

# SIX CATAS DE 10-11 m ENTRE BALADE ET CROISIÈRE

Pour la première fois, six grands catas sont rassemblés pour des essais comparatifs. Entreprise délicate, car à dimensions égales, tous ces catas n'ont ni la même vocation ni le même prix. Un comparatif où le débat des idées retient tout autant l'attention que les performances.

Deux coques chacun... Voilà à peu de choses près le seul point commun des six catamarans présentés ici. Le marché du multicoque habitable en France est encore suffisamment jeune pour offrir une diversité d'options que l'on ne trouve plus guère chez les monocques de série.

Dans ce dernier domaine, les grands constructeurs ont pris l'habitude de concentrer leurs efforts sur des créneaux bien précis où ils se concurrencent mutuellement. Vous avez ainsi pu voir confrontés, lors de précédents essais comparatifs, des croiseurs aux mensurations presque identiques, proposés au même prix et offrant des performances très similaires.

A charge pour le plaisancier de se décider en fonction de la couleur des coussins ou de la date probable de livraison !

Ce ne sera certes pas le cas au moment de choisir le multicoque de vos rêves. Le petit nombre de modèles actuellement proposés en cata comme en trimaran engendre deux résultats. D'abord une frustration pour le plaisancier qui ne trouve pas forcément dans une gamme très clairsemée le modèle correspondant à son programme, ensuite, l'absence du phénomène de la spirale optimisation/uniformisation, bien connue en monocoque.

Le choix d'un voilier de croisière à deux ou trois coques s'appuie donc encore sur des différences fondamentales : pas sur un dixième de nœud ou un détail de finition.

Ainsi, l'homogénéité n'est certainement pas le fort du plateau que nous vous proposons ce mois-ci. Bien que ces six bateaux mesurent au moins 10 mètres (jusqu'à 11,60 mètres pour le plus grand) les prix vont du simple au triple. Les divergences dans les programmes ne manquent pas non plus. Loin de chercher à confronter ce qui n'est pas forcément comparable, nous



Trois de nos six catas (Quest, Caraïbe et Snowgoose) font étalage de leur impressionnante surface de pont.

vous proposons plutôt un tour d'horizon des catamarans de croisière diffusés en France. Si d'aventure cinq ou six nouveaux modèles se lançaient pour faire de l'ombre au **Louisiane**, rassurez-vous, vous n'échapperiez pas à un comparatif plus « serré » ! En attendant, ne nous faites pas dire ce qui n'est pas écrit... Excepté sur quelques points où la comparaison se révèle pertinente, les commentaires s'appliquent chaque fois à un bateau particulier, sans qu'il faille établir de parallèle avec un autre. Que l'**Edelcat 33** soit moins confortable que le **Caraïbe** ne fait de doute pour personne... Là n'est pas l'objet de cet essai.

## Coqueluche New Orleans face au géant vendéen

Pas de match ? C'est tout de même vite dit... Deux de nos catamarans avaient tendance à se regarder en chiens de faïence au moment des présentations. Il faut dire que **Louisiane** et **Blue 2** voguent un peu sur les mêmes eaux, avec leurs prix très proches et une volonté semblable d'associer confort en croisière et bonnes performances sous voiles.

La différence de conception entre ces deux modèles n'en est que plus intéressante. Volumes séparés et options plus spartiates (avec le souhait clairement affiché de ne pas monter dans la catégorie de poids supérieure) pour le premier ; communication intérieure et recherche d'un style plus cosu pour le second. Le tout pour un budget voisin de 600 000 F, qui évolue en fonction de la motorisation choisie. Vous pourrez vérifier à travers cette présentation combien ces modèles



Blue 2 et Louisiane, pour la première fois bord à bord.

s'opposent par leur personnalité.

**Louisiane** et **Blue 2** sont cernés de près - au niveau du budget - par leurs lointains cousins britanniques. Ici, pas de confusion des genres ; ces frères presque siamois que sont les **Quest 33** et **Snowgoose 37** ne se targuent d'aucune parenté avec

les multicoques de course. Conçus pour être de merveilleux supports de croisières tranquilles, ils font le bonheur depuis bientôt dix ans (le **Quest 33 CS**, évolution du 31, est sorti plus récemment) de près de 300 propriétaires, répartis un peu partout dans le monde. Ils rappel-



Pas toujours facile à négocier, le clapot sur un cata lourd (Quest 33).



Deux générations de croisière : Quest et Caraïbe

lent à point nommé que le catamaran de croisière est souvent plus près du voilier mixte que de la bête de vitesse.

Fort de son poids plume, l'**Edelcat 33** affiche des ambitions bien différentes. Ce catamaran à la conception originale fait figure de « charnière » entre le rapide engin de balade et le vrai croiseur. A y regarder de plus près, il présente en tout cas la panoplie complète - cabines doubles, carré... - de l'authentique voilier habitable.

A l'autre extrémité, le **Caraïbe** tient, lui aussi, une place à part dans cet essai. Par son volume (et par son prix) il représente incontestablement la peinture au-dessus. Parmi les premières unités lancées, plusieurs sont d'ailleurs destinées au charter dans les mers chaudes.

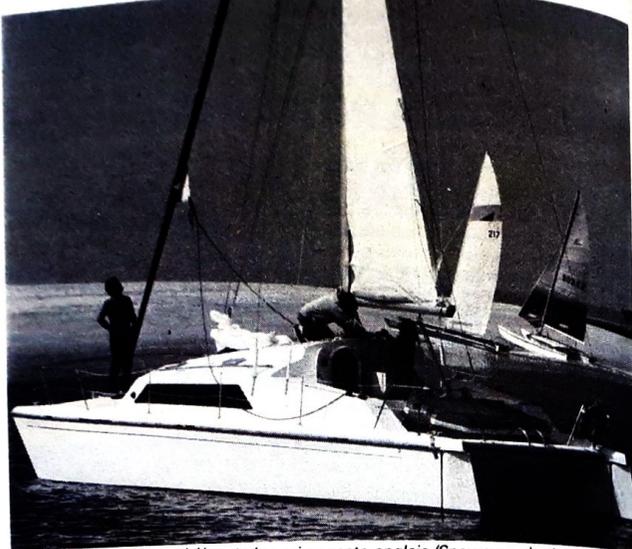
Pratiquement, notre essai s'est déroulé en deux temps. Une première journée à La Rochelle avec les trois bateaux qui tiennent actuellement le haut du pavé en France : **Edelcat 33**, **Blue 2** et **Louisiane**.

Un deuxième rassemblement à Etel avec les deux représentants de l'école anglaise et le tout dernier **Caraïbe**, fraîchement mis à l'eau. Certains de ces modèles sont peu diffusés en France et difficiles à réunir sur un même plan d'eau. Nous avons donc laissé le soin à l'ordinateur du CRAIN de simuler la confrontation simultanée de nos six cobayes. Pour l'occasion, nous avons utilisé, une première en France, un programme de prédiction de vitesse spécialement conçu pour multicoques (voir *Bateaux n°339* d'août).

L'intérêt de ces chiffres, publiés depuis deux ans dans la rubrique « A la barre », n'est plus à démontrer. Bien mieux que des impressions subjectives, ils savent rendre compte du potentiel des bateaux. Cela ne remplace pas, bien sûr, l'essai sur l'eau. Les réactions enregistrées sur le vif, les subtilités de barre et le confort à la mer importent autant que les vitesses proprement dites. Ces précieuses enseignements de plusieurs jours de navigation tiennent également leur place dans les chapitres qui suivent.

### Un bilan fourni, issu de sorties effectuées par tous les temps

La Rochelle nous a réservé du temps léger à médium; un superbe cadeau quand on sait que nous avions auparavant testé ces bateaux dans des brises tendant plutôt au coup de vent! Nous disposions cette fois de la nouvelle version du **Louisiane** dotée, non plus de dérives, mais d'ailerons fixes et toujours équipée d'un moteur



Pour l'agrément en croisière, le bon vieux cata anglais (Snowgoose), n'a pas dit son dernier mot sur le plan du confort.

hors-bord. Le **Blue 2** était présenté ici dans sa version la plus courante: un moteur Diesel dans chaque coque (avec hélices à pales fixes). Présentation standard également pour l'**Edelcat 33** (avec hors-bord en puits) qui avait le handicap de trainer dans l'eau une carène sale. L'ordinateur est heureusement plus soigneux, qui l'a parfaitement poncé avant de la prendre en compte...

La deuxième séance d'essais profitera pour sa part de vents oscillants entre 10 et 20 nœuds. Au menu: **Quest 33 CS**, **Snowgoose 37** et **Caraïbe**, tous trois sortis du parc de Cazenove Catama-

rans à Etel. Fraîchement livré en version « sailaway » (prêt à naviguer, mais sans emménagement), le **Quest** était en cours de finition par son propriétaire; le poids de l'équipement croisière déjà embarqué contrebalaçait largement l'absence -provisoire- de vaigrage. Equipements tout à fait standard en revanche pour le **Snowgoose 37**, livré complet par le chantier britannique, et qui tourne depuis trois ans en location. Ces deux modèles produits par le tout Catamarans disposent de la motorisation la plus classique de la Manche: un Z-drive que l'on peut orienter ou relever à volonté et qui prend place dans le carénage central.

Construit en petite série, le **Caraïbe** s'adapte aux goûts de son propriétaire, chaque unité lancée jusqu'à présent étant différente des autres. Le modèle essayé, le propre bateau d'Henri de Cazenove a été moulé chez Polycoque et fini par Rameau. Une profusion de bois tranche avec les intérieurs modernes et très ouverts que l'on a pu voir sur de précédents exemplaires. Il s'agit d'une version « Atlantique » (seule à se diffuser vraiment, au dire du constructeur, les versions « Antilles » et « Polynésie » ayant peu de succès) équipée de deux dérives et d'un moteur Diesel dans chaque coque.

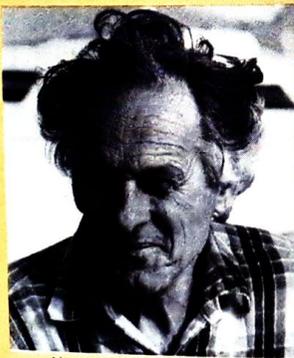
Là encore, les conditions rencontrées en Bretagne sud nous ont permis d'affiner les observations déjà faites au cours des premiers bords sur ces catamarans. Avec une petite émotion en prime, le passage par notre petite escadre de la fameuse barre d'Etel. Ça remue, mais ça passe même à marée basse; alors vive le cata!

### CATAMARANS A LOUER

La location représente un débouché important pour ces multicoques. Si vous êtes encore hésitant sur l'intérêt de la formule, les occasions ne manquent pas pour la tester sans risque. Certains loueurs, qui sont également distributeurs de ces modèles, proposent même de rembourser la location en cas d'achat.

Les six catamarans présentés ici sont ainsi disponibles en différents points du littoral. Dans sa base du Morbihan, Cazenove Catamarans (qui a fourni une partie des bateaux de cet essai) offre un véritable festival: **Quest 33**, **Snowgoose**, **Louisiane** et **Caraïbe** y sont proposés.

D'autres sociétés comme **Piba Marine (Louisiane)**, **Chimère Yachting (Edelcat 33)** ou **Crouesty Location (Blue 2)** se sont converties au catamaran. Elles ne sont pas les seules: notre numéro de dé-



Henri de Cazenove, prophète passionné du catamaran en France. cembre signale toutes les adresses de loueurs de catas.

Les prix oscillent, suivant les modèles, de 7 000 F hors saison à plus de 12 000 F (pour une semaine) en juillet et en août.

## F LNER : chacun chez soi sur Caraïbe

Un cockpit de grande taille complètement dégagé, un pont sur lequel on s'assoit volontiers; le tout complété de pontages arrière accessibles, d'un tram-poline prolongeant le cockpit et d'un passage facile en avant du mât: aussi nombreux que soit l'équipage du **Caraïbe**, chacun peut s'installer à sa guise en terrasse. Il est vrai qu'il s'agit du plus grand modèle essayé. Cela n'ôte rien aux mérites de son grand plan de pont qui ménage une bonne variété d'espaces accueillants, en fonction des conditions et des goûts de l'équipage. Précisons tout de même qu'il nous semblerait plus logique de ne pas laisser à poste l'encombrante barre franche de secours...

Toujours au chapitre « loisir », on aimerait voir à bord un système pratique d'accès à l'eau pour la baignade; les jupes mises en place actuellement ne sont d'aucune utilité en ce sens.



Peu de risques de se marcher sur les pieds à bord du Caraïbe.

## M ANOEUVRER : facile sur le Snowgoose

Si vous laissez tomber vos clés en manœuvrant à l'avant, arrangez-vous pour que ce soit sur le **Snowgoose** (voire sur le **Quest 33**) et sa plage avant rigide, pas sur l'un de ces filets plus ou moins serrés, mais toujours perméables... Les inconvénients de la formule sont évidents (poids dans les extrémités...) mais il faut reconnaître que dès qu'il s'agit de se promener sur l'avant, et a fortiori de mouiller, les catamarans britanniques ont un charme fou! Même éloge en ce qui concerne le plan de travail (et de farniente...) constitué par le rouf. Peu élevé et bien plat, celui-ci augmente réellement la surface de pont sur le **Snowgoose** comme sur le **Quest**.

Leurs rivaux sont moins à l'aise dans ce domaine, particulièrement le **Blue 2** dont le rouf arrondi, coincé entre d'étroits passavants et démuné de mains courantes, n'incite guère à l'escalade. L'**Edelcat** profite de

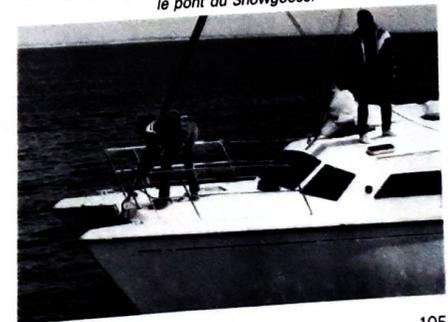
Le concepteur de **Blue 2** a pour sa part fait l'effort de placer une marche et une poignée dans chaque jupe. Sur le pont, les situations sont plus tranchées: on va à l'avant quand il fait beau; le reste du temps ou reste à l'abri du grand cockpit.

Comme le **Caraïbe**, le **Louisiane** plaira à ceux qui ont des fourmis dans les jambes et apprécient de contempler leur bateau sous différents angles. Reste à faire un petit effort pour les amateurs de natation! Si les passavants de l'**Edel** constituent une invite à faire les cent pas à bord, on regrette en revanche la présence dans le cockpit de l'encombrant puits moteur. L'agrément du cockpit s'en trouve singulièrement diminué, ce qui se sent davantage dans la brise, quand l'équipage commence à se replier vers l'arrière.

Ne revenons pas sur les deux catamarans anglais dont l'hospitalité a déjà été mentionnée mais remarquons que tous ces bateaux ne demandent qu'à servir de supports à de sympathiques repas en plein air... à condition de trouver une table plantée à la bonne dimension (les banquettes sont souvent basses sur ces bateaux). Avis aux constructeurs qui pourraient proposer une solution standard aux gastronomes.

ses étonnants passavants mais il mérite mieux que le « crêpi » agressif qui recouvre ses roufs. Pour sa part, le **Louisiane** peut se vanter d'offrir une circulation facile (attention tout de même aux nombreux renvois) grâce au faible encombrement de son rouf. A son bord, comme sur le **Caraïbe**, il est aisé

Le terme « grande surface » prend tout son sens sur le pont du Snowgoose.



de se mouvoir autour du pied de mât. Dans ce secteur, l'espace est plus compté sur l'Edelcat et le Blue 2, où l'équipier se trouve souvent en équilibre instable, un pied sur la poutre, l'autre sur le trampoline. Pas de souci à se faire sur le stockage des appareils de mouillage : tous les modèles présentés disposent dans leur moitié avant, de coffres suffisants. Si l'on ajoute les vastes soutes à voiles que proposent d'une façon ou d'une autre nos six catamarans, le chapitre rangement mérite une note positive : le croiseur trou-

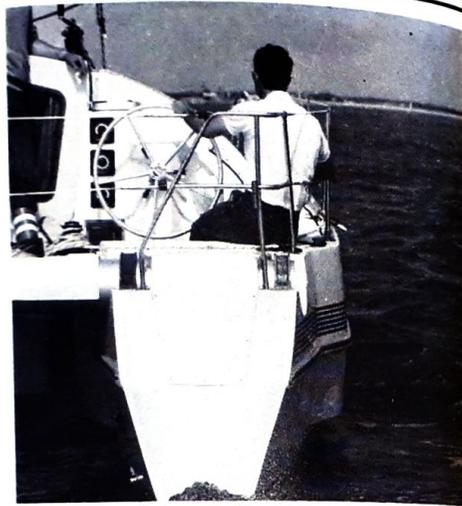
vera sur tous ces bateaux une capacité de stockage qu'il a peu de chances de trouver sur un monocoque. Bilan positif également pour les capacités d'amarrage : les taquets sont partout en nombre suffisant et bien échantillonnés. Un détail tout de même : on ne sait pas toujours où accrocher les pare-battages sur l'Edelcat. Enfin, constatation agréable, il apparaît plus simple de se positionner à quai ou de se mettre à couple avec ces bateaux à large constante qu'avec un monocoque.

## BARRER : double commande sur Blue 2

Le contraire d'un bateau-école : à bord du catamaran Bénéteau, il y a deux « volants » mais l'accélérateur et le débrayage sont du même côté... Plus sérieusement, notons que Blue 2 est l'un des seuls catamarans (le seul de cet essai) à concilier barre à roue et place assise confortable et pratique. On s'installe face à la roue ou sur le côté - façon « conducteur de locomotive » - ou encore, si l'on est plus compliqué, accroupi et même debout.

Bref, quelle que soit votre manière de barrer, vous avez toutes chances de trouver (au choix, sous le vent ou au vent) une position confortable et efficace. Ne vous attendez pas, tout de même, à une barre légère et parlante. Vous êtes sur un catamaran au gabarit déjà important et, compte tenu de la longueur du circuit de drosses nécessaire, le résultat est fort honorable. D'autant plus que la conduite se révèle précise à la barre.

Roue avec drosses également sur le Caraïbe. Là encore, la barre est peu loquace mais précise. Sur les -presque- jumeaux anglais, Quest et Snowgoose, installations et comportements sont à peu de choses près identiques : pas d'effort à fournir, mais ne comptez pas sentir quoi que ce soit par l'intermédiaire de la transmission hydraulique. L'angle de barre maximal est de plus très limité, ce qui réduit la rapidité de réaction dans certaines conditions.



Bien les postes de barre du Blue 2 ! On a envie d'y dévorer du mille assis à bâbord ou tribord selon l'amure.

Côté barre franche, deux approches différentes. Le style rustique, avec le grand tube de liaison de l'Edelcat : efficace, mais pas toujours agréable à tenir dans la brise. Davantage de frasse en revanche sur le Louisiane qui a largement bénéficié du nouveau dessin de l'arrière des cockpits (avec safrans sous les voutes). Il se barre ainsi à l'aide du stick.

## REGLER : les finesses du Louisiane

L'accastillage est le point noir traditionnel des multicoques de croisière qui disposent souvent d'un matériel insuffisant ou mal placé. Le Louisiane échappe à ce travers. Ses rails de génois sont bien dimensionnés et correctement orientés ; la distribution des manœuvres est bien faite, y compris pour l'accastillage de spi. Bien installé derrière les deux winches self-tailing encadrant le rouf, le plus exigeant des mangeurs d'écoutes peut s'en donner à cœur joie pour peaufiner les réglages et souquer le bateau énergiquement.

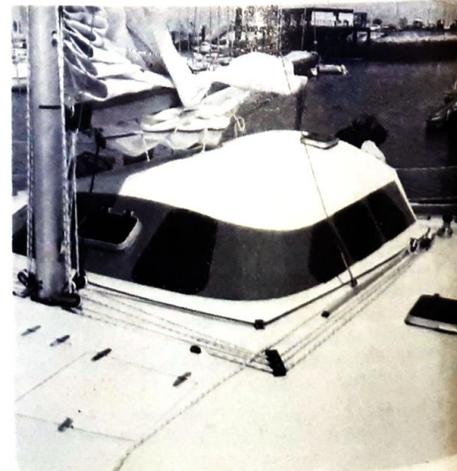
Cela ne signifie pas forcément que les équipages des autres bateaux soient à plaindre. Caraïbe et Blue 2 sont équipés eux aussi d'une grande barre d'écoute efficace ; les superstructures compliquent cependant la tâche pour l'utilisation des winches d'écoutes.

Mention « peut mieux faire » pour l'Edelcat. Ce catamaran aux possibilités étonnantes mérite un accastillage de plus haut niveau que celui monté actuellement. C'est à ce prix que l'on prendra plaisir à tirer dessus dans la brise.

Malgré un équipement de grand-voile quelque peu

archaïque, le maniement des deux catas anglais se révèle être un jeu d'enfant, utile en tout cas de faire dans la nuance ; ce curieux grément ne se prête guère aux subtilités de réglage.

Tout ce qu'il faut à bord pour tirer le meilleur du Louisiane.



Snowgoose

Louisiane

### DE LA SURFACE EN PAILLE...

...Ou quelques exemples des divergences affichées dans la conception des plans de pont. Si les cockpits sont partout de dimensions généreuses (surclassant nettement ceux des monocoques de tailles équivalentes), le reste est plus ou moins heureux. Du rouf glissant et inhospitalier (au moins sur le dessus...) du Blue 2, aux vastes dégagements du Snowgoose, en passant par les originales « tranchées » de l'Edelcat ou le dessin plus classique et équilibré du Louisiane, il y en a pour tous les goûts.

Les plans et photos joints permettent de se faire une plus juste idée des diverses façons d'utiliser la surface. Un dernier mot sur l'éternel débat entre pont rigide et trampoline : ce dernier se montre plus confortable pour la sieste !

Edelcat 33

Le pont du Blue 2 est desservi par son rouf « patinoire ».

CATAS 10-11 m

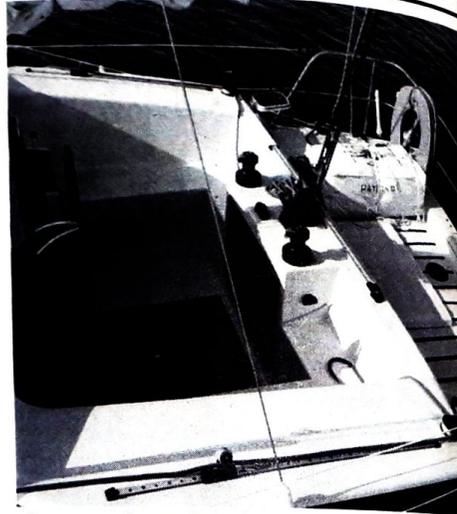
En ce qui concerne le gréement, les quatre catamarans français se retrouvent avec des configurations très proches : le mât (non tournant...) est tenu par l'étai et deux haubans fixés nettement en arrière, la

raideur latérale étant contrôlée par un guignol (deux sur le **Caraïbe** d'essai équipé d'un gréement hors série) ; un hauban sur la face avant du mât complète le travail en longitudinal pour **Caraïbe** et **Blue 2**.

## S'ABRITER : les remparts du Quest

Pour qui aime se sentir bien protégé en mer, le dessin de cockpit du **Quest** est un modèle du genre. Il semble difficile de faire plus sécurisant que cette « baignoire » profonde et bien encadrée par le rouf et les hautes hiloires (même appréciation pour le **Snowgoose** dont le cockpit est presque identique, en un peu plus grand). Pour ne rien gêner, on s'y déplace fort bien sur un plancher plat, on manœuvre aisément (les winches sont parfaitement positionnés pour un équipier debout) et tout l'équipage peut s'y asseoir agréablement pour déjeuner. L'intimité de cette disposition se complète d'une ouverture bien pensée sur l'extérieur : la plage arrière rigide, complétée d'une véritable échelle de bain, est un support rêvé pour plongeurs et farniente.

Cela étant, la concurrence ne reste pas sans arme sur le plan de la protection. Même si la profondeur de leurs cockpits n'atteint pas les records britanniques, **Blue 2** et **Caraïbe** disposent de roufs suffisamment volumineux pour faire oublier aux équipages les fraîches bourrasques frontales. A bord du **Louisiane**, l'équipage peut avoir l'impression de monter en première ligne, en s'asseyant directement sur le plat bord ; on ne s'y trouve finalement pas si mal, à condition de choisir sa place en fonction du temps. L'**Edelcat 33** offre pour sa part des sensations très contrastées : largement ouvert sur l'avant comme sur l'arrière (attention aux courants d'air !), il profite de même temps de l'abri des roufs latéraux.



On ne peut rêver cockpit mieux protégé que celui du **Quest**.

Pour parler franchement, c'est surtout dans un mouillage venté qu'une bonne protection de cockpit dévoile tout son charme ; en mer, se faire mouiller dans le cockpit est au moins autant affaire de taille et de comportement du bateau. Reste que sur le plan sécurité, les équipiers à l'équilibre incertain ne manqueront pas de préférer les configurations les plus enveloppantes.

## VOIR : les perspectives de l'Edelcat

En plus de leur incontestable intérêt pour la circulation comme pour la sieste, les « allées » latérales du catamaran Edel offrent de séduisantes perspectives au barreur, bien que les banquettes de cockpit soient assez basses. Il n'aura pas besoin de se tordre le cou pour voir devant lui tout en restant assis. Et ce d'autant mieux que le génois amuré très haut (la dimension de la patte d'oie y est pour quelque chose) dégage complètement la vue. Sauf pour un barreur de grand gabarit, le bilan est moins favorable pour la vision de 3/4 avant. Autrement dit, une conception parfaite pour venir prendre un coffre ou s'approcher d'un bateau par l'arrière ; pour se ranger le long d'un ponton, la nécessité de s'accroupir afin d'atteindre le moteur hors-bord complique la manœuvre.

Bonne vision d'ensemble sur le **Louisiane**. Pour les manœuvres au moteur, la remise à niveau de la partie centrale du fond de cockpit et l'installation d'une commande à distance de hors-bord améliorent grandement les choses. Notons au passage que le système de chaise moteur basculante est maintenant bien au point sur le **Louisiane**.

A bord des **Quest**, **Snowgoose** et **Caraïbe**, il faut se mettre debout pour voir quelque chose devant. La vision d'ensemble est alors convenable. Encore vaut-il mieux penser à accoster du bon côté, la barre étant décentrée.

A condition de se placer dans le bon couloir, le barreur de l'**Edelcat** surveille aisément l'horizon.



## CONFORT

# LE JEU DES VOLUMES

Les architectes français sont-ils anglophobes ? ils ont en tout cas, tiré un trait sur l'expérience des catas d'outre-Manche.

Un vrai casse-tête pour les architectes, ces volumes multiples ! Avec un catamaran, le concepteur peut s'en donner à cœur joie pour concilier l'inconciliable ; aménager un tel bateau, c'est comme dessiner un duplex en essayant de concevoir un duplex d'ascenseur, sans toucher à l'escalier ni aux appartements voisins...

L'atout théorique du cata, c'est sa surface habitable ; son problème : le manque de hauteur. Le volume « vertical », on le trouve facilement dans les coques. Manque de chance, ce sont des zones très étroites. Pour gagner de la hauteur au milieu, il n'y a guère de solutions : puisqu'on ne peut pas descendre la plate-forme (ça cognerait dans la mer), il faut remonter le plafond ! Résultat, la silhouette en prend souvent un coup, mais surtout la circulation sur le pont en souffrira toujours.

Trois volumes complètement dépendants -les deux coques et le carré ayant chacun leur accès particulier sur l'extérieur- pour l'**Edelcat 33** et le **Louisiane**, ce qui cadre fort bien avec leurs ambitions de performances.

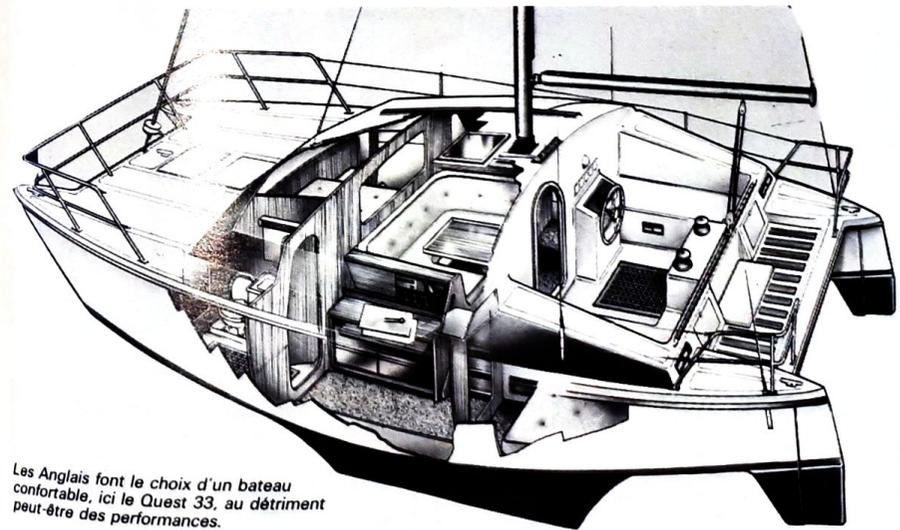
Trois parties bien distinctes mais avec descente unique et accès par l'intérieur pour **Blue 2** et **Caraïbe**. Enfin, communication totale entre coques et carré pour **Quest 33** et **Snowgoose**.

Ayant pu tester longuement, en croisière, les conditions de vie à bord pour chacune de ces catégories, il nous semble intéressant de commenter un préjugé souvent exprimé à propos des accès séparés. L'obligation de passer par l'extérieur pour rejoindre sa cabine depuis le carré ne se révèle, à l'usage, guère contraignante. Le désagrément se limite dans le pire des cas à quelques gouttes de pluie ; en

soit question de prolongements latéraux. Dans ce cas, *exit* les grands espaces non cloisonnés qui donnent un charme incomparable aux catamarans britanniques.

Aussi confortables que soient les carrés du **Blue 2** et du **Caraïbe**, ils ne profitent guère de ces possibilités de communication. Pour sa part, le **Louisiane** se tire honorairement de son isolement, grâce aux dimensions et à l'agrément de sa partie centrale. C'est moins vrai pour l'**Edelcat** qui, la différence de taille jouant, doit se contenter d'une nacelle où l'équipage se sent plutôt à l'étroit. Cette petite pièce totalement isolée, reflète d'ailleurs mal les capacités d'accueil du bateau. Paradoxalement, cet Edel à l'allure spartiate abrite les cabines doubles les plus confortables de cette présentation !

A bien regarder les chiffres, on ne peut manquer de s'étonner que les



Les Anglais font le choix d'un bateau confortable, ici le **Quest 33**, au détriment peut-être des performances.

C'est une raison -entre autres- du choix fait par certains constructeurs de réaliser trois volumes nettement séparés. Un rouf haut, ça se supporte au milieu, mais pas question de l'étendre sur les bords pour coiffer les coques, même si la communication intérieure doit en pâtir. A chacun son interprétation, mais à ce jeu, les modèles présentés ici proposent trois types de solutions différentes.

tout état de cause, il n'y a pas plus de marches à monter ou à descendre et la différence de trajet est insignifiante.

Plus que la séparation des descentes, c'est en fait le changement de disposition intérieure que ce choix implique, qui va le plus influencer sur l'agrément du bord. Avec une séparation stricte des volumes, la pièce principale se trouve réduite à la dimension du seul carré sans qu'il

nouveaux venus n'aient pas davantage exploité les bonnes recettes des « anciens ». Comment expliquer que dans cette nouvelle génération de catamarans qui a réussi à augmenter largeur, franc-bord et volume de rouf tout en améliorant les performances, aucun modèle n'ait jugé bon de reprendre à son compte - en beaucoup mieux - la disposition ouverte et séduisante des pionniers du genre ?

## QUEST 33 CS : finition maison pour confort à l'anglaise

Cet essai nous a donné l'occasion de voir en quoi consistait la version « sailaway » proposée par le constructeur. Il s'agit d'une formule intéressante qui permet à l'acheteur de faire une économie sensible. Livré prêt à naviguer, avec les cloisons principales, mais sans aménagement, le **Quest** est alors terminé par son propriétaire qui peut faire le travail à son rythme et selon ses goûts... tout en ayant la possibilité de naviguer tout de suite, si le cœur lui en dit.

Ainsi, *Patien II*, notre bateau d'essai, n'en est déjà plus à ses premières sorties. L'essentiel du travail de menuiserie est maintenant terminé ; reste le vraigrage et quelques détails de finition. Précisons que les panneaux de bois sont fournis par le chantier avec le bateau.

Le bilan est largement positif, tant pour l'économie réalisée que pour la qualité du résultat ; mais attention : non-bricoleurs s'abstiennent !

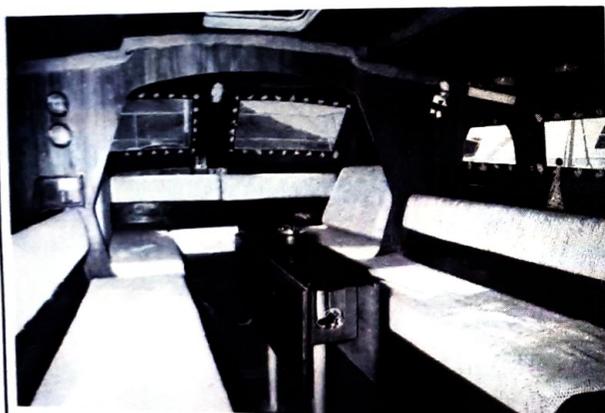
Là encore, le carénage central permet de redresser la tête en accédant au carré... à condition de rester bien au milieu ! Comme sur son aîné, la descente du carré vers les coques est bien conçue. La hauteur est partout généreuse et même si l'on ne retrouve pas ici l'étonnant volume du **Snowgoose**, cette disposition se révèle fort agréable à vivre.

Les conditions de fabrication du modèle essayé ne nous permettent pas de commenter la qualité de finition. Signalons simplement que dans la version « bateau terminé », elle est de la même veine que celle du **Snowgoose** : une présentation sans grande personnalité, mais fiable et fonctionnelle.

Les réservoirs prennent place sous les planchers des coques, c'est-à-dire au meilleur endroit pour le centre de gravité. Une option intéressante pour les équipages peu nombreux : la version « cabine de propriétaire » qui, au prix d'un



De la bonne utilisation des coursives dans les emménagements...



Beaucoup de longueur à défaut de hauteur dans le grand carré très bien éclairé par d'importants hublots.

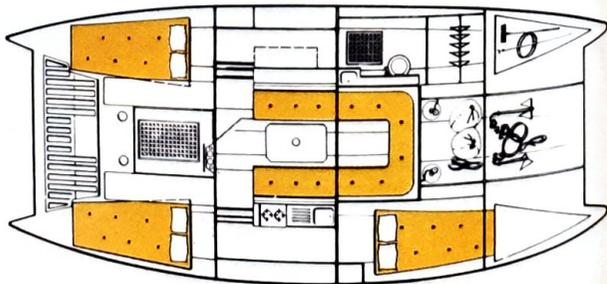


Des rangements en quantité pour le cuisinier du Quest.

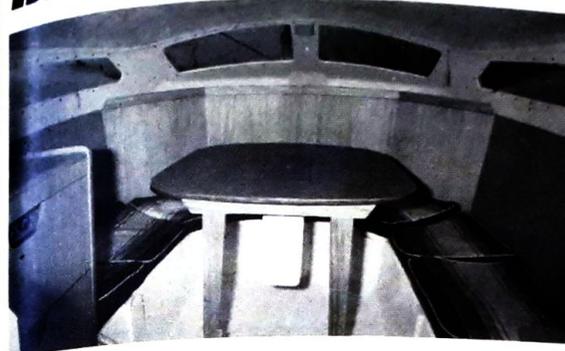
L'intérieur du **Quest** ressemble à s'y méprendre à celui du **Snowgoose** ; en un peu plus court, bien sûr... Trois cabines indépendantes dans les coques, un grand cabinet de toilette sur l'avant bâbord, un long carré, cuisine et table à cartes en coursives avec une ouverture totale d'un bord sur l'autre ; la disposition est identique, avec quelques centimètres en moins partout.

Les cabines doubles font exception cependant, celles du **Quest** sont un peu plus larges. On retrouve évidemment la même zone scabreuse à l'entrée de la partie centrale avec une hauteur sous barrots réduite.

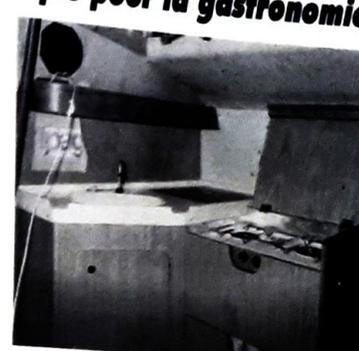
carré réduit de moitié, ménage sur l'avant une superbe cabine double largement éclairée par les hublots de rouf.



## EDELCAAT 33 : davantage pour la sieste que pour la gastronomie



Des principes d'aménagement issus de la technique croiseur côtier. Malgré les hublots, la vue sur la mer est gênée par les coques.



Une cuisine assez succincte, mais à l'aménagement astucieux.

Pour des raisons de technique et d'économie, les emménagements de l'**Edelcat 33** se présentent de manière originale, à mi-chemin entre les catas plus petits où seules les coques sont aménagées et les modèles plus gros avec une construction centrale importante.

Dans le cas présent, la nacelle rapportée est réduite en largeur par la présence de passavants la séparant des coques, et par la hauteur sous barrots de 1,56 m à l'entrée, comme dans un petit croiseur côtier.

Maurice Edel a d'ailleurs repris son système ingénieux de pavillon télescopique et tant qu'il ne pleut pas, on dispose d'une hauteur importante pour se tenir dans la nacelle. A vivre, cela donne l'impression d'un confort à deux vitesses : petit bateau lorsque le toit est fermé, grand lorsqu'il est ouvert. Un système de toile d'acier devrait permettre de profiter plus souvent du relevage du pavillon.

Afin de gagner de la place, les dossiers du carré ne comportent pas de coussins, mais leur inclinaison est bonne et l'on peut s'asseoir à cinq ou six personnes autour de la table.

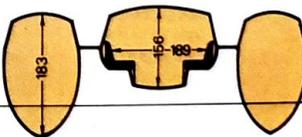
Le rouf est pourvu de hublots latéraux de bonne dimension, malheureusement la vue sur la mer est obstruée par la présence des coques qui viennent s'interposer.

Il n'y a pas beaucoup de place dans cet intérieur, mais le constructeur a tout de même réussi à loger un petit coin navigation et une cuisine, succincte, mais aménagée avec astuce. Aucun volume n'est perdu et l'on trouve un certain nombre de coffres très utiles.

La technique croiseur côtier se retrouve aussi bien dans la présentation, avec des meubles contre-moulés et du tissu collé au plafond, que dans des détails comme les

panneaux de porte simplement emboîtés.

Naturellement, il faut sortir pour rejoindre sa cabine qui s'ouvre par un panneau en plexi coulissant. Là encore, le beau temps est souhaitable et il vaut mieux ralentir au moment où l'on ouvre le capot si l'on veut éviter une douche à l'intérieur. La descente est assez raide avec quatre marches étroites. Toutefois, en bas, une bonne surprise vous attend avec une hauteur sous barrots dépassant 1,80 m et une clarté tout à fait plaisante dans la cabine qui abrite une couchette double mesurant un peu moins de 1,20 m à la tête. Pour un bateau de cette taille, difficile d'exiger plus.



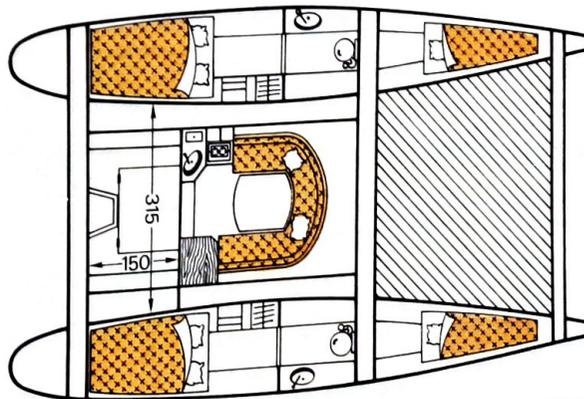
Les emménagements des deux coques sont symétriques et devant la cabine, les occupants disposent, soit d'un cabinet de toilette de taille

respectable où l'on trouve un grand lavabo soit d'un WC. Un panneau d'aération donne sur le pont mais il n'y a pas d'aérateur fixe.

Totalement séparée, la partie avant des coques contient encore une couchette simple. On y accède par des panneaux ouvrants et on peut y ranger des objets encombrants comme les sacs à voile, mais pas la grand-voile qui, avec ses lattes, tient tout juste dans une des cabines arrière, lorsqu'on ne veut pas la laisser à poste, sur la bôme au mouillage.

On pourrait évidemment rêver d'une nacelle plus large qui communiquerait avec les coques, mais ce serait dénaturer le programme de ce bateau qui se veut simple et confortable avec une grande surface de pont qui correspond bien à une vocation méditerranéenne. Quand il fait beau, l'équipage n'a pas envie d'être enfermé à l'intérieur.

Grâce au confort de ses coques, l'**Edelcat 33** supporte la concurrence avec des catas beaucoup plus « bourgeois » et naturellement beaucoup plus chers.



## BLUE 2 : table d'hôte sur deux coques

Quant on possède un bateau, on aime en faire profiter, éventuellement sans avoir forcément envie de les léguer à la suite. Une solution pour les offrir est à portée de la main des amateurs de Blue 2.

C'est pourquoi, le carré est installé table et banquettes sur les deux grandes parties vitrées qui s'ouvrent largement sur le cockpit, comme sur les grosses yachts. Une énorme banquettes en U, qui accueille sept personnes sans encombre grâce surtout à toute la largeur de la nacelle. Des coussins dans et hors-dessous le support en carton doublés. Les dimensions de la grande table font de son utilisation en repas et avec deux tabourets d'appoint, un plaisir y compris en repas à seul personnel.

Une autre difficulté d'adaptation par beau temps, gribou au courant d'air circulant entre la porte et les vitres tubulés qu'on en bas de la grande verrière panoramique, sur l'avant du rouf. Un temps de plus, chacun de ces tubulés forme une petite cuvette dans le cockpit, se déverse facilement dans l'équipot frontal à l'ouverture.

En notant les dimensions du carré, nous nous sommes demandé pourquoi la fonction couchage avait été négligée à ce point. Les deux mètres de l'énorme banquettes ne mesurent que 1,70 m de long. En fait, à quinze centimètres près, on aurait disposé de trois couchettes au lieu d'une seule. Le niveau existant au salon des Arts Décoratifs signifiant beaucoup mieux le volume utilisable avec ses couchettes transformables jusqu'à présent, en somme, un coin navigateur passé tranquillement sous silence dans le volume de vivre.

En notant la table nuquette qui recouvre le plancher de la nacelle, nous avons découvert des milliers de vitrages, certains pour un cockpit. Cela donne envie d'en profiter pour installer une paroi à carter à proximité, surtout lorsqu'il pleut des cordes comme pendant notre essai.

Toute la cuisine à l'arrière du vau bénéficie d'une hauteur sous banquettes d'avant plus agréable que l'accès dans chaque coque se fait aux deux extrémités de ce passage. L'ouverture est de taille suffisante, mais toutefois limitée, car elle est découpée dans des cloisons de structure, à savoir les panneaux d'assemblage des coques et de la nacelle. Le soufflet en plastique qui



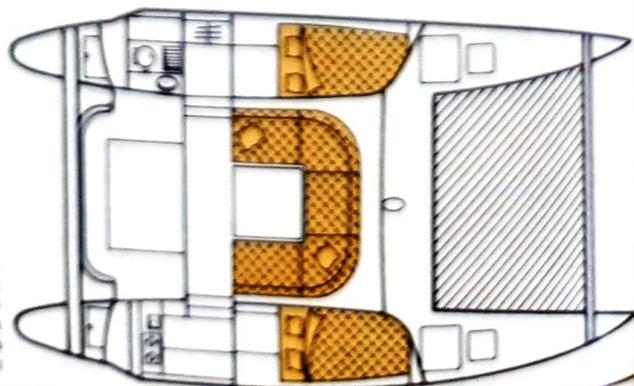
Un carré à tout laisser dans la nacelle du Blue 2 !



La cuisine est entrée dans la coque tribord.

assure l'étanchéité joue par mer fermée, comportement normal, d'après le constructeur.

Quelques marches conduisent, à tribord, à une agréable cuisine dont le défaut essentiel est d'être assez isolée du carré, en tout cas visuellement. On a un peu l'impression d'être en pénitence à ses fourneaux pendant que les autres se prélassent à la terrasse. Pas question de



faire des crêpes flambées, le revêtement en skaï blanc qui habille les gaines techniques, juste derrière le four, n'y résisterait pas. Le grand meuble, le long de la coque, contient de bons rangements avec une étagère, deux tiroirs et une glacière dotée d'une grande ouverture mais étroite dans le fond.

Dans la coque bâbord, la partie arrière est consacrée à un cabinet de toilette confortable et accessible sans traverser les cabines, ce qui est loin d'être négligeable.

Chaque coque comporte une cabine de 1,30 m de largeur à la tête, les couchettes doubles conviennent pour un couple, mais l'espace pour se tenir debout à l'entrée est plutôt compte. Accessible par un grand panneau de pont, les parties avant des coques forment de vastes surfaces.

Dans l'ensemble, l'effort de présentation apparaît beaucoup plus nettement que la recherche d'une exploitation optimale des volumes, pourtant importants.

## LOUISIANE : une nacelle pour vivre, des coques pour dormir

En adoptant une nacelle centrale isolée des coques, Michel Joubert a rompu avec la conception du catamaran à l'anglaise et la convivialité de ses grands volumes communicants. Pour aller plus vite, il faut rogner sur le confort. Heureusement, le sacrifice n'est pas démesuré et l'obligation de sortir dans le cockpit pour gagner sa cabine est compensée par l'excellente intimité des cabines doubles des coques. De plus, le fond du cockpit a été aplani par rapport aux premiers modèles et le seul désagrément restant réside dans le risque d'une douche par mauvais temps.



Des couchettes doubles sont possibles, mais de grande taille.

Pièce à vivre, la nacelle centrale regroupe le carré autour d'une bonne table, la cuisine et un coin navigation sénéus dans un ensemble fonctionnel. La hauteur sous banquettes est un peu limitée dans l'entrée ou l'on aimerait disposer de quelques centimètres supplémentaires. Un petit surbau dans le rouf aurait permis de se tenir agréablement debout devant la cuisine ou la table à cartes sans déparer la silhouette.

On tient confortablement à six sur la banquettes en U, à bonne hauteur pour voir la mer par les hublots situés au rouf, le dos bien calé sur le double bourrelet des dossiers. Le sycamore, choisi pour les banquettes et les vaigrages, apporte une note gaie par sa clarté, mais demande un certain soin pour rester impeccable. Le bas des cloisons de notre bateau d'essai était déjà marqué par l'humidité. Pourtant, le revêtement de sol, en caoutchouc souple, peut s'essuyer d'un coup d'éponge, mais l'absence d'une dérivation fixe ne facilite pas le séchage lorsque le bateau est fermé.

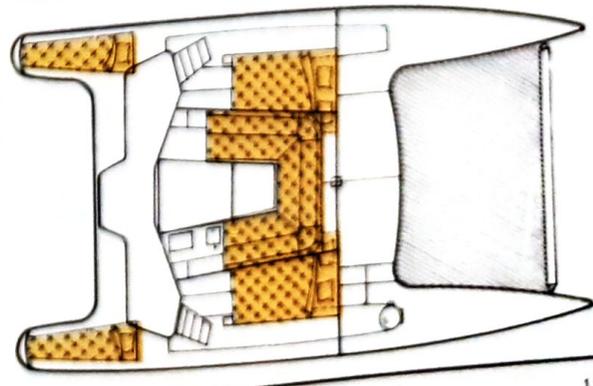
Détail important, la table de repas ne comporte pas de casses à bouteilles, mais s'abaisse pour offrir une couchette double supplémentaire.

Les capacités de couchage du Louisiana sont assez impressionnantes si l'on compte toutes les couchettes d'appoint en plus des couchettes doubles des cabines principales. On arrive au total de dix personnes avec les couchettes carucuels de l'arrière des coques et les deux cadres superposés du poste avant de la coque bâbord, une capacité appréciée par les loueurs et familles nombreuses. Pour offrir des



Le navigateur dispose maintenant d'une belle table.

couchettes doubles de largeur suffisante, il a fallu les surélever de telle sorte qu'il faut escalader une hauteur d'un mètre pour aller se coucher. On pourrait facilement rajouter une petite marche sur le bordé extérieur pour compléter l'unique marchepied actuel. Sinon, le niveau des couchettes a permis d'installer quatre casiers bien pratiques dans le socle. Avec un grand

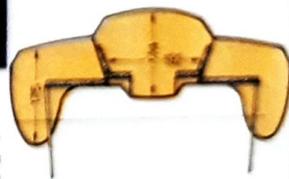


Disposition pratique, mais peu de coffres à vivre dans la cuisine.

placard dans chaque entrée, on ne manque pas de place pour les effets personnels.

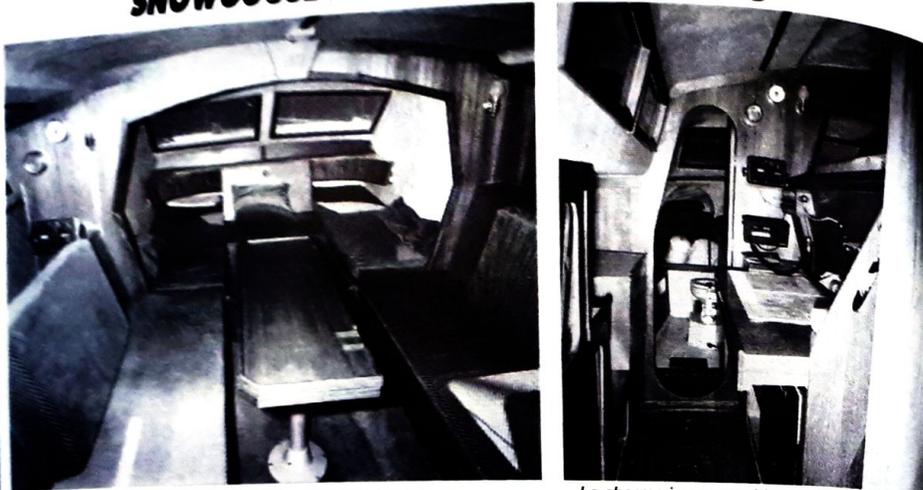
Comme dans la nacelle centrale, la hauteur sous banquettes a été calculée au plus juste afin de limiter le fardage. Avec le plancher ramé qui garnit le fond des coques, elle ne dépasse pas 1,70 m à l'entrée, puis diminue lentement. Dans le cabinet de toilette où l'on marche à même le fond, on retrouve 1,75 m, de quoi se lever à peu près à l'aise dans ce local volumineux.

En dehors de certaines zones non



habillées comme les extrémités des coques où la finition paraît rustique, la présentation des cabines doubles et du carré est devenue tout à fait plaisante et contribue sans aucun doute au succès commercial de ce module.

## SNOWGOOSE : vue sur mer à tous les étages



Vue sans frontière à bord du Snowgoose.

Le charme incomparable d'une cuisine ouverte sur le carré et sur la mer.

Les bonnes recettes supportent fort bien l'épreuve du temps. C'est incontestablement le cas de la conception intérieure du **Snowgoose** qui, malgré l'arrivée sur le marché de nouveaux catamarans, ne semble guère avoir vieilli. La longévité de la réalisation proprement dite paraît capable de se hisser au même niveau. Notre bateau d'essai date en effet de 1983 et tourne, depuis, de façon continue en location. Après trois saisons de navigation, le bateau semble comme neuf, tant pour l'aspect des finitions que pour le fonctionnement des portes de placards, vannes, etc. Le fait est - hélas - suffisamment rare pour mériter une mention.

La visite commence souvent par une impression mitigée. La hauteur sous barrots se limite en effet à 1,60 m à l'entrée. Elle augmente sensiblement au début du carré (1,77 m) grâce à l'étroit plancher surbaissé qui s'appuie sur le carénage central. Cet astucieux artifice ne peut cependant donner l'aisance de circulation d'une hauteur uniforme. Si le stationnement debout est limité dans cette partie centrale, en revanche les places assises s'y trouvent à profusion. On tient à dix dans ce carré d'une longueur étonnante ! La vue sur l'extérieur y serait toutefois plus agréable si les surfaces vitrées étaient de meilleure qualité.

Si l'on ne fait que passer ou s'asseoir au centre, on a en revanche toute liberté de se promener la tête haute - même pour les grands gabarits - sur les côtés. La hauteur y est le plus souvent voisine de deux mètres et la circulation facile. L'organisation des aménagements dans les coques est manifestement l'un des

points forts de ce catamaran britannique. La table à cartes est une véritable chambre de navigation avec sa table coulissante et un astucieux et confortable siège intégré. Tout en restant « chez lui », avec toute la place et les rangements voulus, le navigateur peut communiquer avec les occupants du carré et même avec le cuisinier. Ce dernier n'est pas non plus à plaindre, installé dans une cuisine couloir très pratique où les rangements foisonnent. Le tout avec vue sur la mer de tous les côtés, y compris vers bâbord, aucune cloison ne venant faire obstacle dans le sens de la largeur.

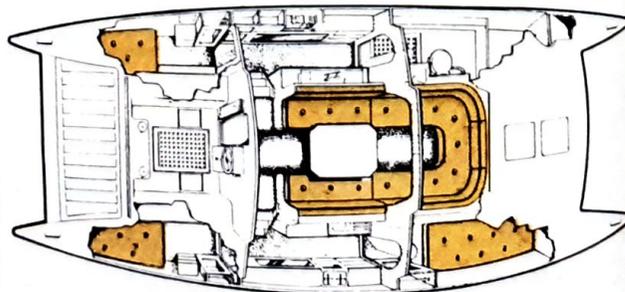
Un vaste cabinet de toilette sur l'avant bâbord et trois cabines indépendantes complètent cette disposition intérieure. On apprécierait un peu plus de largeur pour ces couchettes dites doubles (1,14 m en tête), mais les coques ne sont pas extensibles... Un petit regret également pour le manque de hublots dans ces cabines. Un panneau donnant sur l'extérieur ne nuirait pas à leur agrément. On trouve tout

de même, un peu partout dans le bateau, des petits hublots ouvrants (six au total) pour assurer la ventilation. Il n'y a pas d'aération permanente, à part une grille dans la porte d'entrée.

Deux grands panneaux apportent air et lumière au-dessus du carré. Notons encore que la partie avant de ce dernier peut se transformer en une vaste couchette double (140 cm de large !) éventuellement isolée par un rideau.

Les menuiseries sont pour la plupart en teck, plafonds et bordés étant habillés de tissu. Il ne faut pas s'attendre à trouver ici une décoration recherchée ; le style, assez conventionnel, évoque davantage la caravane que le bateau ouvré auquel certains chantiers nous ont maintenant habitués. L'aspect fonctionnel et durable de cette finition constitue, en contrepartie, une qualité non négligeable.

Terminons sur les rangements en notant que, même en équipage nombreux, on dispose de tout ce qu'il faut en matière de petits équipements comme de grands coffres.



## CARAIBE : luxe et volume à la carte

Les mensurations du **Caraibe** - le plus gros des catamarans présentés ici - permettent une grande souplesse dans la distribution des emplacements. La hauteur sous barrots est convenable partout, sans que cela nuise à l'agrément du plan de pont.

On relève ainsi 1,82 m à l'entrée du carré (2,06 m avec le pavillon en position haute) et 1,88 m en moyenne dans les coques, y compris dans les toilettes. Voilà qui autorise toutes les fantaisies en matière de disposition intérieure. Encore faut-il penser à baisser la tête tout en levant les pieds pour accéder à ce palace dont la porte ne fait que 117 cm de hauteur. Pour des raisons techniques (mise en place d'une grande porte vitrée coulissante et soutien du pavillon ouvrant) le constructeur ne peut en effet utiliser toute la hauteur de rouf disponible.

L'artifice de la « fosse » de cockpit, qui facilite théoriquement le passage, demande une certaine habitude. Notons tout de même que le confort rend exigeant, cette entrée s'avérant en fait largement plus pratique que la descente d'un monocoque...

Le carré ne mérite guère de critiques. Vaste (on y mange confortablement à sept, davantage en serrant) et bien proportionné, il est entouré de hublots placés à bonne hauteur de sorte que chaque convive peut profiter de la vue panoramique sans devoir se soulever de son siège. Les tablettes latérales sont prêtes à accueillir journaux, cartes, voire la petite table momentanément superflue.

En descendant vers les coques (il faut encore baisser la tête, mais le passage est bien conçu), le visiteur accède à une véritable caverne d'Ali Baba. Avec une telle profusion de placards, tiroirs, étagères et portes en tous genres, il faut un moment pour faire l'inventaire des capacités du bord. Elles sont manifestement à la hauteur et, même en faisant le plein d'équipiers, les affaires personnelles trouveront aisément leur place. Le navigateur (dans la coque bâbord) et le cuisinier (dans la coque tribord) disposent d'installations dignes de ce nom, pour l'espace comme pour les possibilités de rangement. Beaucoup de variantes sont réalisables à l'intérieur ; la version de base propose quatre cabines doubles et un cabinet de toilette dans chaque coque. A défaut d'aérateurs fixes, la ventilation est particulièrement bien soignée dans les coques, avec pas moins de douze petits hublots ouvrants. Les

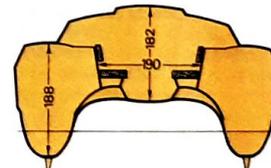


La hauteur des banquettes est bien calculée par rapport aux hublots.

occupants de chaque cabine avant profitent pour leur part d'un grand panneau ouvrant sur la face intérieure de la coque : vue sur la mer garantie sans quitter sa couchette.

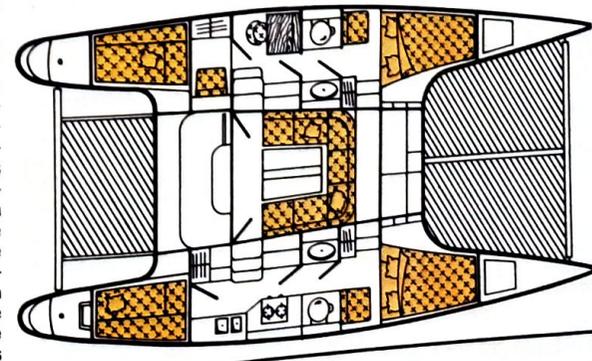
Côté paysage, on est moins gâté aux cuisines et à la table à cartes. Les utilisateurs s'y trouvent d'autant plus isolés que, sur le modèle essayé, la communication carré/coques est limitée aux seules descentes. La disposition standard ménage une ouverture plus grande

du carré vers les coursives. Même remarque en ce qui concerne le cloisonnement : les menuiseries en orme sont superbes (même les fonds de coffres sont vraisés !) mais l'espace visuel souffre de ces nombreux obstacles.



Des aménagements chauds, mais très cloisonnés.

Comme nous l'avons déjà souligné, cette observation ne peut s'appliquer à l'ensemble de la série. Le **Caraiibe** peut être traité à la carte, à l'opposé du modèle essayé pour lequel le propriétaire a préféré la chaleur d'une finition classique (très bien réalisée par le chantier Rameau, orfèvre en la matière), plusieurs exemplaires sont déjà sortis avec une présentation plus dégagée. Précisons au passage que la version présentée ici coûte sensiblement plus cher que la version standard.



# CARENES : A CHACUN SON STYLE

Ne cherchez pas le Formule 40 là où se trouvent de bons voiliers de croisière. Le catamaran habitable reste un compromis.

Les polaires comme les vitesses indiquées pour le parcours de 20 milles sur ordinateur sont caractéristiques d'un catamaran, avec un VMG au près obtenu pour un cap relativement médiocre, un aplatissement autour du vent de travers, allure pour laquelle la meilleure vitesse sans spi est atteinte, et un VMG sous spi au vent arrière, obtenu en s'écartant nettement de l'axe du vent.

Les polaires s'écartent très régulièrement, la vitesse du catamaran, à une allure donnée, étant presque proportionnelle à celle du vent.

Conservant le souci de voir notre parcours type correspondre le mieux possible aux conditions de navigation en croisière, nous avons retenu le meilleur VMG obtenu au vent arrière sous spi quelle que soit la vitesse du vent. Au grand large toutefois, le spi n'a été conservé que pour 5 et 10 nœuds de vent, pour 20 nœuds de vent, la vitesse sans spi a été préférée.

nœuds de vent, sauf sous spi. Ils paient là une surface mouillée plus importante que sur les monocques, et par ce vent, les navigateurs les moins patients préféreront naviguer au moteur, surtout si le vent faible souffle de face.

## Louisiane

Auteurs de nombreux catamarans de course, Michel Joubert et Bernard Nivelte ont fait peu de concessions à la croisière en dessinant le Louisiane.

La recherche de la vitesse apparaît aussi bien à l'examen du plan de formes que des principales caractéristiques. Les sections sont bien rondes et reliées par des lignes d'eau très tendues, en particulier la ligne de quille qui joint le brion immergé à l'étriot tableau arrière coupé par la ligne de flottaison.

La largeur de flottaison du flotteur est nettement inférieure à celle de ses concurrents et le déplace-

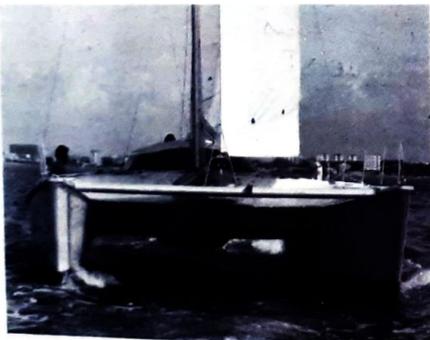
ment et de chavirement, sera plus faible que celui de ses concurrents, et ce malgré une bonne largeur.

## Edelcat 33

Conçu par Sylvestre Langevin et Maurice Edel, l'Edelcat 33 est le plus léger et l'un des plus petits catamarans de cet essai.

Ses entrées d'eau en V s'arrondissent rapidement jusqu'au maître bau, presque semi-circulaire. Un léger redan, qui reste toujours hors de l'eau, permet d'augmenter le volume dans le haut du flotteur, ce qui se révèle précieux aussi bien au plan de l'habitabilité que de la sécurité. L'aileron, tenant lieu de plan anti-dérive, est fixe et le safran protégé par un aileron arrière.

Proportionnellement à la longueur, l'Edelcat 33 est le plus large des catamarans essayés, ce qui lui permet, malgré son déplacement très léger, d'obtenir un bon coeffi-



Des coques étroites, à l'aise dans tous les temps, pour le Louisiane.



Malgré les apparences, la nacelle de l'Edelcat 33 est rarement dans l'eau.

Les polaires nous montrent pourtant que certains modèles peuvent espérer atteindre 20 nœuds dans ces dernières conditions, mais ces performances théoriques ne doivent pas faire illusion, même si elles restent possibles si certaines conditions sont réalisées : accastillage et gouvernail bien adaptés et fiables, spi taillé pour serrer le vent.

A une telle vitesse, la moindre erreur peut avoir des conséquences fâcheuses, et une réelle compétence de l'équipage est donc indispensable.

On notera encore que tous les catamarans essayés sont crédités de vitesses très faibles pour 5

ment relativement léger, comme on peut le voir sur notre graphique « voilures et déplacements ».

Les calculs que nous présentons ont été réalisés pour le modèle essayé, soit la version avec ailerons fixes, équipée d'un moteur hors-bord. En version dériveur, l'ordinateur aurait certainement prédit des performances encore supérieures contre le vent. La surface du safran suspendu sous la coque est particulièrement réduite.

Bien voilé et relativement léger, le Louisiane se voit créditer de performances flatteuses, et seul le coefficient de raideur à la voile, rapport entre les moments de redres-

cient de raideur à la voile. Gréé en 3/4 avec une grand-voile entièrement lattée à fort rond de chute, dont la surface dépasse nettement celle du géniois, il obtient de bons rapports voilure/déplacement et longueure/déplacement sur notre graphique, ces caractéristiques lui permettant d'être souvent crédité par l'ordinateur de performances meilleures que celles de catamarans plus grands.

## Snowgoose

Dessiné et construit par les frères Prout, le Snowgoose a des flotteurs dotés de symétries avec des entrées d'eau et un arrière en V profond et



Coques volumineuses et efficacité moyenne des safrans profilés sur le Snowgoose.



Sur Blue 2, de belles carènes qui préfèrent l'eau plate au clapot.

CATAS 10-11 m

un maître bau semi-circulaire. L'aileron peu profond est épais et très long. Le safran apparaît comme le prolongement naturel de la coque d'un arrière norvégien, mais avec un étambot vertical. Peu profond, le safran se trouve ainsi bien protégé ; mais placé dans les remous de la coque, nous ne pensons pas que cette disposition autorise le meilleur rendement, et donc la précision nécessaire à grande vitesse. Assez étroit par rapport aux plans plus récents, le Snowgoose appartient à une famille de catamarans qui semble désormais dépassée.

Son plan de voilure original privi-

légie à fond le triangle avant, divisé pour recevoir trinquette et géniois. Le mât, très reculé pour libérer entièrement le rouf de toute éponille, trouve place au niveau de la cloison arrière du carré, et supporte une grand-voile minuscule. Les cotes principales d'un spi étant calculées à partir de celles du triangle avant, le Snowgoose peut porter d'immenses spinnakers, et c'est pourquo l'ordinateur lui a prédit d'excellentes performances au portant sous spi.

En réalité, il convient de tempérer ces prévisions, car la faible largeur permettra difficilement de stabiliser des spinnakers aussi larges sans

tangon, et les safrans, peu efficaces à grande vitesse, rendront la navigation dans les vagues sous spi particulièrement délicate.

Moins ambitieux, mais plus réaliste, un spinnaker à la bordure réduite devrait à notre avis permettre une utilisation plus fréquente et plus confortable.

## Blue 2

La carène des flotteurs du Blue 2, dessinée par Philippe Briand, apparaît au premier coup d'œil originale et se différencie nettement de ses concurrents.

La courbure de la ligne de quille

## A LA RECHERCHE DE LA SOLUTION IDEALE

On a vu que l'importance de la surface mouillée des catamarans rend l'usage du moteur obligatoire pour se déhaler en petit temps. L'affluence dans les ports et marinas modernes, et l'engorgement de ces voiliers, rend également indispensable pour les manœuvres. Ajoutons que pour envoyer une grand-voile entièrement lattée de surface importante, il est souvent nécessaire de se maintenir face au vent grâce au moteur. Cet auxiliaire doit donc répondre à un cahier des charges draconien : facilité de manœuvre, efficacité, fiabilité, accessibilité et ce, pour un poids et un prix aussi modiques que possible.

Trois solutions nous étaient proposées lors de notre essai : hors-bord sur chaise centrale pour le Louisiane et l'Edelcat 33, moteur Diesel fixe avec hélice bec de canard dans chaque coque pour le Blue 2 et le Caraïbe et moteur Diesel unique avec transmission Z doit être descendu et remonté sur V pour le Snowgoose et le Quest.

Le hors-bord est une solution économique, légère et qui permet de manœuvrer correctement à condition que l'on ait la possibilité d'orienter le hors-bord, par exemple à l'aide de drosses reprises sur



Pas de jaloux sur le Blue 2 : un moteur dans chaque coque !

les barres. Mais le moteur doit être descendu et remonté sur sa chaise à chaque utilisation, et la fiabilité est incertaine surtout si l'on envisage de faire route au moteur sur de longues distances.

Un moteur fixe dans chaque coque avec deux commandes côte à côte donne des possibilités de manœuvre inconnues, même sur un monocque.

En avant sur une coque, en arrière sur l'autre, le catamaran tourne sur lui-même et évite dans un mouchoir de poche. Un mo-

teur en panne ? On peut continuer à faire route et les manœuvres restent possibles, simplement plus délicates.

En revanche, l'ouverture de l'hélice bec de canard reste aléatoire, et le prix et le poids particulièrement lourds de cette installation la réservent en fait aux unités les plus importantes.

Le moteur central avec Z drive peut sembler, au port, la solution idéale. Le compartiment moteur est très accessible à l'arrière du cockpit. Poids et prix sont divisés par deux, et le catamaran se manœuvre comme un monocque à condition de bien réparer le couple de l'hélice et de se méfier, quand même, d'un fardage nettement plus important.

En mer, sous voiles, la réalité est moins rose. La nacelle en V au ras de l'eau et l'embase immergée transforment l'espace libre entre les deux coques du Snowgoose et du Quest 33 en une gigantesque machine à laver.

Comme on le voit la solution idéale reste à trouver, et c'est à notre avis un obstacle qu'il sera très important de surmonter pour les constructeurs de catamarans s'ils veulent réellement concurrencer les croiseurs monocques.

# ELEMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	Louisiane	Edelcat 33	Snowgoose	Blue 2	Caraïbe	Quest 33
Longueur de la coque	11,00 m	10,08 m	10,75 m	10,40 m	11,50 m	9,84 m
Longueur à la flottaison (L)	10,22 m	9,26 m	9,88 m	9,59 m	10,45 m	8,88 m
Bau maximum	6,00 m	6,03 m	4,76 m	5,95 m	6,10 m	8,88 m
Entre axe des coques	4,88 m	4,48 m	3,33 m	4,56 m	4,56 m	4,37 m
Bau à la flottaison des coques	0,86 m	1,03 m	1,14 m	1,03 m	1,19 m	3,05 m
Franc bord avant	1,32 m	1,07 m	1,03 m	1,18 m	1,43 m	1,14 m
Franc bord milieu	0,97 m	0,93 m	0,91 m	1,24 m	1,55 m	1,06 m
Tirant d'eau minimum	—	—	—	—	0,78 m	0,91 m
Tirant d'eau maximum	1,01 m	0,89 m	0,88 m	1,09 m	1,84 m	—
Tirant d'air	15,72 m	13,34 m	13,47 m	15,20 m	17,70 m	0,77 m
Déplacement en charge (D)	4360 kg	3870 kg	5850 kg	5220 kg	8060 kg	12,34 m
Poids en ordre de marche	3480 kg	2930 kg	4800 kg	4180 kg	6630 kg	4530 kg
Catégorie de navigation	1 <sup>ère</sup>	2 <sup>ème</sup>	1 <sup>ère</sup> N° 1721	1 <sup>ère</sup>	1 <sup>ère</sup>	3580 kg
Jauge en douane	—	9,9 tx	14,9 tx	13,6 tx	—	En cours
Surface triangle AV (1)	22,55 m <sup>2</sup>	18,33 m <sup>2</sup>	32,98 m <sup>2</sup>	18,97 m <sup>2</sup>	25,60 m <sup>2</sup>	32,14 m <sup>2</sup>
Surface maxi du génois (2)	35,85 m <sup>2</sup>	24,18 m <sup>2</sup>	39,80 m <sup>2</sup>	28,05 m <sup>2</sup>	37,62 m <sup>2</sup>	30,95 m <sup>2</sup>
Surface de la trinquette (4)	—	—	9,22 m <sup>2</sup>	—	—	6,13 m <sup>2</sup>
Surface de la grand-voile (3)	41,09 m <sup>2</sup>	38,99 m <sup>2</sup>	18,60 m <sup>2</sup>	38,84 m <sup>2</sup>	40,15 m <sup>2</sup>	14,33 m <sup>2</sup>
Surface du spi	87,55 m <sup>2</sup>	69,42 m <sup>2</sup>	109,20 m <sup>2</sup>	62,84 m <sup>2</sup>	85,69 m <sup>2</sup>	106,47 m <sup>2</sup>
Surface maxi au près (2+3+4) (V)	76,94 m <sup>2</sup>	63,17 m <sup>2</sup>	67,62 m <sup>2</sup>	66,89 m <sup>2</sup>	77,77 m <sup>2</sup>	51,41 m <sup>2</sup>
Surface pour la jauge (1+3) (v)	63,64 m <sup>2</sup>	57,32 m <sup>2</sup>	51,58 m <sup>2</sup>	57,81 m <sup>2</sup>	65,75 m <sup>2</sup>	46,47 m <sup>2</sup>
Surface du maître couple immergé en charge d'une coque (B)	0,41 m <sup>2</sup>	0,37 m <sup>2</sup>	0,49 m <sup>2</sup>	0,54 m <sup>2</sup>	0,59 m <sup>2</sup>	0,41 m <sup>2</sup>
Surface du safran	0,19 m <sup>2</sup>	0,38 m <sup>2</sup>	0,39 m <sup>2</sup>	0,34 m <sup>2</sup>	0,38 m <sup>2</sup>	0,25 m <sup>2</sup>
Surface de la dérive	—	—	—	—	1,30 m <sup>2</sup>	1,47 m <sup>2</sup>
Surface de l'aileron	1,12 m <sup>2</sup>	2,24 m <sup>2</sup>	1,73 m <sup>2</sup>	—	—	—
Surface de dérive de la coque	2,40 m <sup>2</sup>	2,53 m <sup>2</sup>	4,31 m <sup>2</sup>	5,69 m <sup>2</sup>	4,93 m <sup>2</sup>	3,05 m <sup>2</sup>
Surface de dérive totale	3,71 m <sup>2</sup>	5,15 m <sup>2</sup>	6,43 m <sup>2</sup>	6,03 m <sup>2</sup>	6,61 m <sup>2</sup>	4,77 m <sup>2</sup>
Surface mouillée totale	27,21 m <sup>2</sup>	28,14 m <sup>2</sup>	33,18 m <sup>2</sup>	28,58 m <sup>2</sup>	35,90 m <sup>2</sup>	24,49 m <sup>2</sup>
Angle critique	10°	9°	12°	19°	12°	12°
Moment de redres. maximal	9830 kgm	8060 kgm	8240 kgm	9470 kgm	15680 kgm	5920 kgm
Raideur à la voile	17,36	20,32	20,03	19,28	29,08	19,82

## 20 MILLES SUR ORDINATEUR

ALLURE	Gisement du vent	Vitesse en nœuds																	
		Louisiane			Edelcat 33			Snowgoose			Blue 2			Caraïbe			Quest 33		
		5n	10n	20n	5n	10n	20n	5n	10n	20n	5n	10n	20n	5n	10n	20n	5n	10n	20n
Louvoilage	0°	1,36	2,78	6,92	1,11	2,23	5,24	1,00	2,07	5,14	1,43	2,89	6,97	1,29	2,61	6,26	0,93	1,88	4,88
Bon plein	60°	2,75	5,58	13,08	2,3	4,6	10,37	1,98	4,02	10,00	2,57	5,15	12,48	2,27	4,63	10,88	1,95	3,87	9,48
Largue	90°	3,25	6,76	14,8	2,75	5,53	12,2	2,53	5,1	11,8	2,8	5,68	12,87	2,45	4,97	11,4	2,49	4,97	11,4
Grand large	120°	5,08	10,16	12,37	4,53	9,06	10,72	4,61	9,22	10,10	4,42	8,84	10,85	4,27	8,54	9,6	4,80	9,61	10,0
Vent arrière	180°	3,32	6,64	14,5	2,81	5,62	12,28	2,87	5,75	12,9	2,71	5,43	11,88	2,63	5,26	11,38	3,06	6,13	13,0
Temps du parcours		6h55'56"	3h24'13"	1h39'45"	8h14'16"	4h06'32"	2h02'21"	8h57'26"	4h24'32"	2h05'56"	7h31'59"	3h44'32"	1h49'9"	8h18'11"	4h06'16"	2h02'20"	9h07'8"	4h33'21"	2h11'25"

Pour la compréhension des calculs, se reporter au N° 317 « L'informatique prend la relève » page 75 ainsi qu'au n°339 à « Prédiction de vitesses »

est ici très prononcée avec un tableau arrière et un brion très émergés. Cette caractéristique diminue en principe la stabilité de route et en conséquence rend les virements de bord plus aisés, mais elle peut également favoriser le tangage.

Les sections avant en V profond donnent lentement naissance à un aileron très épais. Ce dernier mérite une mention particulière, car il fait pratiquement partie de la carène à laquelle il est rattaché par un retour de galbord très doux, qui s'affine vers l'arrière pour finir nettement tronqué avant le tableau. Les courbes en arrière de cet aileron prennent une forme en U plus porteuse. Discret sur les sections avant, un redan très haut s'élargit vers l'arrière, le pont des flotteurs conservant longtemps sa largeur maximale.

Modérément voilé, avec une grand-voile dont la surface représente le double de celle du triangle avant, le Blue 2 est crédité de performances favorables par l'ordinateur, en particulier au près, grâce à son aileron profond et à son importante surface de dérive.

### Caraïbe

Dessiné par Jean-Louis Noir, le Caraïbe est le plus grand et le plus puissant des catamarans essayés.

Le déplacement en charge calculé, important, correspond au bateau que nous avons essayé armé etavitallé pour la croisière avec tout son équipage.

Les réservoirs (eau : 600 l) sont remplis comme toujours aux 3/4, et comme pour le Blue 2, il est équipé de deux moteurs Diesel fixes.

En V tout à l'avant, les sections deviennent rapidement semi-circulaires et le restent jusqu'à l'arrière. Le brion est immergé et la courbure de la ligne de quille assez prononcée, surtout vers l'arrière. Le safran est suspendu et un petit aileron protège la dérive quand elle est rentrée.



Une « garde au sol » importante protège des chocs

## CONSTRUCTION : LA VOGUE DU DEUX PIÈCES



Si le matériau varie peu (les six modèles présentés sont fabriqués en stratifié de polyester, avec ponts en sandwich), le mode de réalisation varie sensiblement. A l'opposé des Caraïbe, Louisiane, Quest et Snowgoose qui sont moulés d'une seule pièce, Edelcat 33 et Blue 2 sont démontables.

Un net avantage pour le transport, mais cette solution complique les problèmes de structure et impose surtout certaines contraintes dans la conception des aménagements.

### Le franc-bord important renforce l'impression de puissance.

Très haut, le mât gréé au 4/5 reçoit une grand-voile et un génois de surfaces sensiblement égales. Augmentant le tirant d'eau, les dérives permettent au Caraïbe d'obtenir de bonnes performances au près.

elles sont moins favorables à cause du fort déplacement d'une part, et du triangle avant relativement réduit, qui n'autorise qu'un spi de taille modérée d'autre part. Sa bonne raideur à la voile doit, en revanche, lui permettre des performances encore meilleures pour des vents supérieurs à 20 nœuds.

Peu voilé au près, le Quest 33 est crédité de performances médiocres à cette allure. Son immense triangle avant l'autorise à porter des spis également gigantesques qui, liés au déplacement léger, donnent des prévisions très bonnes au portant.

Mais les safrans peu efficaces et la faible largeur rendent l'utilisation de ces spis délicate.

### Quest 33

Dessiné et construit comme le Snowgoose par les frères Prout en Angleterre, le Quest 33 offre une conception similaire.

Moins longue, moins large, la

carène présente des lignes très proches et les mêmes solutions techniques ont été conservées sur ce dessin plus récent : aileron fixe, très long, safran dans le prolongement de la coque.

Les remarques que nous avons faites pour le Snowgoose s'appliquent donc parfaitement au Quest 33. Gréé comme lui en tête, son triangle avant est proportionnellement encore plus grand et le déséquilibre du plan de voilure accentué par une grand-voile réellement minuscule.

Peu voilé au près, le Quest 33 est crédité de performances médiocres à cette allure. Son immense triangle avant l'autorise à porter des spis également gigantesques qui, liés au déplacement léger, donnent des prévisions très bonnes au portant. Mais les safrans peu efficaces et la faible largeur rendent l'utilisation de ces spis délicate.



Le carénage central du Quest : pratique pour la motorisation, mais cause d'une traînée importante.

# VITESSE: VIVE LA BRISE!

Amateurs de régularité, n'oubliez pas le moteur pour les petits airs... Mais le cata est très sympa dès que la brise monte.

Calmes, trop calmes par petit temps, les catamarans s'animent au fur et à mesure que monte la brise.

Mais avant même la sensation de vitesse, c'est bien entendu l'absence de gîte qui séduit d'emblée un habitué du monocoque. Derrière la roue, debout (c'est nécessaire pour voir au-dessus du roof), le barreur se tient sans peine en équilibre. La barre à roue nous semble indispensable ou mieux encore, deux roues, une sur chaque bord, car il est alors possible à loisir de barrer au vent ou sous le vent pour surveiller l'attaque du génois.

Nos catamarans ne sont pas très parlants à la barre, et un œil sur le speedomètre aide à trouver le meilleur compromis cap-vitesse. Attention à ne pas se bloquer dans le clapot, la vitesse doit être la préoccupation constante, bien plus que le cap.

Les essais, que nous avons pu effectuer sur l'eau, concordent parfaitement avec les performances que l'on est en droit d'attendre au vu des caractéristiques de chacun des catamarans d'une part, et d'après les prévisions de l'ordinateur qui ont permis de tracer les polaires et le parcours type de 20 milles d'autre part.

Avec 5 nœuds de vent, les performances sont décevantes et seul le spi permet de se déhaler correctement. Il faut en fait 10 nœuds de vent réel pour que ces catamarans commencent à s'animer. Au près, Blue 2, Louisiane et Caraïbe obtiennent les meilleurs résultats, avec un avantage en cap pour le dernier qui bénéficie de ses dérives.

Au vent de travers, le Louisiane reprend l'avantage sur le Blue 2 alors que l'Edelcat 33 se montre plus performant qu'au près. Sous spi enfin, le Louisiane conserve son avantage, talonné par le Snowgoose et le Quest 33 tirés par leurs immenses spis.

20 nœuds de vent, les vitesses deviennent réellement intéressantes, et les traversées peuvent s'envisager à des vitesses records comme en témoignent les temps obtenus sur le parcours de 20 milles, parcourus, ne l'oublions pas, à toutes les allures, et qui représentent une moyenne de près de 10 nœuds pour les plus lents, largement supérieure pour les plus rapides. Si toutes les vitesses augmen-

tent considérablement, la hiérarchie observée à 10 nœuds reste strictement semblable pour un vent réel soufflant à 20 nœuds.

Dans une mer formée ou contre le clapot, le tangage réduit quelque peu les performances et le cap s'en ressent, en particulier sur les catamarans équipés d'ailerons peu profonds. Au portant, dévaler les lames devient un réel plaisir, dès que l'on a bien assimilé la manœuvre de la barre à roue. Anticiper, anticiper toujours l'arrivée de la vague qui va soulever la hanche au vent, pour « tracer un sillage bien droit ». L'accélération est brutale et sous spi il faut se méfier de la brusque variation de la direction du vent apparent; mais si la manœuvre est bien exécutée, le spi permet d'accompagner la lame beaucoup plus longtemps.

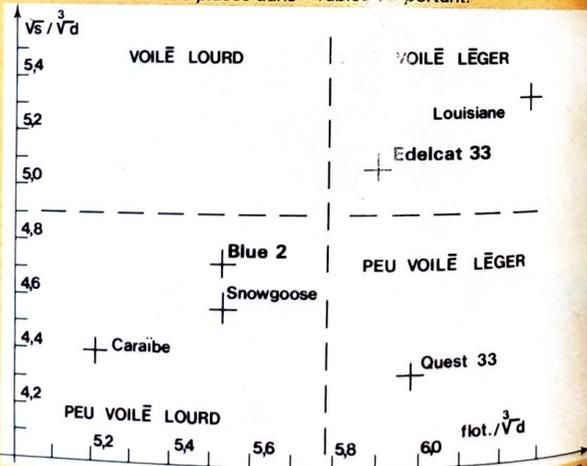
Une barre précise est alors indispensable, et celles du Snowgoose et du Quest 33 nous ont quelque peu déconcertés, en particulier au passage de la barre d'Etel, en n'obéissant qu'avec quelque retard. L'explication trouve probablement sa source aussi bien dans le faible tirant d'eau des safrans placés dans

le remous de la coque, que dans la transmission hydraulique des barres à roue, moins précise qu'une transmission par drosses.

L'examen minutieux des performances nous a donc permis de mieux préciser le profil de chacun des six catamarans. Rapide quelles que soient les conditions de vent, le Louisiane confirme son option résolument sportive et aurait obtenu de performances encore meilleures au près, dans sa version dériveur. Plus petit, l'Edelcat 33 manifeste également une vocation sportive qui lui permet de dépasser souvent des concurrents plus grands.

Plus modérément voilé que les deux bateaux précédents, le Blue 2 réalise des performances intéressantes, en particulier contre le vent. Puissant et plus long, le Caraïbe demande un vent soutenu pour mettre à profit son potentiel.

D'une conception plus ancienne, le Snowgoose, et son petit frère le Quest 33, sont moins larges, et moins voilés et leurs performances au près sont limitées, alors qu'ils atteignent des vitesses très honorables au portant.

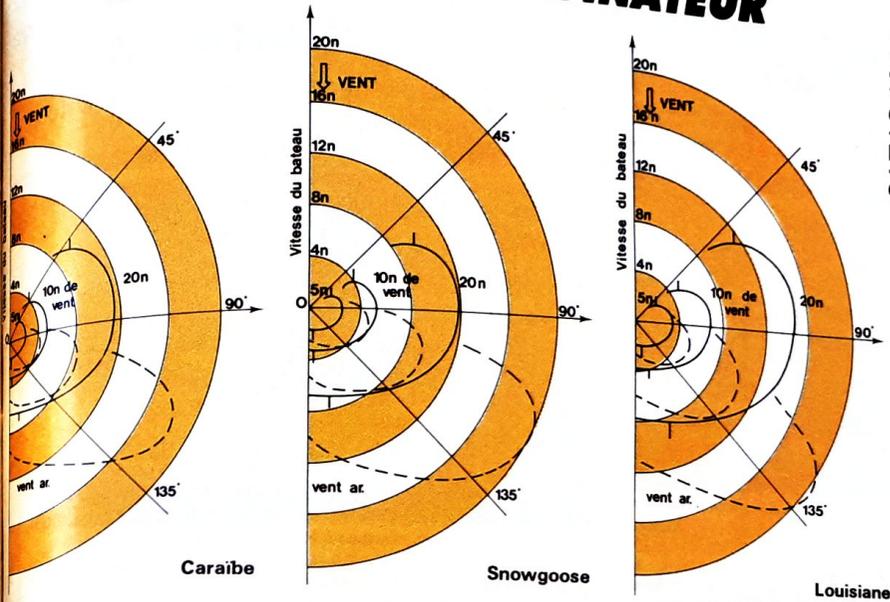


Ce tableau permet de comparer les différents types de bateaux en présence. En ordonnée a été porté le rapport entre la racine carrée de la surface de voilure au près et la racine cubique du déplacement, en abscisse le rapport entre la longueur de flottaison observée en charge et la racine cubique du déplacement correspondant. Les catégories portées, par exemple « voilé léger » sont relatives et non absolues.

Caraïbe, Snowgoose et Blue 2 ont, à ce niveau, des caractéristiques relativement proches, alors que le Quest 33 est plus léger, l'Edelcat 33 et surtout le Louisiane étant à la fois relativement plus légers et plus voilés.

# LES CATAS SUR ORDINATEUR

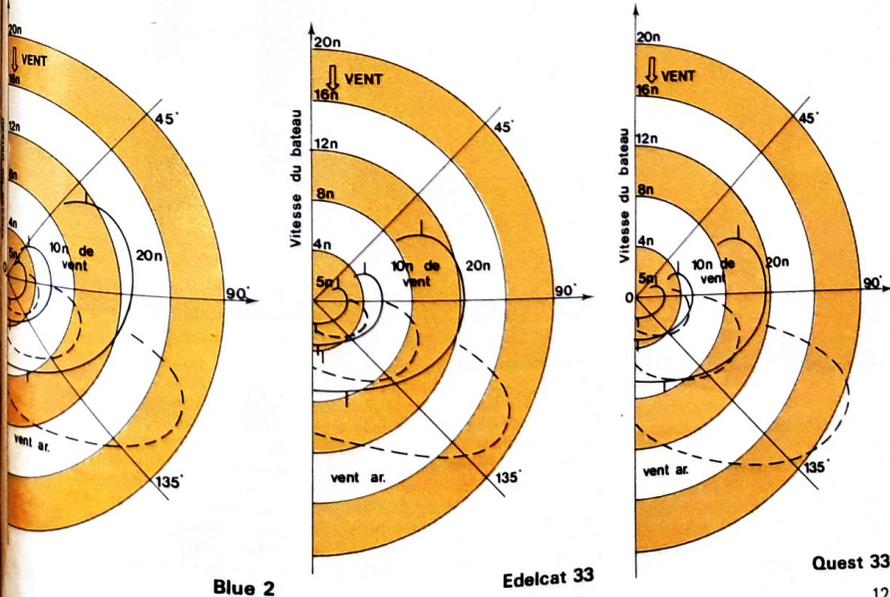
CATAS 10-11 m



Chacune des polaires représente la vitesse de l'un des six catamarans essayés. La méthode, que nous avons analysée dans notre dernier numéro, a été mise en œuvre. Les trois courbes pleines représentent la vitesse que l'on peut obtenir pour 5, 10 et 20 nœuds de vent réel sans spi. Les tirets verticaux placés aux sommets inférieurs et supérieurs représentent alors l'allure pour laquelle on peut obtenir le meilleur VMG au près et au vent arrière. Les courbes en pointillés représentent la vitesse que l'on

peut espérer atteindre en envoyant le spi au portant. On peut observer que certains catamarans peuvent prétendre dépasser 20 nœuds sous certaines conditions que nous avons précisées par ailleurs.

On observera encore que le meilleur VMG au près est signalé bien en-dessous de la droite représentant une route à 45° du vent vrai, et que le meilleur VMG vent arrière sous spi sera atteint en s'éloignant nettement de l'axe du vent.



## SIX BATEAUX, SIX PROGRAMMES

De quarante à cent millions de centimes, de quatre à douze couchettes, l'assortiment est varié. A chacun de choisir...

### CARAIBE



Architecte : Jean-Louis Noir  
Constructeur : Polycocque  
Prix : 966 000 F avec trois voiles et moteurs Diesel.



Silhouette lourde, mais bon rapport confort/performances.

Un multicoque moderne et ambiteux en matière de performances, qui ne veut cependant pas jouer la carte de l'ultra-léger, partant du principe qu'un voilier de croisière doit pouvoir être chargé. Bonnes capacités à toutes les allures, avec une excellente évolutivité à la voile comme au moteur. La surface de voilure demande un accastillage à la hauteur et un équipage rodé.

La version atlantique (dans laquelle le carré communique avec les coques) paraît la plus intéressante. Le propriétaire de notre bateau d'essai avait choisi une disposition très cloisonnée, mais le chantier propose un service à la carte qui peut satisfaire tous les goûts. Carraibe est disponible avec ou sans dérivés.

### SNOWGOOSE 37



Architecte et constructeur : Prout Catamarans  
Importateur : Cazenove Catamarans  
Prix livré en France : 681 154 F avec moteur Diesel Yanmar 27 ch Z-drive, grand-voile et génois sur enrouleur. (484 814 F navigable sans aménagements).

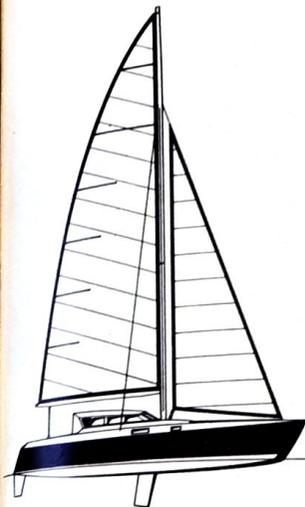


Pontage en dur de l'étrave aux safrans !

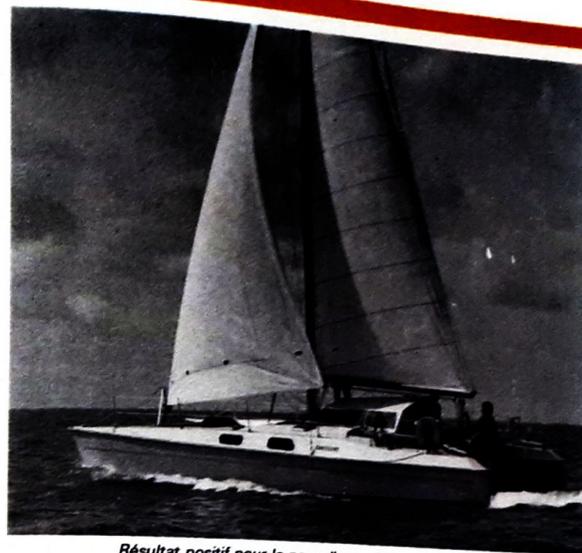
Un bateau pour amateurs d'espace. Qu'il s'agisse du plan de pont aux grandes surfaces dégagées, ou de l'intérieur où l'on embrasse d'un seul coup d'œil toute la largeur, le Snowgoose n'aime pas les obstacles inutiles. L'agrément de ces coursives abritant cuisine et table à carré (avec vue sur la mer et sur le carré) est tel que l'on s'étonne de ne pas voir cette disposition plus souvent reprise.

Cette ouverture ne nuit pas à l'intimité, les trois cabines (sans parler du carré panoramique qui, à défaut de hauteur, ne manque pas de longueur) restant bien indépendantes. Le tempérament du Snowgoose est sensiblement le même que celui du Quest, avec un peu plus d'aisance : pas de sensations fortes mais un croiseur facile à mener et sans histoire.

### LOUISIANE



Architecte : Michel Joubert et Bernard Nivel  
Constructeur : Fontaine Pajot  
Prix : 558 060 F sans moteur, avec grand-voile, foc et tourmentin (382 439 F sans emménagement).



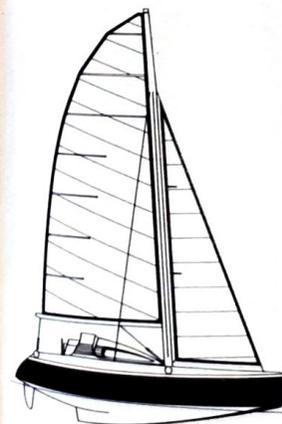
Résultat positif pour la nouvelle version à ailerons fixes.

La nouvelle version avec ailerons fixes semble bien proche du modèle à dérives : le tout avec un gain sensible en économie et en simplicité de manœuvre. Barre plus agréable, cockpit plus confortable : les retouches apportées ces derniers temps à la série sont largement positives. Les performances sont le plus souvent flatteuses par rapport à un monocoque, sans que le maniement s'apparente pour au-

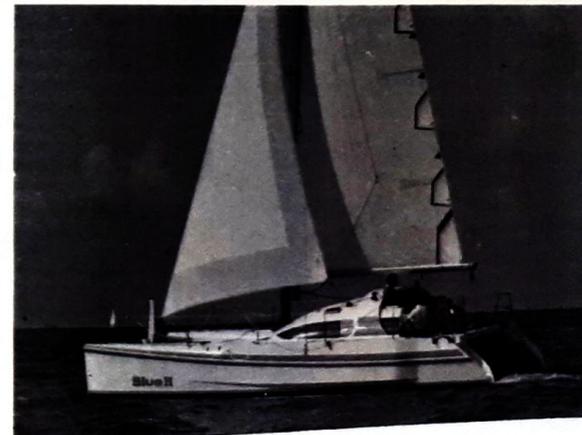
tant à une conduite sportive.

Les coques sont faciles d'accès et utilisables sur l'essentiel de leur longueur, mais la hauteur des couchettes nuit toujours à l'agrément des cabines. Encore une amélioration à noter, la présentation de la partie centrale, carré/cuisine/table à cartes, de plus en plus accueillante, un point précieux sur un modèle qui ne dispose pas de communication intérieure.

### BLUE 2



Architecte : Philippe Briand  
Constructeur : Bénèteau.  
Prix : 573 195 F sans moteur (627 270 F avec deux moteurs).



De bons atouts derrière une allure moderne.

Carrossé par un grand chantier, le catamaran a pris une allure plus civilisée en reprenant les standards de présentation de la grande série. On apprécie particulièrement le grand carré, le confort du cockpit et des postes de barre, la facilité d'évolution au port (deux moteurs, ça aide)...

On souhaiterait toutefois un plus

grande ouverture entre nacelle et coques, et peut-être des options différentes dans l'aménagement de celles-ci. La surface de pont utilisable souffre des dimensions du rouf. Souvent peu à l'aise dans le clapot, Blue 2 se rattrape par sa facilité au virement de bord. Une polyvalence dans les performances digne d'un bon voilier de croisière.

CATAS 10-11 m

## EDELCAAT 33



Architecte : Sylvestre Langevin.  
Constructeur : Edel Strat  
Prix : 385000 F sans moteur.



*La présentation spartiate dissimule des cabines accueillantes.*

Sous voiles comme au mouillage, l'Edelcat cache bien son jeu. Il est capable de belles performances bien que sa silhouette ne frappe pas par son agressivité. Egalement, le volume habitable se révèle plus important qu'on ne le croit de prime abord. Le carré (même avec son système de pavillon ouvrant) peut sembler chic, assorti d'une petite cuisine aux rangements limités.

Mieux vaut considérer les emménagements dans leur ensemble en notant que peu de voiliers de cette taille offrent deux cabines doubles aussi confortables (avec, excusez du peu, deux grands cabinets de toilette). Pour qui accepte cette séparation nette des volumes, le catamaran Edel propose un compromis séduisant.

## QUEST 33 CS



Architecte et constructeur : Proust Catamarans. Importateur : Caze-nove Catamarans.  
Prix : 630000 F complet avec 2 voiles



*Confort et facilité d'emploi pour équipages tranquilles.*

Sa conception générale en fait un excellent croiseur pour qui ne place pas la vivacité sous voiles au premier rang de ses préoccupations. Bon marcheur aux allures débridées par vent soutenu, il est moins à l'aise au près et, dans l'ensemble, par temps léger. La barre est parfois déroutante mais le gréement se

révèle bien adapté à la navigation en équipage réduit.

L'intérieur est confortable et fonctionnel, même s'il manque de hauteur sous barrots dans la partie centrale. La motorisation efficace témoigne de la philosophie du Quest : facilité d'emploi avant tout.