



Le TS 52', un catamaran qui respire la performance...

Depuis sa présentation au Grand Pavois 2005, le TS 50' fait figure "d'épouvantail" et alimente le buzz au sein du village de la glisse. Le lancement du TS 52 pendant le salon de la Grande-Motte 2011 a révélé cette machine ultra-rapide aux amateurs. Voici nos impressions après un essai de brise en compagnie de l'architecte Christophe Barreau.

À LA POURSUITE DE LA PERFORMANCE SUR L'EAU

Depuis leur redécouverte dans les années 50, les multicoques n'ont cessé de défrayer la chronique avec des ambitions immo-dérées de vitesse. KAIMILOA (CSK), les Victress d'Arthur Piver avant beaucoup d'autres, chacun a tenté, avec des fortunes

diverses, de transposer les innovations. Newick, Kelsall, Schionning, White, Spronk, Crowther laissent des témoignages émouvants, mais leur avance créatrice se heurte prématurément à la technologie de l'époque, pas toujours à même d'interpréter la partition. L'engouement pour la plate-

forme catamaran s'est confirmé au cours des dernières décennies et s'explique aisément par son rendement taille/volume aménageable et une meilleure acceptabilité dans les ports marinas. Les positionnements marketing se sont clarifiés et permettent à tous d'évoluer dans des compartiments diffé-

renciés et complémentaires. Les confortables progressent aujourd'hui sans complexes, les modèles de croisière rapide proposent des compromis parfois remarquables, mais la niche des habitables (très ?) sportifs est encore en quête du Graal, elle est en train de définir ses propres critères avec des bateaux

TS 52'

Un catamaran qui va au bout de ses rêves



A bord du TS52, les 400 milles par jour ne sont pas un fantasme, mais une réalité...

comme le TS 52', le Sig 45' ou les extravagants Gunboat ... et d'autres sans doute !

**CHRISTOPHE BARREAU :
UN ARCHITECTE ENGAGÉ
ET ÉCLECTIQUE**

Signature des Catana de l'ère post Lock Crowther, Christophe a réalisé quelques coups de maître comme l'emblématique 471 qui retrouve aujourd'hui une deuxième jeunesse en version carbone allégée, ou l'excellent Outremer 49. L'architecte est également un solide marin qui, avec son One Off 45', a parcouru l'Atlantique sud et la Patagonie après avoir emmené le Catana 40' DIABOLO au-delà du Spitsberg ! Les randonnées alpines ou himalayennes ont entretenu chez lui un certain goût de l'extrême et de l'indépendance au sein des espaces

naturels vierges. La philosophie radicale du TS 52' est directement issue de cette synthèse et de l'ensemble de son expérience : une recherche de performance sans compromis à bord d'un cata dernière génération, simple, moderne et logeable.

second exemplaire aux Antilles et le confie maintenant sans hésitation à des locataires (expérimentés) ! Plus étonnant, un troisième bateau accueille le projet nautique d'une association de personnes handicapées. Thierry Goyard (co-fondateur de

suffit pour s'en convaincre, l'engin est bigrement typé sport : francs-bords impressionnants, étraves XXL, nacelle courte et fluide, et surtout une garde au sol superlative. Les entrées d'eau ultra-fines favoriseront une pénétration subtile dans l'eau, les tulipages offrent une progressivité exceptionnelle visant à limiter les résistances hydrodynamiques pendant les surfs. Conjuguée avec la hauteur de bordé, cette géométrie garantit la sécurité d'une spatule efficace et d'un volume anti-enfournement à (presque !) toute épreuve. La conception des sections de flotteur est remarquable, comme en compétition les notions d'œuvres vives/œuvres mortes s'estompent au profit d'une vision dynamique globale. La largeur et le plan de voilure raisonnables limi-

« 17, 19, souvent 20 puis 22, 23 nœuds, l'animal suit sa piste et oublie la côte pendant cette chevauchée au large, flanquant la banane à tout l'équipage. »

**DE LORIENT À CANET-
EN-ROUSSILLON**

Le TS a d'abord été choisi par Francis Joyon pour son usage privé (forcément échevelé), Régis Guillemot exploite un

Catana avec J.P Prades !) a racheté les moules à Marsaudon Composites pour relancer la commercialisation et confie la fabrication à Seatec. Jean-François Gonzalez réalisait déjà les phases composites des Phisa. Il dispose du savoir-faire et de l'outillage adapté à ce niveau d'exigence. Plusieurs exemplaires sont en production, notre unité d'essai est le premier de cette série.

tent la puissance et sont parfaitement en relation avec le programme. La volonté d'obtenir et de supporter des performances moyennes élevées en toutes circonstances sans exiger trop de surface de toile détermine les paramètres du TS 52' : 16.10m / 8.5t armé / 20m de mât / 135m2 au près !

**UN GRÉEMENT ÉPURÉ
MODERNE**

Notre TS52' d'essai est équipé du mât carbone rotatif auto-raïdi, d'une poutre avant aluminium et du bras arrière en composite polyester. Le gréement de cotre avec stockeur de solent / trinquette sur étai textile et voiles Hydranet est une bonne approche de base, la version dotée des poutres carbone (1 transversale, 1 de compression et 1 arrière) avec voiles membranes constituera un pack plus abouti (une centaine de kilos de structure mal placés éliminés !). Si on ajoute la possibilité offerte par le chantier de centrer les moteurs, on imagine la marge de manœuvre encore disponible.

**UN CHOIX DE NIVEAU
TECHNOLOGIQUE PERTINENT**

L'infusion autorise une préparation méticuleuse des tissus et des mousses PVC ainsi qu'une bonne maîtrise du rapport fibre/résine. Vinylester et polyester sélectionnés, utilisation du carbone pour la cloison maître, la poutre arrière et les nombreux renforts, tout cela apporte du "muscle" là où il faut, sans entraîner d'escalade technologique susceptible de compliquer l'entretien.

**ARCHITECTURE : UN CHÂSSIS
SPÉCIALISÉ POUR LA VITESSE
ET LE FRANCHISSEMENT**

Un coup d'œil depuis le ponton



L'engin est bigrement typé sport : francs-bords impressionnants, étraves XXL, nacelle courte et fluide, et surtout une garde au sol superlative...

BIENVENUE À BORD

L'évolution 2011 propose une interprétation plus séduisante de l'aménagement intérieur. Les volumes sont les mêmes, bien sûr, et restent tout à fait convaincants, mais la nacelle est devenue lumineuse. La peinture de sol granitée est une réussite (l'évacuation directe à la mer par des dalots intérieurs facilite l'entretien et l'égouttage des cirés). Le carré est spacieux et se prolonge de part et d'autre par 2 grandes couchettes doubles /

tatamis. L'ergonomie et la lumière des 4 cabines-doubles ont fait l'objet d'un travail important ; les cabinets de toilettes sont spartiates, sans fioritures, bien adaptés à l'usage. Malgré un arbitrage sobre voulu par ses propriétaires, ce modèle est confortable et donne une bonne idée de ce qu'il sera possible de réaliser sur les unités suivantes.

DES PERFORMANCES HORS DU COMMUN

La silhouette athlétique du TS52' est élégante, la finesse



Petit casse croûte en croisière à... 20 nœuds !



La barre franche et les sièges baquets : un vrai bonheur pour barrer !

des attaches dissimule une physiologie interne carrément bodybuildée. Le cloisonnage est dense, les renforts nombreux et l'abondance de ces contreventements procure au catamaran une raideur manifeste sous les pieds. La rigueur géométrique de la plate-forme facilite la tenue des arcs de gréement, ceci est d'ailleurs parfaitement sensible dès les premiers mètres parcourus. La manœuvre au moteur reste conforme à celle des catas équivalents. Une mention pour

l'emplacement des tableaux de commande à l'intérieur, mais comme pour l'électronique en façade de roof, un capotage futé évitera les manipulations intempestives. Sous 1 ris / trinquette nous démarrons au près dans une fin de Tramontane ; le temps de trouver mes marques dans les sièges baquets pivotants, les sillages racontent déjà une histoire inhabituelle ! La brise de 15-25 nœuds est oscillante en force comme en direction, mais le rapport de boîte choisi est

Un cata sportif, mais qui sait aussi se tenir en équipage (confirmé) familial.



« En plaisance, dans les mains d'équipages familiaux aguerris, cette boule de nerfs (dans une sellerie de velours) est parfaitement maîtrisable. »

parfait pour un début. La précision ferme des safrans met en évidence les limites des longues barres franches lamellées collées... leurs homologues carbone indispensables sont à bord, bientôt installées. Même avec des réglages de voiles perfectibles (le TS est en rodage), le cap et la foulée sont immédiatement éloquentes : entre 11 et 14 nœuds à 40° de l'apparent ! L'engin ne demande qu'à accélérer en mettant un peu de pression, à 50° il se stabilise à 15-16 nœuds avec une assiette parfaite et un passage à la vague très souple qui permet de relover en conservant le bénéfique vitesse. La finesse générale hydro et aéro, comme la force de pénétration, devient palpable. Le ressenti de châssis est assez direct et il faut s'habituer aux mouvements de cisaillements latéraux (effet directionnel des safrans) et longitudinaux (accélération). Pas une fois, nous ne taperons dans le clapot

pourtant bien formé ! Au large, la houle gondole l'horizon. Gourmands, nous affalons la trinquette (mousquetons Velcro sur draille textile) et déroulons le solent (tout ou rien). Empannage et descente tribord amure, le vent pétrole un peu à la côte et se maintient au large. Nous gardons donc le ris et festonnons gentiment entre 15 et 18 nœuds avec un bateau facile et très stable. Devant nous, bleu et blanc cabossent un panorama plein de promesses ; nous réempennons et plaçons les étraves du TS dans les ornières du plan d'eau. Le vent remonte progressivement pendant la pause déjeuner, les flotteurs commencent à décapeler les vagues les moins pressées tandis que les voûtes allument des traînées de poudre. 17, 19, souvent 20 puis 22, 23 nœuds, l'animal suit sa piste et oublie la côte pendant cette chevauchée au large, flanquant la banane à tout l'équipage. L'allure reste confortable, presque sereine. À l'avant, j'admire l'aisance majestueuse des flotteurs tout en me méfiant de leurs puissantes ressources et des poussées verticales. La capacité de franchissement est remarquable, nous n'exploitons pas encore 50% des possibilités ! Béar et Creus s'estompent dans l'Ouest, il faut hélas interrompre le festival de la glisse... Loin au large, le retour contre 20 nœuds de NW s'annonce laborieux ! Que nenni, la polyvalence du TS s'affirme de manière flagrante et

en moins d'1h30, au près débridé, nous revenons du diable vauvert à 15 nœuds de moyenne (!). L'insolent nous assène une dernière démonstration de force à l'heure de compter les points : sur ce bord délicat et chahuté sous le vent des montagnes pyrénéennes, nous avons intégré une prévision de dérive et arriverons en fait 15° plus haut que notre habitude de la région ne le laissait supposer...

CONCLUSION

Le TS52' est un multicoque à part ! Il nage comme un trima-

ran et possède un équilibre rare. Ses caractéristiques géométriques affirmées lui ouvrent les portes d'une zone de performances inaccessibles aux catamarans de croisière rapide. Poussé dans ses retranchements par des pilotes professionnels il est capable de suivre les multis 50' de 2ème génération et de débouler à 28 nœuds en continu dans de bonnes conditions de record ou de parcourir 400 milles par jour en océanique ! En plaisance, dans les mains d'équipages familiaux aguerris, cette boule de nerfs (dans une sellerie de velours) est parfaitement maîtrisable. Preuve de sa maturité de réalisation et de conception, le TS n'est pas difficile à utiliser et n'a rien d'une bête furieuse imprévisible ; ce magnifique multicoque s'adresse à des amateurs éclairés et raisonnables qui sauront utiliser son potentiel en connaissance de cause.

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Christophe Barreau
 Constructeur : XLight Catamarans
 Longueur : 16.10m ou 15.24m (TS50)
 Flottaison : 16m ou 15m (TS50)
 Largeur : 8m
 Déplacement léger : 6.95t ou 7.45t (TS50)
 Déplacement en charge : 9.3t ou 9.85t (TS50)
 Creux maxi : 0.45m
 Tirant d'eau : 1.20/2.80m
 Mât : carbone rotatif 20m ou aluminium fixe (TS50)
 Gréement : Textile ou monotoron (TS50)
 Surface GV : 87m² à corne ou 82m² classique
 Génois : 51m²
 Trinquette : 22m²
 Genaker : 94m²
 Spi asymétrique : 160m²
 Motorisation : in board 2x 39CV
 Carburant : 2X215L
 Eau : 2X170L
 Matériau : sandwich mousse/verre/polyester-vinylester.
 Cloison de mât-poutre arrière-poutre de compression-cathédrale de martin-gale : carbone
 Prix : 739 000 euros HT sans voiles ni sécurité / 626 000 euros HT pour le TS50'

LES PLUS

- Un compromis course-croisière d'exception
- Géométrie inspirée et rigoureuse
- Performances et comportement de très haut niveau

LES MOINS

- Il faut savoir vivre à 15 nœuds de moyenne !
- Encore un petit effort de présentation
- Module Hydranet des voiles sous-dimensionné



Un superbe volume central, deux couchettes doubles/tatamis de plain pied, un grand carré pour huit convives, le confort à 15 nœuds de moyenne !



Des cabines aux aménagements simples, lumineuses et confortables qui se prêteront bien à la décoration personnalisée.