

Un multicoque français pour la croisière, qui offre des performances passionnantes par vent fort. Il demande une certaine expérience dans l'usage des dérives relevables. Plusieurs versions pour l'aménagement intérieur, qui s'ouvre sur un grand carré.

CATANA

471



• Excellente stabilité longitudinale et transversale
• Habitabilité confortable
• Excellente maîtrise des matériaux modernes

• Poste de barre exposé en cas de mauvais temps, mais très agréable dans les mers chaudes.

par Aldo Martinetto

En Italie le catamaran n'est pas encore assez estimé. À l'inverse, la France, grâce aux expériences océaniques de ses navigateurs solitaires, et grâce au fait d'avoir assuré la promotion du multicoque dans les mers caraïbes a su étudier et réaliser des bateaux qui, actuellement, sont les plus fonctionnels sur le marché. Parlons d'abord de sécurité, un sujet controversé pour qui pratique plutôt le monocoque. En fait, les constructeurs et les usagers expérimentés affirment qu'un bon multicoque présente une sécurité imbattable.

Le chantier Catana apporte à ce sujet une attention aiguë. Sur la sécurité de ses catamarans pas d'économie, il s'agit de bateaux, qui, bien conduits, peuvent supporter des conditions extrêmes. Didier BOURNIQUEL et Jean-Pierre PRADE déclarent: «s'il est vrai que les navigateurs océaniques avec leurs catamarans vont rarement au près par plaisir, il est aussi vrai qu'un Catana peut réconcilier l'équipage avec cette allure car c'est dans cette situation que ces qualités de vitesse, de sécurité et de confort sont les plus impressionnantes. Lorsqu'un catamaran a un tel comportement marin, il peut plus rapidement et plus facile-

ment s'éloigner des lieux dangereux.

Avec ses dérives relevées, et par mer formée de travers, il glisse sur la mer sans trop immerger sa coque sous le vent, esquivant les vagues et les rafales les plus violentes.

En fuite, la forme des coques présente une importante résistance à l'immersion des étraves, supprimant tout risque d'enfournement».

La section à bulbe sous la flottaison et la forme tulipée des étraves donnent aux coques une réserve de flottabilité considérable, tout en permettant d'avoir des lignes d'eau très fines à la flottaison ce qui assure un ex-

CATANA 471

cellent passage dans la mer, et de la vitesse par mer calme.

Conception

Le 471 est construit avec d'excellents matériaux, comme le Twaron®, une fibre aramide récente avec des caractéristiques, dans certains cas, supérieures au Kevlar.

Le rapport résistance/poids est très favorable et par conséquent, la légèreté de l'ensemble ne compromet pas la solidité, au contraire, elle a permis de multiplier à l'intérieur les cloisons structurales.

Le procédé Twaron® Impact (fibres aramide/carbone/unidirectionnelles), la construction en sandwich sous vide, et l'insubmersibilité du bateau permettent au chantier d'offrir une garantie de 10 ans sur la structure.

Pour améliorer la stabilité et donc la sécurité de son bateau, le chantier a préféré incliner les flotteurs

de façon à écarter les carènes sans augmenter démesurément la largeur totale du catamaran. De ce fait, les bordés extérieurs sont pratiquement verticaux, alors que les bordés intérieurs sont inclinés d'environ 8 degrés. Ainsi, le tunnel entre les coques est élargi, le couple de redressement est amélioré sans alourdir le bateau.

Certaines cloisons intérieures for-

ment des compartiments étanches qui contribuent à l'insubmersibilité déjà obtenue par le matériaux de construction des coques et par l'absence de lest. L'âme du sandwich des coques, du pont et des cloisons est en mousse PVC de densité 75 kg/m³ et de 20 mm d'épaisseur. L'âme du roof et de la plate forme est identique mais à 40 mm d'épaisseur. Les tissus de verre, de

1 - La table à cartes avec le siège monté sur un pivot, est placée près d'une des baies vitrées. On peut voir un des coffres sous le divan en demi-cercle.

2 - Le carré avec table et dinette en face de la cuisine. C'est le point le plus grand et aéré. Pour éviter la chaleur les baies vitrées ont une isolation thermique.



2





3



4



5



6



7

Twaron® ou de carbone sont triaxiaux, l'âme des sandwich est mise en oeuvre sous vide.

Le cockpit, pas trop profond, mais bien protégé par le roof est convivial, équipé d'une sellerie confortable et d'une très grande table, et de coffres auto videurs volumineux. Les deux postes de barre, équipés chacun d'instruments pour la navigation, sont positionnés à l'extérieur du cockpit sur les flotteurs.

Au dessous ont été placés les deux compartiments moteur, très spacieux, ils peuvent recevoir différentes options ainsi que des moteurs éventuellement supérieurs aux 40 cv du standard chantier. Les jupes arrière ont trois marches avec main courante et permettent un accès facile au quai ou à la baignade.

L'intérieur

Trois versions d'aménagement proposées: location, propriétaire et U.S., toutes très spacieuses. Le carré d'où la vue à 360° sur l'extérieur est parfaite, dispose d'une vaste banquette autour d'une grande table centrale. Une cuisine fonctionnelle et un coin navigation efficace complètent cet espace.

Dans la version propriétaire (celle que nous avons testée), une coque entière a été réservée à celui-ci avec une grande cabine, une grande salle d'eau avec douche séparée, un bureau/bibliothèque et beaucoup de placards et tiroirs. La coque bâbord est réservée aux invités avec deux cabines doubles, une salle d'eau et de grands rangements pour l'équipement

de plongée sous-marine.

Dans toutes les versions, les cabines sont spacieuses, lumineuses et aérées.

Chaque cabine est ventilée par aération forcée, même avec les hublots fermés. Les grands hublots du roof central sont équipés d'un isolant thermique filtrant 90% des rayons solaires, pour éviter l'effet de serre. Les panneaux ouvrants, la grande porte d'accès au cockpit assortie d'une fenêtre coulissante assurent une excellente ventilation.

Les lits mesurent 200 x 140 ou 200 x 160 cm, ils sont équipés de sommiers à lattes avec des matelas de bonne épaisseur et d'une souplesse adaptée, assurant le confort dans toute condition de mer.

Les placards et les tiroirs sont

3 - La cuisine a un plan de travail, des éléments à plusieurs compartiments et des rangements pour assurer une bonne autonomie et un évier en acier inox avec couvercle.

4 - La gazinière en acier à quatre brûleurs, le four et le réfrigérateur de 100 ou 200 litres.

5 - L'une des cabines pour les invités.

6 - Le grand divan et la salle d'eau du propriétaire occupent tout le rest du flotteur.

7 - Le lit à deux places dans la cabine propriétaire.

CATANA 471

1- La grande table fixe dans le cockpit près de la porte coulissante de l'entrée du carré.
2- L'un des postes de barre jumeaux avec barre à roue gainée de cuir naturel et console instruments.
3- Sur sa console ce winch vertical avec une batterie de bloqueurs gère l'ensemble des drisses qui passent sous la plate-forme renvoyées au pied du mât. On peut voir aussi la place de l'annexe, derrière la poutre arrière.

nombreux et volumineux.

La cuisine est remarquable dans toutes les versions. Sur le plan de travail se trouvent une gazinière en inox avec 4 brûleurs, un réfrigérateur de 200 litres et un congélateur de 100 litres. Leur isolation est garantie par un isolant de 200 mm d'épaisseur et par un écran anti-condensation.

Pour les meubles et leur décoration, le chantier fait un usage harmonieux des bois et des contre-moules polyester pour faciliter l'entretien quotidien tout en éliminant la sensation froide donnée par le polyester. Dans l'ensemble, l'intérieur est élégant dans sa simplicité. On doit ici se souvenir que les performances élevées de ce catamaran viennent de sa légèreté et de la résistance de la structure.

Qualités nautiques

Le mât est en alliage léger anodisé, ou à la demande, en fibres de carbone dans les deux cas, il est posé sur le pont par l'in-



termédiaire d'une rotule. Les barres de flèche, les encrages des haubans et tout l'accastillage du mât sont d'une solidité qui donne confiance. Les accastillages en inox sont posés sur le mât avec un isolant pour éviter la corrosion galvanique, beaucoup de ces accastillages sont réalisés sur mesure pour le chantier. La grand voile est équipée d'un système à prise de ris rapide, avec renvoi dans le cockpit. Le génois est sur enrouleur et le spi est équipé d'une chaussette.

TANA sont les seuls catamarans de série qui utilisent des dérives sabre relevables et leur utilisation prudente est essentielle pour obtenir des performances élevées en toute sécurité. La portance d'une dérive est d'autant plus efficace qu'elle est étroite et profonde, donc les deux dérives sabre sont plus efficaces que des quilles fixes larges et peu profondes.

Aux allures portantes, les quilles fixes représentent un double frein dû au frottement et à la turbulence qu'elles produisent. Les dérives sont descendues complètement aux allures de près et par vent modéré, il faut les soulever graduellement au fur et à mesure que le vent et la vitesse du bateau augmentent.

Au portant, les dérives sont relevées, elles n'opposent ainsi aucun frein à l'avancement, il en est de même dans le gros

temps.

Le poids d'un CATANA permet d'utiliser des surfaces de voilures modérées, ceci joint à l'ergonomie du plan de pont facilite la manoeuvre par un équipage réduit.

Une navigation dans le Golfe du Lion, dans des conditions dures constitue le meilleur test pour vérifier les qualités nautiques d'un bateau. Le tableau des performances relevées est suffisamment éloquent, a fortiori lorsque ces performances ont été obtenues en toute sécurité.



Toutes les drisses et bosses venant du mât passent sous la plate forme dans un carénage et ressortent à l'arrière du cockpit où elles sont manoeuvrées par un winch électrique et une batterie de coinceurs.

Avec les deux moteurs à 49 cv, dans une mer peu agitée, la coque garde une vitesse supérieure à 8 noeuds stabilisés. Des vitesses supérieures à dix noeuds sont possibles ce qui représente une bonne sécurité.

On obtient des performances plus importantes sous voile surtout avec du vent fort. Les CA-