros HT

MY 37

Année : 2015
Longueur : 11,00 m - Largeur 5,20 m - 3 Cabines
Moteurs : 2 x 220 CV D3 Volvo Diesel (Maximum Power) - 130 Heures
Vitesse croisière : 15 Nœuds

Prix : 375 000 euros TTC

SANYA 57

Année : 2015 - Longueur : 17,37 m.
Largeur 8,88m - 5 Cabines.
Moteurs : 2 x Volvo D3 Diesel 110 CV
Vitesse croisière : 9 Nœuds

Prix : 965 000 euros TTC

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.marc-pajot.com

PAJOT
YACHTS
SELECTION

Saint-Tropez
Golfe-Juan
Monaco

mp@marcpajot.com
+33 (0)6 20 66 80 03

SALINA 48 EVOLUTION

Année : 2012 - Longueur : 14,30 m -
Largeur 7,70 m - 4 Cabines
Moteurs : 2 x Volvo Diesel 55 CV
Vitesse croisière : 8 Nœuds

Prix : 295 000 euros HT

LAGOON 400 S2

Année : 2016 - Longueur : 11.97 m.
Largeur 7,25 m - 4 Cabines
Moteurs : 2 x Yanmar Diesel 45 CV - Heures : 777 heures. Vitesse croisière : 9 Nœuds.
Reprise leasing possible
Visible en région PACA

Prix : 399 000 euros TTC

LUCIA 40 MAESTRO

Année : 2017 - 3 Cabines
Longueur : 11,73m - Largeur : 6,63m
Moteurs : 2 x Volvo D1 30 CV
Visible à Saint-Tropez (83)

Prix : 375 000 euros TTC

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.marc-pajot.com

Bernard Gallay
Yacht Brokerage

1 rue Barthez
34000 Montpellier
France

Tel +33 467 66 39 93
info@bernard-gallay.com

80' PELICANO

2005. Exceptionnel catamaran à moteur transocéanique. Dessiné par Joubert Nivelt et disposant d'une autonomie de 3.800 milles à une vitesse de 10 nœuds. Aménagements pour 8 invités et 2 équipiers dans 5 cabines doubles. L'espace sur le pont principal et sur le fly bridge est tout simplement immense.
Refit complet en 2015. Prêt au départ.

Prix : Nous consulter

61' GLAZMOR

2009. Catamaran d'expédition sur plans Marc Lombard construit chez Hervé. Ses propriétaires, un couple dans la soixantaine, a accompli un fantastique voyage le long de la côte est nord-américaine, de la Floride au Canada. Il permet d'accueillir 6 invités dans 3 cabines doubles. Il est confortable, spacieux, marin, fiable et facile à gérer et entretenir. Il est doté d'une autonomie de 4.000 milles.

Prix : Nous consulter

TENDER CAT 45

2018. Très joli catamaran à moteur pour la croisière côtière doté de 2 moteurs Yanmar de 315 CV. Il est aménagé avec un carré et une cuisine située en arrière de la timonerie et ouvrant sur cockpit arrière doté d'un grand bain de soleil pour deux. Il permet d'accueillir 4 personnes dans deux cabines dont une belle cabine propriétaire. Il bénéficie de 2 places de port dont l'acquéreur pourra bénéficier, soit en Corse, soit en Bretagne nord.

Prix : Nous consulter

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.bernard-gallay.com

Bernard Gallay
Yacht Brokerage

1 rue Barthez
34000 Montpellier
France

Tel +33 467 66 39 93
info@bernard-gallay.com

VELUM 72 LORD DICKY

2009. Refit 2018. Le "VELUM 72" est un catamaran haut de gamme de grande croisière, dessiné dans un souci constant de sécurité, de confort et de performances pour la croisière et pour participer à des courses transocéaniques. Dans cet esprit, les aménagements sont minimalistes. Chaque flotteur abrite une cabine propriétaire et une cabine d'invité. Le carré, la cuisine et la table à carte sont dans la nacelle.

Prix : Nous consulter

MOXIE 61 TOSCA

2011. Plan VPLP doté d'une ligne exceptionnelle et d'un fort caractère qui le distingue où qu'il aille parmi tous les autres bateaux au mouillage, TOSCA est un vrai catamaran de connaisseur tout à la fois rapide, fiable et luxueux. Il bénéficie d'une construction très soignée en carbone Epoxy. Il a remporté la course de l'Arc 2014 en temps réel et compensé. Il est remarquablement bien équipé et dispose d'un nouveau mat high-tech de chez Lorima. Actuellement aux Antilles, il va faire route pour le sud de la France prochainement.

Prix : Nous consulter

ICE CAT 61 "SILLYCAT"

2018. Plan Enrico Contreas et construction soignée Ice Yachts. SILLYCAT qui était exposé au Salon de la Grande Motte l'an dernier et nominé « Yacht of the Year 2018 », est à vendre pour cause familiale. Il est éprouvé tout en étant à l'état neuf ayant juste une saison derrière lui. Il est remarquablement bien équipé et facile à manœuvrer. Ses volumes intérieurs sont exceptionnelles et ses performances tout également.

Prix : Nous consulter

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.bernard-gallay.com

Côte Aquitaine Plaisance

VENTE BATEAUX
NEUFS & OCCASIONS

Contact:
+33 (0)6 20 87 61 76
+33 (0)5 56 66 80 18

elafosse@cotebordeauxplaisance.com

LAGOON 450 S - 2018

Version propriétaire 3 cabines, 2 x yanmar 57 cv, pack confort, full options, gréemment et voile code 0 , toiles de soleil + toiles de tour, winch electrique de bossoir. Generateur Onan 4 Kva , convertisseur 12 v / 220 v - 2000VA, conservateur 110 L, frigo + glacière de cockpit, lave vaisselle + lave linge, 1220 w de panneaux solaires, dessalinisateur AQUA BASE ECO105 L, pilote de secours, double decanteur gas oil, ...
Bateau préparé par nos services techniques pour de longues traversées, mis à l'eau en septembre 2018.
Visible : Hendaye

Prix : 470 000 euros HT

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.coteaquitaineplaisance.fr

MULTIYACHTS
INTERNATIONAL BROKERS

E-MAIL : INFO@MULTIYACHTS.IT
TEL/FAX: +39 055 27 76 385
MOBILE : +39 335 662 8866

VIA MAZETTA 2 - 50125 FIRENZE - ITALIE

SEAWIND 1000

2 x 9.9 CV Yamaha, version propriétaire, couchages pour 8, GV, foc sur enrouleur, 60 m2, MPA sur bout dehors. 3 datas, pilote, radar Furuno, panneaux solaires 240 W. Ancre 15 Kg avec 50 m chaine + 45m cordage. Douche extérieure, 3,10 m alu annexe avec fond rigide + Johnson 6 cv.

Prix : 110 000 euros TTC

LUCIA 40

2 x Yanmar 40 CV. MAESTRO 3 cabines 2 salles de bain.
GPS, radar, tridata, pilote, anémomètre, autoradio CD, Full Top Garmin sondeur, panneaux solaires, réfrigérateur + congélateur, machine à laver, antifouling ultrasonic. WiFi... Annexe + HB (full options)

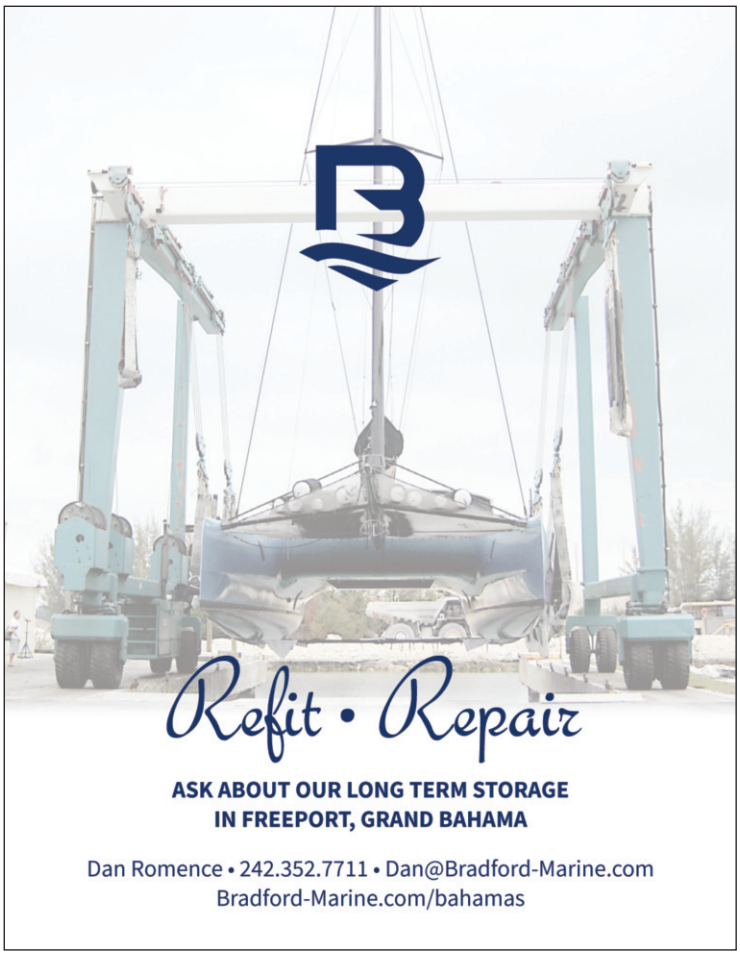
Prix : 360 000 euros TTC

DRAGONFLY 1200

Cockpit central avec barre à roue et deux tables, cabine arrière avec salle d'eau, cabine avant avec salle d'eau, table du carré convertible, 7 couchages. Chauffage Webasto. Propulseur d'étrave. Mastervolt Batman. Volvo 105 cv Turbo intercooler. Extra 180 l réfrigérateur dans le cockpit. Capote, protection complète et anti-moustiques. Bout dehors et pont en teck.

Prix : 250 000 euros TTC

Retrouvez toutes nos annonces sur : www.multiyachts.it



MULTICOQUES MAG
HULLS WORLD
CATAMARAN, TRIMARAN, LE MAGAZINE DES PASSIONNÉS

Le multi c'est la vie

Retrouvez le magazine en ligne sur votre ordinateur, tablette ou téléphone

Available on the iPhone App Store · GET IT ON Google play · amazonkindle

Multi HUlls, Maxi Fun

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !
Facebook, Twitter, YouTube et Instagram

www.multicoques-mag.com
www.multihulls-world.com

EXPLORE
THE WORLD

NEUF & OCCASION
EQUIPAGES - MANAGEMENT
SAV INTERNATIONAL

Boatin'France
www.boatinfrance.com

LAVEZZI 40 DE 2007

« Doyle « Lavezzi 40 de 2007, refité complet en 2018. Vente pour cause arrêt de voyage. Préparé pour un tour du monde, autonome en électricité et eau. Tout a été revu ; tuyaux d'Eau, électricité, literies, pompes, cales moteur, moteurs, 3800 et 320 hrs nouveau chauffe eau,dessalinisateur neuf,tout équipement neuf, sauf pilot auto FU-RUNO. 840 W panneaux, batteries 960 Ah gel. Catamaran rapide et fiable, idéal pour un petite famille.
Inventaire sur demande.
Visible : Le Verdon-sur-Mer, France
Prix : 199 000 euros TTC
Email :laurent.bock.luxembourg@gmail.com
Tel. +33 6 18 74 38 47
www.levoyagededoyle.com

CATAMARAN EXCEPTIONNEL

Catamaran exceptionnel à vendre après superbe TDM. Voilier, léger, marin et performant. Moyennes faciles de 200 M / jour
Probablement le meilleur bateau pour un projet de grande croisière . Se manœuvre aisément en solitaire. Bateau actuellement en refit complet. Sera prêt pour repartir en juillet 2019. Super équipé avec mât carbone rotatif, désalinisateur, pilote de secours, grande couchette double dans le carré, etc.
Visible : Canet-en-Roussillon, France
Prix : 749 000 euros TTC
Email : jehol.catamaran@gmail.com

LAGOON 450 FLY

Excellent état. Entretenu par professionnel.
Groupe-déssanilisateur-clim-panneaux solaire
Visible : Solenzara, France
Prix : 395 000 euros
Email : corsicasailing@gmail.com
www.corsicasailing.com

LAGOON 410 S2

Version propriétaire. 4 cabines. 2 yanmar 2100 H, révision 2019, 4 panneaux solaires, générateur Panda 8 kw, dessalinisateur Aqua base 50l/h, inverter 220V/12V, machine à laver, 2 frigo dont 1 congélateur, 380 L eau, 1 WC électrique SFA, 2 salles de douche, 4 winchs dont 1 électrique, pilote auto, électronique Ray marine , radar , 2 Routeurs GPS, grand voile, Génois enrouleur, gennaker 95m2 NEUF, Spinnaker avec chaussette , Bimini en dur , annexe Cabesto 2.90 m moteur mercury 3.5 CV, survie 6p révisée 2019, entretien régulier par pro (factures).
Visible : Port Saint Louis du Rhone
Prix : 210 000 euros TTC
Email : dcostes54@yahoo.fr
Tel. +33 6 03 20 72 45

CATAMARAN OCCASION

TROUVEZ
LE MULTICOQUE DE VOS RÊVES
SUR
www.catamaran-occasion.com

Neo Marine

HELLIA 44

Hélia 44 de 2015 proposé en version 4 cabines et 2 pointes avant amménagées. Ce catamaran est bien entretenu et bien équipé.
Visible en Croatie.
Prix : 375 000 euros HT

LAGOON 410 S2

Lagoon 410 S2 construit en 2004 et proposé en version 4 cabines et 2 pointes avant. Ce bateau est très bien entretenu et équipé: Dessalinisateur 65L/H (2018), Etai et Galhaubans de 2014, Gennaker très bon état... TVA Antilles et Octroi de mer acquittés.
Visible : Martinique. Prix : 185 000 euros TTC

PUNCH 12,50

Punch 12,50 de 1998 propsé en version 4 cabines. Ce catamaran a été complètement refité en extérieur en 2018: Peinture, Anti dérapant, Cockpit et Jupes en Flexiteek. Equipements récents: Moteurs 2016 (250h), Jeu de voiles de 2016 en très bon état, Annexe 2018...
TVA Antilles et Octroi de Mer acquittés.
Visible en Martinique.
Prix : 130 000 euros TTC

NEO MARINE
brokerage@neomarine.fr
+596 696 18 00 35
www.neomarine.fr

AYB CATAMARANS

SPÉCIALISTE
DE L'OCCASION
HYÈRES LES PALMIERS

LAGOON 380
2004. Prix : 189 K€

LIPARI 41
2012. Prix : 270 K€

NIOMINKA 45VM
2004. Prix : 244 K€

LEOPARD 40
2016, 428 K€

SWISS SCC45
2013, 690 K€

www.ayb-catamarans.com
Tel. +33 (0)6 52 58 71 96
contact@ayb-catamarans.com

LOOPING 50

Mis à l'eau en juillet 2017 à Marseille, sous pavillon Hollandais.
Équipé pour tour du monde et vie à bord;
Dessal 80l/h
Autonome en énergie
Convertisseur 3000VA (réfrigérateur, lave linge..)
Inventaire sur demande.
Visible : Papeete, Polynésie Française
Prix : 360 000 euros TTC
Email : plumecata@gmail.com
Tel. +689 87 27 02 26

VENTE CATAMARAN POUR PRO OU PARTICULIER

Catamaran refait à neuf 2016 à servis 3 saisons comme bateau professionnel en sortie journée en Corse
Entierement équipé + annexe et moteur
Visible : Saint Florent, France
Prix : 50 000 euros

Email : michmich.allain@gmail.com
Tel. +33 (0)6 14 42 34 92
www.multicoque-attitude.com

CATAMARAN WILDCAT 35 MK II

2002 - Ce Catamaran de croisière expertisé en avril 2019 pour une valeur de 165.000 €, a fait l'objet d'une refit complet entre 2017 et 2019, est en très bon état d'entretien et de présentation.
Visible : La Rochelle, France.
Prix : 145 000 euros

Email : dewilliencourtm@gmail.com
Tel. +33 (0)6 07 27 22 19

CATAMARAN VERSION PROPRIETAIRE

Particulier vend catamaran 3 cabines équipé de 2 moteurs de 75 cv Yanmar. 1 dessalator bi-énergie 100 l/h - 5 panneaux solaire 625 Watt. Electronique Raymarine avec E 120. Annexe Caribe moteur 9,9 Yamaha - dispositif AIS - lave linge Electrolux 3,5 kg. 1 groupe électrogène.
Pavillon français. Parfait état.
Prêt à naviguer. Visible en Grèce
Prix : 292 000 euros TTC
Email : gerard.dufaud@gmail.com

OUTREMER 40

2 cab doubles et 4 simples. GV 55 m2.
Génois 35 m2 enr. Batteries AGM récentes 2x150a + 75a. Electronique ss fil Garmin.
Panneaux solaires 300w. Annexe + HB. Frigo.
Trampoline 2017. Poids 5t.
Expertisé dec 2018 à 91000 euros.
Visible à Hyères (sud France).
Prix : 91 000 euros TTC
Email : joserabajoie@orange.fr
Tel. +33 6 09 14 23 48

CATAMARAN DE PROPRIÉTAIRE

1ere Main -NUC 1ere catégorie plans d'architectes réalisation chantier Bretagne Sud plaisance depuis janvier 2019.
Catamaran entretenu, bon état.
Tout équipé.
Prêt à naviguer.
Prix : 240 000 euros TTC
Visible : Raiatea, Polynésie Française

Email : tanetours@gmail.com

HELIA 44 -VERSION PROPRIÉTAIRE

Notre catamaran sera disponible à partir de juillet 2020 après notre année sabbatique.
Véritable voilier de propriétaire, jamais loué
Excellent état, très bien entretenu et préparé avec beaucoup de soins
Version maestro : 1 Grande cabine propriétaire avec bureau + salle de bain.
2 cabines invités avec salles de bains privatives.
Reprise leasing possible (fin en 2026)
Dossier photos et inventaire complet sur demande

Actuellement visible en Martinique jusqu'en juillet 2019, séjour possible pour essai.
Visible : Le Marin, Martinique
Prix : 445 000 euros TTC
Email : pierre.picot@gmail.com
Tel. +33 (0)6 30 18 01 15

LAVEZZI 40

Mise à l'eau en 2004
Voilier AUTONOME EN ÉNERGIE - Équipement complet pour navigations longues durées -
De nombreux éléments neufs de 2018.
Moteur YANMAR 30CV
Révision complète 2018
300 heures à tribord et 1000 heures sur bâbord
Bateau de propriétaire en excellent état
Prix: 160 000 euros TTC
Visible : Vannes - France

Email : tomkerbrat@live.fr
Tel. +33 (0)7 83 51 39 03

EVECOM BV

CHEVRON 7M
Catamaran 1997, spacieux en bois pour le week-end, remorque Yamaha 8cv.
Offres bienvenues. Visible : Pays-Bas
Prix : 12 500 euros TTC

COMPOBOAT POWERCAT
2003 - 8M, structure sandwich PVC/Bois/Epoxy. Navigation agréable en eaux agitées. 2x 50Cv moteurs hors bords Honda.
Prix : 14 000 euros

HAVKAT 31
1992, 9,55m, un vrai pure-sang avec un gréement course et des aménagements de croisière. Bimini sur bridgedeck; un vrai plaisir à barrer.
Prix : 49 000 euros

MY-CAT
Catamaran de course croisière/rapide en bon état.
Visible Pays-Bas.
Prix : 10 000 euros TTC

TC-999
1985, 9,99m. Catamaran open de croisière avec pilothouse, équipement complet. 20cv Suzuki. Visible Maryland (USA). Prix : 35 000 euros

WADVOGEL 33
Catamaran 1979, 9,9m. Croisière open epoxy/plywood. Prix : 22 000 euros
Visible : Pays-Bas

STARWINS 31
1991, 9,45m, 2 cabines doubles à l'arrière, très bien équipé et entretenu, 2 moteurs YANMAR de 18 CV. Prix : 52 500 euros.

WIZARD
6,7m, démontable, parfait pour croisière côtière, prêt à partir.
Visible : Groningen, Pays-Bas
Prix : 14 750 euros TTC

WOODS SURFSONG
8,40, bateau de croisière rapide Open, bien entretenu, voiles récentes,
Moteur Yamaha 9,9. Visible : Zwolle, Pays-Bas
Prix : 14 000 euros TTC

36' ONE OFF
2009-2012. Superbe bateau de voyages/ vacances en bois epoxy. 6 couchettes tout équipé. 2 x 30CV Lombardini Saildrives.
Europe du Nord. Prix sur demande.

38' WADVOGEL
2013, 10,4m. Une rare opportunité de devenir propriétaire d'un Wadvogel récent. Peut naviguer loin et longtemps sans avoir besoin de faire escale. Algarve-Portugal.
Prix : 78 500 euros

EVECOM BV
Email : info@multihull.nl
Tel. + 31 512 371 999
www.multihull.nl

LAGOON 560
4 cabines / 4 Wc + 2 pointes AV . Moteurs Yanmar 110 cv @ 2400 heures.
Square Top main / genois / trinquette Hydranet / Gennaker .
Full options en parfait état . AC -
Groupe électrogène - déssal. - machine à laver/sécher - icemaker.
Visible : Le Marin, Martinique.
Prix : 869 000 euros HT
Email : netboat.tanguy@gmail.com
Tel. +596 696 22 58 93

LAGOON 380 S2

Bateau de propriétaire, jamais loué en charter.
Equipé grand voyage
Autonome en électricité panneaux 450 W + 4 batteries 180 Amp
Désalinisateur 65 litres / h
Pilote automatique, wind, loch, sondeur, speedo RAYMARINE
Nouvelle VHF NAVICOM
Annexe AB 10 pie.
Visible : Le Marin, Martinique
Prix : 179 000 euros TTC
Email : phase2catamaran@gmail.com
Tel. +596 696 97 73 33

CATAMARAN LIPARI 41 A VENDRE

Très bon état général, factures d'entretien disponibles lors de votre visite, carénage fait 2019, autonomie panneaux solaires 690 Amp.
Inventaire sur demande
Visible : Méditerranée, France
Prix : 265 000 euros TTC
Email : catherinecapdeville40@gmail.com
Tel. +33 (0)6 08 52 59 61

MULTICOQUE AERO 45

Le bateau est en parfait état, très confortable et prêt à partir.
La véritable force de ce bateau réside dans le fait qu'il a été construit à l'aide de fibre de verre, de fibre de carbone, de mousse airex et de résine epoxy sous vide. Cela représente un véritable gage de solidité et de qualité pour ce bateau.
Visible : Givet, France
Emai : info@aerofleet.be
Tel. +32 498 14 54 69

TRIMARANS

CRUSE 970

Trimaran en excellent état : 9 mois par an dans un hangar et a peu navigué.
Le loch totalise environ 1800 milles nautiques - évolutifs
Construit en 2014 - Modèle 2015
Nombreux équipements supplémentaires (capote, WC électrique, ...)
Remorque SunWay Galaxy de juin 2016 - moins de 1.500km - jamais mis
Visible : Rochefort, France.
Prix : 137 000 euros TTC

Email : hugo17420@orange.fr
Tel. +33 6 31 72 75 31

CATAMARAN OCCASION
TROUVEZ LE MULTICOQUE DE VOS RÊVES SUR
www.catamaran-occasion.com

INDEX DES ANNONCEURS

ABONNEMENT A MULTICOQUE MAG 101
ADDICTIVE SAILING 39
ATLANTIQUE CONCEPT VOILE 6
ATLANTIQUE YACHTING 20
BALANCE CATAMARANS - MULTIHULL COMPANY 23
BALI CATAMARANS .....
BERNARD GALLAY 33
BRADFORD MARINE 101
BRUNTONS PROPELLERS 65
CAPTAIN NASON'S GROUP 20
CAT&GO 45
CATATHAI 45
CATHYACHT INTERNATIONAL 47
CHEMINS D'OCEANS 94
CORSICA MULTICOQUES 6
CROIX DU SUD MARINE 103
DIRECTECK 101
DREAM YACHT CHARTER 40
EWINCHER 93
FOUNTAINE PAJOT 2
GARMIN 58
ICE YACHTS 33
INDEPENDENT CATAMARAN 7
INFINITRANS 101
KIRIACOULIS 39
LAGOON CATAMARANS 108
LEISURE FURL BY FORESPAR 65
LEOPARD CATAMARANS ..... 4 & 5
LJB MARINE 19
MARINE CAT 6
MARSAUDON COMPOSITES 45
MULTICATS INTERNATIONAL 41
MULTIHULL NETS 103
NAUTITECH CATAMARANS 51
NEEL TRIMARANS 27
NET-BOAT 19
OCEAN DATA SYSTEM 59
OCEANS EVASION 41
OUTREMER CATAMARAN 17
PORT BARA 94
PRIVILEGE MARINE 13
QUO VADIS 20
RAPIDO TRIMARANS 7
RAYMARINE 93
SEAWIND CATAMARANS 11
SILENT YACHT 31
SUD CATAMARAN 20
SUNREEF YACHTS 107
TWO OCEANS 21
VENT PORTANT LOCATION 41
WATT&SEA 59
WEST YACHT BROKER 20
WINDELO 71
XQUISITE YACHTS 21
YANMAR 29

EVECOM BV

SCARAB 650
2018, 6,52m, utilisé seulement deux fois, léger, réactif, pliable, trimaran 4 places + remorque + Yamaha 6CV.
Prix : 37 500 euros

BOSGRAAF 15
1998, 14,8m. Le plus grand des trimarans repliables, système hydraulique, bon marcheur, très bon état, Whispergen Power.
Prix sur demande.

CORSAIR F31-R
2003, 9,4 m très équipé, en très bon état, remorque, 8cv Yamaha.
Visible Hollande
Prix : 89 950 euros

GRAINGER TR10
1996 - Très rapide, comme neuf, a accompli la traversée vers Spitzbergen, moteur Honda 15cv.
Visible : Pays-Bas.
Prix : 99 000 euros

VICTRESS 42
Trimaran 1970-2003, 12,85 m, confortable et très agréable à vivre, construction ply epoxy.
Visible : Grèce.
Prix : 45 000 euros

EVECOM BV
Email : info@multihull.nl
Tel. + 31 512 371 999
www.multihull.nl

MULTICOQUES CONSULTING TRIMARANS

MARPLES 14m Bon état. 69 000€
DRAGONFLY 920 EXTREME Très bon état : 98 000 €
SEACART 30 Bon état. 130 000 €
60'ORMA Multiplast Elf II 185 000€
BEPOX 333 Superbe. 72 000 €
50' JOUBERT/IRENS Bon état. 115 000 €
CABON 50' Trimaran de course. 149 000 €
DANSON 36' Nice. 50 000 €
NEWICK CREATIVE 42' Très bon état. 103 000 € ex VAT
NEWICK 50' PAT'S Excellent état. 106 000 €
NEWICK 50' MOXIE (Prix sur demande, refit à prévoir)
NEWICK QUICSILVER Très bon état. 105 000€
NEWICK NATIVE exceptionnel 69 000 €
NEWICK 50' TURBO exceptionnel 182 000€
NEWICK 48' Bon état (Polynésie) 85 000€
NEWICK VAL 31 Bon état. 25 000€

Philippe ECHELLE
MULTICOQUES CONSULTING SARL
Solutions multicoques personnalisées
www.multicoquesconsulting.com
Email : philippe.echelle@wanadoo.fr
Tel. +33(0) 688 09 46 68

CORSAIR DEUTSCHLAND

CORSAIR SPRINT 750MKI

2008, 4 voiles, remorque Harbeck, pack électrique (loch, sondeur, pilote), pack mouillage et dock.
Visible: Lac Geneve, Suisse
Prix : 37 000 euros TTC

CORSAIR DASH 750MKI

2010, Trimaran remorquable. Remorque routière, 6 Voiles, Moteur hors-bord 5HP. Plusieurs options.
Visible: Munich, Allemagne
Prix : 65 000 euros TTC

CORSAIR PULSE 600

2016, Trimaran remorquable. Remorque routière, 4 Voiles, Torqeedo Travel 1103. Plusieurs options.
Visible : Lac Neusiedel, Autriche
Prix : 43 000 euros TTC

CORSAIR 31CC

2004, Trimaran remorquable, Remorque routière, Voiles de croisière, Moteur Yamaha 8HP, plusieurs Options
Visible : Munich, Allemagne
Prix : 60 000 euros TTC

CORSAIR DEUTSCHLAND
Email :
trimarane-w.stolz@t-online.de
Tel. + 49 172 6518587
www.corsair-germany.com

DRAGONFLY 920 TOURING

Dragonfly 920 Touring 2006 en très bon état. Grand-Voile et Génois de 2014. Spi asymétrique. Moteur HB Honda 15 CV. Centrale Raymarine ST 40. Traceur-GPS Humminbird de 2018. VHF Navicom (avec AIS) de 2014. Pilote Raymarine ST 4000 + télécommande.
Visible : Bretagne Sud, France
Prix : 89 000 euros TTC
Email : philippe.demonchy@icloud.com
Tel. +33 6 60 05 46 15

DRAGONFLY 920 TOURING

2002 Bon état général.
Moteur Honda 10ch 4 temps de 2015.
Inventaire sur demande.
Visible : Sète, France
Prix : 65 000 euros TTC
Email : brunomichelin.bateau@gmail.com
Tel. +33 (0)6 44 80 57 04

TRIMARAN CHASSEUR DE RECORDS

2002 40x34 ft Carbon Antrim trimaran, Zephyr, mât Marstrom, démontable, voir Antrim design pour plus d'informations.
Un sistership détient le record en solo entre la Californie et le Japon ainsi que le record vers Hawaii. Echange contre trimaran plus petit
Visible : Reno Nevada, États-Unis
Prix : 220 000 US$ HT
Email : multihuler@aol.com
Tel. +1 775-722-5677

TRIMARAN PLIABLE LUCAS 40

Ce trimaran pliable se gare et monte au vent comme un monocoque, mais permet la croisière vitesse multicoque. 11, 79 m par 8 m de large en mer, 4 m au port. 2 dérives. CP-époxy de 2005. Très équipé, élégant, confortable, propulseur d'étrave, panneaux solaires...
Visible : Saint-Vaast-la-Hougue, Manche (50)
Prix : 128 000 euros TTC
Email : jean-luc.veret@wanadoo.fr
Tel. +33 6 07 68 04 89

ANNEXES

ZODIAC CADET
Très bonne affaire pour une annexe - le moteur a moins de 10 heures de marche et le RIB est en excellente condition.
Tous les accessoire d'origine inclus.
Peut être vue et essayé a Golfe-Juan
Prix : 3 950 euros TTC.
Email : yves@ycourbet.com

AFFAIRE À VENDRE

SOCIÉTÉ DE CHARTER À PHUKET
Société clé en main créée en 2014 avec licence de tourisme, catamaran 34 pieds de 2015. Catamaran Catathai 34 > 3 cabines doubles, cuisine extérieure, bimini rigide, moteur hors-bord... Possibilité d'acheter le bateau seul.
Prix : 165 000 euros TTC
Email : marion@sailoncatamaran.com
Tel. +66 61 212 9565

CATAMARAN OCCASION
TROUVEZ LE MULTICOQUE DE VOS RÊVES SUR
www.catamaran-occasion.com
by MULTICOQUES MAG

PLACE DE PORT

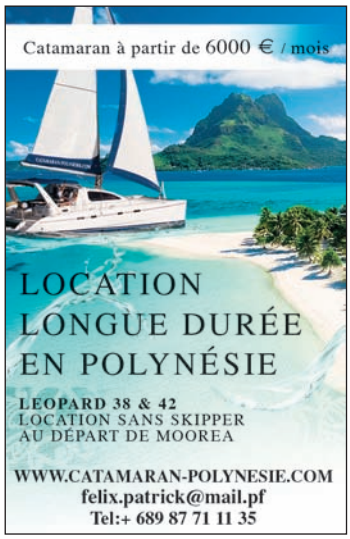
PLACE DE PORT À HAMMAMET
Vent place de port en Tunisie a Hammamet
16m x 8m
Idéalement située (beaucoup de place pour les manœuvres)
Prix : 26 000 euros
Visible : Hammamet , Tunisie
Email : gualandivoyage@gmail.com
Tel. +33 6 32 62 84 29

EMERAUDE MULTICOQUES propose des

PLACES DE PORT pour catamaran ou trimaran en Languedoc-Roussillon; jusqu'à 60 pieds possible. N'hésitez pas à nous contacter pour plus de renseignements.
Visible : Languedoc-Roussillon
info@emeraudemulticoques.com
Tel. +33 (0)4 67 63 03 33
www.emeraudemulticoques.com

BOURSE AUX ÉQUIPIERS

LOCATION LONGUE DURÉE



LOCATION

PARTICULIER LOUE SON NAUTITECH OPEN 40

Au départ du Marin (Martinique)
4 cabines 2 SDB, très bien équipé
(annexe, HB et Vles de portant)

Location 7 jours minimum d'avril a décembre 2019

Prix dégressif a partir de 7 jours.
Location longue durée
(« one way » possible) sur 2020

LOMBARD MARC
+33 (0)6 85 11 85 11

CATAMARAN OCCASION
PUBLIEZ VOS ANNONCES SUR
www.**catamaran-occasion**.com

ACM CARAIBES

Location avec ou sans Skipper
Ecole & Coaching
Croisières thématiques
Gestion - Location

FFVoile COACH PLAISANCE FFVOILE
FFVoile

ACM CARAIBES
+33(0)6 70 15 33 81
+33(0)4 78 15 98 63
contact@acm-caraibes.com

ANTILLES / CARIBBEAN

www.acm-caraibes.com

Location Athéna 38, 4 cabines doubles :
A partir de 2 650€/semaine*

1 MOIS : à partir de 10 000€*

*Voir conditions auprès de Emeraude Multicoques :

+33 (0)4 67 56 61 68 ou +33 (0)4 67 63 03 33
info@emeraudemulticoques.com

MERMER Location
Votre croisière avec ou sans skipper

Une entreprise familiale pour votre croisière de rêve aux Antilles

LOCATION / GESTION DE CATAMARANS EN MARTINIQUE

GAMME COMPLETE DE CATAMARANS DE 36 A 44 PIEDS EN MARTINIQUE

DEMANDEZ VOTRE DEVIS EN LIGNE

Tel : (+596) 696 758 999
info@mermerlocation.com
www.mermerlocation.com

SALINA 48
BASÉ EN ATLANTIQUE
LOCATION AVEC SKIPPER

- CHARTER - CROISIERE -
- DECOUVERTE - PRISE EN MAIN -
- PERFECTIONNEMENT -

contact@iroise-catamaran.com
www.iroise-catamaran.com
+33 (0)6.87.63.73.06

Besoin de soleil !
Réservez dès maintenant votre séjour aux Antilles hiver 2018 /2019 à bord de LA SMALA.

Plus d'informations sur
lasmala@outremer55lasmala
T. +33 6 08 07 67 43
info.lasmala@gmail.com

CORSE CATAMARANS
LOCATION AVEC OU SANS EQUIPAGE

LOCATION CORSE DU SUD AVEC OU SANS EQUIPAGE
South Corsica charter bareboat or with crew

LOCATION - GESTION - VENTE - FORMATION
SALE - CHARTER- MANAGEMENT- TRAINING

WWW.CORSECATA.COM

Réservations / bookings : +33 (0)4 95 76 16 38
contact@corsecata.com
FFVoile

KVO

SUD CORSE

Tarif: -15% réservation en direct

Un véritable paradis à 1h30 de Paris et 10' de l'aéroport de **FIGARI**

GESTION / VENTE / SAV LAGOON
LOCATION AVEC OU SANS SKIPPER

KL28 - L39 - L420 - L450

www.kvo-catamarancorse.com

kvo@orange.fr
+33 (0)4 95 71 89 70
+33 (0)6 15 89 34 42

LAE
LOCATION

LOCATION EN CORSE
Avec ou sans équipage
Trawler 12m - 2x220 cv

- 3 cabines
- 2 salles de bain
- 2 wc

+33 (0)6 26 77 24 61
location.lae@gmail.com
laelocation-bateau.com

AYB CATAMARANS

LOCATION DE CATAMARANS

ORGANISATION DE SÉMINAIRES

HYERES LES PALMIERS

www.ayb-catamarans.com

Mob. +33 (0)6 52 58 71 96
contact@ayb-catamarans.com

VENT PORTANT Location ventportant.com

location de + de 4.000 monocoques et multicoques avec ou sans équipage au départ de 50 superbes destinations

Emmanuelle ROBLIN
+33 (0)5 46 44 76 93
emmanuelle@ventportant.com

ELECTION DU MULTICOQUE DE L'ANNÉE, LES RÉSULTATS

Pour la deuxième fois, Multicoques Mag, le magazine Multihulls World et le Salon International du Multicoque – qui vient de fêter sa dixième édition – ont organisé l'élection du Multicoque de l'Année. Un événement unique, puisque c'est VOUS, lecteurs, navigateurs, régatiers et surtout utilisateurs des multicoques nominés, qui avez désigné les vainqueurs... Début décembre, nous avons rendu publique la liste des nominés dans chaque catégorie, et le vote a pu commencer sur le site internet dédié (www.MultihullOfTheYear.com). Et c'est bien sûr lors du Salon du Multicoque que les résultats ont été annoncés, en présence de Thibault de Saint-Vincent, Président de Jours de Passions. Les rafales à plus de 50 nœuds n'ont pas freiné l'intérêt de tous les constructeurs de catamarans et de trimarans, puisque la tente VIP, à défaut de s'envoler, était pleine à craquer.

MOINS DE 40 PIEDS

1 – DRAGONFLY 32 EVOLUTION
2 – F40-XX
3 – TRICAT 20
4 – TS3

Elu Multicoque de l'Année
DRAGONFLY 32 EVOLUTION

Ce trimaran repliable, distribué en France par Hellomulti, adopte des flotteurs à étraves inversées ; il l'emporte dans la catégorie moins de 40 pieds.

40 À 55 PIEDS

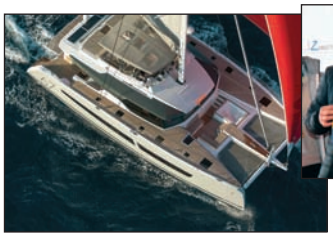
1 - ASTREA 42
2 - DUFOUR 48
3 - LAGOON 46
4 - BALI 5.4

Elu Multicoque de l'Année
BALI 5.4

Chez les 40 à 55 pieds, c'est le catamaran amiral de la gamme Bali, le 5.4 qui s'est imposé d'une courte tête devant le Lagoon 46. Une unité construite par Catana Group.

PLUS DE 55 PIEDS

1 - ALEGRIA 67
2 - GUNBOAT 68
3 - MC CONAGHY 60
4 - SUNREEF 60



Elu Multicoque de l'Année
ALEGRIA 67

L'Alegria 67 de Fountaine Pajot, avec sa suite propriétaire équipée d'un jacuzzi privé, rafle la mise chez les plus de 55 pieds, devant le Gunboat 68.

POWER CAT

1 - AQUILA 32
2 - EUPHORIE 5
3 - FOUNTAINE PAJOT MY 40
4 - OPEN 40 SUNREEF POWER

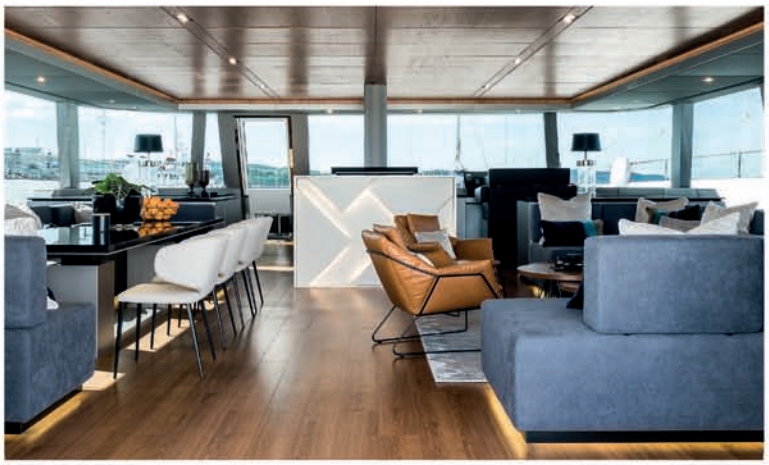
Elu Multicoque de l'Année
OPEN 40 SUNREEF POWER

Un design à couper le souffle, des performances exceptionnelles et des bordés basculants au mouillage, l'Open 40 Sunreef Power est le lauréat de la catégorie Powercat.

NOMINÉS POUR L'ÉLECTION 2020

La liste des nominés pour l'élection du Multicoque de l'Année 2020 sera dévoilée le jour de l'ouverture du United States Sailboat Show Annapolis, le 10 octobre 2019. Pour intégrer cette sélection en vue de l'élection, un seul impératif : les nouveaux multicoques seront mis à l'eau entre les éditions du Salon du Multicoque 2019 et 2020 (soit entre mi-avril 2019 et mi-avril 2020). Nous vous en parlerons donc bientôt dans le magazine. A découvrir également sur **www.MultihulloftheYear.com.**

L'ART DE NAVIGUER COMBINÉ AVEC UN DESIGN SUR MESURE ET UN SAVOIR-FAIRE UNIQUE



Sunreef Yachts
LUXURY CATAMARAN MANUFACTURER

www.sunreef-charter.com
charter@sunreef-charter.com

www.sunreef-yachts.com
info@sunreef-yachts.com

mobile: +48 797 842 754
mobile: +48 693 920 325

Claris, image builder - Photos : Nicolas Claris

LAGOON

Confiant·e·s

PROCHAINS SALONS : CANNES, GENES, BARCELONE, ANNAPOLIS.

SAIL | 380 | 40 | 42 | 450 S - 450 F | 46 | **50** | 52 S - 52 F | 560 | 620 | SEVENTY 7 | **MOTOR** | 630 MY | SEVENTY 8 | www.cata-lagoon.com