

LA GRANDE MOTTE

Les chantiers au taquet

La grand-messe annuelle du multicoque a réuni à La Grande Motte une cinquantaine d'unités, dont une petite dizaine de nouveautés... Elle accueillait par ailleurs en fin de salon la toute première élection du Multi de l'année, cousine à plusieurs coques de l'inoxydable Voilier de l'année Voile Magazine !

Texte : Damien Bidaine.

Très prisé par un public venu de toute l'Europe pour conclure des affaires, le Salon international du multicoque de la Grande Motte couvre le très large spectre de l'industrie du multicoque. S'il manquait à ce salon à flot quelques nouveautés très françaises – Astus 20.5, Tricat 20 (à l'essai p. 30), TS5 –, celles présentées le long des pontons couvraient parfaitement toutes les pratiques

de la plaisance. Il y en avait donc pour tous les goûts avec des unités représentatives de la petite croisière côtière telles que l'Aventura 34, le C-37, les Bali, Léopard et Fontaine; des modèles taillés pour des défis transocéaniques à l'image du Seawind, des Outremer, EOS, Slyder; et des bateaux appartenant à l'univers luxueux du Yachting, McConaghy 50, IceCat 61, Ocean Explorer 60 et autres Privilège. Même la course au large

était représentée avec la venue opportune de Thomas Coville à bord de son Ultim *Sodebo* (en convoi vers Marseille pour le départ de la Nice Ultiméd) et le baptême de l'Outremer 4X de Jean-Pierre Balmes, futur concurrent de la Route du Rhum catégorie Rhum Multi. Un salon éclectique et très convivial, ce qui en fait l'un de ses plus beaux atouts, aidé bien entendu par la douceur printanière du climat méditerranéen!

MCCONAGHY 50

Bombe de loisir

Cette unité de prestige du chantier australien McConaghy Boat – dont les ateliers sont implantés en Chine dans la baie de Hong Kong – est le premier multicoque dessiné par Jason Ker dont la réputation n'est plus à faire dans l'univers de l'IRC. Son design original est marqué par un bel escalier central en carbone menant au flybridge où sont réunies toutes les manœuvres autour de deux grands postes de barre. La nacelle héberge un immense ensemble carré-cuisine somptueusement aménagé et doté d'ouvrants innovants, tels ces vitrages latéraux électriques ou l'immense baie vitrée arrière s'escamotant intégralement en accordéon. Cette pure plateforme de loisir haut de gamme dans sa conception bénéficie de l'ADN du chantier – spécialisé dans la construction de maxi-yachts et Moths à foils – avec sa structure en carbone (cloisons, varangues et tiers avant des



Une immense nacelle consacrée à la vie à bord et baignée de lumière, seule l'épontille rappelle que nous sommes sur un voilier.

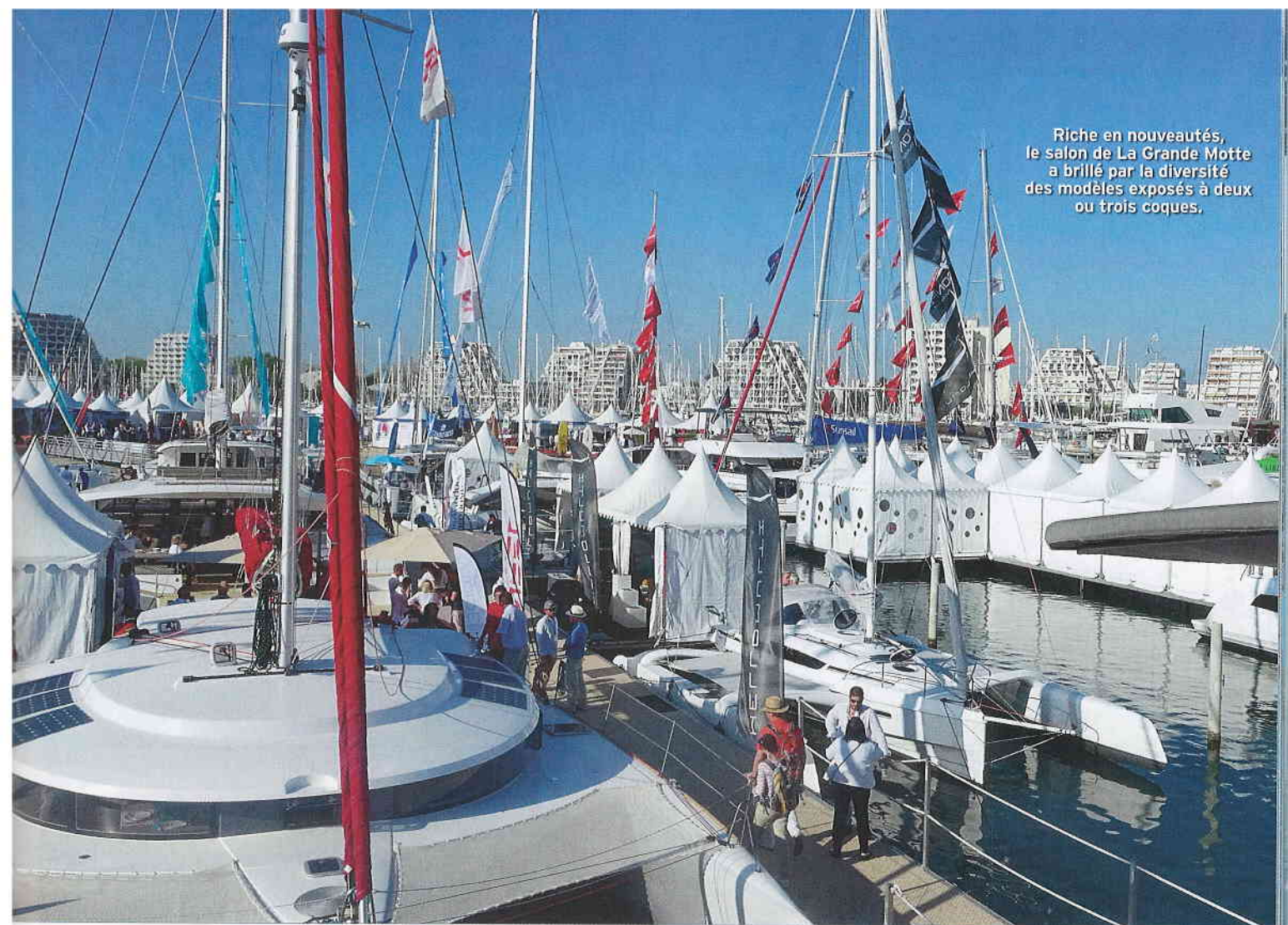
coques), son accastillage haut de gamme et ses aménagements ultra-légers. Notons aussi la présence de dérives pivotantes dissimulées dans le fond de ses coques.

Long. : 14,98 m. Largeur : 8 m. TE : 1-2,70 m. Dépl. : nc. SV au près : 150 m². Arch. : Ker Yacht Design. Mat. : sandwich époxy renfort structurel carbone. Const. : McConaghy Boats. Prix : 1 617 414 €.



Salon privatif cosy dans la coursive de la coque propriétaire.

Riche en nouveautés, le salon de La Grande Motte a brillé par la diversité des modèles exposés à deux ou trois coques.



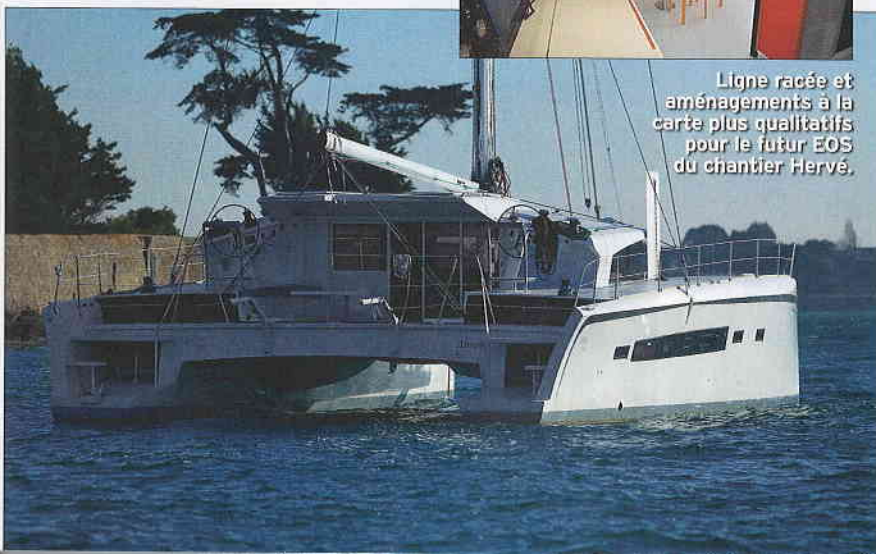
EOS 54 Un nouveau chantier

LEOS 54 avait déjà été présenté à Cannes à l'automne dernier, mais les prochaines unités seront amenées à évoluer puisque leur construction est désormais confiée au chantier Hervé, à La Rochelle, en lieu et place du chantier Marsaudon (Lorient). Les emménagements restent au choix des futurs propriétaires. La société EOS a également lancé la commercialisation d'un 47 pieds sur plan Lombard. Cette unité à ailerons pourra être dotée en option de deux dérives sabre (TE de 3 m.)

Long. : 16,45 m. Largeur : 8,48 m. TE :
1,3-3,05 m. Dépl. : 16 100 kg. SV au près :
165,50 m². Arch. : Christophe Barrault.
Mat. : sandwich verre/PVC/polyester.
Const. : Chantier Hervé. Prix : 1 039 000 €.



Ligne racée et aménagements à la carte plus qualitatifs pour le futur EOS du chantier Hervé.



LES NOMINES A L'ELECTION DU MULTI DE L'ANNEE !

Des nominés regroupés en deux catégories - multicoque à ailerons et multicoque à dérives -, décrits, analysés et jugés en détail dans notre dossier p. 32.

- **Multicoque à ailerons :** Aventura 34, Bali 4.1, Lagoon 40, Astrea 42.
- **Multicoque à dérives :** Neel 45 Evolution, Slider 49, Outremer 51.



Le Slider 49, l'Outremer 51, l'Astrea 42 bord à bord pour rafler le titre du Multi de l'année !

LEOPARD 50

Large plateforme de plaisir

Remplaçant officiel du 48 pied ce Léopard 50, toujours, dessiné par Simonis & Voogd, fidèles architectes du chantier sud-africain, arbore un cockpit avant directement accessible depuis le carré. Globalement, ses aménagements sont bien pensés pour la vie en mer et au mouillage. Il adopte, ce qui fait désormais la renommée des Léopard, de remarquables accès à tous les organes techniques. Pour le look, rien de révolutionnaire, mais une ligne de coque dynamisée par le dessin des hublots de coque. Le Léopard 50 est commercialisé sous deux versions – P-performance et L-ounge – qui se distinguent principalement par la hauteur d'implantation de la bôme. Plus haute sur la version L, elle permet d'aménager encore plus confortablement le flybridge et de le doter d'une protection contre le soleil.

Long. : 15,40 m. Largeur : 8,06 m. TE : 1,60 m. Dépl. : 19 000 kg. SV au près : 154,20 m². Arch. : Simonis & Voogd. Mat. : sandwich balsa/fibre de verre/polyester. Const. : Robertson & Caine. Prix : 646 800 €.



OCEAN EXPLORER 60

Du très grand luxe

Il est plus près du one off que du croiseur de série l'Ocean Explorer 60 que nous avons pu découvrir. Construit en Finlande, juste à côté de chez Swan, l'OE 60 est parfaitement abouti, superbement fini et il nous transporte dans l'univers du yachting : isolation parfaite, climatisation réversible, cuir à tous les étages, somptueuse table à cartes... Un catamaran aux finitions luxueuses, sur lequel toutes les manœuvres sans exception (écoutes, dérives, safrans, etc.) se commandent du bout des doigts depuis le pupitre des postes de barre. Seules les drisses s'envoient électriquement depuis le poste de manœuvre situé au pied du mât et accessible depuis le carré par une porte étanche.

Long. : 18,5 m. Largeur : 9,08 m. TE : nc. Dépl. : 20 000 kg. SV au près : 199 m². Arch. : German Frers. Mat. : infusion sandwich mousse/verre/carbon/époxy. Const. : Ocean Quality Systems. Prix : 4 000 000 €.

ICECAT 61

Voyage à l'italienne

Premier catamaran du chantier italien Ice Yachts, l'IceCat 61 s'est fait remarquer par son caractère assez radical : simplicité et efficacité sont les mots d'ordre de cette unité pensée pour les voyages transocéaniques et la vitesse. Disponible en version tout carbone, il peut viser, selon son constructeur, des pointes à 25 nœuds sans forcer. A voir ! En tout cas, le design ultra-sobre et les aménagements succincts, sans aller jusqu'à évoquer un Wally Catamaran, sont bien dans l'esprit du chantier Ice. Il ne restera plus qu'à peaufiner les finitions.

Long. : 18,60 m. Largeur : 8,20 m. TE : 1,10-2,50 m. Dépl. : 15 000 kg. SV au près : 177 m². Arch. : Enrico Contreas. Mat. : infusion sandwich mousse/verre/carbon/époxy. Const. : Ice Yachts. Prix : 1 620 000 €.



Il a beau être minimaliste, on se projette très bien dans cette unité pensée pour la très grande croisière.

BREVES DE PONTON

GORDANO GOOSE



Gordano Goose a été restauré à Ballaruc pendant dix-huit mois.

Gordano Goose, superbe plan Irens (1981), dessiné et construit par l'architecte britannique et tout juste sorti d'une magnifique restauration, était le témoin vivant à l'entrée du salon des débuts glorieux des multicoques dans les courses transocéaniques.

SODEBO ULTIME



Sodebo Ultime, en route pour Marseille où l'attendait le prologue de la Nice Ultimé, affichait sa démesure au ponton et sortait presque tous les jours pour des navigations d'exhibition... effectivement spectaculaires. Les manœuvres d'amarrage ne manquaient pas de sel non plus. Quelques visiteurs chanceux ont pu gagner des places pour embarquer le temps d'une sortie plein gaz en baie d'Aigues-Mortes.

DRAGONFLY 28



Le Dragonfly 28 était le fier représentant de la famille des trimarans repliables ganois. L'occasion, pour le nouvel importateur français de la marque, HelloMulti, de se faire connaître.

FONTAINE-PAJOT



bottent en touche : « On va déjà livrer les unités vendues... »

C-37



Le C-37 est une fausse nouveauté puisqu'il s'agit en réalité du Comet Cat 37. Ce plan Lombard, qui a le mérite d'étoffer l'offre des petites unités, est désormais construit sous l'identité C-Catamaran du côté de Fiumicino.

FUTURA 49



Le Futura 49 était enfin présenté au grand public. Ce catamaran, dont la largeur est évolutive - passant de 8 à 4 m - permet de limiter l'encorement au port et le prix du stationnement. Bien qu'aménageable à la demande, il est plus adapté à un programme de day-charter qu'à celui de croiseur côtier ou hauturier.

Chez Robertson & Caine, le plan d'aménagement fait une nouvelle fois preuve d'un grand sens pratique.

LUDOVIC FRUICHAUD

L'agencement décidé par son propriétaire est particulièrement adapté à la vie au long cours.

LUDOVIC FRUICHAUD

SEAWIND 1600

Un baroudeur abouti

Le Seawind 1600, aménagé selon les désirs de son actuel propriétaire, opte pour des volumes cloisonnés, à contre-pied de la tendance du tout open, mais plus intimiste. Son large pont flush, recouvert de Flexiteek, est a contrario très actuel, élégant et sécurisant. Pour la navigation, tout semble mûrement réfléchi : de l'emplacement d'un accastillage de qualité (avec un winch central électrique) à celui des deux très postes de barre très avancés. Mais son plus bel atout est sous la flottaison : le Seawind 1600, pensé pour s'échouer, est doté d'un astucieux système de safran relevable, des dérives sabres qui s'effacent complètement et de deux semelles d'échouage en monolithique de 30 cm de large. Un vrai cata tout terrain.

Long. : 15,74 m. Largeur : 7,90 m. TE : 0,54-2,60 m. Dépl. : 13 000 kg. SV au près : 144,50 m². Arch. : Reichel-Pugh. Mat. : stratifié de verre. Const. : Seawind. Prix : 810 330 €.