



OUTREMER 49'

Un bateau qui donne envie de mettre...
cap à l'ouest, comme tous les Outremer !

La preuve par 49'

Après une période troublée, liée à la disparition brutale de l'architecte-fondateur, Outremer montre sa vitalité et sa capacité de rebond avec le 49'. L'attente est forte et l'enjeu déterminant pour la future locomotive de la gamme...

DE LA SIGNATURE À L'IMAGE DE MARQUE

Malgré une forte connotation (C. Barreau accompagne le développement de Catana depuis 1994), la griffe Barreau-Neuman a su se fondre dans la culture du chantier de la Grande-Motte et permis d'inventer le successeur du 50' : un modèle tout à fait nouveau... fidèle à l'image de marque !

SILHOUETTE ET LIGNES D'EAU

Mâtiné de TS50 et d'Absolu, l'Outremer 49' possède sa personnalité propre et ne pourra

être confondu avec aucun autre catamaran de même taille. Les visiteurs du Salon de Cannes n'auront, malheureusement, pas pu apprécier la stylisme originale des flotteurs (les bateaux étant serrés comme au sermon de l'abbé Cassagne !), ils présentent pourtant des caractéristiques tout à fait intéressantes. Les hautes étraves fines, légèrement tulipées, surplombent un brian à peine immergé ; la mise en volume très progressive des carènes, alliée au faible creux de coque et aux fuites aplaties, génère des lignes tendues.

L'attitude naturelle de ce multicoque océanique rapide est volontairement un peu "fléchie" sur l'arrière (pour reprendre en image un terme utilisé par les pratiquants du ski de

poudreuse) ; le sifflet de voûte aidera au planning tandis que les "spatules" super défendues assureront la sécurité dans les mers fortes ou croisées.



Étraves puissantes, brian à peine immergé, roof bien proportionné :
Le 49' est destiné aux mers du large.

|| Sous GV 1 ris et solent,
le 49' chauffe ses flotteurs dans
une mer croisée et revêche. ||



Ca souffle et le cata déboule joyeusement et en toute sécurité.

L'allongement du roof est limité, favorisant un bon centrage des poids. La silhouette typée est bien proportionnée, l'élévation du plan de voilure colle délibérément avec ce que l'on attend d'un Outremer confortable à tendance sportive.

L'EMPREINTE DU CRÉATEUR

Le 38' puis le 40' - 43', avant les 50' et 55', ont marqué la décennie 90. Gérard Danson avait accouché d'une forme élégante, performante et simple qui renouvelait le genre et semblait procurer aux initiés, des sensations inoubliables et contagieuses ! Chaque "client" était accueilli par le maître dans son sanctuaire créatif et à la suite d'une cérémonie studieuse (et enfumée !), l'impétrant appareillait avec les croquis de son bateau, griffonnés de la main même du patron ! Se voyant intronisé "Propriétaire", il endossait ipso facto la panoplie d'exégète de la tribu. Cette "technique commerciale" magique a permis à des centaines d'excellents catamarans de voir le jour et à des dizaines d'Ulysse de rejoindre Cipango ou Malosmadulu.

PAS DE FUTUR SANS HISTOIRE

Les racines sont indispensables à la croissance... mais elles entravent la liberté de mouvement ! Cette quadrature du cercle devait être prise en compte par les repreneurs d'un atelier qui a forgé sa culture d'entreprise dans une mini saga océanique. Xavier Desmaret, Christophe Barreau, Fred Neuman et les compagnons Outremer ont puisé dans ces valeurs pour définir un modèle de rupture... inspiré des valeurs du fondateur. Bravo pour l'exercice !

UN PLAN DE PONT ORIGINAL ET PERTINENT

L'idée de renvoyer les manœuvres courantes sur des colonnes ergonomiques n'est pas nouvelle en course, mais, (à ma connaissance), il s'agit là d'une première adaptation sur un catamaran de voyage rapide ! L'ensemble des distributeurs, bloqueurs et autres renvois d'angle à billes Antal est de très bonne facture. Ce vrai "piano" fera référence, il est agréable, biomécanique et sécurisant. Le réglage du foc autovireur revient sur les winches Harken du roof, l'écoute est dotée de bloqueurs (en vue de changements rapides avec le gennaker), mais

Le choix d'implanter des postes
de barres franches est une réussite et renforce
la polyvalence plaisir-confort du catamaran.

il manque un retour de chariot, indispensable pour adapter l'ouverture du profil à l'allure. Dans l'esprit, c'est pourtant le sans-faute ! Sur les modèles suivants, l'articulation de la poulie "stand up" du gennaker (qui manque d'espace de rotation sur le roof) sera améliorée.

DES VOLUMES INTERIEURS ET DES AMENAGEMENTS À LA HAUTEUR

Les détracteurs des Outremer 50' et 55' leur reprochaient l'espace compté dans les flotteurs, le 49' répond à cette critique en proposant de superbes volumes. La collaboration avec Franck Darnet a permis de pousser assez loin le souci d'ambiance et d'ergonomie. La lumière est

parfaite (voire spectaculaire dans les cabines et la douche) et la circulation cohérente. Les fonctions principales de la vie quotidienne ont toutes été traitées avec respect et attention. L'harmonie des formes et des matières élabore une atmosphère authentique et paisible, renforcée par une isolation phonique appropriée. Dans cette version, la coque bâbord offre de magnifiques prestations. Les hublots implantés dans les tableaux arrière créent un point de vue inhabituel et séduisant sur les sillages.

UN ESSAI DYNAMIQUE ENTHUSIASMANT

Un solide coup de vent d'Est clôture le Salon de Cannes, mais, en Méditerranée, le vent portant ne se refuse pas ! C'est donc dans 25-30 nœuds que nous quittons le Vieux Port à destination de Marseille, puis Sète. J'apprécie d'un coup d'œil l'organisation du cockpit (banquette en U héritée du 50') et m'empare de la barre à roue qui constitue le poste de manœuvre au moteur. La puissance et le couple des 39 cv sont remarquables (vitesse de croisière : 8,5 nœuds), l'effet directionnel des safrans renforce la précision d'évolution et le contrôle dans les espaces réduits. Sous GV 1 ris (hissée à l'aide du guindeau) et solent, le

déferler rapidement en cas de survente. Entre 9 et 13 nœuds, nous sommes un peu sous-toilés, mais l'état du ciel et les nombreux grains, incitent à la retenue. La situation est encore adaptée à un déjeuner rapide dans le cockpit ! Plus au large, il se confirme que nous portons bien la toile du temps ! La mer et le vent fraîchissent de concert pour s'établir autour de 30 nœuds, rafales à 35. Le 49' semble apprécier et glisse confortablement en trouvant un bon équilibre entre 13 et 18 nœuds (route fond). Les longues barres franches et les sièges déportés sur les flotteurs sont tout à fait utilisables dans ces conditions ; ils optimisent la qualité et le plaisir de pilotage par mer agitée. Plus tard lorsque le coup de vent sera là, la barre à roue reprendra du service (ou le pilote automatique). Malgré la réduction de voilure, les accélérations s'enchaînent régulièrement (nous devons tourner à 15 nœuds de moyenne dans ce champ de mines !); pas de départ au lof et surtout un message de "paix universelle" envoyé par le flotteur et l'étrave sous le vent. Cet équilibre et la sécurité de franchissement par mer confuse m'incitent à donner une mention particulière au comportement du 49' sur une piste qui ressemble à ce que les propriétaires voyageurs rencon-

49' chauffe ses flotteurs dans une mer croisée et revêche. La houle de S.E. oscille entre 2.50 et 3m parcourue de trains de vagues nerveux qui pourraient

trent en traversée océanique. Après avoir pris un second ris pour contourner une trombe (!) et un système nuageux



15 nœuds, des pointes à 18
comme dans un fauteuil !
Vive la barre franche...

Le plan de pont est une vraie réussite... Bravo au chantier !

particulièrement menaçant (il inondera complètement Ste Maxime et Cogolin, générant des coulées de boues ravageuses), nous pénétrons brutalement dans une zone ensoleillée, faisant face à une brise d'ouest irrégulière et contraire. Séance tenante, la superbe GV à corne Incidences (Hydranet) est renvoyée, accompagnée d'un code 0 de même facture. Nous profitons pendant une heure de cette configuration idéale (elle permet de tutoyer le vent réel dans moins de 10 nœuds !) avant de saisir l'opportunité d'un test au près serré dans le canal des îles d'Hyères. 20 milles contre vent et courant vont constituer une épreuve intéressante et complémentaire des sensations de ce matin. GV haute, solent réglé, nous choisissons de descendre les 2 dérives à fond (ce qui s'avèrera, après comparaison, la meilleure configuration pour ce type de temps : 10-15 nœuds réels,



petit clapot). La réaction du 49' ne se fait pas attendre, la vitesse oscille entre 8 et 9 nœuds à 36° de l'apparent, en 4 bordées, nous rejoignons le port de Porquerolles. L'accostage

"longside" dans un enchevêtrement de pendilles confirme l'excellente manœuvrabilité et clôt une journée d'essai plus que satisfaisante.

CONCLUSION

Le 49' est digne de la réputation maison, il est parfaitement équilibré (j'ai pu lâcher la barre 2mn chrono au près), vif, raide et bien construit. Le choix d'implanter des postes de barres franches est une réussite et renforce la polyvalence plaisir-confort du catamaran. L'accouplement avec la roue s'effectue au moyen d'un

ingénieux système mécanique, fiable et simple (molette crantée).

Les aficionados de la marque pourront lui trouver un défaut : le 49' risque de faire oublier le vénérable 50'-55' malgré toutes ses qualités ! Cette plate-forme peut évoluer vers une version dotée d'un mât rotatif carbone qui lui ouvrira d'autres horizons. Le kit grande croisière devra inclure des pad-eyes pour barber la GV au portant ainsi que des ancrages de tangons indispensables pour stabiliser le foc dans l'Alizé.

La superbe GV à corne Incidences (Hydranet) est renvoyée, accompagnée d'un code 0 de même facture. Nous profitons pendant une heure de cette configuration idéale



Spatules puissantes, assiette légèrement fléchie sur l'arrière, le 49' est conçu pour la mer du large...

FICHE TECHNIQUE

Architectes : Christophe Barreau-Frédéric Neuman
 Designer intérieur : Franck Darnet
 Constructeur : Atelier Outremer
 Longueur : 14.98m
 Largeur : 7.45m
 Poids lège : 9.980t
 Déplacement maxi : 12.6t
 Poids de la version essayée : 11t environ
 GV : 86m²
 Solent : 40m²
 Genaker : 110m²
 Hauteur du mât : 21.06m
 Motorisation : 2X39cv
 Transmissions : Sail drive
 Construction : sandwich mousse/verre/polyesterprocess infusion, résine vinylester en premier parement
 Plan anti-dérive : dérives sabres
 Echouage : possible (fonds renforcés monolithiques + béquille de protection des Saildrive), bande molle teck en option
 Fuel : 2X170 L
 Eau : 2X190 L, ballon eau chaude 40L
 Batteries : servitudes 4X105 Ah + 2X70 Ah moteurs
 Alternateurs : 2X80Ah
 Prix de base : 526 260 euros HT
 Pack grand large : 68 386 euros HT



Le nouvel intérieur des Outremer propose un volume, une ambiance et une ergonomie au top.



Un carré convivial et une belle table à cartes d'où vous tracerez vos routes vers les lagons lointains...



C'est dans les coques que la métamorphose de l'Outremer en impose : volume, design, finition sont au rendez-vous.

SPORT : *****
 CONFORT : *****

LES PLUS

- Excellent comportement tous temps
- Compromis sport-confort réussi
- Construction et conception de qualité

LES MOINS

- Pas de visibilité GV sous le bimini
- Fixation pilote à revoir
- Cuisinière esthétique mais inadaptée

LES CONCURRENTS

MODELE	CATANA 47'	FREYDIS 49 CROISEUR'	FAST CAT 455
Architecte :	C.BARREREAU	E.LEROUGE	LAVRANOS
Constructeur :	CATANA	TOURNIER MARINE	AFRICAN CATS
Poids lège en t :	11	9.5	7
Surface voiles en m ² :	133	146	125
Prix HT en € HT :	529 000	553 000	560 000

49 Outremer

Plaisir de barre garanti

Pas facile de concilier performances, dépouillement et confort. Un compromis cher à Outremer, qui doit tout de même composer avec les tendances lourdes du marché. Les clients du chantier ont donc été entendus : ce nouveau 49 pieds est plus volumineux et plus cosy que l'Outremer 50.

TEXTE EMMANUEL VAN DETH - PHOTOS GILLES FOUCRAS



Catamaran de grand voyage ne signifie pas forcément engin lent et « lourd » : à la barre, cet Outremer 49 s'est déjà offert des pointes à 19 nœuds !



Barre à roue contre le rouf ou barra franche en carbone dans un siège baquet? Vous avez l'embarras du choix! Nous, on a adoré barrer ce grand cata du bout des doigts, le dos et les fesses bien calés.



Le cockpit en U est protégé par un bimini mixte: la partie centrale est constituée d'une pièce en polyester épaulée sur les côtés par une structure en inox et en toile.

La plateforme légère est boostée par une grand-voile à corne et un gennaker de 110 m². Par petit temps, la vitesse du vent est dépassée sans peine.



Là, ça va trop vite pour se baigner... Mais au mouillage, les deux jupes offrent une plateforme idéale pour enfilier masque et palmes comme pour embarquer dans l'annexe.



Les hublots frontaux sont presque verticaux et coiffés d'une courte casquette pour éviter l'effet de serre. Le rail du solent autovireur est habilement intégré au rouf: il ne gêne pas du tout la circulation.



Les coques fines et la nacelle haut perchée garantissent un comportement marin même dans la mer formée.

La nacelle du 49 est beaucoup plus courte que celles des catas de même taille. But recherché: moins de fardage et gain de poids.



Les grandes dérives sabres placées toutes à l'extérieur du bateau préservent de larges passavants.

Il y a cinq ans seulement, au chantier Outremer, il ne fallait pas parler de machine à laver ou de tout autre équipement de confort lourd et non indispensable. Les coques des catamarans de Gérard Danson, aujourd'hui disparu, sont en effet moins larges et moins hautes que celles de ses concurrents, les plateformes plus étroites et les surfaces de voile modérées. Bilan, les Outremer sont des catas très rapides mais disposent d'une capacité de charge limitée. Il n'y a qu'à observer un 38 (diffusé de 1995 à 2000) pour s'en convaincre: on dirait un gros Hobie 18! Mais les temps changent: les candidats au grand voyage rechignent à faire l'impasse sur le confort à bord.

En 2005, premier changement de cap avec l'Outremer 42, nettement plus volumineux que les modèles précédents. Mais le 45, depuis dix ans au catalogue et pas plus cher, continue d'attirer davantage les clients. Revu cette année avec un rouf surélevé, il reste dans le coup. Le 49 dévoilé à Cannes nous a semblé bien plus abouti que ces deux modèles. Sur le plan du design, tout d'abord. Les coques sont habilement soulignées par une cassure dans la « ligne de caisse », laquelle est habillée de trois hublots, un rond et deux en demi-goutte d'eau. Et la déco flashie ne gâche rien à l'ensemble. Ses caractéristiques, ensuite, ne cèdent en rien à la tendance du volume maximal. Les coques sont hautes, certes, mais restent étroites, tout comme la plateforme. Quant à la nacelle, son dessin est très compact. Un parti pris architectural qui privilégie la légèreté. La comparaison avec le Catana 50 ou le Lagoon 500 est édifiante: 7,45 mètres de large contre 7,90 pour le premier et 8,53 mètres pour le second, 9,5 tonnes au peson contre 18,3 pour le Catana et 17,1 tonnes pour le

Lagoon. Quant à la surface de voile, elle est logiquement plus modeste: 132,50 m². Le 500 arbore 20 m² de plus alors que le 50 tutoie les 200 m². Le chantier a également tenu à soigner les qualités marines de ce 49: la nacelle est très haute pour ne pas buter dans les vagues, la longueur à la flottaison est maximale afin d'optimiser la longueur à la flottaison, gage de haute vitesse moyenne. Pas de déception de ce côté-là: François Tréguet, un des responsables du chantier, annonce avec détachement des pointes à 19 nœuds durant le convoiage aller par 20 à 25 nœuds de brise. Nous profitons de conditions moins remuantes: 10 à 13 nœuds de vent.

IL REMONTE À 45° DU VENT

Grand-voile hissée grâce au guindeau, foc autovireur déroulé et nous voilà au près serré. Quel cap! On remonte à 45° du vent réel, avec un sillage bien rectiligne. Pas de mystères, les dérives qui accrochent les filets d'eau à 2,35 mètres sous la surface sont autrement plus efficaces que les ailerons. Pas de craquements ni de tangage désagréable: la houle résiduelle est avalée en souplesse. Le speedo indique 8,5 nœuds: peu de monocoques sont en mesure de tenir la cadence. Et c'est encore plus vrai quand il abat de quelques degrés. Le gennaker de 110 m² est déroulé. À peine bordée, la voile imprime une franche accélération: on ne descendra plus en dessous des 10 nœuds. Des performances flatteuses, donc... Et ce qui l'est peut-être encore plus, c'est le plaisir de barre.

Avec ses sièges baquets et ses barres en carbone, le chantier a fait très fort. On passerait des heures à piloter ce bolide à deux doigts, confortablement assis. La vue est excellente sur le plan de voilure et sur une des deux étraves, mais attention à l'import-

tant angle mort sous le vent. Un autre poste de barre bien plus classique est également aménagé contre le rouf, accompagné des commandes moteur. Le plan de pont est très épuré: larges passavants, deux grands trampolines à l'avant et cockpit en U à l'arrière. Un bimini mixte (centre en dur, côtés en toile) assure une bonne protection tout en limitant le poids dans les hauts et le fardage. Autour de la table dépliant (94 x 210 cm au maximum), un équipage nombreux peut prendre place. Les manœuvres sont réparties entre le rouf, astucieusement découpé pour le passage des bouts, et les deux côtés du cockpit (chariot et écoute de grand-voile). Devant le mât, le rail autovireur de solent et deux coffres. Le premier, profond de 1,10 mètre, est dédié au mouillage. Le second peut recueillir les pare-battages. Au-dessus du davier, une trappe permet de frapper un orin ou une patte-d'oie.

UN ACCÈS DE PLAIN-PIED À LA NACELLE

La nacelle, malgré les dimensions réduites du rouf, offre tout de même un bel espace de vie. Bravo pour l'accès de plain-pied, particulièrement convivial. En cas de gros paquet d'eau embarqué par mer de l'arrière, un imposant caniveau lui évite de pénétrer à l'intérieur. La hauteur sous barrot est suffisante: on relève 1,85 mètre près de l'entrée. Le carré comporte une table de 0,94 x 2,00 m capable de rassembler huit convives. Les vaigrages alternent les teintes claires et foncées, intégrant des rampes de LEDs et des spots. La cuisine en L jouxte le cockpit. Le frigo, faute de place, est installé de l'autre côté de la porte d'accès. Face à la marche, le coin navigation rassemble sans difficulté toute l'électronique du bord. Une disposition très classique mais efficace qui

CONCU POUR NAVIGUER DES SEMAINES SANS ESCALE



Finis le tout monolithique. Désormais, l'Outremer 49 adopte le sandwich PVC pour les bordés de muraille, le pont et la nacelle. Les œuvres vives, elles, conservent le polyester, plus tolérant aux impacts et mieux adapté à l'échouage. Le franc-bord des coques est important afin de prévenir tout enfoncement et défendre au mieux le cockpit alors que les poids ont été concentrés au maximum. Du côté des manœuvres, le foc autovireur associé au gennaker offre une grande facilité de manœuvre. Un équipage réduit sera donc capable de gérer facilement le bateau, même par bonne brise. Paré pour les alizés?

Convoies à plus de 10 nœuds de moyenne: voici un catamaran taillé pour avaler d'une traite les océans.



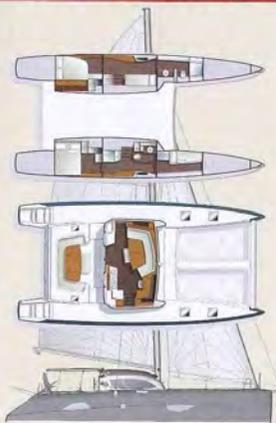
Unité de propriétaire au long cours, l'Outremer 49 ne privilégie pas le nombre de couchages, même si une version quatre cabines est disponible. C'est donc à l'arrière, là où les coques sont les plus larges, que le chantier a aménagé les deux plus beaux volumes pour la nuit.

Plus de confort et une capacité de charge revue à la hausse.

▷ rappelle celle d'un 45 pieds confortable et non pas un 50. Faute d'un rouf volumineux, on l'a vu. Le chantier a déjà prévu de remédier à quelques défauts de jeunesse: le vaisselier et le coffre poubelle seront plus grands, le meuble cuisine plus haut, l'interrupteur du carré déplacé (en s'adossant contre l'entrée, on l'actionne avec les fesses!) et enfin, les raccords des vaigrages seront simplifiés: finis les joncs creux noirs. Autant de petits détails qui sont très excusables sur un premier exemplaire.

Les coques proposent deux grandes cabines doubles à l'arrière. La hauteur sous barrot est encore de 1,81 mètre. Les lits sont au standard terrestre et la hauteur au-dessus des matelas est d'un mètre. Partout, de nombreux équipets, coffres et penderies. Quelques placards ferment mal: des ajuste-

ments faciles à corriger, tout comme les éclairages à LEDs qui nous ont semblé trop fragiles pour un usage intensif en grande croisière. La salle de bains de la coque propriétaire est magnifique, mais la coursière attenante n'est pas du tout exploitée. À l'avant, des couchettes simples; des couchages pour deux peuvent être aménagés. Rapide et à l'aise dans toutes les conditions de mer, l'Outremer 49 ne renie pas la philosophie du chantier. Il s'agit bien d'un grand voyageur capable de vous emmener en toute sécurité au bout du monde. Comparé à son prédécesseur, le 50, ce nouveau modèle offre une capacité de stockage et de charge bien supérieure. Un compromis vitesse/confort savamment dosé qui devrait séduire de nombreux candidats au grand départ. ■ *EVD*



CARACTÉRISTIQUES OUTREMER 49

Architectes	Barreau/Neuman
Designer	Franck Darnet Design
Chantier	Outremer Yachting
Matériau	polyester et sandwich PVC
Longueur HT	14,98 m
Largeur	7,45 m
Tirant d'eau	0,90/2,35 m
Déplacement	9,50 t
Grand-voile	92,50 m ²
Génois	40,00 m ²
Gennaker	110,00 m ²
Spi	150,00 m ²
Motorisation	2 x 39 Ch D
Capacité eau	2 x 190 l
Capacité gazole	2 x 150 l
Contact	www.catamaran-outremer.com

On aime: catamaran rapide et très sûr pour le grand voyage.

On n'aime pas: quelques détails de finition à revoir.



La table à cartes est agencée en L. Elle fait face à la route et surtout, offre au navigateur une vue bien dégagée.

OUTREMER 49

Changement de style

Le nouvel Outremer 49 marque un tournant dans l'histoire du constructeur de La Grande Motte. Plus haut, plus volumineux que les modèles précédents, il se veut néanmoins fidèle aux fondamentaux de la marque.

Texte et photos : Loïc Madeline.

APRES LES DIFFICULTES qui ont suivi la disparition de Gérard Danson, patron et architecte du chantier, la société Outremer a pris un nouveau départ sous la houlette des fondateurs du chantier Allures. L'Outremer 49 marque donc le deuxième âge d'un constructeur réputé pour ses catamarans à dérives, à la fois légers et rapides. Pour lancer ce nouveau bateau, ses concepteurs se sont attachés aux valeurs jugées essentielles par ses clients, à savoir produire un bateau marin, performant et fiable. Mais pour autant, les recettes du passé n'ont pas toutes été retenues. Le dessin du 49 a été confié à Christophe Barreau, connu pour son travail chez Catana. Il a dessiné un bateau aux coques fines mais beaucoup plus hautes de franc-bord que les anciens Outremer. Du coup la fameuse teugue qui caractérisait les plans maison a été abandonnée pour une tonture presque rectiligne. Plus hautes, les coques sont aussi logiquement plus larges au pont et offrent de ce fait davantage de volume intérieur. Et si le rouf est toujours court et s'arrête en arrière du mât, ses flancs sont beaucoup plus pentus et une fois encore, l'on récupère de la place à l'intérieur. Autre changement important, l'utilisation de sandwich pour les œuvres vives, là où le 45 par exemple avait des coques entièrement en monolithique. Un gain de poids intéressant pour ne pas être pénalisé par l'augmentation de la surface du bordé. Dans les coques,



▲ Le code zéro amuré sur la delphinrière est un formidable «moteur» dans le petit temps.

les puits de dérive ont été déportés vers l'extérieur, ce qui laisse des coursives plus larges et plus agréables. D'autant que les coques plus hautes ont permis de rehausser les planchers (les réservoirs sont cachés dessous) et de masquer la structure. Du point de vue de l'esthétique l'opération est très

réussie d'autant – c'est encore une première – que le chantier a fait appel au designer Frank Darnet. Le résultat est visible, les précédents Outremer gardaient un côté «brut de décoffrage» bien en phase avec leur tempérament musclé mais peut-être moins avec les envies d'évasion de clients se préparant à passer quelques années à bord. De ce point de vue, le gain en volume, donc en confort ne peut qu'être salué. La nacelle de plain-pied avec le cockpit est très lumineuse et semble beaucoup plus vaste que sur les modèles précédents. La grande table à cartes occupe la meilleure place, face à l'avant avec vue sur l'horizon. La cuisine devrait gagner en rangements sur le deuxième exemplaire mais elle est belle et fait face au cockpit, le carré étant déporté sur bâbord. Dans les coques aménagées en une ou deux cabines, les douches sont indépendantes des cabinets de toilette. Et entre les boiseries en wengé et les corbeilles d'osier, l'ensemble est très chic sans être ostentatoire. Et le poids direz-vous ? Le chantier a soigné les éléments, pour prouver le Corian du plan de travail qui repose sur un sandwich en nid-d'abeilles aluminium. A l'extérieur aussi il y a du changement : le système de barre à transmission hydraulique a été changé pour des drosses. C'est vraiment mieux et en plus le chantier propose (en option) des barres franches sur l'arrière des coques. Est-ce bien utile sur un cata de 15 m ? La réponse est oui. Avec un siège moulé on est vraiment bien installé et cette barre parle avec seulement 10 nœuds de vent. Même si un cata ne vire pas sur place comme un mono, il est tout de même plaisant de le guider du bout des doigts et de placer l'étrave au mieux. Le bateau va vite, pourquoi se priver de ces sensations ? Dans les petits airs nous avons pu établir le gennaker puis un code zéro bien utile pour allonger la foulée. D'autant que le fonctionnement du foc autovireur ne nous a pas convaincus. Nous sommes en présence d'une toute nouvelle génération d'Outremer. Laissons-lui le temps de réussir une mutation bien engagée.

NOUVEAUTE
2010



▲ La déco de ce premier modèle intègre bien les grands hublots de coque «bridés» au niveau des cabines.

◀ Le poste de barre standard est en arrière de la nacelle mais pratiquement de niveau avec le pont. La vue est bonne sur les étraves.

Les emménagements intérieurs sont clairs et chics. De l'Alcantara est utilisé pour la sellerie et certains vaigrages, la cuisine communique facilement avec le cockpit. ▼



Pratique La position à la barre franche se révèle très confortable. On est exposé aux éléments, donc au soleil !



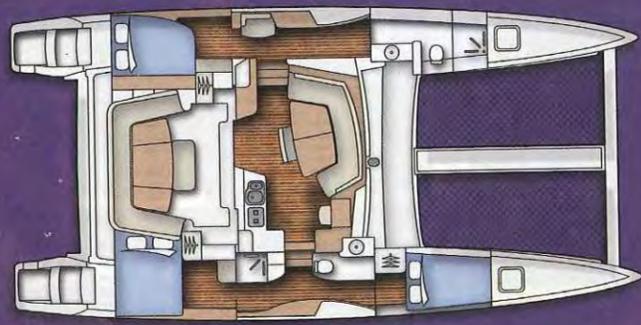
Pratique La grande table à cartes ne saurait être mieux située. Belle console et vue sur mer imprenable.



Pas pratique Il manque une marche pour accéder au toit de la nacelle... et des poches à drisses au pied du mât.

EN CHIFFRES

Longueur coque : 14,98 m. Largeur : 7,45 m. T.E : 0,95/2,35 m. Dépl. : 9 980 kg. SV au près : 126 m². Foc : 40 m². GV : 86 m². Motorisation : 2 x 39 ch. Matériau : sandwich verre/mousse. Architecte : Christophe Barreau. Design : Frank Darnet. Constructeur : Outremer Yachting. Prix : 630 000 €.



COUP DE CŒUR
VOILES

NOUVEAUTÉ



NOTRE AVIS. Non, les deux barres franches installées sur chaque coque de l'Outremer 49 ne sont pas un gadget! Barrer ce catamaran de 15 mètres de long et de près de 10 tonnes procure un grand plaisir. Confortablement assis dans un des sièges moulés, vous vous amusez à relancer dans la risée. On aurait pu craindre que le jeu de biellettes et de drosses (une barre à roue est toujours présente sur le rouf, utile notamment pour les manœuvres de port) fasse souffrir l'ensemble mais, au final, une fois la barre en main (en carbone!), il est difficile d'abandonner sa place.

L'Outremer 49 marque un tournant pour le chantier. C'est le premier catamaran qui ne soit pas dessiné par le regretté Gérard Danson, créateur de l'entreprise. Ce plan Barreau ne trahit pas l'esprit de la gamme. Conservant de bonnes performances, il supporte mieux la charge que ses grands frères (notamment l'Outremer 55, avec lequel il entre en concurrence). Une évolution maîtrisée qui se traduit par plus de volume habitable et une surface de toile augmentée. Pour accompagner ce changement et toucher une clientèle plus sensible à la qualité perçue, les finitions ont elles aussi été revues à la hausse. Une grande attention a été portée aux vaigrages, boiseries et coussins à bord de ce multicoque destiné à tailler la route. Peu de reproches à lui faire, donc, si ce n'est une circulation à bord entravée par de nombreuses marches qui gênent parfois le barreur. Un détail en comparaison du plaisir procuré.

OUTREMER 49

14,98 m

629 407 €

Larg. 7,45 m. TE 0,95-2,35 m.
P. 9,95 t. Voil. 139,00 m².

Outremer Yachting
Barreau/Neuman

