



*Roof reculé et ramassé,
mât emplanté sur le pont
contribuent à la silhouette sport.*

OUTREMER 45'

Le successeur légitime

Concevoir le remplaçant du très apprécié 45' 1re génération constitue un véritable défi pour le chantier Outremer. Multicoque symbole de l'aventure sabbatique des années 2000, le 45' est en effet à la fois un grand voyageur et un bateau rapide et amusant. C'est donc le successeur du mythe que nous avons eu la chance d'essayer...

Par Philippe Echelle – Photos Philippe Echelle et Morris Adant, Outremer

UNE IMAGE FORTE !

En 2000, Didier Le Villain a réussi l'exploit d'emmener le prototype du 45' 1re génération en tête de la classe 3 de la Transat anglaise. Cette belle course allait consacrer l'avenir d'une série à succès. Gérard Danson (l'architecte / constructeur de l'époque) et son fidèle responsable de production Daniel Cailloux venaient de signer une copie exemplaire qui deviendra une référence pour toute une génération de passionnés. Mais voilà, l'outillage (prévu pour une stratification au contact) et l'ergonomie étiquée des flotteurs interdisent la poursuite en production d'un modèle qui exerce pourtant encore son charme sur de nombreux amateurs. Wally Wallou, une version légère équipée d'un mât rotatif carbone, reste redoutable dans toutes les conditions et montre l'évolution

possible de ce catamaran performant et fiable sur le marché de l'occasion et du refit.

INSTALLER UN NOUVEAU 45' AU SEIN D'UNE GAMME ÉQUILIBRÉE

La transition organisée par Xavier Desmaret et son équipe depuis la reprise du chantier en 2007 a été habile et porte aujourd'hui ses fruits. La forte image de marque et le lien indéfectible des premières générations de propriétaires avec l'architecte fondateur représentaient un capital marketing, mais pouvaient aussi constituer un frein pour évoluer en profondeur. Le challenge semble gagné, puisque Outremer Yachting a su intégrer les valeurs de l'atelier Outremer sans perte d'identité malgré une refonte complète de la gamme et du mode de production. Le 49' (aujourd'hui



51'), dévoilé au salon de Cannes 2009, prend place dans le segment convoité des 50' ; il succède sous la signature de Christophe Barreau au presque légendaire 50-55' Danson. Le 5X VPLP sort en 2012, inaugure un positionnement plus ambitieux de la marque dans une niche sportive et élitiste pour voyageurs pressés. Les deux catamarans touchent leurs cibles et permettent au constructeur d'opérer une profonde mutation interne. L'enjeu du 45'V2 est tel que sa gestation aura finalement pris plus de 2 ans.

UN DESIGN IDENTITAIRE

La famille Outremer actuelle est composée de 3 modèles bien identifiés qui, avec leurs atouts propres, défendent une marque, une personnalité, presque une philosophie ! La nouvelle gamme a connu une réelle montée en puissance, intégrant des approches techniques qui faisaient défaut à leurs prédécesseurs (mât et cloisons carbone en option, procédé infusion, etc.) ... avec des conséquences sur les prix ! Il ne manque plus aujourd'hui qu'un 40-42' pour reconstituer la totalité du position-

nement historique. Les dessins de la marque aux bandes bleues, issus du crayon de Gérard Danson, étaient immédiatement reconnaissables, le 5X, le 51' et le 45' le sont tout autant. Cette perception s'appuie sur plusieurs éléments de style et reste cohérente en dépit de signatures différentes, c'est ici qu'intervient le designer Patrick Le Quément, dont l'influence sur le 5X et le 45' est perceptible.

Un Outremer doit dégager une impression de puissance contenue tout en affirmant les codes marins du grand voyage. Rapide entre 2 bouées, confortable entre 2 continents, rassurant entre 2 modes de vie, tels sont les messages subliminaux de l'ADN Outremer. Plans de voilure généreux, coques fines, francs-bords élevés et stylisés, roofs aéros sont les dénominateurs communs de ce constructeur dynamique.

UNE SILHOUETTE SPORTIVE TRAVAILLÉE

La séduction du 45' s'appuie principalement sur une architecture volontaire soutenue par un roof reculé et ramassé qui surplombe d'élégants flotteurs dont on a réussi à casser la verticalité de bordés par une astucieuse et délicate nervure en creux. Le pare-brise de roof droit favorise le recul maximum du rail de solent auto-vireur et protège du rayonnement UV ; les découpes de panneaux plexiglass latéraux renforcent la signature



et allègent le coup d'œil, tout en offrant une vision panoramique contemporaine. Le traitement du bimini est habile et fonctionnel, sans pénaliser le mouvement de la ligne générale.

ARCHITECTURE ET FABRICATION

La visite de chantier effectuée avec Xavier Desmaret et Christophe Commard (le directeur industriel) permet de se rendre compte du souci partagé de qualité de construction. Le

1 - Les performances sont au rendez-vous !

2 - L'Outremer 45' illustre l'évolution des plans de voilure modernes de multicoques.

3 - Le bimini s'articule autour d'une passerelle centrale "os de seiche" pour l'accès à la bôme ; en option, les "oreilles" textiles ou composites avec récupération d'eau de pluie complètent l'effet pare-soleil.

procédé infusion implique (mais facilite aussi) la rigueur d'exécution, car il séquence les phases minutieuses de drapage, d'application des mousses PVC, de pose des renforts et d'imprégnation de résine sous vide. Un cahier de fabrication accompagne la réalisation de chaque pièce composite, incluant les qualités de tissus, leur orientation dans l'espace et les détails de mise en place. Un double contrôle par l'opérateur et le responsable qualité est ensuite formalisé dans le carnet de traçabilité du bateau. Cette méthode de production est rendue possible par un rigoureux travail de bureau d'études en amont, qui met en partition le dessin de l'architecte. L'examen du moule montre le sérieux de la démarche. Hyper renforcée et structurée, la pièce femelle garantit le respect de la géométrie et la reproductibilité à long terme sans déformations. Les carènes sont harmonieuses, le recul des masses du mât et du roof autorisent des étraves très fines et une grande progressivité de mise en volume, le petit redan intérieur est délicat et ne génère pas de clapot sonore. Les sections semi-circulaires prennent du muscle à l'aplomb de la poutre avant et s'évasent en un large U aplati pour créer une voûte porteuse. Le creux de coque peu prononcé favorise la vitesse dans le médium et la brise, ce rock faible (cintrage de carène) ne nuit pas à l'évolutivité. Les fonds de coques monolithiques rationalisent les manutentions et l'échouage (skeg d'appui en option), le parement des œuvres vives en résine vinylester améliore l'étanchéité du composite, toutes les cloisons sont cornières sur les 2 faces, bref, du beau travail !

DES AMÉNAGEMENTS SIMPLES, FONCTIONNELS ET DE BON GOÛT

Un bon point pour la circulation générale, intérieure comme extérieure. La conception du bimini, avec un marchepied central et des ailes rigides (ou toile) avec récupération d'eau de pluie, est futée : on accède aisément à la bôme, les cheminements vers le cockpit sont sécurisants et confortables. Le superbe cockpit pourvu d'une table spacieuse joue parfaite-

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Architectes : Christophe Barreau/Frédéric Neuman
Designer : Patrick Le Quément
Design intérieur : Franck Darnet
Constructeur : Outremer Yachting
Poids lège : 8,7 t
Longueur : 13,77 m
Largeur : 7,1 m
Hauteur du mât : 17,50 m
Tirant d'eau : 1/2 m
Surface de GV : 69 m ²
Solent : 41 m ²
Gennaker : 90 m ²
Spinnaker asymétrique : 120 m ²
Motorisation : 2X30 CV
Transmission : sail drive
Matériau : sandwich mousse/verre/poly-vinylester procédé infusion
- Prix de base HT version propriétaire : 469 500 euros
- Pack Grand large HT : 66 373 euros (confort, sécurité, panneaux solaires, gennaker, hélices repliables, bimini, dessalinisateur, électronique complète B&G, sellerie extérieure, skeg de sail drive
- Pack Sport HT : 98 045 euros (mât rotatif carbone, GV hydranet, spinaker, barres franches)
Autres options principales prix en euros HT :
- Cloisons carbone : 12 200
- Chauffage air pulsé : 9 980
- Toilettes électriques : 1 050
- Hydrogénérateur Watt&Sea : 7 750
- Galhaubans Kevlar : 7 350
- Winch électrique : 2 368



ment son rôle, et la pleine ouverture de la baie coulissante s'inscrit dans la tendance. Le design intérieur de Franck Darnet est sobre, les parements de bois clairs type Alpi (référence de bois reconstitué imputrescible et inaltérable) génèrent des teintes chaudes qui tranchent avec le sol foncé (les planchers sont en sandwich). La qualité d'assemblage est très bonne et le coup d'œil agréable. Même atmosphère efficace dans les cabines dotées d'une literie à lattes confortable et de fargues de rangement. La palme revient à la salle d'eau de la version propriétaire : elle est parfaite ! Tous les petits écueils habituels ont été contournés ; il y a beaucoup de place, des rangements bienvenus, la lumière et la ventilation sont soignés, pas d'angles vifs et une accessibilité fonctionnelle exemplaire. Le volume total sous roof reste logiquement inférieur aux concurrents du segment des "confortables", mais la hauteur sous barrot constante rend cet espace lumineux et agréable à vivre. La cuisine en L est largement ouverte sur le cockpit, le carré accueille aisément 5 convives autour de la table (une option pieds télescopiques le transforme en tatami pour la navigation). Cette capacité d'accueil double si l'on dresse également le couvert dans le cockpit. Le petit pupitre a perdu de la superbe des tables à cartes d'autrefois, mais il est adapté aux usages de la navigation électronique. Sa structure dissimule l'architecture



4- Les voûtes semi-immergées sont dessinées pour une bonne tolérance de charge, le sillage un peu turbulent à bas régime se lisse à haute vitesse.

5 - Le poste de barre reprend les codes de la tendance actuelle (plan de pont regroupé autour d'une nav station unique), mais les décline en version "sport Outremer" avec barres franches.

6 - La barre franche et le siège pivotant invitent au plaisir de pilotage par petit temps ou pour de vraies sensations dans le médium. La roue (et le pilote) prendra le relais lorsque les conditions deviendront plus musclées.

7 - Un style clair et fonctionnel soutenu par une belle qualité d'assemblage.

8 - La pleine ouverture de la baie coulissante améliore l'interface du cockpit avec la cuisine.

9 - Un confort efficace et sobre.

10 - Un sans-faute !



électrique, voisine du coffre à batteries logé sous la banquette du carré. Cette disposition comme la qualité de l'installation héritée des modèles antérieurs se sont forgé à juste titre une réputation de fiabilité auprès des équipages.

MOTORISATION ET TRANSMISSION DE BARRE

Les 2 groupes de propulsion sont aussi avancés que possible dans le bateau, logés sous la cloison structurelle arrière, l'espace est donc compté. L'entretien des organes principaux (courroies, pompe à eau, niveaux) s'effectuant du côté accessible, cela n'est pas gênant pour le service ordinaire, mais les interventions et révisions plus poussées nécessiteront d'accéder par les cabines arrière. La superbe transmission de barre mécanique fait l'objet d'un supplément de prix conséquent, mais c'est une magnifique installation. La cinématique est rendue un peu complexe par la double commande (barre à roue débrayable ET barres franches), mais le bureau d'études a concocté un ensemble assez remarquable. Les barres sont implantées sur les têtes de mèches, elles-mêmes saisies en 3 points (paliers

à rouleaux haut et bas + tablette intermédiaire). Une solide équerre accueille les poulies de renvois d'angles des câbles de la roue. Le pilote est protégé des aspersion éventuelles ; il est connecté directement à la barre de liaison aluminium (un tube carbone en enroulement filamenteux serait plus en accord avec cette belle mécanique) inter safrans au moyen d'une courte biellette réglable à rotules. Tout cela inspire confiance.

ESSAI EN MER

Le plan de pont du 45' est simple, lisible et facile à utiliser : en avant de la barre à roue, on trouve un winch principal avec sa batterie de bloqueurs pour les drisse de GV, bosses et écoute de solent. L'option électrique sera ici souhaitable pour le confort d'un équipage familial. On trouve par ailleurs un winch pour les écoutes de spi et de gennaker, et un dernier en pied de mât pour les drisses des voiles d'avant (bien placé sur l'avant du roof et non sur le mât !). Les poulies stand up de gennaker suppriment logiquement les rails multipositions. Dans le cockpit, on retrouve l'intelligente disposition sur consoles ergonomiques

des winches d'écoutes de grand-voile, de traveler et de dérives, déjà vue sur le 51'. La manœuvrabilité au moteur est bonne, la puissance des 30 CV transmise par les hélices tripales repliables est tout à fait suffisante. La préparation de l'envoi de gennaker et du code D est facilitée par le bout dehors mécanosoudé triangulaire sur lequel est fixé le bloqueur d'amure. Dans un vent médium léger de 7 à 10 nœuds, le 45' se déhale vigoureusement, les safrans bien compensés sont quasi neutres et le toucher de barre est plaisant, malgré l'inertie des câbles de liaison (ils restent en mouvement lorsque la barre à roue est déconnectée). Cette sensation un peu "collante" ne disparaît pas, mais s'atténue avec la vitesse, sans être réellement gênante. La jante carbone de la barre à roue offre une vraie prise en main, l'effet directionnel est efficace, sans démultiplication exagérée. Les dérives couissent parfaitement dans leurs puits et le bateau vire sur lui-même, très à l'aise au près. La surface optimisée du solent réduit le classique écart de puissance par rapport à un génois à recouvrement ; la formule est idéale en croisière.

Après une première après-midi dans un

LES CONCURRENTS

Avertissement : certains bateaux comparés comportent des options (S2C45 et Class 4 avec mât carbone par exemple), il convient de s'assurer auprès des constructeurs de la liste effective des équipements inclus.

Modèle :	S2C45	O Yachts CL4	Dazcat 1495	Tri Neel 45	Catana 47cr	Slyder 47
Constructeur :	SWISS CAT	O YACHTS	MULTIMARINE	NEEL	CATANA	SLYDER
SV au près en m2 :	122	124	120	106	139	129
Poids lège en t :	10.5	7.6	6.5	6.5	10.9	8.2
Prix en € HT :	770 600	590 000	744 000	450 000	609 700	549 000

vent médium léger de 7 à 10 nœuds et une bonne nuit à l'escale, voici le vrai bon médium fort de 14 à 18 nœuds qui arrive. La séquence de glisse est là, un Outremer, c'est fait pour ça ! Le 45' est un multicoque de voyage, mais les aficionados aimeront le voir cavalier lors de runs échevelés. Sous grand-voile (à corne) et code D, bien calé dans le baquet, la montée en pression du vent permet de constater que le 45' accompagne de façon dynamique cette progression et réagit aux changements de poussée en accélérant de façon linéaire. Bien appuyé sur son flotteur sous le vent, le sillage s'étire avec régularité ; les fuites arrière reculent et mettent en place à partir de 13-14 nœuds un petit vortex caractéristique. Nous profitons pendant plusieurs heures de ce vent soutenu qui met en valeur les bonnes dispositions du bateau. Entre 10 et 15 nœuds de vitesse, le caractère ludique du 45' est bien perceptible, son équilibre général valorise la position de barre franche (une rallonge raquette améliorerait le confort de pilotage). Le plaisir de conduite est au rendez vous.

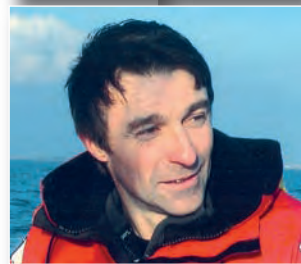
CONCLUSION

Dans le type de temps rencontré lors de cet essai, le 45' s'est montré agréable, facile à vivre et rapide. Il procure de bonnes sensations de barre et reste simple à manœuvrer. La liste d'options permet de faire évoluer en châssis sport cette jolie plateforme, les résultats seront réels pour l'amateur exigeant et fortuné, mais la version essayée est tout à fait à la hauteur des attentes. "Docteur Cruising et Mister Fast", le 45' reste fidèle à l'identité profonde des Outremer.



CONCEVOIR LE NOUVEL OUTREMER 45'

PAR FRÉDÉRIC NEUMAN ET CHRISTOPHE BARREAU



Remplacer le 45' historique du chantier, bateau cohérent et performant, constituait un challenge, mais nos Outremer 49' puis 51' ont déjà réussi le pari de conserver les fondamentaux de la marque en améliorant le confort (qui ne signifie pas sur-équipement ou aménagement), mais lumière, espace et ergonomie. Il fallait rester sur un catamaran à finesse équivalente (ratio longueur/déplacement), et dans ces tailles, l'équation est difficile à résoudre ! Pour conserver performance et sérénité, les proportions générales font la part belle aux élancements, une nacelle élevée, des volumes de flotteurs bien répartis, une largeur suffisante pour la sécurité et la performance, sans pénaliser le devis de masse. Les forts élancements avant impliquent un roof assez reculé, le mât est implanté sur le roof et non sur le pont. Un gros travail sur la géométrie du cockpit a été fait, afin que le recul de la trame générale ne nuisent ni à son lien avec l'intérieur ni à l'accès à l'eau. Cet équilibre général nous a conduits vers une forme de coque très différente des 51'. Les masses sont plus reculées, le volume de carène évolue dans le même sens. Le tableau est relativement immergé, la voûte, tendue, les formes arrière bien pleines. La coque est clairement conçue pour des vitesses moyennes importantes ! La validation des écoulements a été faite grâce à un bassin d'essai numérique (Numeca Fine/Marine), puis récemment sur l'eau, où les premières navigations ont répondu aux attentes ! Constamment à 8-10 nd, pointes à 14-15 dans une mer plutôt hachée et un vent établi autour des 15 nd, le bateau nous a agréablement surpris par son comportement de tangage ; il franchit la vague et se stabilise aussitôt. Dans la lignée du reste de la gamme, il dégage une grande impression de sérénité.

Tableau récapitulatif des conditions de performances de l'essai (contrôle GPS par montre Garmin Quatix)

Vent réel en nd	Angle du vent réel en °	Vitesse bateau en nd	Voile d'avant
9	70	6.5	Gennaker
11-12	110	9	Gennaker
12.1	95	9.2	Code D
13.4	100	9.6	Code D
15.2	100	11.2	Code D
18.2	110	14.2	Code D

11 - Les masses moteurs sont aussi avancées que possible, l'espace au-dessus des culasses est compté, mais l'accès est possible par les cabines arrière. L'entretien et la surveillance ordinaires sont aisés.

12 - Une vue générale de la transmission de barre mixte (roue et barre franche) et de son excellente accessibilité.

La passerelle d'accès à la bôme est pratique, elle crée un embryon de bimini judicieux.

La barre à roue (et son prolongement : le pilote automatique !) est l'outil de pilotage ordinaire en croisière. La liaison par câbles procure un effet directionnel efficace

Le plan de voilure procure la puissance attendue et reste très maniable, des options de mâts carbone, rotatifs ou fixes, sont disponibles et vont de pair avec les cloisons noires.

Le dessin d'étrave est réussi, tout à fait dans le coup sans clin d'œil excessif à la mode.

Les flotteurs aux belles proportions affinent la silhouette.



photo Morris Adant

Les sorties d'eau se lissent à haute vitesse, mais restent un peu turbulentes à bas régime.

Signe identitaire des Outremer, l'option barre franche permet un contact direct avec le bateau lors des runs ou en régate.

Le roof ramassé du 45' exprime son tempérament.

L'effet de creusement du bordé extérieur en atténue la verticalité.

Équipement emblématique de tous les Outremer, les bossoirs supports de panneaux solaires permettent une belle autonomie électrique, indispensable en grande croisière.



- ♦ Silhouette réussie
- ♦ Construction sérieuse
- ♦ Qualités dynamiques



- ♦ Le tarif s'envole avec les options
- ♦ Barres franches un peu courtes
- ♦ Saildrives et safrans fixes

