

Grand largue, à 12/13
nœuds... Tout est tranquille
à bord !



ONE OFF 45

Le One Off 45 : Un programme Grand Voyage...

TEXTE ET PHOTO BERNARD LELIÈVRE

UN RENDEZ VOUS AVEC LA VOLEE COMME TOUT UN CHACUN AIMERAIT EN
AVOIR PLUS SOUVENT... NOTRE MÉTÉO, EN CETTE MI-JUIN, PROMET UN
HEUREUX MÉLANGE DE VENT ET DE SOLEIL, TOUT EST OK POUR FAIRE ENFIN
UN GALOP D'ESSAI DU ONE OFF 45 !

NOUS N'AVIONS MALHEUREUSEMENT PAS PU ÊTRE DE LA PHASE FINALE DU
CONVOYAGE PARTI DE CANET EN ROUSSILLON VERS LA TRINITÉ SUR MER MAIS

IL EST CLAIR QUE CES DEUX JOURNÉES QUE NOUS PROPOSE AIMABLEMENT
CHRISTOPHE BARREAU, L'HEUREUX PROPRIÉTAIRE ET ARCHITECTE DE "YAHO"

COMBLERONT NOTRE ATTENTE.



Le One Off 45 : un vrai bateau
de grand voyage...

A peine arrivés sur le ponton de Locata, et dès les présentations faites, nous fonçons tous à bord et en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrin, nous étions déjà dans le chenal de La Trinité à hisser les voiles. L'heure déjà tardive aurait pu nous retenir à la terrasse de quelques restaurants, mais nous voulions tous aller bien vite courir sur les vagues et profiter des derniers rayons du jour. Grand bien nous en a pris. A peine 20 minutes après avoir largué les



amarres nous filions, radieux, vers l'île d'Houat à la vitesse de 7/8 nœuds pour un brise d'à peine 9/10 nœuds réels !

La semaine de travail disparaissant bien vite dans notre sillage : la magie s'opérait pour chacun de nous. Il faut dire que l'examen de ce ONE OFF 45 laisse entrevoir un subtil dosage de puissance et d'intelligence conceptuelle. Ce cocktail n'est sûrement pas dû au hasard : je suis bien à bord d'un voilier conçu par et pour un propriétaire qui sait ce qu'il veut pour ses prochaines navigations : un catamaran de voyage, fait pour le long cours sans pour autant déménager sa maison.

Christophe n'en est pas à son coup d'essai. S'il est aujourd'hui l'architecte attiré de toute la production du chantier Catana et cela depuis maintenant 8 ans ; il fut tout d'abord le propriétaire et skipper d'un des tous premiers Catana 40'. Avec son "Diabolo", il fut ainsi l'un des précurseurs des longs périples, en multicoque, dans des mers réputées difficiles. Beaucoup d'entre nous ont lu ses vagabondages au Spitsberg, et ses transats racontées dans différentes revues nautiques, dont Multicoques Mag'. Cette nouvelle unité en est en fait le successeur : il se devait donc d'être simple, rapide, spacieux et très sûr. Il est destiné au voyage hauturier sur toutes les mers du globe et, pour cela, être particulièrement étudié pour les mers fortes. * dit le cahier des charges fixé par Christophe Barreau.

Sous voiles

Sur ce point, notre essai sera concluant : les objectifs de performances, la capacité à faire du près, l'équilibre sous voiles sont au rendez-vous.

Le spi asymétrique fut hissé dès que notre route directe sur Houat le permit, nous voulions tous à bord profiter des derniers rayons du jour et de cette brise idéale. Le résultat ne se fit pas attendre : avec ses 120 m², "Yaho" allongea la foulée pour atteindre sans effort les 9/9,5 nœuds, le vent réel étant toujours de 8 nœuds seulement (vent apparent montant alors à 12,5 nœuds). Toutes dérives hautes, nous filions vers notre mouillage sous pilote automatique (barre centrale reliée aux barres franches par un vérin hydraulique). Le lendemain matin nous eûmes à louvoyer entre les cailloux au sud est de la plage du "Tréac'h er Goured" et l'île aux Chevaux, ce qui me permit de vérifier la parfaite aisance de cette coque à remonter au vent jusqu'à 35° du vent apparent sans perte de puissance : vitesse de 7,7 à 8 nœuds pour un vent réel de 8 à 8,5 nœuds (vent apparent de 15,5 nœuds).

Par mer belle à peu agitée, en remontant vers notre base de départ, le plan d'eau devant La Trinité nous permettra de faire quelques contrôles des possibilités offertes par cette carène légère et très fine. Sous génois et grand voile, pour un vent réel d'Ouest 11/12 nœuds, "Yaho" se permettait de remonter à 35° du vent, génois bordé serré, mât pivotant légèrement ouvert, en alignant un sillage de 7,5 nœuds ! Au fur et à mesure de l'ouverture vers les allures plus arrivées, la vitesse augmentait progressivement pour atteindre sans difficulté les 10,6 nœuds au travers. Le vent apparent pour cet angle passera alors à 18 nœuds. Grand largue, poussé par ses seules voiles, "Yaho" poursuivait encore sa route à la moyenne de 7,5 nœuds pour finir voiles en ciseaux à 5,7 nœuds avec un vent apparent de 6,8 nœuds. Le spi asymétrique, de 120 m² fut hissé la veille pour filer "full-speed" sur Houat à une vitesse égale à celle du vent réel (9/10 nœuds), performances enviables par bon nombre de multicoques pourtant plus grands. Le mât alu pivotant, de chez Marechal Masts, participe pour beaucoup à ces qualités nautiques, un bon réglage de l'incidence est nécessaire pour exploiter au mieux toute l'efficacité de ce profil aile d'une surface de 9 m².

Le plan de pont est bien celui d'un voilier de voyage : l'accent est mis sur la centralisation des commandes et manœuvres autour du

Moteurs à :	Vitesses :	Cons.
1 800 tr/mn	5,5 Nds	1,2 l/H
2 100 tr/mn	5,9 Nds	1,7 l/H
2 400 tr/mn	6,8 Nds	2,2 l/H
2 700 tr/mn	7,1 Nds	2,4 l/H
3 000 tr/mn	7,7 Nds	2,5 l/H
3 300 tr/mn	8,1 Nds	2,6 l/H
3 600 tr/mn	9,2 Nds	2,8 l/H

Les +

Les œuvres vives particulièrement fines.
Les performances à toutes les allures.
La simplicité du dessin, l'agrément de vie à bord.
Les équipements de haute qualité.

Les -

Les circulations au niveau des descentes et cuisine.
L'étrétoïssse des blocs toilettes.
L'accès par les jupes AR très verticales.
Le fonctionnement des 2 palans écoutes de GV.



ICI, le pied de mât Marechal pivotant.

poste de barre. Par contre, le cockpit est quelque peu exigu et profond. S'il procure une réelle sensation de sécurité, il est nécessaire d'accéder ensuite au niveau supérieur des



Sous pilote automatique, l'équilibre est vraiment fantastique.



L'espace nacelle.

bancs. Ce niveau est très pratique pour tous les déplacements. Il autorise une vue totale sur l'avant, une circulation rapide et aisée d'un bord à l'autre "de plein pied". Astucieux et élégants, les dossiers des bancs sont de simples panneaux de teck massif ajourés, ainsi, l'accès latéral aux passavants et à la plage avant en est facilité.

La simplicité du One Off 45' est visible partout, ainsi le pont plat reste très accueillant et permettra à chacun de s'isoler dans un coin ou un autre du bateau, voire de s'étendre dans le trampoline tendu d'une toile mailée très serrée : un vrai pullman !

Avant de descendre dans les aménagements, un mot de la motorisation. Deux diesel Volvo Sail drive de 30 CV équipés d'hélices repliables tripales permettent une puissance généreuse, vu les 6,8 t de déplacement moyen, en ordre de marche. Lors de longs parcours sans vent ou même pour remonter dans une mer formée, ils sauront sans problème vous amener à bon port. Avant les manœuvres portuaires finales, par brise légère, nous avons pu relever les vitesses moteur suivantes : (voir tableau page 39)

Vie à bord

Cette philosophie du bateau conçu pour les longs périodes se retrouve également dans l'aménagement et la gestion des espaces de vie intérieurs. Le One Off 45' est sobre, pas de superflu dans les équipements : l'utile et le

nécessaire, pas davantage... et c'est là son formidable charme. Les essences de bois clair (érable) et les panneaux nids d'abeille polypropylène de vaigrage blanc judicieusement mêlés égayent ces volumes tout en respectant la sacro-sainte règle de la chasse aux poids. Cette chasse obstinée est réussie grâce également à l'utilisation de nombreux rangements et panneaux de séparation en toile. La hauteur de la nacelle au dessus de l'eau est bien réelle (un mètre pour un déplacement de 8,2 t), ce gage de sécurité dans la mer formée a malheureusement son prix : la circulation latérale vers les descentes aux flotteurs est compromise par un changement de niveaux de planchers au beau milieu des zones de cuisine et de table à cartes. Nous en avons fait nous mêmes l'expérience durant ces 2 journées d'essai. Les descentes, également d'une ergonomie "délicate" (manque de hauteur sous barrots et hauteur des marches importante) desservent les 4 cabines doubles spacieuses. L'importante finesse des flotteurs à la flottaison, gage de performance, ne permettrait pas de placer les couchettes dans les coques. Elles sont donc situées assez haut, sur les retours de nacelle, ce qui n'est en fait d'aucune gêne et procure par contre d'importants volumes privés, bien aérés et lumineux à souhait. Là encore, la sobriété de la décoration contribue à cet agrément de confort. Le One Off 45' a été programmé dès le début par son architecte pour être un catamaran de voyage pouvant accueillir 4, voire 6 personnes, en navigation hauturière, sur des séjours longs. Il nous paraît tout aussi bien adapté à des séjours courts du type de ce qui se pratique en location. Alliant convivialité de par ses volumes généreux, très peu cloisonnés et un réel potentiel de plaisir sous voiles, il accueillera 8 personnes aisément pour 1 à 2 semaines. Disponible depuis le début de saison tant sur la côte atlantique chez Locata à La Trinité sur Mer que sur la côte méditerranéenne chez Catana location à Canet en Roussillon, nous pouvons dire à tous les passionnés de voile de venir découvrir ce "One Off" de très bonne facture. Ils pourront ainsi juger sur pièce de la qualité de la construction en sandwich mousse sous vide et résine vinylester, des équipements de pont tous très bien dimensionnés (winchs Andersen, poulages Fredericksen, voiles incidences sur chariots à bille, mât aile pivotant alu Maréchal etc...). Le tout à un prix d'acquisition raisonnable étant donné la prestation et la qualité de finition du chantier Catana.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Architecte naval : Christophe BARREAU
 Constructeur : Catana SA.
 Matériau : sandwich mousse PVC sous vide, haute densité, peaux renforcées Aramide-carbone selon procédé "Twaron Impact".

Longueur Coques : 13,70 m
 Longueur : 13,50 m
 Largeur Hors tout : 7,90 m
 Trant d'eau : Dérives hautes : 0,60 m
 Trant d'eau : Dérives basses : 2,30 m
 Déplacement Léger : 6,3 t.
 Déplacement maxi : 8,3 t.
 GV. Fullbatten : 70 m²
 Génois S/Enrouleur : 47 m²
 Spinnaker asymétrique : 120 m²
 Mât à pivotant : 9 m²
 Couchages : 4 doubles + 2 cadres
 Réservoirs : Eau 2 x 120 l
 Gaz oil 2 x 90 l
 Motorisation : 2 x Volvo Sail Drive 30 CV
 Hélices : Tripales repliables
 Régime croisière : 7/8 Nds à 2 800 tr/mn
 Batteries : 4 x 115 Ah / 12 V

Catégorie Conception CE : A
 Organisme Certification : ICNN
 Armement sécurité : 1 ère Cat.

Prix Public HT : FF 1 958 600
 Euro 298 750

L'espace nacelle.



QUELQUES COTES en mètre :

Couchage Cab. AV.	1,98 x 1,40
Couchage Cab. AR.	1,98 x 1,35
Personnes à table	6 + 3
Cuisine	2,08 x 0,53
Surface cockpit	9,70 m ²
Hauteurs sous barrots :	
Entrée Nacelle	1,86
Milieu Carré	1,85
Cuisine	1,91
Table à cartes	1,75
Coursives	1,87
Cab. AV.	1,95
Cab. AR.	2,02
Toilettes/douche	1,88
Hauteur s/Nacelle	1,00



Des cabines claires et agréables...



COMPARONS LES :

CRITERES	ONE OFF 45'	CATANA 431	PRIVILEGE 435	NAUTITECH 435	DEAN 400
Long. Hors Tout :	13,70 m	13,10 m	13,13 m	13,25 m	12,00 m
Long. Flotaison :	13,50 m	12,80 m	12,60 m	12,30 m	11,90 m
Largeur :	7,90 m	7,30 m	7,07 m	6,60 m	7,25 m
Déplacement Léger :	6 200 kg	7 600 kg	8 300 kg	7 500 kg	6 000 kg
SV. au pres, solent :	117 m ²	117 m ²	111 m ²	90 m ²	111 m ²
Coef de Finesse :	7,348	6,510	6,225	6,283	6,549
Coef de Propulsion : Rapport SV / Poids léger		5,888	5,501	5,205	4,846 5,798