



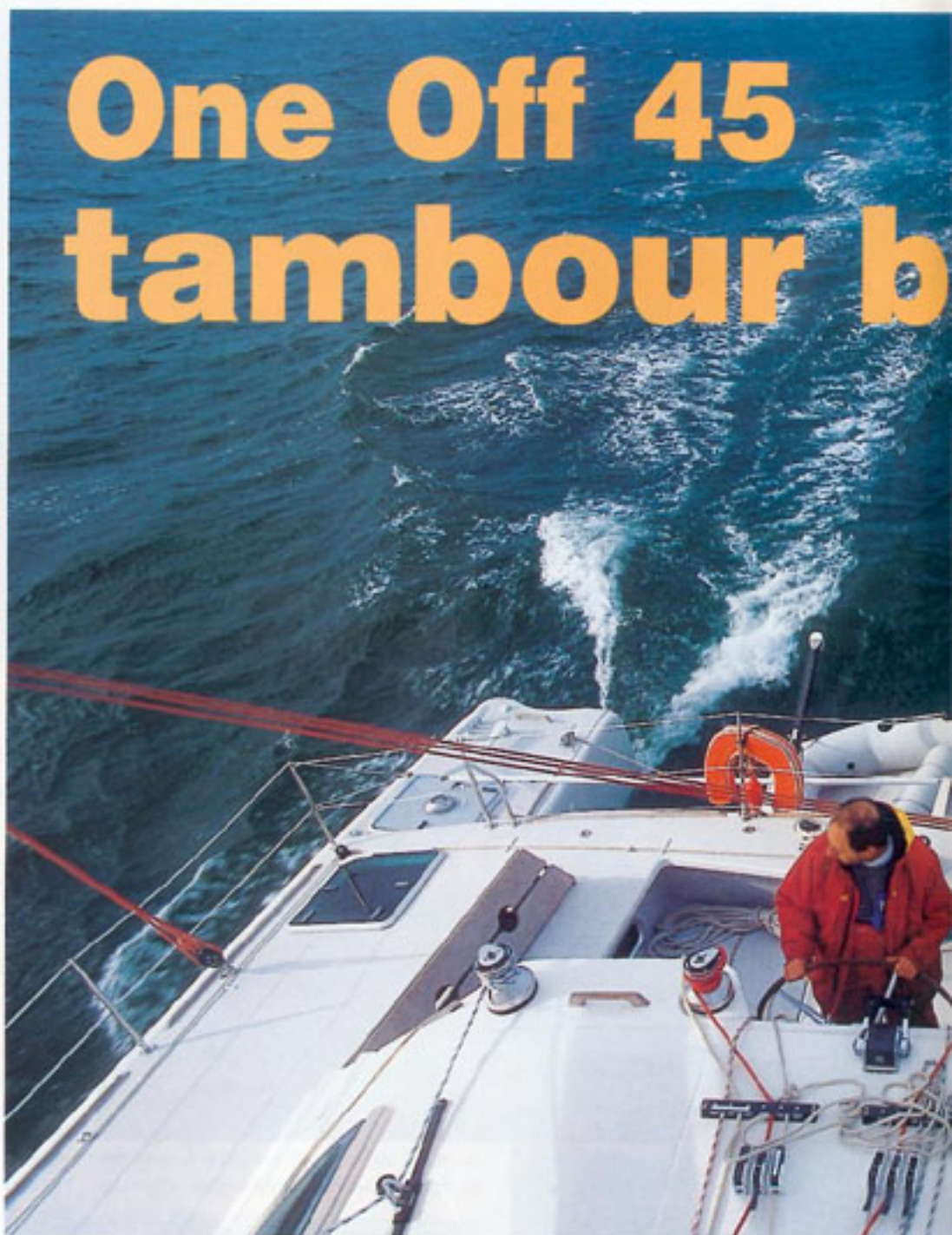
One Off 45 tambour b

Le One Off 45 joue au moins sur deux tableaux : le plaisir de la voile, avec ses coques fines, son mât-aile et son potentiel de vitesse, le confort au grand large, grâce à un volume et une puissance qui n'ont rien à envier aux productions plus typées croisière.

Dessiné par Christophe Barreau et construit en petite série par Catana, voilà une plateforme très attrayante.

PAR PIERRE-MARIE BOURGUINAT
PHOTOS DE L'AUTEUR

Haut sur l'eau, le One Off offre un sillage trompeur. On est déjà à 12 nœuds!



La tonture des flotteurs est élégante et la nacelle très ramassée.

Le roof ne trompe pas. C'est bien celui d'un Catana, le 381 en l'occurrence, mais posé sur une plateforme aux ambitions plus tranchées. Il n'y a qu'à regarder l'entraxe des coques, la hauteur de nacelle au-dessus de l'eau ou encore le gréement pour comprendre que le One Off 45 se place sur un autre créneau que celui de la production de grande série. Alors que, depuis une dizaine d'années, les catas de croisière ont pris un embonpoint dicté par des standards d'équipements de plus en plus exigeants, le One Off, lui, tranche dans le vif et propose une autre vision du multicoque de croisière — assez proche somme toute des productions de Gérard Danson ou d'Erik Lerouge.

attant !



Christophe Barreau connaît parfaitement les données du problème puisqu'il est l'architecte de toute la gamme du chantier Catana. Totalement impliqué dans la construction du One Off et dans son exploitation (il est copropriétaire de *Yaho*, celui que nous avons essayé), il a géré ici le compromis confort/déplacement/performance à sa manière, en se souciant le moins possible des contraintes du marché. Nous découvrons *Yaho* sagement amarré au ponton de La Trinité où il est exploité en location une bonne partie de l'année. Après les quelques vérifications d'usage, nous filons au moteur dans le chenal, encore abrité du noroît qui souffle à plus de 30 nœuds.

Les deux Volvo 30 CV n'ont pas de mal à propulser le bateau à près de 7 nœuds à un régime de croisière (moins de 2 500 tours). Nous sommes cinq à bord avec le plein de gasoil mais l'avitaillement et nos affaires personnelles sont celles d'un simple week-end. Dans ces conditions, *Yaho* accuse moins de 7 tonnes, ce qui est très raisonnable pour 14 mètres.

Par prudence, nous prenons deux ris dans la grand-voile avant de hisser. Météo France ne s'était pas trompé et nous ne les quitterons pas jusqu'à Belle-Ile.

RAPIDE ET MARIN

La drisse mouflée de GV revient sur la face avant du mât tournant, une belle pièce en alu de 9 m² de surface projetée, sortie des ateliers de Jean-Pierre Maréchal. La grand-voile monte sur ses chariots à billes sans effort.

Comme les autres manœuvres, les écoutes de grand-voile reviennent au centre du roof vers une batterie de winches. Pour son propre usage — et malgré le souci de performances — Christophe a repris le



Pique-nique à plat et à 10 nœuds.
Tout le monde est content.



Christophe Barreau, un architecte impliqué dans la réalisation et l'exploitation du One Off 45.

système du double palan en patte d'oie, présent sur tous les bateaux de la gamme Catana. Le bon réglage est moins immédiat qu'avec un rail, mais on se passe ainsi de cette longue pièce encombrante et dangereuse dans le cadre de croisières familiales. Chaque écoute revient sur un winch. Une bonne moitié de génois est déroulé. Et en avant! Le speedo ne nous a pas attendus, les embruns non plus et nous rentrons à tour de rôle capeler notre veste de ciré. Le barreur se retrouve seul quelques instants et n'a pas l'air de s'en plaindre. Il faut dire qu'à proximité de la roue fixée sur la face arrière du roof, toutes les manœuvres sont accessibles : les écoutes de GV, nous l'avons dit, celles de génois qui reviennent chacune sur leur winch, la bosse d'enrouleur, les renvois de l'arthur pour forcer la

rotation du mât, les deux commandes moteur... Manœuvrer à plusieurs autour du barreur pose presque des problèmes d'ergonomie tant les bouts sont regroupés. Christophe Barreau a dessiné volontairement un poste de commande très ramassé, sachant qu'en équipage réduit, les quarts tournent vite à l'exercice solitaire.

Le barreur est assis sur un siège type motonautisme. On pourra reprocher dans la mer forte le côté haut perché, mais au moins, on voit les deux étraves sans se mettre sur la pointe des pieds. Les spectateurs peuvent se tenir debout sur la banquette avant de cockpit, pour ne rien rater du spectacle. Position humide mais sûre grâce aux mains courantes fixées sur le sommet du roof. En grande croisière, on pourra partager le quart avec le barreur, abrité dans la descente

sous la casquette (le toit du roof déborde vers l'arrière ce qui est bien pratique). Les jours plus tranquilles - il y en a! - le cockpit sera un terrain de jeu agréable et bien sec grâce aux hautes hiloires en lattes de teck.

CENTRAGE DES POIDS

Nous passons La Feignouse presque à l'étrave, ce qui permet de tenir une bonne moyenne sur une mer plate. C'est entre la presqu'île et Le Palais que nous aurons le plus de mer, au débridé toujours. Vérification faite au GPS, le speedo est un peu pessimiste. Nous filons régulièrement à plus de 12 nœuds, à 70° du vent réel environ. Plus que la vitesse, c'est le comportement du bateau qui tranche le plus avec les catas de croisière standard. Malgré son

la revue

1 Pied de mât

Plusieurs pontets vissés permettent de frapper les bosses de ris. La glène de GV peut être laissée sur le winch. Les autres bouts rentrent dans les deux grands coffres par une lumière astucieuse. A quelques mètres au-dessus du pont, un bout tendu vers la poutre de compression évite de venir coincer les écoutes de foc aux virements. L'angle des palans de l'arthur ne permettent pas d'anguler suffisamment le mât au portant.

2 Relevage dérives

Il est assuré par deux bouts qui reviennent en arrière du cockpit sur un winch qui sert aussi à hisser l'annexe sur les deux bossoirs en carbone. Il n'y a pas de bout pour descendre ces longs appendices de 4 mètres (2,50 mètres de tirant d'eau et passage dans le flotteur). C'est la pesanteur qui permet à ces appendices de coulisser vers le bas.

3 Réservoir à gasoil

Il n'y en a qu'un, de 200 litres. Centré à côté de la descente dans le coffre qui permet également de stocker plusieurs bouteilles de gaz de 13 kg. Le remplissage se fait directement avec la pompe dans le réservoir, ce qui évite de faire courir de longs tuyaux jusqu'aux livets. Une simplicité dont personne ne se plaindra.

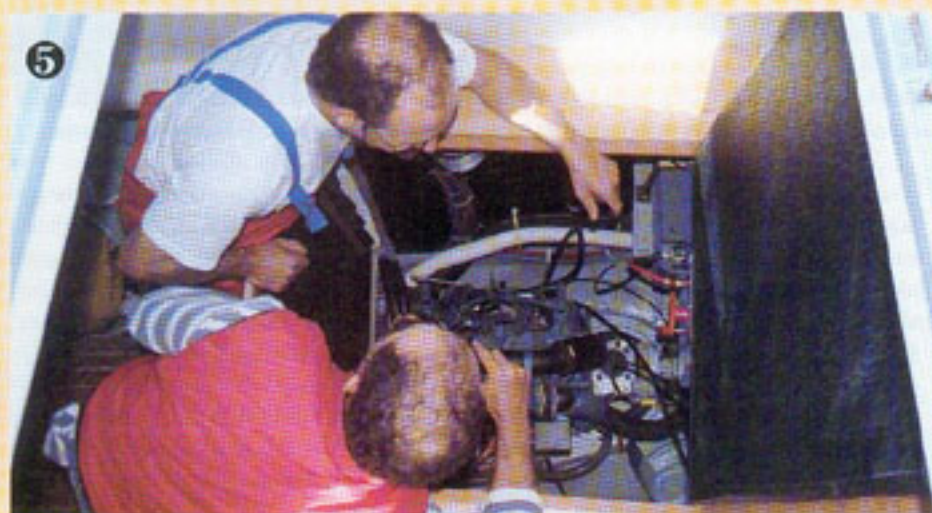


lourd mât-aile en alu, le bateau tangue très peu et jamais l'étrave sous le vent ne plonge dans l'eau. La trame d'aménagement beaucoup plus resserrée que sur un bateau classique, les coques fines, le déplacement mieux maîtrisé expliquent en grande partie ce comportement agréable et rassurant. Lorsque la coque au vent soulage, ce n'est que l'avant du flotteur qui se lève, sans que jamais on se sente obligé de toucher aux écoutes. Nous tentons un bord de large plus arrivé : lorsque le bateau accélère franchement, à plus de 15 nœuds, il se cale

L'étrave fume mais aucun signe d'enfouissement n'est notable à grande vitesse. Notez les limites du génois enroulé au près. Une trinquette est prévue pour les longs bords dans la brise.



de détail

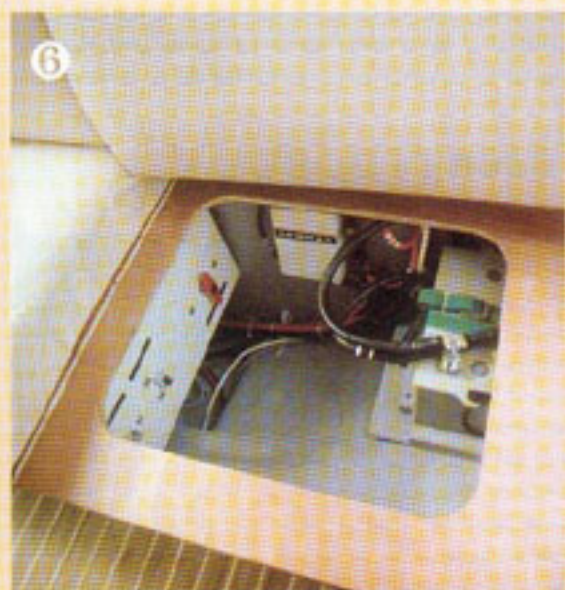


④ Descente

Réalisée en plexi en deux parties, il s'agit d'une porte forme cargo, un peu étroite à notre goût. Une sorte de fosse avec évacuation directe à la mer la précède, ce qui permet de respecter le surbau légal et de rester debout dans cette zone avec la hauteur sous barrot et bien abrité des embruns.

⑤ Moteurs

Il s'agit de deux Volvo 30 CV sail drive. Les commandes reviennent sur le sommet du roof, sous la main du barreur. Chaque moteur est parfaitement accessible sous toutes ses faces. En cas de coup dur, on peut même les extraire facilement par le grand capot de pont prévu à la verticale dans chaque cabine.



⑥ et ⑦ Electricité

Le parc batterie est parfaitement centré sous les banquettes du carré. Avec 230 A de service et 115 A pour chaque moteur, on peut envisager sereinement la croisière. L'ensemble des fonctions est regroupé sur un tableau électrique au pied de la descente, au dessus du réfrigérateur. Les coupe-circuits sont cachés sous les banquettes du carré, ce qui limite les longueurs de grosses sections de câbles.



© C. Bernier

Au port, la largeur de la plateforme est intéressante. On ne s'en plaindra pas au mouillage.



sur ses arrières et les étraves restent bien dégagées au-dessus de l'eau. Retour vers Le Palais au près. Nous conservons des dérives aux deux tiers descendues pour ne pas trop solliciter la structure et faire lofer le bateau. L'angle de remontée est très satisfaisant. Dans la mer du vent,

nous pointons à 55° du vent réel. C'est en fait le génois roulé (le bateau n'est pas encore équipé d'une trinquette) qui gêne le plus la progression. La vitesse se stabilise autour de 8,5 nœuds, ce qui, avec plus de 30 nœuds réels, est très satisfaisant. Attention tout de même au réglage du mât tournant qui réclame de l'attention, si l'on ne veut pas bloquer le bateau. Nous vérifions que sous pilote, *Yaho* se comporte bien. Pas de problème pour le vérin hydraulique, branché directement sous la poutre arrière sur le double cardan relié aux fausses barres par des tringles en alu.

En fait, l'ensemble du système de barre sur hydraulique est plus troublant pour le barreur que pour le pilote. On ne sent pas grand-chose à la main et il faut souvent regarder l'angle de barre sur le cadran pour savoir où l'on en est.

MOUILLAGES GRATUITS OU PORTS ENCOMBRÉS ?

Nous entrons au Palais pour constater en pleine manœuvre de prise de coffre, travers au vent car des bateaux masquent l'accès, qu'un des moteurs ne répond plus. Par prudence, nous ressortons de l'avant-port où

Mouillage : équipement complet



Le One Off 45 est livré en série avec un très bon standard d'équipement pour le mouillage, un exercice auquel on aura recours très souvent vu l'encombrement du bateau dans les ports. Le guindeau 1 500 watts se manœuvre grâce à une télécommande qui passe par le panneau ouvrant de roof. Le puits à chaîne est de bonne taille. Un second coffre sur bâbord permet éventuellement de ranger un second mouillage avec les défenses. L'ancre principale reste à poste sur un des deux daviers. Une housse en toile enduite avec glissière permet de faire oublier la chaîne qui court le long de la poutre de compression lorsqu'on navigue à la voile. Une fois mouillée, une patte d'oie qui reste à poste permet d'équilibrer les pressions sur les deux extrémités et stabilise le bateau.





Dans la forte brise, le One Off est humide.
Mais on a rien sans rien, n'est-ce pas ?

nos 14 mètres sur 7 font sensation. Pour réparer tranquillement, nous mouillons les deux tiers de notre chaîne. Nous apprécions le guindeau électrique à la remontée. Après inspection, il s'avère qu'un des câbles de l'inverseur tribord est cassé. Nous en faisons notre deuil. Grâce au grand capot et l'excellente accessibilité à la mécanique, un équipier se charge de mettre les gaz en direct et à la demande du barreur. La prise de coffre est un peu laborieuse, et il faudra penser à un système de gaffe automatique. L'avant du flotteur reste tout de même à plus d'1,20 mètre de l'eau, ce qui ne facilite pas les choses. Quant au fardage général du bateau, il ne faut pas le sous-estimer, comme sur tout multicoque de croisière. Disposer des deux moteurs pour évoluer travers au vent est indispensable.

Après quelques acrobaties d'aussières, nous reprenons des forces devant un apéritif. A cinq personnes, le cockpit du One Off paraît immense, même si Christophe l'a volontairement réduit par rapport aux productions standard. Il reste, comme dans tout cata, un morceau de choix. C'est en fait la communication vers l'intérieur qui tranche le plus par rapport à ce que l'on a l'habitude de voir. Pas de baie vitrée avec prise directe sur la cuisine. On rentre ici par une sorte de petit sas vitré, que l'on peut fermer facilement en navigation. Moins convivial, ce système garantit une sécurité plus importante dans l'hypothèse de grands voyages dans des zones difficiles. Un programme auquel le One Off peut sans problème se frotter, aux dires de son architecte qui a déjà parcouru quelques milliers de milles autour du Spitzberg sur un Catana 44.

Comme nous le disions pour commencer, la zone de vie se limite à celle d'un 38 pieds



(le roof sort des moules d'un Catana 381), ce qui est déjà très correct. Un tout petit placard à cirés est disposé à l'entrée, juste en arrière de la place réservée à un éventuel poêle qui n'était pas à bord lors de l'essai. Dans ce temps d'automne, l'excellente isolation due au sandwich de la coque et des cloisons ne nous en a pas fait sentir l'utilité.

UN VOLUME À DOUBLE TRANCHANT

Sur l'arrière bâbord de la nacelle, la cuisine offre toutes les possibilités que l'on peut attendre en croisière. Un hémol pour le frigo à gaz qui a été placé sur tribord, de l'autre côté de la descente, ce qui n'est pas très pratique. La table à cartes se trouve dans le prolongement de la nacelle sur tribord. Ce sont les passages aux coques qui choqueront le plus les amateurs de confort. Il faut descendre la tête baissée pour retrouver la hauteur sous barrot plus bas. Chaque flotteur est équipé, au pied de la descente contre le puits de dérive, d'un



Les jupes sous forme d'échelles mouillées manquent d'angle. On pourrait conserver le volume de coque sur l'arrière tout en les inclinant d'une quinzaine de degrés.

Siège de barre : le casse-tête des catas.

La question de la position de barre est rarement bien traitée sur les catas de croisière. En guise de réponse ultime, on entend souvent dire que « finalement en croisière, on ne barre pas beaucoup. » Pas très satisfaisant.

Il faut dire que les contraintes en jeu sont multiples : vision du barreur sur l'avant en diagonale, hauteur pas trop importante (sécurité par grosse mer), sensibilité de barre (drosses ou hydraulique), cohérence de l'installation avec les aménagements. Deux solutions sont en général envisagées : des roues en prise directe sur chaque flotteur, mais la nacelle masque une bonne partie du champ de vision, sauf à faire des sièges escabeaux ; une roue sur la face arrière du roof, ce qui sécurise mais ne règle pas toujours le problème de la visi, tout en imposant un système de barre hydraulique. Sur le One Off, Christophe Barreau a retenu cette dernière solution, en surélevant le siège de barre, pour que la visibilité soit excellente. Revers de la médaille, on se retrouve très haut perché et on a du mal à imaginer l'équilibre par mer forte.





Compte tenu de sa vocation de voilier rapide, l'espace de vie du One Off a été limité à celui d'un 38 pieds. Le grand carré est cependant suffisant pour huit personnes au moins.

cabinet de toilette un peu exigu. On aurait préféré un seul bloc, mais de dimensions plus généreuses.

Deux cabines se trouvent de part et d'autre de la descente, avec lit double sur les redans, assez haut pour ne pas gêner le passage de ces coques fines dans le clapot. Les pointes avant sont simplement équipées d'une bannette cadre, suffisante en appoint ou pour poser des sacs. Malgré le peu de rangements en dur — des bannes en tissu sont prévues dans chaque cabine — et la finesse des coques, il reste un volume de rangement impressionnant. Il faudra faire attention dans un programme croisière à ne

pas vouloir amener sa maison sur son dos. On se tromperait alors de monture. Selon Christophe, la charge utile raisonnable du bateau se situe autour de 2 tonnes. C'était le déplacement de *Yahoo* lorsqu'il l'a convoyé de Canet-en-Roussillon à La Trinité-sur-Mer en équipage. Dans des conditions musclées, ce cata continue à très bien se comporter, mais l'architecte met en garde ceux qui voudraient enfreindre ces limites. Le danger de ces catamarans très puissants est en effet d'encaisser sans prévenir, si ce n'est par les limites de l'accastillage. La chasse au poids a commencé dès la conception pour rester dans les limites acceptables par le volume des flotteurs (voir encadré ci-contre). Exemple : on trouve un seul réservoir de gasoil pour les deux moteurs. Son remplissage se fait en direct et non par l'intermédiaire de nables. Les réservoirs d'eau douce sont volontairement limités à 90 litres chacun. Un dessalinisateur paraît le choix logique pour compléter.

C'est en multipliant ce genre de détails que le One Off 45 peut proposer en toute sécurité des runs de qualité. Pas forcément d'accélération époustouflante, mais une vitesse moyenne remarquable pour sa taille. En rentrant de Belle-Ile, nous avons réalisé une moyenne de 16,4 nœuds sur une dizaine de milles au grand large, tout dessus, avec 20 nœuds réels.

Reste à savoir si, en grande croisière, ce type



La faible hauteur sous barrot et les marches étroites des descentes aux flotteurs ne plairont pas à tout le monde.

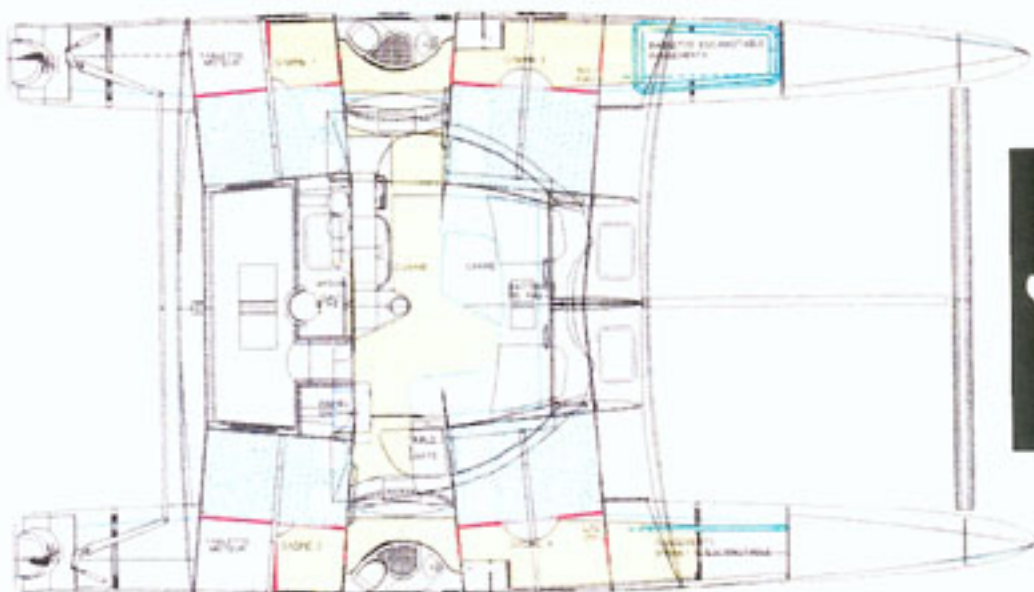
d'exercice est forcément l'objectif. Christophe avoue lui-même lever régulièrement le pied — non pour des questions de sécurité mais de confort à la mer. L'attrait d'un bateau comme le One Off est de détenir une réserve de puissance et de vitesse importante lorsqu'on veut s'amuser ou se sortir d'un mauvais pas — tout en sachant s'adapter, en réduisant, à l'écoute du bateau et de l'équipage. Qui peut le plus peut le moins (CQFD) ! ■



Les lits doubles haut perchés dans les redans ne sont pas pour déplaire aux jeunes équipier(s) !



One Off 45 technique

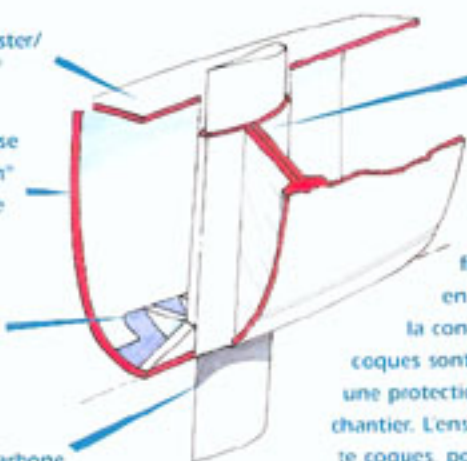


sandwich verre/polyester/
mousse PVC 75 kg/m³

sandwich verre/mousse
PVC 75 kg/m³/Twaron[®]
polyester isophthalique

renforts biaxiaux verre/
polyester dégressif

dérive en sandwich
verre/polyester. UD carbone



cloison de puits sandwich
mousse PVC 75 kg/m³/verre/
carbone/polyester

NB : Le Twaron[®] est une fibre proche du Kevlar[®], utilisée en peau intérieure pour absorber la contrainte au poinçonnement. Les coques sont stratifiées polyester mais avec une protection anti-osmose dès la sortie du chantier. L'ensemble de la structure composite coques, pont, nacelle est garanti dix ans.

Architecte
Christophe Barreau
15, rue Jean-Baptiste Berlier
75013 Paris
Tél./fax : 01 53 61 04 85

Constructeur
Catana S.A.
Zone technique du port
66142 Canet-en Roussillon Cedex
Tél. 04 68 80 13 13
Fax : 04 68 73 00 40
www.catana.com

Au royaume des grammes, on gagne des kilos

Partant sur la base d'une construction légère (sandwich) mais de technologie basique (résine polyester, stratifications sans dégradés, faible emploi du carbone...), Christophe Barreau a bien géré la spirale du poids sur ce multi puissant qui se doit de rester léger. Les vaigrages de son bateau sont réalisées avec de larges lattes de placage d'érable collées sur des interstices en ski blanc pour imiter un fond enduit. L'accastillage est simple, sans fioriture ni renvoi ou démultiplication excessifs. La plomberie (réservoirs d'eau, gasoil) a été limitée au maximum. Surtout, le One Off a fait l'objet d'un excellent centrage des poids : la trame d'aménagements est très ramassée avec une nacelle courte; les manœuvres se concentrent dans quelques mètres carrés. Les extrémités sont laissées libres. Une simple bannette cadre en avant de la poutre et deux grands coffres à voile dont le volume est limité par les deux grands crash box en mousse.

caractéristiques

- Longueur hors tout 13,70 m
- Longueur à la flottaison 13,50 m
- Largeur hors tout 7,90 m
- Déplacement léger 6,3 t
- Tirant d'eau 0,60 m/2,30 m
- Tirant d'air 20,50 m
- Hauteur du mât 18,50 m
- Surface de voilure au près 117 m²
- Motorisation 2 x 20 CV IB Volvo
- Hélices trépales repliables sur transmission sail drive
- Batteries moteurs Sonenchein 2 x 115 Ah
- Batteries service Sonenchein 2 x 115 Ah
- Eau 2 x 90 l
- Gasoil 2 x 90 l
- Glacière 100 l
- Jauge brute 24,77 Tt
- Mât carbone Black Fiber System autoradi, emplanture à rouler, rollers à chaque barre de fêche
- Prix clés en main 2 383 064 F TTC
439.521 €