

MULTI COQUES

MAG

HORS SERIE

GRANDE CROISIÈRE

TROUVER,
ACHETER
ET PRÉPARER
SON BATEAU
pour courir
le monde

QUIZ

Quel navigateur
êtes-vous ?

Un bateau pour profiter de la vie...

FRANCE (METRO) : 7,50 € - DOM/S : 9,10 € - NCAL/S : 1700 CFP
POL/S : 1700 CFP - BE/IT : 8,50€ - CANADA : 13CAD

L 16310 - 11 H - F : 7,50 € - RD



**LE TOP DES PLUS BELLES
DESTINATIONS
À VIVRE EN CROISIÈRE**

La sélection de la rédaction
Neuf - occasion :
20 bateaux de voyage

Nos lecteurs autour du monde
Venise, Panama,
Indonésie, Guatemala



FOUNTAINE PAJOT®
SAILING CATAMARANS

**Share your
emotions...**

Saona 47

«Vivez des expériences hors du commun, partagez des instants précieux à bord de votre catamaran Fountain Pajot. Bien plus qu'une satisfaction personnelle, nos voiliers vous offrent un véritable art de vivre, avec la convivialité, comme première source de plaisir...»

POWERED BY
**VOLVO
PENTA**

40 / 44 / 47 / 50 / 58 / 67

www.catamarans-fontaine-pajot.com

DE L'ÉLOGE DE LA LENTEUR...



Il y a de cela quelques jours, un lecteur du magazine m'appelait à la rédaction pour me raconter son tour du monde en trois ans et demi. Un beau tour du monde que je qualifiai de "rapide"... "Rapide ? me dit-il. Sûrement pas. Un catamaran de 70 pieds vient, semble-t-il, de faire un tour du monde en croisière en... 3 mois ! Voilà un tour du monde rapide."

Trois mois pour faire le tour du monde – on parle ici d'une croisière, et non d'une course ou d'un record à battre – semble une aventure bien originale. Ils n'ont pas dû beaucoup profiter des mouillages. Quoique...

Il y a quelques années de cela, nous tenions un stand sur un salon nautique et devisions gaiement avec les journalistes présents et les lecteurs qui nous faisaient le plaisir de venir nous raconter leurs aventures. Et le sujet vint sur le tour du monde. Nous avions alors sur le stand Gilles Ruffet – journaliste émérite du magazine –, qui a fait son premier tour du monde en 18 mois à 20 ans sur un improbable "randonneur côtier", un monocoque en alu de quelque 8,50 m dénommé "Orqua".

Mais pourquoi diable partir pour un tour du monde en 18 mois ? Pourquoi ne pas profiter de nombreux mouillages en faisant un déjà joli tour de l'Atlantique ?

Pourquoi partir autour du monde sur un tel engin ? Tout simplement parce qu'il voulait voir les Marquises ! Après quelques mois de mer et des escales forcément très courtes, notre marin breton arrive enfin à destination. La réalité est à la hauteur du mythe. Gilles reste donc au mouillage aux Marquises... 48 heures, avant d'entamer la route de retour. **Pourquoi si vite ?** Pour d'évidentes raisons de budget, le jeune homme n'ayant – à l'époque – pas les moyens de rester en mer...

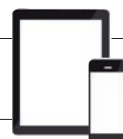
20 ans plus tard, Gilles navigue toujours, et continue à écrire dans le magazine. Il est aujourd'hui en Polynésie, sur son bateau, avec sa famille. Et le bougre en profite pleinement, puisqu'il y est depuis plusieurs années, et ne semble pas encore prêt à faire route pour rentrer en Europe. Les raisons qui poussent chacun d'entre nous à appareiller pour un long voyage sont aussi différentes que les bateaux qui nous y emmènent. Le temps disponible, l'argent à disposition, le type de bateau, sa longueur comme l'équipage à bord n'y changeront rien : il y a parfois, dans la vie d'un homme, le besoin impérieux de vivre autre chose, de se prouver qu'on peut le faire, de vivre – enfin – le rêve d'une vie. **Alors, chiche, on y va ?**

A bientôt sur un mouillage !

JC Guillaumin
Editeur



Retrouvez tous les numéros
de Multicoques Magazine





SUNREEF 60 LOFT



SUNREEF SUPREME 68

L'ART DE NAVIGUER COMBINÉ AVEC
UN DESIGN SUR MESURE ET UN SAVOIR-FAIRE UNIQUE



SUNREEF 74

HORS-SÉRIE

Grande Croisière - Eté 2017

ECHOS DU LARGE

| | |
|------------------|----|
| A VOIR - À FAIRE | 10 |
| AUTOUR DU MONDE | 12 |
| LES PROJETS | 16 |

SHOPPING

| | |
|--|----|
| LES INDISPENSABLES POUR PARTIR EN VOYAGE | 20 |
|--|----|

LE GRAND TEST DE L'ÉTÉ

| | |
|-------------------------------------|----|
| QUEL TYPE DE NAVIGATEUR ÊTES-VOUS ? | 28 |
|-------------------------------------|----|

ACHAT

| | |
|---|----|
| UN BATEAU POUR LA VIE | 32 |
| UNION EUROPÉENNE : | |
| QUAND ÊTRE IN - QUAND ÊTRE OUT ? | 34 |
| ET POURQUOI PAS EN GESTION OU EN SORTIE DE FLOTTE ? | 40 |

BATEAUX

| | |
|--|----|
| NEUFS/OCCASIONS : | |
| 20 BATEAUX POUR PARTIR AUTOUR DU MONDE | |
| LA SÉLECTION DE LA RÉDACTION | 48 |

PRÉPARATION

| | |
|--|----|
| GRANDE CROISIÈRE, LA PRÉPARATION EN QUESTION | 66 |
| LA CAISSE À OUTILS DU BORD | 74 |
| UNE HISTOIRE DE COULEURS : LES PAVILLONS | 80 |

OBJECTIF : TOUR DU MONDE

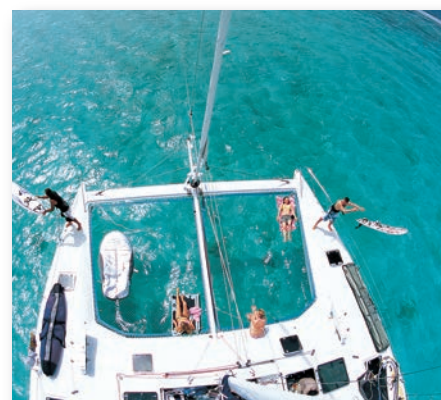
| | |
|---|----|
| LE VOYAGE EN BATEAU, OU LE PLAISIR D'ALLER AU-DEVANT DES AUTRES | 86 |
| OÙ NAVIGUER ? LES MEILLEURS SPOTS DU MONDE ! | 88 |
| LE TOP 20 DES PLUS BELLES DESTINATIONS | 94 |

NOS LECTEURS AUTOUR DU MONDE

| | |
|-----------------------------------|-----|
| ILS SONT PARTIS... | 106 |
| UN CATAMARAN À VENISE | 108 |
| PANAMA, LE PASSAGE MYTHIQUE | 112 |
| SURF TRIP EN CATAMARAN DE 34' | 114 |
| FAUT-IL AVOIR PEUR DE L'INCONNU ? | 118 |

HUMEUR

| | |
|--|-----|
| LES 10 BONNES RAISONS POUR SE DÉCIDER À PARTIR EN BATEAU | 122 |
|--|-----|



DÉCOUVREZ TOUTES NOS FORMULES D'ABONNEMENT SUR WWW.MULTICOQUES-MAG.COM

MULTICOQUES MAG - 6 AVENUE FRAGONARD - 06100 NICE / FRANCE - TEL: +33 (0)4 92 09 16 18

ALOHA ÉDITIONS - S.A.R.L au capital de 100 000 euros - R.C.S. : Nice B 413 186 495 - E-mail : redaction@multihulls-world.com www.multicoques-mag.com

Directeur de la Publication et de la rédaction : Jean-Christophe Guillaumin (jcg@multihulls-world.com).

Ont participé à ce numéro : Corinne Consani, Philippe Echelle, Olivier Mesnier, Gilles Ruffet, François Tréguët, Daniel Consani, Jimmy Cornell, Norbert Conchin, Olivier Barret, Isabelle Marmouze et Coralie Pansiot, Jonathan Jagot, Nicholas Hodgson, Alain Tricottet, Gwënn Brovia.

PUBLICITÉ : France - étranger (au support) : Chef de publicité : Catherine de Renzis (catherine@multihulls-world.com) - Web assistant : Anthony Galli (anthony@multihulls-world.com)

Directrice publicité : Corinne Consani (corinne@multihulls-world.com) - Service Lecteurs/Comptabilité : Laura Klaasman - Email : laura@multihulls-world.com

Correcteur : Denis Hugot (denishugot@aol.com) - Maquette : Laurent Debacker, Studio So' Cocc' (studio@sococc.fr) - Traducteurs : Brian Rawcliffe - Graham Shaw - Dominic George

Impression : CPI Aubin Imprimeur - Commission paritaire : 0119 K 86820 - ISSN : 0296 0877 Dépôt légal : à parution - Distribution : MLP - Service diffusion et vente au numéro (réservé aux dépositaires de presse) -

MULTICOQUES Magazine est une marque déposée. La reproduction même partielle des textes et illustrations est formellement interdite. Tous droits réservés à tous pays. Les documents non insérés ne seront pas rendus. MULTICOQUES Magazine n'est pas responsable des écrits qui lui sont envoyés. Ils sont publiés sous la seule responsabilité de leurs auteurs.



OCEAN EXPLORER C-72



Peter Harken et Peter Granholm à bord de Like a Breeze.

En visitant l'Ocean Explorer C-60, Peter Harken a pu "apprécier la grande qualité de construction et de finition des bateaux, une constante dans les unités produites à Jakobstad".

NEW
Mise à l'eau :
Septembre 2017

OCEAN EXPLORER C-60 L PERFORMANCE
Pour les régatiers en quête de vraies performances



OCEAN EXPLORER C-60

L'excellence en matière de confort et de sécurité dans la navigation au long cours



Visite virtuelle de Like a Breeze

EUROPE

Italie & Monaco
Mediterranean Yacht Management
Tel. + 377 97979 507
www.mym.mc

Grèce - Chypre
Atalanta Marine S.A
Tel. +30 210 991 0722
www.atalantamarine.com

France
Laurent Ludwiczak
Tel. +33 623 641 113
www.oqs.fi

Europe du Nord
Scandinavian Marine
Tel. +34 638 684 992
www.scandinavian-marine.com

ASIA & CHINA

Hong-kong
Northrop & Johnson Asia
Tel. +852 2815 7712
www.northropandjohnson.com

Australie
Mooloolaba Yacht Brokers
Tel: +61 (0)7 5444 4822
www.yachtbroker.com.au

Malaisie-Asie
Emmanuel Chan
Tel. +60 12 872 3110
www.oqs.fi

peter.granholm@oqs.fi • Tel: +358 44 7817 611 • www.oqs.fi

FUTURA 49 | SAILORS' BEST FRIEND

THE FIRST VARIABLE WIDTH CATAMARAN.

WORLD PREMIERE!
See the first serial built FUTURA 49 at Cannes Boat Show 12th-17th Sept. 2017

www.10bft.de



- | Save, speedy and easy to handle | Wonderful light and spacious living comfort on one level
- | Exceeding stowage in both hulls for bikes, SUP boards, etc. | Easy access to monohull moorings
- | For further information please check www.futura-yachtsystems.de

Futura
YACHT SYSTEMS
MILES AHEAD.



MADE IN DENMARK SINCE 1967



DRAGONFLY 28 PERFORMANCE

Please visit DRAGONFLY.DK for more information



DRAGONFLY 25



DRAGONFLY 32



DRAGONFLY 35

NOUVEAU CATANA 53

L'EXPÉRIENCE DU GRAND LARGE



Catana Group - photos eric bergheim



**CATANA**
CATAMARANS

CATANA 53 : L'EXPÉRIENCE DU GRAND LARGE

Le nouveau Catana 53 est une unité d'exception. Ses nouvelles carènes maxi à étraves inversées, ses dérives courbes à « effet foil », son nouveau design intérieur et l'utilisation maîtrisée des technologies CARBONE INFUSION & ARAMIDE® en font le catamaran de voyage le plus performant et sécurisant de sa catégorie. Le Catana 53 vous emmènera encore plus vite et toujours plus loin au large, à la rencontre de nouvelles sensations et de nouvelles émotions. Dans un confort ultime !

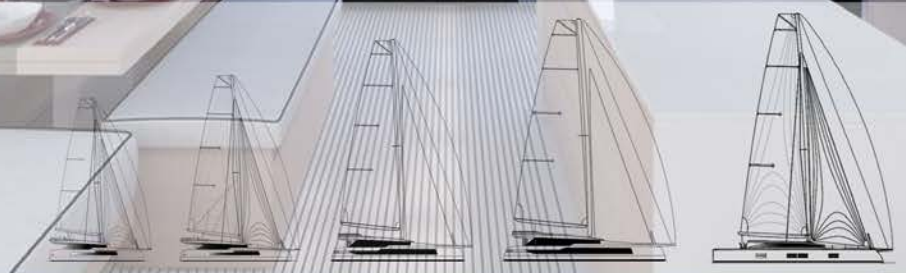
www.catana.com



INNOVATION
COMFORT
SAFETY



visit our stand at
**YACHTING
FESTIVAL**
CANNES



Communication



Jusqu'à présent, envoyer ou recevoir des e-mails depuis la mer ou dans des endroits isolés du globe se révélait un long exercice de patience, avec d'interminables délais de téléchargement. Mais voici un système de messagerie accessible et efficace, Konectismail. Ce système fonctionne par satellite et peut être téléchargé directement sur son téléphone mobile, ou même, dans certains cas, son ordinateur portable. Konectismail est en effet compatible sur Mac ou PC, Windows 10 ou Linux, iPhone ou Android... Le principe est simple : le logiciel envoie ou réceptionne des e-mails et compresse les documents. Il optimise la vitesse de téléchargement des messages entrants et sortants et, le cas échéant, de leurs fichiers joints. Non seulement les délais d'attente sont réduits pour la gestion des e-mails mais, par conséquent, les coûts de connexion sont bien plus contenus qu'avec un système traditionnel de connexion par satellite. Le système Konectismail offre en plus un accès gratuit aux prévisions météo et à un espace réservé à la rédaction de votre blog de voyage...

En savoir plus :

www.advanced-tracking.com

Salons nautiques

Qu'on se le dise, le meilleur moyen de se faire une idée sur les bateaux existants – outre de lire Multicoques Mag, la bible des passionnés – est d'arpenter les pontons des salons nautiques. Mais, attention à bien organiser vos visites... Les catamarans et trimarans sont souvent pris d'assaut, et la capacité d'accueil des chantiers forcément limitée. Alors, n'hésitez pas à prendre rendez-vous bien en amont pour être sûr de pouvoir visiter les bateaux qui vous intéressent. Enfin, pour optimiser votre déplacement, privilégiez les salons qui accueillent au moins une vingtaine de multicoques : Cannes, Le Grand Pavois, Miami, Annapolis, Barcelone, et bien sûr l'incontournable Salon du Multicoque, qui accueille chaque année plus d'une soixantaine d'unités.



Côté voileries

L'évolution des performances des voiles est incroyable. Il suffit de voir les vitesses impressionnantes des catamarans de l'America's Cup actuellement en train de se disputer aux Bermudes pour s'en rendre compte. Mais, si les ailes ne sont pas encore pour demain sur les bateaux de croisière – même si VPLP vient de montrer un prototype qui laisse envisager d'arriser une aile rigide –, les voiles progressent, et les voileries proposent toutes des voiles plus performantes à des prix intéressants. North Sails vient ainsi de présenter une voile en Dacron fabriquée avec la technologie 3Di. On peut donc aujourd'hui fabriquer une voile avec des matériaux traditionnels, mais, grâce au moulage 3D, la tenue de la forme reste optimale pour un prix compétitif. Pendant ce temps, la grand-voile solaire continue son développement. Dénommée PowerSails et développée chez UK Sailmakers France, elle a déjà équipé des bateaux au départ du Rhum 2014 et du Vendée Globe 2016. Le concept est simple, ajouter des cellules solaires aux voiles membranes. Et ça marche... Un concept qui pourrait se généraliser sur les bateaux de voyage.

En savoir plus : www.northsails.com - www.uksailmakers.com



Du côté de l'occasion

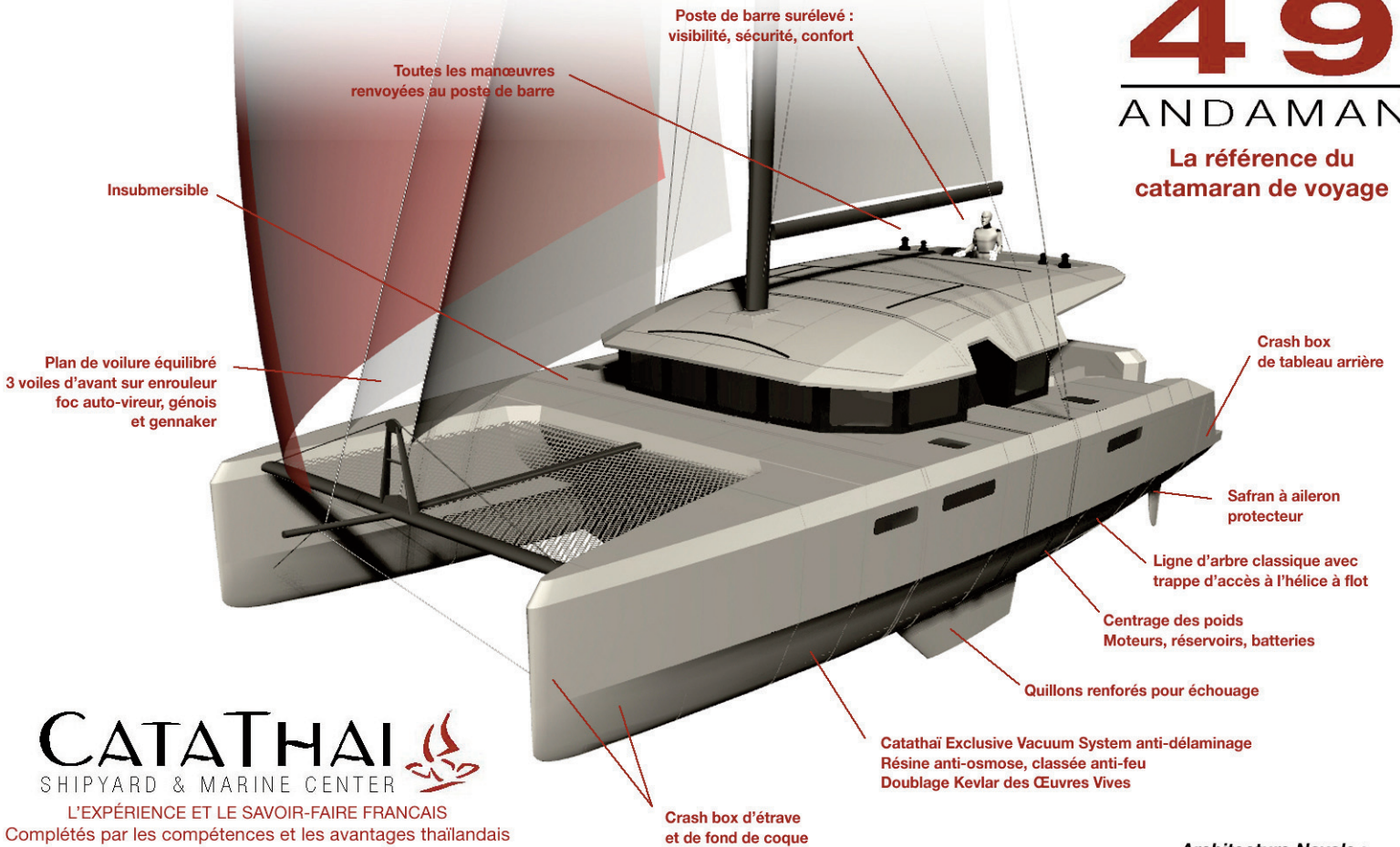
Pour partir au bout du monde, il n'est pas nécessaire d'acheter un bateau neuf. Nombre de lecteurs du magazine sont ainsi partis pour de grands périple sur des unités parfois même très anciennes ou ayant accumulé un nombre de milles impressionnant. Pour trouver une belle occasion, il y a bien sûr les tout nouveaux sites développés par Multicoques Mag (www.catamaran-occasion.com – www.trimaran-occasion.com et www.catamaran-4sale.com – www.trimaran-4sale.com), les indispensables pour trouver le bateau de vos rêves ou vendre le vôtre. Il y a actuellement plus de 200 multicoques à vendre sur le site, largement de quoi trouver la perle rare qui vous convient... Et, si vous êtes en France cet automne, ne manquez pas de vous rendre à Canet-en-Roussillon dans le Sud. Du 21 au 24 septembre s'y tiendra la 3e édition des "Occasions du Multicoque", où une quarantaine de catamarans et trimarans habitables d'occasion seront présentés. En plus des exposants professionnels, le salon ouvre cette année ses portes aux particuliers qui souhaitent vendre leur multicoque de 42 pieds maximum.

En savoir plus : www.lesoccasionsdumulticoque.com
www.catamaran-occasion.com - www.catamaran-4sale.com

49

ANDAMAN

La référence du catamaran de voyage



CATATHAI
SHIPYARD & MARINE CENTER

L'EXPÉRIENCE ET LE SAVOIR-FAIRE FRANÇAIS
Complétés par les compétences et les avantages thaïlandais
Hervé (GMT+7) : +66 (0) 819 561 408
www.catathai.com - info@catathai.com

Architecture Navale :
FORTABAT YACHT DESIGN

UpSideUp

Une autre façon de naviguer en toute sérénité, en alliant plaisir et sécurité

3 versions, fonctionnalités à la carte, quel que soit votre projet :

Anti-chavirage - limiteur de gîte et d'enfournement
Contrôle des efforts dans le gréement
Gestion d'alarmes et détection d'envahissement
Gestion de situations critiques - homme à la mer, grains, collision, haut fond
Et bien plus encore...



www.oceandatasystem.com/solutions-ods

+ 33 2 97 87 92 65
Lorient - FRANCE

info@oceandatasystem.com



Ocean Data System
Electronic Marine Solutions



PROPULSÉ PAR UNE AILE DE KITE

Le catamaran Race for Water est arrivé aux Bermudes pour assister à l'America's Cup. Mais ce qui nous intéresse ici, c'est la transatlantique du bateau de 35 m qui n'aura émis aucune émission de CO2. Pour sa traversée de l'Atlantique au départ de Lorient en France, Race for Water aura utilisé une aile de kite, la SkySail développée par SkySails Yacht GmbH. L'entreprise allemande a ainsi démontré tout le potentiel de ces ailes automatisées et leurs performances. Le kite est situé entre 100 et 150 m d'altitude, là où le vent est plus fort et surtout plus régulier, en direction comme en force. La SkySail réalise automatiquement des manœuvres, réalisant des 8, ce qui permet d'augmenter la force de traction. C'est comme ça qu'elle génère jusqu'à 25 fois plus d'énergie qu'une voile conventionnelle. Le capitaine du bateau, Pascal Morizot, a été impressionné : sous cette voile de seulement 40 m² et dans les conditions optimales, les 100 tonnes du catamaran étaient propulsées à 8 nœuds. Un système que l'on pourrait voir se généraliser dans un avenir proche sur les cargos, mais aussi pourquoi pas sur les bateaux de croisière...

Informations : www.skysails-yacht.com

LES CHRONIQUES D'OLIVIER MESNIER

Lecteurs assidus de Multicoques Mag, vous ne manquez sous aucun prétexte les "Chroniques d'un voyage autour du monde" signées d'Olivier Mesnier. Une mine d'informations exceptionnelle servie par un style unique et des anecdotes incroyables. Olivier n'est pas qu'un grand marin, c'est aussi un vrai auteur. En rentrant de son tour du monde, il avait donc décidé de publier ses fameuses chroniques dans un ouvrage en deux tomes sobrement intitulé "Voyage autour du monde". En quelques mois seulement, le premier tirage a été vendu, et les nombreux lecteurs intéressés devaient se résoudre à télécharger la version numérique de l'ouvrage, seule aujourd'hui encore disponible. Devant la demande incessante de ses fans insatiables, l'auteur a finalement décidé de se remettre au travail. Avant de repartir pour les mers du Sud, il s'est donc attelé à une relecture intransigeante et a retravaillé certaines parties.

Enfin, les livres sont maintenant préfacés par Isabelle Autissier. Les tomes 1 et 2 seront donc à nouveau disponibles mi-juillet sur le site Internet du magazine. Deux ouvrages indispensables si vous envisagez de partir en bateau, mais qui se lisent aussi comme un bon roman. Idéal pour cet été ! www.multicoques-mag.com



RECORDS

L'année 2017 aura été décidément propice aux records. Les records du tour du monde en équipage comme en solitaire ont ainsi été battus cet hiver. Alors, pendant que vous et moi rêvons de partir autour du monde pour 3, 5 ou 10 ans, certains n'ont comme but que de naviguer le plus vite possible, et surtout de manière incroyablement inconfortable entre un point A et un point B. Vous ne me croyez pas ? Alors, regardez cette vidéo pour voir la vie abominable d'un équipage sur un record. Il s'agit ici de Phaedo 3 qui vient de battre le record en équipage de la transpacifique entre Los Angeles et Honolulu, en un peu plus de 3 jours et 16 heures. Sur le MOD 70, l'équipage n'est pas à la fête, mais il faut reconnaître que naviguer à ces vitesses doit être particulièrement grisant...

En savoir plus : www.teamphaedo.com

La vidéo à ne pas manquer :

<https://vimeo.com/218916660>



TRIBORD

Voyage

Pendant les trois ans qu'a duré le voyage de Drozorus, nous avons suivi dans Multicoques Mag leurs aventures. Aujourd'hui, le cata est vendu, et la famille a repris sa vie de terriens. Mais Sandrine et Fabrice ont décidé de partager leur expérience d'une manière originale en proposant un ouvrage au format électronique particulièrement complet. 70 chapitres, 840 pages et plus de 4 300 photos composent ce document très complet, qui vous permettra de vivre la rêve d'une famille autour du monde.

A découvrir sur drozorus.wordpress.com

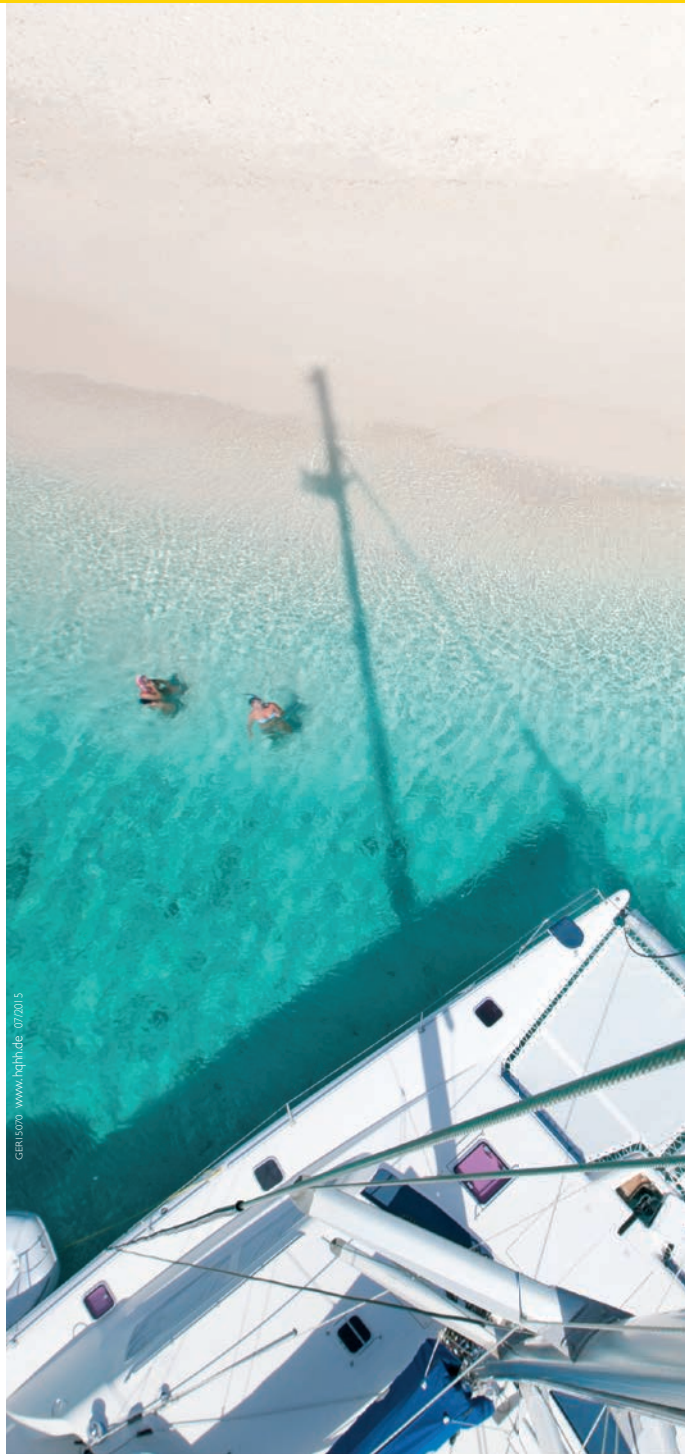
Un service pour les voyageurs

Vous partez en voyage et cherchez quelqu'un de confiance pour gérer votre courrier ? Voici un service utile et pratique : Courrier du Voyageur vous propose une adresse pour recevoir votre courrier postal pendant votre absence. Quand vous en recevez un, celui-ci est scanné, puis mis à votre disposition dans un espace sécurisé sur Internet. Cet espace est accessible via PC, tablettes ou smartphones.

Et bien sûr, Courrier du Voyageur peut aussi payer vos factures, faire des réponses, traiter vos chèques, recevoir des colis. Et, lorsque vous serez revenu à terre, votre courrier pourra vous être réexpédié où vous le souhaitez. Malin !

En savoir plus : www.courrier-du-voyageur.com

Choisissez la sécurité – Le spécialiste international de l'assurance du Multicoque



PANTAENIUS
Assurances Yachts

Allemagne · Grande Bretagne · Monaco · Danemark
Autriche · Espagne · Suède · USA · Australie

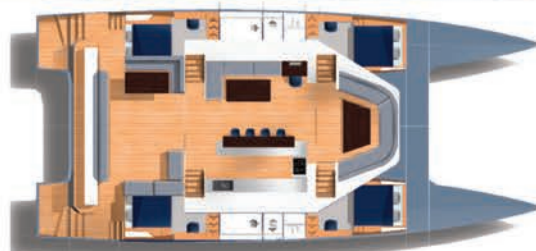
pantaenius.fr

squall
CHANTIER NAVAL INTERNATIONAL

**30 ans de construction
de catamarans en aluminium**

SÉRIE CK64

Mise à l'eau : hiver 2017



CK64' 4 cabines doubles + 2 cab équipage
Toutes options Tour du monde incluses
Possibilité d'achat en copropriété

VOTRE PROJET SUR MESURE



Plus de 15 catamarans en aluminium de 15 à 25 mètres réalisés

Parc Economique de Bizerte - Tunisie
contact@squall.com - ckermoal@gmail.com

☎ Tunisie +216 29 386 679

Contact France: +33 6 61197780 - +33 (0)6 87 20 56 76

HIGHFIELD

ANNEXES ET SEMI-RIGIDES COQUE ALUMINIUM - HYPALON - PVC TOUTES TAILLES



39 900 € TTC*
tout compris
*valable dans la limite
des stocks disponibles



**FIABLE
PERFORMANT
ECONOMIQUE
CONFORTABLE**

groupe **YB**
nautisme

20, bd Gabriel Lippmann - F-29850 Gouesnou - Tél : +33 (0)2 98 36 68 47
contact@groupe-yb.fr - www.highfieldboats.com

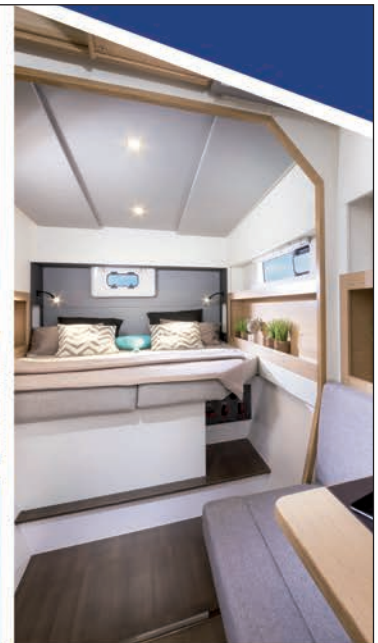


Neo Marine

Un service à 360°

Neuf | Occasions | Services

Entretien | Gardiennage | Suivi de projet
Gestion-location | Financement | Assurance



NAUTITECH
BAVARIA
CATAMARANS



www.neomarine.fr

Martinique +596 696 11 22 40 | France +33 698 33 18 34 | contact@neomarine.fr

Relax!


LAGOON
catamarans since 1984

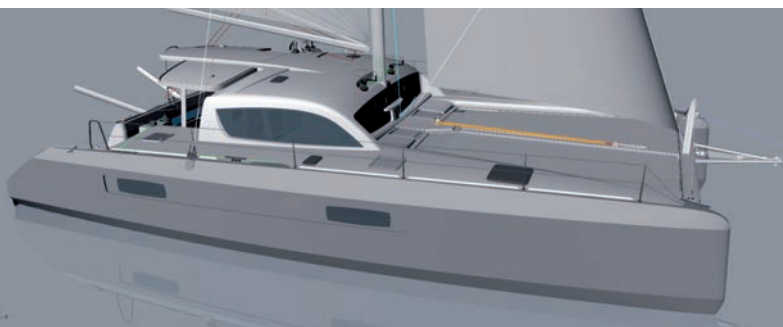


Chemins d'Océans vous accompagne au bout du monde.

Merci Ti'Amaraa, heureux propriétaire Lagoon

CHEMINS  **D'OCÉANS**
Concessionnaire Lagoon Méditerranée

La Grande Motte : **Jean-Pierre Fréry**, +33 (0)6 85 021 075, jpf@cheminsdoceans.com
Hyères et La Ciotat : **Agnès Desport**, +33 (0)6 88 963 628, ard@cheminsdoceans.com



ALLURES C47.9

Allures, spécialiste des monocoques de voyage en alu, se lance dans le multi, toujours de voyage, et bien sûr en alu. Il faut dire que le groupe grand Large Yachting, à qui appartient Allures, possède aussi le chantier Outremer... L'idée est donc de reprendre les excellentes carènes de l'Outremer 45 en les faisant évoluer suffisamment pour permettre une construction en aluminium tout en gardant les performances reconnues du catamaran, qui passe ainsi à 48 pieds. Le pont et le roof seront eux en composites pour maintenir le devis de poids à 12 tonnes prêt à naviguer. Un vrai bateau de baroudeur, dont le no 1 est prévu pour l'été 2018. **En savoir plus : www.allures.fr**

DEUX NOUVEAUX LAGOON POUR PARTIR AUTOUR DU MONDE

D'ici quelques semaines, les deux nouveaux catamarans que le chantier a annoncé en avril dernier seront à l'eau. Un tout nouveau 40 pieds qui va remplacer les 400 et 39 dans la gamme, et un 50'.

Le Lagoon 40 reprend les codes du très réussi 42, et notamment son bel espace carré-cockpit – le design est toujours signé Nauta. Il est bien sûr équipé du gréement reculé et de son foc autovireur. A découvrir lors des salons de septembre.

Le 50 est lui un tout nouveau bateau, qui prend place dans la gamme entre les 450 (fly ou ST) et le 52. Un bateau définitivement tourné vers le voyage confortable avec un espace de vie à bord impressionnant. Lui aussi devrait être visible en septembre sur les Informations :

www.cata-lagoon.com



LE PROJET CK64

Le projet CK 64 est plus qu'un bateau, puisque l'idée est de proposer un grand catamaran en copropriété sur un programme tour du monde. Le no 1 de la série, construit en sealum, est actuellement en finition, et propose 4 cabines doubles et deux cabines pour l'équipage.

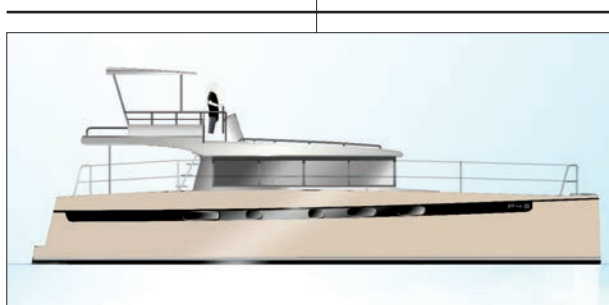
Le concept est donc de proposer le bateau en temps partagé sur 8 années avec un programme de navigation un peu hors des sentiers battus.

A découvrir sur www.ck64-64.webself.net

SWISSCAT eP43

Avec ce eP43, le chantier SwissCat Yachts continue son développement dans le multicoque de voyage. Ce catamaran à moteur s'adresse à des marins souhaitant avant tout profiter des avantages du catamaran – volume, intimité, consommation réduite et performances –, sans pour autant rester tributaires des aléas de la météo. Les aménagements sont développés pour offrir de 2 à 4 cabines doubles avec un design moderne et confortable. Au niveau performances, le bureau d'études annonce une autonomie transatlantique...

Informations : www.catamaran-swisscat.com



MAIS AUSSI...

SEAWIND 1600

Le chantier Seawind va bientôt mettre à l'eau son navire amiral, le 1600. Un bateau que l'on pourrait bien découvrir dès le prochain salon de Cannes ! Le designer Reichel Pugh a bien sûr cherché à conserver ce qui fait le succès de la gamme depuis longtemps, à savoir des bateaux marins mais faciles à mener, et surtout offrant un bel espace de vie à bord. Avec ses dérives et sa carène moderne, le 1600, qui est construit en infusion, devrait en plus être particulièrement bon marcheur.

www.seawindcats.com

OCEAN EXPLORER C-78

Le chantier finlandais OQS est actuellement en phase de finition du no 2 des OQS 60, mais cela ne l'empêche pas de déjà regarder vers l'avenir. Toujours avec l'architecte German Frers, le chantier est donc en plein travail sur le futur 78 pieds – qui est toujours en phase de conception –, dont on sait déjà que le programme est le grand voyage à très haute vitesse. Gréement élancé, carbone et titane pour la construction, l'Ocean Explorer 78 a de quoi faire rêver les amateurs fortunés et passionnés de beaux bateaux ! **www.oqs.fi**

GUNBOAT

Gunboat se relance après le rachat par le groupe Grand Large Yachting. La nouvelle unité de production est en construction dans le Sud de la France, et le tout premier Gunboat 68 signé VPLP devrait en sortir fin 2018... **www.gunboat.com**

Naviguez vers de nouveaux horizons

Sevenstar transporte votre bateau vers plus de 60 destinations

Embarquements 2017/2018

| De | Vers | |
|--|--|---|
| Bermudes | Nord Europe | Fin juillet 2017 |
| Nord Europe | Golfe du Mexique, Côte Ouest Etats Unis, Papeete | Sept 2017 |
| Nord Europe et Méditerranée | Seychelles, Asie du Sud-Est, Australie | Sept 2017 |
| Nord Europe et Méditerranée | Caraïbes | Oct / Nov / Dec 2017 |
| Côte Est Etats-Unis et Caraïbes | Nord Europe et Méditerranée | Avril / Mai / Juin 2018 |
| Sevenstar Yacht Transport Amsterdam, The Netherlands phone +33 631 892 653 info@sevenstar-yacht-transport.com sevenstar-yacht-transport.com | | Sevenstar Yacht Transport France 42 Avenue de La Perrière 56100 Lorient - France phone +33 631 892 653 matthieu@sevenstar-france.com |



MEMBERS OF SPLUETHOFF GROUP



HUDSON POWERCAT

Luxury Living at Sea

Contact us today to schedule time onboard and to learn more about full and fractional ownership.

www.hudsonpowercat.com
sales@hudsonpowercat.com
Int +86 186 5929 2492
US +01 561-460-7009



Step aboard HPC48 at this year's **Sydney Boat Show** - 3rd to 7th August -



EXCEPTIONAL VACATIONS *DIFFERENT IN EVERY WAY*

UNITED *by* WATER
MARINEMAX
VACATIONS



CHARTER YACHT VACATIONS TO BE ENVIED

Indulge in an unforgettable adventure aboard a new custom built power catamaran where you will discover the British Virgin Islands in a whole new way. Where unprecedented upgrades are standard and custom designs are spacious for your luxury vacation. Exceeded only by our team's service commitment and expertise, discover why your experience will be different in every way.

Charter Yacht Ownership Program: Benefits to owners include fixed monthly payments, zero operating expense and professional MarineMax management. *Financing available. Trade-ins considered.*

Yacht Charter Vacations
888-461-5497 • 813-644-8071

Yacht Ownership Program
866-934-7232 • 813-644-8070

www.marinemaxvacations.com



LONG ISLAND CATAMARANS®

CUSTOM - SEMI-CUSTOM | 85' - 100' - 115'



NEW INTERIOR DESIGN *by* FRANCK DARNET



Les INDISPENSABLES de votre VOYAGE en multicoque



1



2



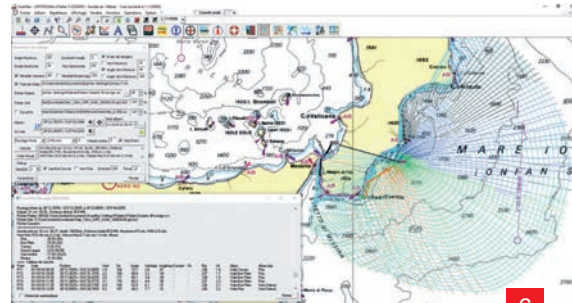
3



5



4



6

1 - AIS

L'AIS est un petit appareil très utile en grande croisière, car il permet aux bateaux de toutes tailles de voir et être vus par les autres navires à portée de VHF. Voici le nouveau transpondeur AIS Classe B de B&G : le NAIS-500. Compatible, via le NMEA 2000, ce petit boîtier d'à peine 250 grammes est un véritable gage de sécurité à bord. Prix : à partir de 878,90 euros HT

www.bandg.com

2 - BALISE

Voici la plus petite blaise de détresse disponible sur le marché. My-Ais est pratique, légère (95 g) et ultra-compacte (11 x 4 x 2 cm). La balise transmet la position GPS une fois activée par onde VHF. Elle n'a donc une portée que de 5 à 10 milles.

Mais son prix est imbattable : 199 euros.

www.simy-beacons.com

3 - MONTRE

Conçue pour les activités nautiques, la nouvelle montre GPS Quatix 5 de Garmin est étanche jusqu'à 100 m et peut être synchronisée avec les appareils Garmin du bord, vous donnant ainsi toutes les infos indispensables à la navigation. Elle peut même servir de télécommande de pilote ! Prix : 599 € TTC

www.garmin.com

4 - ECRAN

Mastervolt vient de présenter un nouveau moniteur étanche. Easyview 5 est un écran couleur extra-plat spécialement conçu pour être utilisé même en plein soleil. Un moyen d'avoir toujours l'œil sur chacun des aspects de votre système électrique.

Prix : 295 euros HT

www.mastervolt.com

5 - CONTROLE

Reconnu pour ses systèmes anti-chavirage sur les multis de course au large, Ocean Data System propose de nombreuses solutions pour les bateaux de croisière au long cours, comme le largage piloté à distance, les mesures des charges sur les différents bouts ou haubans, mais aussi la possibilité d'agencement des différents éléments entre eux pour un plan de pont homogène et optimisé.

www.oceandatasystem.com

6 - ROUTAGE

Pour être toujours parfaitement à l'aise avec votre navigation, il convient d'avoir un logiciel performant, intuitif, et des cartes régulièrement mises à jour. C'est le cas de ScanNav, dont la dernière mise à jour (17.1) peut s'installer sur un netbook ou une tablette, même d'entrée de gamme. ScanNav propose aussi un nouveau module de routage.

www.scannav.com



7

8



9



10



11



12

7 - BOITIER DE LATTES

Les bômes à enrouleur, c'est pratique, mais... les boîtiers de lattes posent parfois problème. Voici un tout nouveau boîtier en carbone souple qui guide la latte et l'empêche de partir vers l'avant au moment où elle rentre dans le feeder. Simple, pratique et... très utile !

www.petitjean-composites.com

8 - EMMAGASINEURS

Impossible de partir raisonnablement autour du monde sans un bon gennaker. Et impossible d'embarquer un bon gennaker sans un excellent emmagasineur ! Profurl propose une gamme de 6 modèles d'emmagasineurs dénommés NEX pour bateaux de 6 m à plus de 25 m.

www.profurl.com

9 - HARKEN V BLOCK

Harken vient de lancer deux nouvelles poulies dans sa gamme V Block line avec les 5T et 8T. Avec 8 000 kg de charge, la 8T est particulièrement adaptée aux grands catamarans, et offre l'avantage de rester aussi efficace et facile à manier sous forte ou faible charge.

www.harken.com

10 - PASSE-PONT

Voici le SCDS-H10, le nouveau passe-pont de Tecmar. Étanche, facile et rapide à installer, ce passe-pont horizontal pour câbles de 6-10 mm ne nécessite aucun produit d'étanchéité supplémentaire pour un prix de 23 euros HT.

www.tecmar.fr

11 - PADEYE

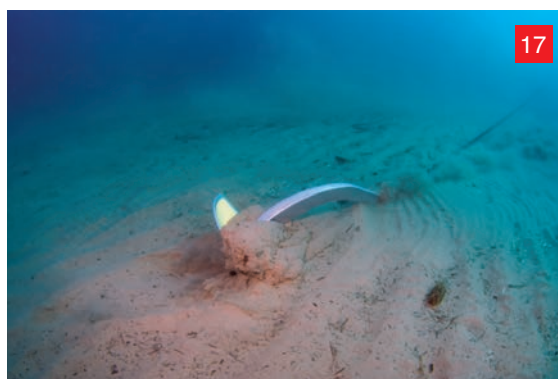
Colligo Marine vient de présenter sa nouvelle gamme de Padeyes équipés d'un loop en Dyneema. Élégants, légers et très solides - ils ont une résistance de plus de 2,2 tonnes -, ils s'adaptent facilement à tous les ponts.

www.colligomarine.com

12 - PASSERELLE

On néglige trop souvent la passerelle, qui doit pourtant être légère, facile à mettre en place, solide et ergonomique. C'est le cas de ce modèle pliant de chez Nautex, construit en composite, et très facile à ranger comme à utiliser. Elle est de plus flottante, et entièrement personnalisable.

www.nautex-international.com



13 - SELLERIE

Depuis 120 ans, Ruchaud SA s'est spécialisé dans le métier délicat de seller... Leur savoir-faire peut redonner une nouvelle jeunesse à vos carrés, banquettes, bains de soleil et bien sûr literie du bord en proposant un large choix de tissus spécialement conçu pour le nautisme.

www.ruchaud.com

14 - HELICES

A quoi bon avoir une belle carène et un moteur puissant si... votre hélice n'est pas adaptée à votre beau multi ? Une bonne hélice se doit d'être propulsive quand vous êtes au moteur, et se faire oublier lorsque vous êtes sous voile. Avec la Varifold de Bruntons, vous gagnez de la puissance tout en consommant moins. Une vraie hélice pour navigateurs au long cours.

www.varifold.info

15 - REGULATEURS

C'est souvent l'équipement que l'on néglige lors de la création de son installation électrique, pourtant, le régulateur en est la pièce maîtresse. Son rôle est de convertir le maximum d'énergie des panneaux solaires en courant de charge pour la batterie, sans la sur ou sous-charger... Uniteck vient de présenter un nouveau régulateur qui teste la batterie, la recharge à 100 %, la désulfate, la déstratifie, maintient sa charge et améliore donc sa durée de vie...Prix : 95 euros TTC

www.uniteck.fr

16 - ANNEXE

L'annexe est sûrement l'équipement que vous allez le plus utiliser lors de votre voyage en bateau.

Elle doit donc être solide, résistante aux UV, mais aussi légère pour facilement être hissée sur ses bossoirs. Avec la gamme Highfield, vous trouverez forcément votre bonheur...

www.groupe-yb.fr – www.highfieldboats.com

17 - ANCRE

L'importance de l'ancre en bateau est bien connue. Mais, en grande croisière, où l'on passe l'essentiel de son temps au mouillage, son choix devient crucial. Les circumnavigateurs connaissent et apprécient les ancres Spade, que l'on retrouve sur nombre de multicoques de grande croisière, où leur tenue est particulièrement appréciée et sécurisante.

www.spade-anchor.com

18 - PONT

Si vous souhaitez habiller vos ponts, voici un revêtement intelligent et esthétique qui ressemble à s'y méprendre au bois, sans en avoir les inconvénients. L'assemblage assure une étanchéité parfaite, et avec Flexiteek, le poids est réduit de 35 % et la surface traitée refroidit 30 % plus vite au soleil qu'un revêtement traditionnel.

Alors, pourquoi s'en passer ?

www.flexiteek.com



Profurl®



**Naviguez
en Profurl!**
**Sail with a
Profurl!**

Lors de vos navigations, les enrouleurs et emmagasineurs Profurl vous offrent sécurité, fiabilité et longévité.

Profurl furlers provide you with the peace of mind to go to sea because of their safety, reliability and extraordinary lifespan.



Fabriqué en
France

profurl.com



**BRUNTONS
PROPELLERS**



AUTOPROP

La propulsion parfaite pour les multicoques avec une poussée excellente au moteur ou en propulsion moto-vélique.

La capacité unique de l'Autoprop de pas automatique assure que l'hélice a toujours le pas pour fournir exactement la bonne puissance aussi économique que possible.

PLUS DE PUISSANCE

**MOINS DE
CONSOMMATION**

| | 1500 Tr/min | 2200 Tr/min | VITESSE | A 6 Noeuds | |
|----------|-------------|-------------|---------|------------|----------|
| HELICE X | 3.85 KN | 5.50 KN | | 2.2 L/H | HELICE X |
| HELICE Y | 3.75 KN | 5.35 KN | | 2 L/H | HELICE Y |
| HELICE Z | 4.20 KN | 5.75 KN | | 2.03 L/H | HELICE Z |
| AUTOPROP | 5.10 KN | 6.65 KN | | 1.40 L/H | AUTOPROP |

Source: Essais hélices dans Voiles Magazine

Wenex Equipements

Phone: +33 (0)141102330 Mail: wenex.equip@wenex.fr
www.wenex.fr • www.autoprop.info/fr

www.bruntons-propellers.com



19



21



24



22



20



23

19 - UN SMARTPHONE EN SECU

Votre smartphone peut-il vous sauver la vie ? Oui, avec l'appli OLAS disponible sur AppStore et sur Android. Le principe est simple : vous portez une balise qui est reliée via Bluetooth à votre smartphone ou votre tablette. Si vous vous éloignez du téléphone, l'appli se met en mode "homme à la mer" et indique aux équipiers encore à bord la direction à suivre pour vous retrouver. Simple et efficace.

Prix de la balise : £45. L'appli est gratuite.

www.alertandfind.com

21 - AERGIR RACE JACKET

Si vous voulez ressembler à Thomas Coville, voici la veste qu'il a portée pendant son tour du monde, la Aergir Race Jacket. L'idée directrice de cette veste est d'offrir une grande liberté tout en protégeant au maximum grâce à la technologie Helly Tech® 3, une stratification de membranes composites.

www.hellyhansen.com

23 - SOUS-MARIN

Bien sûr, il faut un vraiment grand multicoque pour embarquer ce sous-marin de poche. Mais quel pied de pouvoir imaginer descendre à -500 m à 3 à bord de cet engin d'exploration. Et, pour les aventuriers de l'extrême, U-Boat Worx propose une version capable de descendre jusqu'à -2 000 mètres !

www.uboworx.com

20 - KIAMA X

Voici la nouvelle gamme Zhik, la Kiama X destinée aux navigations côtières, mais aussi idéales sous les tropiques. Le col est doublé polaire et intègre la capuche jaune fluo pour être facilement repérable. Le tissu deux couches composant cette veste est souple, étanche et respirant. Veste : 365 euros. Salopette : 199 euros.

www.zhik.com

22 - LES LUNETTES DE CAMMAS

Vous n'aurez sûrement jamais la chance de naviguer sur les catamarans de l'America's Cup... Mais vous pouvez au moins naviguer avec les mêmes lunettes que Franck Cammas. Regatta est le nom de la nouvelle gamme de lunettes haut de gamme de Julbo dédiée au nautisme. Des lunettes flottantes aux verres photochromiques et polarisés. Le top du top !

www.julbo.com

24 - SAC ETANCHE

Impossible d'embarquer pour une croisière sans une collection complète de sacs étanches. Il en faut de toutes les tailles, et qui soient solides et vraiment étanches ! Orangemarine lance une nouvelle gamme de sacs étanches, légers, pliables, résistants et pratiques, ils existent en différentes tailles allant de 5 à 50 litres.

www.orangemarine.com

Ruchaud



REFAIRE - RENOVER - RELOOKER

Carré, Matelas, Coussins, Banquettes, Bain de Soleil...

INTERIEUR OU EXTERIEUR

5, rue Michel Breton - 85150 LA MOTHE ACHARD - +33 (0)2 51 31 00 88
info@ruchaud.com - www.ruchaud.com - www.facebook.com/ruchaudsas



FLEXITEEK 2G™

COOLER - LIGHTER - BETTER



BONAVENTURA YACHTING, distributeur officiel de la marque FLEXITEEK, s'est acquis la confiance de nombreux propriétaires, professionnels et constructeurs de bateaux pour son savoir-faire et sa qualité. Tous nos revêtements de ponts sont assemblés sur mesure, en Flexiteek 2G™ et selon vos exigences.

SAS BONAVENTURA YACHTING - FLEXITEEK ATLANTIQUE
contact@bonaventura-yachting.fr - www.bonaventura-yachting.fr - +33(0)6 34 60 46 84

CANET-EN-ROUSSILLON / FRANCE

21/24 SEPT. 2017

les Occasions #3 du Multicoque



100% MULTICOQUES D'OCCASION

Le salon pour vendre ou acheter votre multicoque d'occasion

> Achat & Vente > Catamarans & Trimarans > Voile & Moteur > Refit > Équipement > Entretien



100% PRE-OWNED MULTIHULLS

The exhibition to purchase or sell your pre-owned multihull

> Purchase & Sell > Catamarans & Trimarans > Sail & Motor > Refit > Equipment > Maintenance

UN ÉVÈNEMENT [m2]



lesoccasionsdumulticoque.com



La spécialiste du
CATAMARAN
DE CROISIÈRE
 de plus de 15m

Découvrez aussi
 notre offre sur mesure
 sur **www.catamaris.com**



LPS1 06/16 - Crédits photographiques : Privilege Yacht 7, Blue Coast 95 Carrouche, Sunreef



**SALE &
 BROKERAGE**

Professionalisme, expérience, réseau,
 sérieux et conseil à votre service !

Catherine Relandeau

27 ANS D'EXPÉRIENCE - 100 % CATAMARANS

contact@cathyacht.com - +33 (0)6 892 792 06

/ CathYacht International



www.cathyacht.com

Le grand test de l'été

Quel type de navigateur êtes-vous ?



Etes-vous plutôt un régatier acharné ?

... ou un voyageur passionné ?

... ou un skipper aventurier ?

Et si vous vouliez passer du temps avec votre famille, tout simplement...

Le tour du monde... Vous en rêvez forcément depuis que vous êtes tout petit. Adolescent, vous avez même troqué les posters de rock stars dans votre chambre contre une mappemonde, et tous les soirs, vous vous endormiez en recherchant une nouvelle route ou une nouvelle destination. Aujourd'hui, le rêve est en train de – ou pourrait – devenir réalité. *Mais avant de partir, vous êtes-vous posé la question de savoir quel type de navigateur vous étiez ?*

Un test réalisé par JC Guillaumin

1- Au retour d'une navigation hivernale particulièrement musclée, vous retrouvez vos amis autour d'un bon café et...

A) Vous leur expliquez par le menu tout ce que vous venez de vivre et comment vous avez assuré dans une situation parfois limite.

B) Vous en rajoutez un tout petit peu. Il faut dire que vos amis sont tous des navigateurs aguerris et que, pour leur en mettre plein la vue, 35 nœuds, c'est un peu léger !

C) Vous tentez de leur expliquer en mots simples et compréhensibles par le commun des terriens ce que vous venez de vivre et pourquoi c'était génial – alors qu'objectivement ce que vous racontez n'est pas forcément très enviable !

2- Votre événement sportif préféré, c'est :

A) La seule, l'unique, la plus dure et la plus mythique : la transat anglaise.

B) La Route du Rhum, la transat qui part en hiver et qui arrive en été...

C) La Coupe de l'America. Le plus vieux trophée sportif encore en jeu depuis sa création, et l'occasion de voir des bateaux incroyables menés par les meilleurs marins !

3- La bouée rouge aux Antilles signifie :

A) Facile, c'est rouge sur tribord en rentrant au port. L'inverse de l'Europe.

B) Facile, c'est celles qu'il ne faut pas manquer en rentrant

au port du Marin. Rouge à tribord en rentrant.
C) Facile, et pour se le rappeler, il y a le fameux RRR (Red Right Returning).

4- Votre prochaine grand-voile...

- A) D4 ou 3DL, j'hésite encore...
- B) Grand-voile à corne, forcément !
- C) Après avoir lu le dernier Multicoques Mag, je me demande si le choix d'une grand-voile à enrouleur ne serait pas un bon compromis pour mon programme.

5- Et vos voiles d'avant ?

- A) Code 0 et Code D... Il faut ce qu'il faut.
- B) J'ai bien envie de craquer pour un grand gennaker sur emmagasineur.
- C) Un Parasailor, pour m'emmener tranquille lors de ma prochaine transat.

6- Pour vous, un bateau doit avant tout :

- A) Etre une machine à procurer du plaisir : un bateau vivant et surtout rapide !
- B) Etre une machine à procurer du bonheur : agréable à vivre aussi bien en nav qu'au mouillage !
- C) Il doit faire partie de la famille. N'appelle-t-on pas les familles en voyage du nom de leur bateau ?

7- A bord, quel type de skipper êtes-vous ?

- A) Plutôt sympa, mais chacun doit être à sa place au bon moment... Ce qui compte, c'est la bonne marche du bateau !
- B) Très sympa. J'aime profiter de la vie et faire partager ma passion de la voile, et ça ne fonctionne que si tout le monde est bien à bord.
- C) J'espère être un bon skipper, capable de ménager mon bateau, et surtout de naviguer en sécurité pour le bien-être de mon équipage.

8- Pour vous, le voyage, c'est :

- A) Un rêve que vous réaliserez quand vous serez à la retraite, c'est certain.
- B) Un véritable art de vivre. Le voyage, c'est votre raison d'être...
- C) Un vrai bonheur. Dès que vous le pouvez, vous aimez partir et découvrir le monde.

9- Qui dit navigations dit aussi voyages, et donc rencontres...

- A) Chaque voyage apporte son lot de rencontres. Le port ou le mouillage est toujours l'occasion d'échanger avec les passionnés.
- B) Découvrir le monde, c'est avant tout découvrir les autres et des cultures différentes.
- C) Un grand voyage en bateau, c'est une aventure totale qui doit permettre de rencontrer d'autres manières de vivre !

10- En voyage en bateau, vous aimez partir avec...

- A) Mon équipage, des amis et même la famille, quand elle accepte d'embarquer.
- B) Famille, amis et même bateau-stoppeur. Tout le monde est le bienvenu à bord.
- C) Ma femme et mes enfants !

11- Qui dit bateau dit... préparation, réparation, bricolage ! Et ça n'est pas toujours une évidence pour tout le monde. Et pour vous ?

- A) La base de la navigation, c'est la préparation. C'est elle qui définit vraiment comment va se comporter le bateau, et surtout ses performances.
- B) Préparer, entretenir, réparer... C'est indispensable à bord, et c'est même plutôt agréable. Et en termes de sécurité, c'est

la base : un bateau bien entretenu ira toujours loin en subissant le minimum de problèmes.

C) J'ai suivi tous les stages possibles : diéséliste, voilier, santé et météo. Je peux réparer aussi bien un moteur récalcitrant qu'une jambe cassée !

12- Une bonne navigation, c'est :

- A) Avoir trouvé le bon compromis.
- B) Un bon moment avec tout l'équipage, et une arrivée dans un endroit de rêve.
- C) Du plaisir à être ensemble, tout simplement.

13- Si vous gagnez demain au loto, vous allez...

- A) Pouvoir faire le prochain Rhum et le gagner dans ma catégorie.
- B) Repartir en voyage en bateau autour du monde.
- C) Acheter le bateau de vos rêves et partir en voyage sans date de retour imposée.

14- Votre plus belle nav à ce jour ?

- A) Le Fasnet 2006. L'équipage était au top et le bateau aussi. Rien à redire, tout a fonctionné au mieux et on a gagné dans notre classe. Magique !
- B) Ma première transat, avec à l'arrivée le sentiment d'avoir accompli un rêve d'enfant. C'était magique !
- C) Martinique - Les Grenadines l'hiver dernier. Ma première nav de nuit et un sentiment incroyable en arrivant aux Grenadines au petit matin...

15- Pas de bon bateau sans un programme bien défini. Votre programme pour les prochaines années ?

- A) Round the Island Race, Caribbean 600, et pourquoi pas réussir à faire le prochain Rhum ?
- B) Départ d'ici quelques mois pour au moins trois à cinq ans à bord. L'objectif est le tour du monde, mais on fera en fonction de nos envies...
- C) Départ d'ici quelques années. Objectif, une année sabbatique et plus si affinités...





Quel type de marin êtes-vous ?
 Pour le savoir,
 une seule solution :
 faire le test !

RESULTATS

Que ce soit sur une ligne de départ ou dans un mouillage du bout du monde, il y a autant de types de skippers que de capitains de bateau sur l'eau. Chacun est bien sûr différent et a ses propres raisons d'embarquer. Mais on trouve tout de même quelques grandes familles facilement identifiables. Alors, prêt pour savoir à quelle famille vous appartenez ? Comptez un point par réponse (A), deux points par réponse (B) et trois points par réponse (C).

● Vous avez obtenu plus de 35 points

Le voyage en bateau vous fait rêver depuis votre plus jeune âge, et il est temps que le rêve devienne réalité. Et il n'y a aucun doute, vous êtes fait pour partir, pour naviguer et profiter de la vie des marins au long cours. Votre projet est en train de prendre corps et le départ se précise. N'oubliez pas que les milliers de lecteurs de Multicoques Mag qui sont partis en voyage en bateau depuis 30 ans que le magazine existe, résumant tous leur prise de décision par un réjouissant : "Le plus dur est décider de partir." Alors, on y va ?

● Vous avez entre 25 et 34 points

Passionné de mer et de bateau depuis longtemps, vous ne manquez jamais aucun Multicoques Mag. Il faut dire que notre credo - "le magazine qui aime rêver avec ses lecteurs" - vous parle tout particulièrement. Le bateau est pour vous un moyen (très agréable) de partir à la découverte du monde et de ses habitants. Ouvert sur le monde, vous avez déjà beaucoup navigué, et vous prépareriez un nouveau grand départ que cela ne nous étonnerait guère. Nous espérons que vous penserez à partager vos prochaines aventures avec les lecteurs du magazine...

● Vous avez moins de 19 points

Marin vous êtes, et marin vous resterez. Difficile de vous imaginer résidant à la montagne et ne profiter de votre bateau que quelques semaines par an. Car vous êtes bien sûr propriétaire d'un bateau, ou plutôt, devrions-nous dire, d'un coursier des mers. Une belle unité parfaitement préparée pour le grand bleu, et surtout pour montrer à tous les autres bateaux sur le plan d'eau que vous êtes... le plus rapide ! Ce que vous aimez par-dessus tout ? Naviguer, naviguer et naviguer !





Bluekat by krake

— exclusive • innovative • individual —

KRAKE 

krake composite kg | Beim Weidige 12 | 99510 Apolda | Germany
 +49.3644.5199.39 | sales@krake-catamarane.de
 www.krake-catamarane.de/bluekat/sail

A&C
Yachts

CONCESSIONNAIRE AUX ANTILLES

FP
FOUNTAINE PAJOT
SAILING CATAMARANS

FP
FOUNTAINE PAJOT
MOTOR YACHTS

NEEL
TRIMARANS

MULTICOQUES NEUFS ET OCCASION

LIVRAISON DE VOTRE MULTICOQUE NEUF
 AU DEPART DE METROPOLE OU DANS LES ANTILLES

- Conseils et devis d'équipement, suivi de projet
- Mise en main
- Estimation gratuite de votre multicoque d'occasion
- Revente occasion, places de port



A&C Yachts

Port de Plaisance - 97290 Le Marin
 Martinique, France

Tél: +596 (0) 596 749 402

contact@bateaux-antilles.com

www.bateaux-antilles.com

Vous allez être tout retourné...

Vous avez été bien inspiré de retourner cette annonce.
 Bénéficiez de **5 % de remise** sur l'achat de votre catamaran
 ou trimaran avant le 30 août 2017,
 en nous précisant juste le code "Multicoque".

Comment trouver le bon bateau



*Comment trouver le bon bateau pour partir vivre de tels moments ?
La réponse est dans ce hors-série de Multicoques Mag, et nulle
par ailleurs ! (Photo : Fontaine Pajot – Gilles Martin-Raget)*

POUR COURIR LE MONDE ?



Partir en grande croisière, que ce soit pour un tour de Méditerranée, des Antilles, de l'Atlantique ou pour un tour du monde, ne s'improvise pas ! Un tel projet nécessite une bonne préparation en amont pour atteindre son but, et surtout pour en profiter pleinement.

Encore faut-il se poser les bonnes questions pour pouvoir trouver les solutions qui vont vous correspondre – chacun ayant des impératifs, des programmes et des situations différents.

Alors, comment gérer les problèmes de TVA, en restant ou en quittant l'Europe, l'un des plus beaux bassins de navigation disponibles, et point de départ ou de passage obligé d'un grand voyage en bateau ? Et qu'en est-il des multicoques sortant des flottes de location et disponibles sur le marché de l'occasion ? Quid de la gestion-location ? Bon plan ou pas ? Et enfin, quel bateau choisir ? Neuf ? Occasion ?

Mais n'oubliez pas l'essentiel : partir en bateau est un rêve, mais un rêve accessible. Depuis plus de 30 ans, Multicoques Mag a suivi des centaines et des centaines de familles parties vivre le plus beau moment de leur vie sur l'eau. Un partage inoubliable, des souvenirs par milliers, et des aventures à chaque fois uniques et merveilleuses.

Alors, à qui le tour ?

Dossier réalisé par la rédaction de Multicoques Mag

JC Guillaumin - François Trégouët et Philippe Echelle

UNION EUROPÉENNE QUAND ETRE IN, QUAND ETRE OUT

L'Europe est à la fois le leader mondial de la fabrication de multicoques et une destination nautique magnifique. Naviguer en Europe est donc incontournable pour nombre d'entre nous. Espace (presque) harmonisé, que l'on en parte, qu'on y arrive, ou que l'on ne fasse qu'y passer, que l'on arbore un pavillon communautaire ou extérieur, et même selon son mode de financement, les cas de figure sont pourtant extrêmement variés. Si on essayait d'y voir clair ?

Par François Tréguët - Photos : DR

Quel que soit votre pavillon (comme ici le pavillon américain), il est facile de naviguer en Europe, même si vous y avez acheté votre bateau neuf. Il faut juste bien respecter certaines règles !
(photo : Fontaine Pajot – Jacques Vapillon).



La fière allure, votre beau multicoque flambant neuf. Il tire déjà sur ses amarres, le plus souvent, il faut dire, nouées aux anneaux d'un port français. Sur la façade atlantique ou en Méditerranée, les disciples de Tabarly se sont fait une spécialité des bateaux à 2 ou 3 coques. Mais en trente ans, l'évolution a été radicale, et la production actuelle fait irrévérencieusement passer les pionniers, souvent britanniques, à de drôles de caisses à savon ! Mais peut-être avez-vous craqué pour un modèle construit en Afrique du Sud, aux chantiers si dynamiques, en Asie, en Australie, autre terre du multi, ou dans l'un des nombreux chantiers capables aux quatre coins du monde de vous ciseler un catamaran ou un trimaran haute-couture. Dans tous ces cas, vu les montants en jeu, la fiscalité est une question importante. Pour nous autres, navigateurs épris de liberté, vivre en permanence avec une épée de Damoclès nommée TVA au-dessus de la tête est antinomique avec notre passion. L'Europe en général, et la France en particulier, n'a pas bonne réputation en la matière. Pourtant, en creusant un peu, non seulement ce n'est pas si compliqué,

mais la législation peut même se révéler très avantageuse.

Alors, que vous veniez de l'autre côté de la terre, ou que vous soyez un autochtone, commencer par une petite information géopolitique à caractère administratif peut être salvateur pour vos finances. En effet, l'Europe n'est pas seulement un vaste chantier pour multicoques, c'est aussi un littoral de 65 412 km. Mais c'est surtout, pour le sujet qui nous concerne, et pour les 28 pays dits de l'Union européenne (moins le Royaume-Uni le jour où le Brexit sera acté, voir la liste complète à la fin de cet article), une union économique et douanière, inscrite dès le traité fondateur de Rome en 1957. Il était d'ailleurs alors seulement question de Communauté économique européenne (CEE). Y étaient posés les principes fondamentaux, dont notamment la libre circulation des biens. Les traités successifs les ont le plus souvent renforcés. Mieux, depuis le 1er janvier 1993, est instauré un véritable marché unique. Cela signifie une chose importante : la TVA étant devenue un impôt européen, lorsqu'elle est acquittée dans un pays de l'Union européenne, elle ne peut être réclamée dans



AQUILA 36

Discover a new power catamaran like no other in its class.

2 Cabin | 2 Head Sport Cat



The performance sport power catamaran that has been designed to be the pinnacle of versatile boating.

The perfect blend of plentiful live aboard space and qualities perfect for socializing with rugged strength and control.



Cabin



www.aquilaboats.com / (813) 579-1720



Main Deck



un autre. Et tous les pays de l'Union européenne sont censés appliquer les mêmes règles.

Conséquence pratique de cette petite introduction. Vous êtes un particulier résident européen, achetant à un chantier local. Pour un bateau neuf, il est à noter que la TVA est due, non plus dans le pays de destination, mais dans le pays dans lequel s'effectue la livraison et, donc, le plus souvent le pays d'origine, depuis la directive TVA de novembre 2006. Ainsi, un propriétaire allemand ou anglais, achetant un bateau à un chantier français, paiera la TVA française, actuellement à 20 %. Et la TVA sera réputée acquittée dans l'ensemble de l'Union européenne. Cela sera prouvé par l'émission d'une facture TVA incluse. Un document à garder précieusement pour prouver tout au long de la vie de votre bateau comme preuve du solde de tout compte vis-à-vis de la TVA européenne, particulièrement important au moment de la revente.

Mais, afin de pimenter quelque peu vos tableaux Excel d'acheteurs enthousiastes, et surtout de favoriser la croissance de leur industrie nautique, les pays leaders (France, Allemagne, Italie, Espagne...) en ce domaine offrent une solution de financement très intéressante : le leasing. En deux mots, car tel n'est pas le cœur de notre propos aujourd'hui, et si vous êtes résident fiscal de l'Union européenne, un organisme de financement achète pour vous le bateau de vos rêves et vous le loue sur une durée variant de 3 à 15 ans. A la fin de cette période, vous devenez propriétaire dudit navire. Lorsqu'il s'agit de bateaux susceptibles de quitter les eaux territoriales (il vous faut donc avoir l'armement de sécurité ad hoc), vous bénéficiez d'un abattement forfaitaire de 50 % de TVA sur les loyers de votre leasing. De 20, elle passe alors à 10 %, y compris sur le premier loyer majoré. Notez bien que le financement s'effectue sur un montant TVA comprise, ce que stipulera la facture du chantier au leaser. Ce n'est que sur les loyers que l'abattement de TVA s'applique. Mais aux taux d'intérêt actuels, extrêmement bas, le coût de financement de votre machine à rêver devient très raisonnable. voire négatif si vous pouvez prouver que vous naviguez de manière permanente en dehors des eaux de l'Union européenne. L'abattement sur la TVA des loyers est alors de 100 %, ramenant cette dernière à... zéro ! Et c'est là que l'on rejoint le sujet du jour, à savoir que, pour bénéficier d'un tel avantage, dès le premier loyer majoré qui peut représenter jusqu'à 50 % de la valeur TTC du bien, il faut naviguer hors

1
Sortir des eaux européennes signifie s'éloigner de plus de 12 milles des côtes et faire escale dans un pays tiers (par exemple, Maroc, Tunisie, ou comme ici Turquie...).

2
Arrivée en Martinique après une transat, et vous voici pourtant... de retour en Europe pour ce qui concerne la loi (et les taxes) !

3
L'Europe est un vaste terrain de jeu où naviguer, des fjords du Nord à l'exceptionnelle Grèce. (photo : Lagoon - Nicolas Claris)

Union européenne. Comment faire lorsque l'on a précisément passé commande à un chantier... européen nous livrant au bout de son ponton ? En l'absence de règle écrite sur le délai de sortie de l'Union pour bénéficier d'un tel avantage, l'usage retenu par les établissements financiers semble être d'un mois à compter du jour de la signature de l'acceptation de livraison. Si, par le passé, un certain laxisme a pu prévaloir, la crise et les objectifs de réduction des déficits des Etats sont passés par là, et vous n'êtes pas à l'abri d'un contrôle, et l'AIS est une source d'information très intéressante pour les autorités. Les établissements les plus sérieux vous demanderont dans tous les cas une preuve, a minima mensuelle, que vous vous trouvez bien en dehors des eaux européennes, une photo de votre traceur GPS pouvant suffire. Sortir des eaux européennes, cela va de s'éloigner de plus de 12 milles nautiques des côtes, jusqu'à faire escale dans un pays tiers (pour les plus proches, Maroc, Tunisie, Norvège, Turquie ou... Suisse !), ou, parfois plus pratique, se rendre dans un lieu exclu du territoire fiscal de l'Union européenne, tels les îles Anglo-Normandes, Gibraltar, les Canaries... (liste complète en fin d'article).

Voilà des petits bouts de territoires bienvenus pour les bateaux battant pavillons tiers (Australie, Etats-Unis, Norvège, Afrique du Sud...) séduits par la variété des côtes européennes. En effet, ils bénéficient d'une période de 18 mois libre de toute taxe pour naviguer en Europe à compter du jour de leur entrée. Toute escale hors de l'Union remet automatiquement les compteurs à zéro lorsqu'à l'issue de leur escapade ils déclarent leur nouvelle entrée dans le marché commun.

Alors, on résume ? L'Union européenne est un vaste terrain de jeu aux règles communes. Une fois rentré par une porte, les 28 pays sont à vous en toute transparence et légalité. Pour toujours si un pavillon d'un pays de l'Union flotte au-dessus de votre proue. Pour 18 mois renouvelables par une sortie/entrée si un pavillon plus lointain a enregistré vos coques. Des fjords suédois à la Sardaigne, de la Bretagne Sud au Meltem grec, en passant par les Baléares, la Corse et les Scilly, nous vous souhaitons de merveilleuses navigations !

YACHTING FESTIVAL



CANNES

THE ULTIMATE
RENDEZ-VOUS

12-17 SEPT 2017

40^e
ANNIVERSAIRE



www.cannesyachtingfestival.com

© Agence VERTU / Photographies : Alexandre Leblanc - Jérôme Kélagopian

Reed Expositions



CCINICE CÔTE D'AZUR
Port de Cannes



Partenaire officiel

MASERATI

NOTRE EXPERTISE AU SERVICE DE VOTRE MULTICOQUE



Votre concessionnaire LAGOON Catamarans Bretagne et son réseau mettent leur expérience en commun pour vous permettre **D'ACQUÉRIR** ou **LOUER** votre futur CATAMARAN LAGOON.

- VENTE NEUF / OCCASION
- LOCATION
- PROGRAMME DE GESTION LOCATION
- FINANCEMENT
- CUSTOMISATION / ENTRETIEN
- PREPARATION TOUR DU MONDE
- SERVICE APRES VENTE
- PLACES DE PORT EN BRETAGNE, CORSE ET SEYCHELLES
- POSSIBILITE D'ESSAIS



NEW 2018 : LAGOON 40 & 50

Photo : N. Claris

NOTRE FLOTTE DE CATAMARANS DISPONIBLES A LA LOCATION

Corse / Corsica

LAGOON 380
LAGOON 39 X 2
LAGOON 42 X 2
LAGOON 450 FLY
LAGOON 450 SporTop
LAGOON 52 F
LAGOON 620
LAGOON 630 MY (Méd. Saison 2017)

AJACCIO MARINE CENTER
SPÉCIALISTE DE LA LOCATION DE CATAMARANS EN CORSE

Port Tino Rossi / 20000 AJACCIO
+33 (0)4 20 01 56 70
vente@ajacciomarinecenter.fr
www.ajacciomarinecenter.fr

Bretagne / Brittany

LAGOON 380 X 2
LAGOON 39
LAGOON 400
LAGOON 410
LAGOON 42
LAGOON POWER 43
LAGOON 450 SporTop

Acv

Atlantique Concept Voile

CONCESSIONNAIRE LAGOON

Port du Kernével / 56260 LARMOR-PLAGE
+33 (0)2 97 84 61 61
acv@ac-voile.com
www.ac-voile.com

Seychelles

LAGOON 380 X 2
LAGOON 400
LAGOON 42 X 2
LAGOON 440 X 2
LAGOON 450 F
LAGOON 450 SporTop


Location de Catamarans
MARINE CAT

Marina Eden Island Seychelles
+248 2 52 70 77
jsfleck.mcs@gmail.com
www.marinecatsey.com

APRIL Marine SAS au capital de 205 000 € RCS B300 440 725 - La Roche-sur-Yon Intermédiaire en assurance et en opérations de banque
Immatriculée à TORQUAIS sous le n° 07 030 206 (www.mias.fr) Entreprises soumises au contrôle de l'ACPR, 81, rue Talbot, 75009 PARIS.

ASSURANCE PLAISANCE

PEUR D'UN PLAN GALÈRE ?

95% DE NOS CLIENTS SONT SATISFAITS, POURQUOI PAS VOUS ?

NOUS AVONS LA SOLUTION !

AVEC LE SERVICE D'ASSISTANCE ET DE DÉPANNAGE À QUAI ET EN MER, 24H/24 ET 7J/7, REPARTEZ RAPIDEMENT EN MER.



Souscription en ligne : **aprilmarine.fr**

+33 (0)2.49.98.85.00

France, Caraïbes, Italie, Canada



L'assurance en plus facile.

kiriacooulis-france.com



groupe KIRIACOULIS
Since 1980

Kiriacooulis en 2017 c'est aussi des gestions de bateaux haut de gamme avec équipages :



Saba 50 en Grèce



Lagoon 52 en Croatie ou aux Antilles

etc. Renseignez-vous
Romain Villeneau
+33(0)6 77 67 64 91

GESTION LOCATION GARANTIE depuis 37 ans avec KIRIACOULIS

ACHETEZ VOTRE NOUVEAU BATEAU A

50%

DE SON PRIX*

...et naviguez sans compter et sans aucune charge au départ de nos 25 bases / 7 pays

BAVARIA DUFOUR JEANNEAU BENETEAU
LAGOON NAUTITECH FONTAINE-PAJOT BALI de 35' à 60'

VOUS AVEZ UN PROJET ? PARLONS-EN !



EXEMPLES DE PROGRAMMES

PROGRAMME I
Vous apportez 100% du prix H.T. du bateau ; vous recevez un revenu fixe, net et garanti d'environ 10% par an.

PROGRAMME II
Vous apportez environ 50% du prix H.T. du bateau, vous ne recevez pas de revenus, ceux-ci servent à financer les 50% restants ; votre bateau s'autofinance !

* à partir de 50%

romain.villeneau@kiriacooulis-france.com
Tél. : +33 (0)5 46 44 76 87 / Port. : +33 (0)6 77 67 64 91

Neuf ou occasion ?

Et pourquoi ne pas acheter en GESTION,
ou un cata sortant d'une FLOTTE DE LOCATION ?

LAGRADO, UN CATAMARAN DE 40',
UNE TAILLE PARFAITE POUR LA MISE EN
GESTION-LOCATION, LA CONVIVIALITÉ
ET LA NAVIGATION PERSONNELLE.



L'utilisation partagée est une tendance affirmée de l'évolution de notre société, et donc aussi de la plaisance. Le candidat futur propriétaire d'une unité en gestion comme l'acheteur d'un bateau sortant de flotte se posent légitimement la question de la qualité de la maintenance et de l'état du navire à l'issue des 5, 6 ou 7 années d'utilisation. Nous avons procédé avec satisfaction à l'essai d'un Moorings 4600 (Hors-série été 2014) sortant d'exploitation à Tortola (BVI) ; cette fois-ci, nous profitons de la présentation au public d'un Lagoon 400 de la flotte Kiriacoulis lors du Salon International du multicoque de La Grande Motte pour vous faire partager notre évaluation du bateau après 5 années de location en Méditerranée. Des exemples qui n'ont pas valeur de généralisation, mais qui témoignent d'une réalité.

Texte et photos : Philippe Echelle

yLagrado : un Lagoon 400 toujours vaillant !

Entrons directement dans le vif du sujet ! En arrivant dans l'enceinte du salon, nous découvrons le catamaran calé sur le plan incliné de mise à l'eau, au cœur de l'événement ! Une vraie bonne idée d'exposer ainsi ce catamaran en période d'exploitation, et d'en autoriser la visite au public ! En compagnie de Romain Villeneau et Odon van Gaver, nous procédons à une évaluation détaillée de toutes les zones du navire. Planchers ouverts, l'accès aux fonds, aux vannes, aux réseaux techniques est possible ; suivent ensuite les cales

moteurs, les transmissions de barre, les réservoirs, puis les aménagements intérieurs, et enfin le pont, le poste de pilotage, le mât, le gréement et l'installation de mouillage. La deuxième étape se concentre sur l'extérieur, l'aspect des bordés, des carènes, des safrans et des saillies.

Coup d'œil général : une bonne surprise !

La première impression est nettement positive pour ce bateau de 5 ans et 1/2 ; d'autant que Kiriacoulis a joué le jeu et n'a procédé qu'à un nettoyage complet, sans

opérer de préparation spéciale, qui n'aurait eu aucun sens pour la démonstration. Les selleries extérieures ont été changées, car il s'agit là d'un vrai consommable très exposé aux ultraviolets, mais aucun polish de coques n'a été effectué. L'antidérapant de pont à base de pointes de diamant issues du moule est en bon état, comme les capots et charnières. Les balcons, chandeliers, cadènes en inox ne présentent pas de coulures de rouille ou de séquelles de chocs, et les panneaux de roof en polycarbonate sont impeccables (leurs surfaces planes, de petites dimensions unitaires, sont peu exposées aux UV). Le lazy bag et les protections textiles de la Navstation sont impeccables.

Carènes et appendices

L'antifouling époxy/cuivre appliqué par Kiriacoulis Point D'amure, à Bormes-les-Mimosas, semble avoir parfaitement rempli son rôle, et les œuvres vives ne présentent pas de traces de chocs ou blessures. Les ailerons, leurs bords d'attaque et les semelles d'échouage sont en bon état apparent, et ne présentent pas d'autres témoins d'usure que quelques griffures superficielles (pendilles, marques de posées sur terre-pleins). Les safrans ont bonne apparence et fonctionnent bien, sans jeu anormal, quelques traces d'usure superficielle à la base traduisent la rencontre avec de petits objets flottants ou des pendilles, voire un raguage pour le bâbord ; normal pour ces appendices très exposés (à traiter tout de même !). Pas d'observation particulière pour les saildrives et les hélices bipales fixes.

Coques et bordés

Les étraves de catamarans sont des zones également très exposées en manœuvres portuaires, et absolument pas prévues pour un usage de pare-chocs ; dans le cas de Lagrado, elles semblent étonnamment dépourvues de signes de maltraitance, tout comme les jupes. Les puits de lumière et les hublots, installés dans des réservations, sont en bon état, comme l'ensemble des

bordés, témoins d'une utilisation précautionneuse ! Les trappes de survie sont en bon état, comme les déflecteurs d'eau et d'air en inox placés à l'extérieur.

Le dessous de nacelle est impeccable, comme l'aile de mouette.

L'aspect général du gelcoat est tout à fait satisfaisant, et un polish professionnel utilisant les produits ad hoc, un bon outillage rotatif et du savoir-faire redonneront l'éclat du neuf. Les trampolines d'origine sont encore en bon état, sans aucune maille déchirée.

Les cales moteurs

On disait à l'époque des bordés en bois classique que la pourriture se cachait derrière les meubles et les vaigrages inaccessibles de la cuisine et sous la voûte, où il était impossible de pénétrer après la pose du pont ; aujourd'hui, la salle machine peut reprendre l'adage à son compte, elle traduit de façon évidente la négligence et les mauvais traitements.

A bord de Lagrado, l'approche est saine, à bâbord comme à tribord, une corrosion superficielle des embouts connectiques du pilote, des rotules de biellette et de l'équerre d'accouplement des transmissions est provoquée par la stagnation de l'eau de mer dans le plateau-cuvette supérieur, qui évacue



mal l'eau. Un plancher d'insonorisation protège la cale elle-même (en plus du capot d'étanchéité, bien sûr !), mais l'oxydation est un prédateur redoutable !

Le plancher d'insonorisation lui-même (en CP) est indemne. Les alternateurs sont en parfait état, comme le carter de distribution et la culasse pour ces moteurs qui comptabilisent 1800 h de fonctionnement. Les connectiques électriques sont saines et les fonds impeccables.

Aménagements intérieurs, poste de pilotage et fonds de coques

Ces équipements sont très exposés



1 - UN CATAMARAN COMPACT ET FACILE À VIVRE, EN MER COMME AU MOUILLAGE.
2 - UN CATAMARAN DE PLAISANCE QUI TRAVAILLE ET GARDE POUTANT LA FORME !



3 - L'ENVIRONNEMENT COCKPIT EST EN BON ÉTAT, SANS TRACES DE MALTRAITEMENT, LA SELLERIE EXTÉRIEURE EST NEUVE.

4 - L'ACCASTILLAGE (BLOQUEURS, POULIES, WINCHES, INVERSEURS) AFFICHE UNE BELLE APPARENCE ET EST PARFAITEMENT FONCTIONNEL. LE REVÊTEMENT PLASTIQUE DES INSTRUMENTS RAYMARINE EST DÉGRADÉ PAR LES UV, MAIS SANS QUE LES FONCTIONS SOIENT ALTÉRÉES.



annuelles. Les planchers ne présentent aucune trace de reprise d'humidité par les champs (rédhibitoire si l'eau a envahi les fonds, ne serait-ce qu'une fois, ou si un orage a frappé en l'absence de l'équipage avec les capots ouverts). Les fonds sont nets, les varangues en CP corniérées aux fonds sont impeccables, et par transparence, on distingue le très bon état du balsa utilisé en âme. Le carré et les cabines sont presque sans défaut, si l'on excepte un léger fléchissement des coussins du carré. Les parements en Alpi chêne clair ont parfaitement résisté, comme la robinetterie et les éléments de cuisine (gazinière, four, tiroirs, placards). Le verdict est identique dans les cabines et salles d'eau (hublots ouvrants, vaigrages, interrupteurs électriques). Au poste de pilotage, la barre, les manettes d'inverseurs, la banquette (textile et structure) sont en parfait état de service ; l'électronique (pilote, lecteur de cartes, anémomètre, sondeur, loch) fonctionnent ; mais la matière plastique des écrans a mal résisté aux UV (défaut d'installation des protections, sensibilité particulière de cette gamme ?).

dans la professionnalisation des acteurs de la filière location, qui a dépassé le concept "aventure" des débuts de la défiscalisation antillaise. Peut-être aussi dans le respect et le soin portés par les locataires actuels aux bateaux qui leur sont confiés (sous la menace, il est vrai, de dépôts de garantie substantiels !). La responsabilisation des gestionnaires de bases et de l'environnement commercial est également un élément favorable car, bien qu'appartenant souvent à des groupes internationaux, la culture et le savoir-faire historiques des loueurs infusent auprès des équipes souvent animées par des personnes de grande expérience, eux-mêmes utilisateurs et marins confirmés. Ils ont tous compris que l'affaire se joue dans la durée, et que le locataire d'un jour sera peut-être le futur partenaire d'un contrat de gestion, qu'il confiera son bateau à la revente, et renouvellera peut-être son engagement avec une autre unité. Il est aussi un relais d'opinion et un prescripteur ! La préservation du bien est donc inscrite dans les bonnes pratiques quotidiennes ! Le choix du plan d'eau est également un élément d'historique à prendre en compte ; certaines régions maritimes sont plus agressives que d'autres (éloignement technique, marnages, affleurements rocheux, courants, distances importantes à parcourir pour se rendre sur les lieux les plus attractifs, vents forts...) ; elles sollicitent plus les organes mécaniques (moteurs, saildrives,



aux injures du temps (et aux négligences d'utilisation), pourtant, Lagrado a brillamment traversé ses 15 semaines (minimum) de location

Bilan

Le bilan est étonnant pour un catamaran de location utilisé environ 80 semaines (locataires et propriétaires) en 5 ans et demi ! Les raisons de cet état de fait très positif (qui ne manquera pas de surprendre certains lecteurs) sont à rechercher

5 - LE CARRÉ TEL QU'IL APPARAÎT EN AVRIL 2017 : L'ENSEMBLE DES MENUISERIES ET DES PAREMENTS EN ALPI CHÊNE CLAIR ONT PARFAITEMENT RÉSISTÉ À UNE UTILISATION PROBABLEMENT PRÉCAUTIONNEUSE. LES ÉQUIPEMENTS DE CUISINE (FOUR, GAZINIÈRE, ROBINETTERIE, TIROIRS) SONT EN TRÈS BON ÉTAT, COMME LES SOLS, RIDEAUX ET VAIGRAGES DE PLAFOND.

6 - LES CABINES SONT DANS UN ÉTAT TRÈS PROCHE DE L'ORIGINE



gréement, voiles, accastillage...). Les loueurs l'ont majoritairement compris, et regroupent leurs meilleurs spots autour de destinations de charme faciles d'accès. La présence fréquente des propriétaires de Lagrado sur leur bateau et leur coopération active à l'entretien constituent également un point de compréhension et d'analyse du très bon état de ce bateau, qui sera disponible à l'achat à l'issue de la saison 2017. Que dire en conclusion, si ce n'est que ce catamaran offre un état de vieillissement très satisfaisant, identique (à tout le moins !) à celui d'une unité gérée par un propriétaire compétent, et tout à fait supérieur à de nombreux entretiens individuels improvisés. Lagrado passait la mauvaise saison au sec (5 mois), un autre élément favorable.

Petit vade mecum du futur acheteur

On a affaire, ici, à une unité bien construite et bien utilisée (usage et maintenance) ; il n'y a pas eu à la connaissance des propriétaires ou du gestionnaire d'incident notable ou d'avarie, excepté le fléchissement des tubes-bossoirs qui a nécessité un renforcement (corrigé depuis par le constructeur) ainsi que le changement d'un winch électrique (sans doute une utilisation abusive pour un amarrage par vent fort et clapot !) et une intervention mineure sur un sail-drive. Quels seront les investissements nécessaires pour l'acheteur au moment de la vente de ce bateau mis à prix 240 000 € HT ?

- Le gréement (avec la martingale et la patte d'oie de gennaker) âgé de 6 ans sera à changer entre 7 et 10 ans selon recommandation de l'expert et exigences du futur assureur. Ce sera l'occasion rêvée pour démonter l'enrouleur et le vérifier.
- Une analyse d'huile confirmera le bon état de la mécanique et alertera en cas de souci. Une révision complète sera effectuée (selon préconisations constructeur : vidanges saildrives et moteur, turbine de refroidissement, vérification injecteurs, démontage collecteur, distribution, filtres, anodes...).
- Les membranes d'étanchéité des saildrives seront à remplacer au bout de 7 ans, selon les préconisations du constructeur.
- Le jeu de voiles fera l'objet d'une révision sur le plancher d'un voilier.
- Un polish pro redonnera aux bordés l'aspect du neuf (avec les réparations de griffures ou petits chocs éventuels).
- Les vannes seront à remplacer au bout de 10 ans, ou avant en cas de dysfonctionnement ou corrosion.
- Le pilote nécessitera un retour à l'atelier du constructeur.
- Démontage, nettoyage ou remplacement des rotules de liaison de barre et des équerrés de jaumière.
- Les trampolines selon recommandation expert et/ou constructeur, et l'état.

7 - LES SALLES D'EAU RÉVÈLENT SOUVENT LA MALADRESSE DES UTILISATEURS NÉGLIGENTS, CE N'EST PAS LE CAS À BORD DE LAGRADO.

8 - LE FUTUR ACQUÉREUR N'AURA AUCUN MAL À S'APPROPRIER UN BATEAU DANS CET ÉTAT DE PRÉSENTATION.

PETIT MÉMENTO SIMPLIFIÉ DE LA GESTION-LOCATION



Toutes les compagnies dans le monde déclinent leurs propositions marketing autour de deux types de contrats principaux : Le contrat à revenus garantis et le contrat avec option d'achat.

- Dans le premier cas (revenus garantis), l'acquéreur est propriétaire du bateau qu'il finance (hors taxes) directement ou en leasing (un premier versement conséquent, variable selon les formules choisies, puis une soixantaine de loyers mensuels). Des loyers (de 7 à 9 % du prix neuf HT) sont versés et viennent en atténuation du montant mensuel du leasing. Le différentiel à payer par le locataire est faible.

- Dans le deuxième cas (l'option d'achat, qui s'adresse la plupart du temps à des destinations de gestion où il est juridiquement difficile pour un particulier d'être propriétaire d'un bateau : Grèce, Turquie, Thaïlande, Polynésie, Croatie...) : le professionnel (via sa filiale locale) se substitue à l'acquéreur, qui paiera le bateau en une seule fois pour environ 65 % de sa valeur neuve HT. Dans ce cas de figure, il n'y a pas de loyers versés, mais le contractant récupère le bateau à l'issue du programme de 5 ou 6 saisons, et acquitte la TVA (si nécessaire) pour en devenir propriétaire, le conserver ou le revendre. Il peut également céder le navire à l'exploitant pour environ 40 % de sa valeur neuve HT, choisir une autre unité et reprendre un autre contrat.

- Les avantages communs à toutes ces formules consistent en bonus sous forme de semaines gratuites de location (de 5 à 12, selon les cas) dans les bases du professionnel, ce qui permet au contractant disponible de bénéficier de possibilités de navigation séduisantes et exotiques. Les montages financiers et les réductions de tarifs obtenus par ces profes-

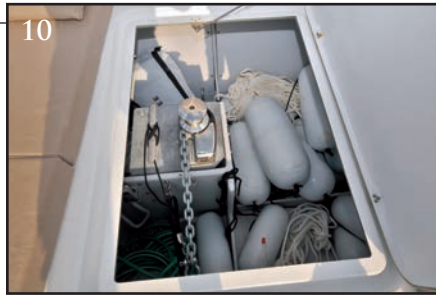
sionnels permettent également des opportunités impossibles à obtenir par un particulier. L'ensemble de la gestion du navire est prise en charge contractuellement (port, assurance, maintenance, renouvellement de matériels...) par des équipes compétentes qui ont obligation de résultat en vue de la bonne exploitation du bateau, et la sortie de contrat est bordée par les différentes possibilités offertes (revente, reprise, poursuite...). La tendance actuelle semble être, pour certains acteurs, la personnalisation des contrats et l'adaptation de l'offre au mode de vie et de navigation des propriétaires, comme les formules permettant l'année sabbatique ou la jouissance d'un maximum de WE, ou celle d'un hiver sabbatique complet.

Le cas particulier de Lagrado : un contrat de gestion avec vente différée

Les propriétaires de Lagrado ont souscrit un contrat de vente différée et mise en exploitation de leur Lagoon 400 à la base Kiriacoulis-Amure de Bormes-les-Mimosas. Le prix du bateau était de 391 000 € HT. Kiriacoulis a financé 170 000 €. Le futur propriétaire paie donc 55 % du bateau ; le pavillon est français. Le calcul simplifié fait avec eux au Salon du multicoque à la veille de la 6e année d'exploitation est le suivant : apport propriétaires 55 % (soit 221 000 €), duquel il faut retirer les 5 semaines de jouissance dont ils ont réellement profité (un équivalent de 3500 €/semaine x 5 semaines x 6 années), soit 105 000 €, mais également les frais d'entretien (port, carénages, hivernage au sec, grutages, assurance...), soit 108 000 sur la période ; le bateau de 390 000 € HT coûte donc réellement 177 000 € HT, et sa valeur de revente est estimée à 240 000 € HT à l'issue de sa 7e saison ! A l'échéance du contrat, ils ont le choix entre payer la TVA sur l'apport initial et vendre le bateau (avec possibilité d'un leasing pour l'acquéreur), ou repartir pour un autre contrat sur le bateau de leur choix (dans les limites des propositions du loueur), le prix argus du bateau servant d'apport.

Remarques des propriétaires rencontrés au salon de La Grande Motte 2017 :

"Nous sommes satisfaits de l'opération avec Lagrado, nous n'avons pas entièrement utilisé nos possibilités de semaines bénéficiaires, mais 5 semaines par an nous ont comblés, et nous allons repartir sur un nouveau contrat. Nous avons été contents de la bonne coopération propriétaire-gestionnaire ; habitant à peu de distance du bateau, il nous a été facile de participer à son maintien en bon état. Globalement, nous analysons l'expérience comme une incitation à naviguer plus dans notre cas ! Nous avons dû, tout de même, traverser une période d'inquiétude lors des premières semaines de location, puis ce sentiment s'est atténué avec le temps et la confiance."



9 - Les planchers et les fonds peuvent receler des surprises, et traduisent la qualité de la maintenance, de l'entretien et de l'utilisation. Ici, c'est très propre.

10 : Des appareils de mouillage qui ont fière allure.

11 : Au delà d'une oxydation superficielle des rotules et de l'équerre d'accouplement de transmission, ces cales moteur (1800h) sont très saines !

Autres exemples d'offres :

Moorings/Sunsail : 21 bases-destinations

Leopard Sunsail 404 à Saint-Martin en contrat à revenus garantis :

Prix public HT du bateau : 435 000 €

Remise spéciale Salon du Multicoque : 45 000 €

Soit un prix de vente HT de 390 000 €

1re mensualité/apport 21 % : 80 000 €

Durée du programme : 59 mois

Revenu garanti mensuel : 2 995 €

Coût mensuel du leasing : 3 473 €

Coût net pour le contractant : 548 €

Montant du rachat à l'issue du programme : 175 087 €

Coût total incluant le rachat pour le propriétaire : 287 428 €

Valeur de revente estimée : 220 000 € HT

Valeur théorique des 12 semaines annuelles possibles : 300 000 €



Leopard Sunsail 404 en Grèce en contrat à vente différée sans revenus :

Prix public HT du bateau : 435 000 €

Païement initial 45 % : 184 500 €

Païement final 20 % (ou remboursement de cette somme par le gestionnaire si choisi par le contractant) : 82 000 €

Durée du programme : 65 mois

Valeur de revente estimée : 220 000 € HT

Utilisation propriétaire : de 4 à 12 semaines

Coût de fonctionnement : Nul

Dream Yacht Charter (45 bases) :

Bali 4.0 à Cuba/Cienfuegos en contrat à revenus garantis

Prix public HT du bateau : 447 509 €

Apport personnel de 30 % : 134 252,70 €

Revenu garanti mensuel : 3 356 €

Durée du programme : 60 mois

Coût mensuel du leasing : 3 483 €

Coût net pour le contractant : 127 €

Coût total de l'investissement au terme du contrat : 141 872,70 €

Estimation de la valeur de revente : 223 000 €

Valeur théorique des 12 semaines de navigation annuelles : 252 000 €



Dream Yacht Charter : Bali 4.0 à Cuba/Cienfuegos en contrat à vente différée sans revenus

Prix public total HT : 447 509 €

Apport personnel de 35 % : 156 628 €

Financement mensuel : 0 €

Charge d'exploitation : 0 €

Valeur de rachat finale de 25 % : 111 877 €

Coût total d'investissement : 268 505 €

Estimation de la valeur de revente : 223 000 €

Durée du contrat : 60 mois

Valeur théorique des 8 semaines de navigation annuelles : 180 000 €



The World's Leader in
Cruising Catamarans

ATLANTIC CRUISING YACHTS

The Largest Worldwide Dealer
of Fountain Pajot Yachts

**OFFSET
80-100%
OF THE COSTS**
OF A
NEW YACHT

with Tax Advantages and Income
using our Business Yacht
Ownership® Program!

- We have the most inventory of yachts and production slots available getting you out on the water faster and at the best prices available.
- Our commissioning experts have extensive experience and will customize your yacht your way while meeting your budget requirements.
- We have been awarded top honors by Fountain Pajot for Top Sales and Service providing you a commitment to long-term customer care.

Ask about our "Try-Before-You Buy Program" with several locations from Newport, Annapolis, Florida, Bahamas and the Caribbean.

Visit Us At
www.atlantic-cruising.com

Choose your yacht, choose where you would like to keep it, and then let the experienced Atlantic Cruising Yacht team help you set it up as a business through the original Business Yacht Ownership® program.

Register for a FREE live BYO® weekly webinar with an independent certified tax expert at: www.atlantic-cruising.com/business-yacht-ownership



OUR LOCATIONS: Annapolis, MD – 443.203.5596

Ft. Lauderdale, FL – 954.761.5932

St. Petersburg, FL – 727.308.5358



*Location de voiliers,
Acquisition avec
gestion locative
et congés sabbatiques
au départ des Caraïbes*

Port de plaisance du Marin - 97290 Le MARIN MARTINIQUE - FWI

Tel : +596 (0)596 748 918 - contact@punch-croisieres.com

WWW.PUNCH-CROISIERES.COM



Un crédit vous engage et doit être remboursé.
Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

*Vivez vos
rêves,
nous les finançons**



Une équipe dynamique et expérimentée à l'écoute
de votre projet de financement de bateau.



2839 La Lauragaise BP 28208 - 31 682 Labège Cedex | 05 62 24 76 06 | www.lizmer.fr | lizmer@capitole-finance.fr

LIZmer est une marque de Capitole Finance-Tofinso filiale à 100% de la Caisse d'Épargne de Midi-Pyrénées, établissement de crédit n° 14648, SA à Directoire et Conseil de Surveillance, au capital de 32 293 310 euros, immatriculée à l'ORIAS sous le numéro 08040602, RCS Toulouse 433 952 918, dont le siège social est situé 2839 La Lauragaise BP 28208 - 31 682 Labège Cedex. * Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Capitole Finance-Tofinso et après expiration du délai légal de rétractation. Crédit photo : Fotolia.



Le grand voyage ? C'est maintenant !

Un dossier réalisé par la rédaction de Multicoques Mag



La question que l'on pose le plus à un essayeur de bateau est : "Et vous ? Vous partiriez sur quel bateau ?"

Question difficile s'il en est. La preuve avec la sélection qui suit. Le plus difficile a été de mettre tous les membres de la rédaction d'accord sur le choix de bateaux neufs et d'occasion pour partir. Un choix parfois cornélien, d'autant plus que nous nous étions volontairement limités à des bateaux – catamarans ou trimarans – allant de 40 à 50 pieds.

Mais n'oubliez jamais que, comme le répète régulièrement notre rédac chef préféré, le bon bateau pour partir, c'est celui avec lequel on part !

Enfin, rappelez-vous que le choix d'un bateau, qui doit devenir votre maison et transporter votre famille, est avant tout personnel. Lisez et relisez nos essais complets, et n'hésitez pas à appeler la rédaction pour en discuter. On adore ça...

Bon choix !



Broadblue Rapier 400 Cabriolet ou coupé convertible, à vous de choisir !

Un chantier anglais qui propose un catamaran conçu pour la vie au grand air, c'est assez rare pour qu'on s'y intéresse... De fait, Broadblue Catamarans a bien sûr pensé aux plaisanciers qui ne naviguent pas forcément dans les eaux turquoises et tièdes, avec une déclinaison "rouf long" de son modèle. Mais c'est bien la version

Open, avec la face arrière du rouf tout en toile, qui nous intéresse : un concept très séduisant à bord d'une unité compacte, qui devient particulièrement conviviale avec son ensemble cockpit/nacelle complètement ouvert. Autre originalité, le poste de barre surélevé installé au milieu du cockpit. On y gagne une excel-

lente visibilité (au-dessus du rouf debout, à travers les hublots de la nacelle assis) et un accès aisé à toutes les manœuvres. Vu de face, le Rapier 400 présente un fond de nacelle relativement bas. On s'attend à quelques chocs dans les vagues... il n'en est rien grâce à une construction sandwich sous vide avec âme en mousse soignée et légère, associée à un bon centrage des poids. Les œuvres vives adoptent le polyester monolithique pour d'éventuelles réparations plus faciles. Côté sécurité, c'est du sérieux également, avec des ailerons rapportés (pas de voie d'eau en cas de talonnage) et des cloisons étanches. Bonne surprise donc côté performances, avec une unité plus véloce que la plupart de ses concurrents de même taille : les 10 nœuds sont vite dépassés, ce qui augure de belles moyennes en transat. Les manœuvres sont grandement facilitées par le solent autovireur. A l'intérieur, un grand carré transformable en lit d'appoint. Le chantier a pris le parti d'ouvrir les coques sur la nacelle ; les descentes – sécurisées par des portes étanches – se retrouvent toutes proches du cockpit. Du coup, la cuisine est installée dans la coque tribord, la table à cartes à bâbord. Pour les meilleures couchettes ? C'est plutôt à l'arrière que ça se passe, avec des couchages de 1,60 m de large.



DESSCRIPTIF TECHNIQUE : Constructeur : Broadblue Catamarans - Architecte : Jürgen Peter - Année de lancement : 2013
Longueur de coque : 11,99 m - Largeur : 6,7 m - Tirant d'eau : 1,1 m - Poids: 5 t - Voilure au près : 86 m²
Grand-voile : 58 m² - Solent autovireur : 28 m² - Gennaker : 80 m² - Spinnaker : 100 m² - Moteur : IB 2 x 20 ou 30 ch diesel - Gazole : 2 x 200 litres - Eau : 350 litres - Cabines : 3 - Certification CE : A - Prix de base : 230 422 € HT



Seawind 1260 Nouveau look pour nouvelle gamme

Le célèbre chantier australien Seawind est en train de renouveler totalement sa gamme de catamarans. Si les valeurs du constructeur sont toujours liées à la croisière hauturière rapide en famille, un très net effort a été réalisé en termes de design et de volume. Mais pas question de renier les performances... ce catamaran s'efforce donc de rester le plus léger possible – au final, il ne rend que 240 kg de plus que le modèle précédent, le 1250. Et son foc gagne 5 m²... Soit un ratio voilure/poids légèrement supérieur à 10, valeur généralement commune aux catamarans typés croisière. Il a été étudié dans les moindres détails – le chantier ayant tenu à exploiter le maximum de retours et témoignages de ses clients. Exit le flybridge et les postes de barre déportés chers à de nombreux constructeurs européens : le 1260, s'il adopte un design radicalement différent de celui des modèles précédents et un volume de nacelle bien supérieur, reste relativement traditionnel quant à son plan de pont et à ses aménagements intérieurs. Sécurité lors des déplacements, facilité de manœuvres, grande capacité en eau, voilà les priorités de ce 1260. A noter : la cuisine, traditionnellement installée dans une coque, peut désormais intégrer la nacelle... le constructeur pense au marché européen, friand de cette configuration.



DESSCRIPTIF TECHNIQUE
Chantier : Seawind Catamarans - Longueur hors tout : 12,45 m
Largeur : 6,80 m - Déplacement : 8,24 t - Surface de grand-voile : 66 m²
Surface de foc : 24 m² - Gennaker : 66 m² - Spinnaker : 105 m²
Réservoir d'eau : 700 l - Réservoir carburant : 480 l
Motorisation : 2 x 56 ch - Lancement : 2015 - Prix : 410 000 \$ HT






Lagoon 42- Toujours du confort, mais des performances à la hausse


Après deux modèles innovants avec leur gréement reculé – le 52 puis le 39 –, le constructeur bordelais a lancé il y a un an et demi son 42, qui annonce un nouveau positionnement : design encore plus soigné, performances à la hausse, devis de poids maîtrisé. Voilà la nouvelle donne, très prochainement confirmée par les Lagoon 40 et 50. Le 42 affiche donc une silhouette moins imposante que celle du 39, un zeste de sportivité en plus avec la nervure de coque proche du liston, et toujours les étraves "diamant". Autre effort moins visible, la chasse au poids... Fini les lourds contremoulages ! Le chantier a étudié de nouveaux procédés de finition pour éviter les doubles épaisseurs, en particulier sur les parties hautes – toit du rouf, montant de la nacelle et bimini. Dans la nacelle, toujours une vue imprenable sur l'extérieur avec les grands hublots verticaux – parfaits pour lutter efficacement contre l'effet de serre – et une belle cuisine en U, très proche du cockpit. De fait, le 42 offre deux mètres de hauteur sous barrot avec vue imprenable sur la mer, et des cabines – 3 ou 4 –, toutes XXL. Les rangements ? Il y en a partout. La finition, très soignée, combine des boiseries claires, du gelcoat blanc et de la toile tendue. Du côté des performances, il faudra bien compter sur la grand-voile à corne et le gennaker pour booster les moyennes : le 42 pèse tout de même 12 tonnes. Mais à la clé, une capacité de charge compatible avec les exigences du grand voyage. Le poste de barre, installé à bâbord de la face arrière du rouf, est surélevé pour une bonne vision sur le plan d'eau. Les réglages sont simples et efficaces ; ils reviennent tous à portée du barreur, protégé par une rehausse du bimini. Au louvoyage, le bateau est bien équilibré, remonte à 50°

du vent, et tient, par 10/12 nœuds de vent, les 7 nœuds de moyenne. Le 42 assure également de belles accélérations au portant. Un point très positif au large : la nacelle est bien au-dessus du niveau de la mer, de sorte que le bateau cogne peu. Les six premiers mois qui ont suivi son lancement, le 42 a été vendu à près de 150 exemplaires ! Soit un record absolu qui laisse augurer une diffusion hors-norme... de là à battre celui du 380 et ses 800 unités...

 **DESRIPTIF TECHNIQUE** : Chantier : Lagoon - Architecte : VPLP/Nauta Design - Matériau : sandwich balsa/verre/vinylester - Longueur de coque : 12,80 m - Largeur : 7,70 m - Déplacement : 12 t - Surface de grand-voile : 59 ou 55 m² - Surface de foc : 35 m² - Gennaker : 68 m² - Réservoir d'eau : 2 x 300 l - Réservoir carburant : 2 x 300 l - Motorisation : 2 x 40 ch - Lancement : 2016 - Prix : 305 000 € HT

TS 42 - Un bolide à la portée de tous

TGV océanique, Pogo du multicoque... la presse nautique n'a pas été avare en titres chocs lors des premiers bords du TS 42 il y a deux ans. Reconnaissons que le tandem architecte/constructeur Christophe Barreau/Samuel Marsaudon maîtrise le sujet du multicoque rapide. Le précédent TS 50 était déjà très très convaincant. Même philosophie pour le 42, proposer un catamaran dépouillé et rapide. D'ailleurs, pour Samuel, TS signifie tout simplement très simple ! Tout un programme, à l'heure du tout électrique, de la climatisation et des équipements toujours plus sophistiqués... Mais la performance, c'est également le dada des concepteurs du 42 – les voiliers qui se traînent, très peu pour eux. Pour ne rien gêner, les TS sont beaux. Le plus petit de la gamme – avant le TS3 annoncé pour bientôt – en jette, avec ses étraves inversées et son tulipage des coques avec nervure sous le liston. Nacelle et cockpit, très reculés, ajoutent encore une touche de sportivité bienvenue. Et non surfaite : sous voile, avec un déplacement limité à 6 tonnes et 103 m² de surface de voile au près, ça marche fort. Malgré l'absence de dérives (en standard), le TS 42 assure d'excellentes performances au près. Sans doute parce que ses ailerons sont relativement profonds – 1,50 m – et que sa vitesse moyenne, rapidement élevée, le préserve du décrochage – et donc de dériver... Sillage pur et sensations de glisse maximum : le 42 emmène rapidement son équipage flirter avec les 20 nœuds. Vous voilà prévenus, les traversées seront courtes ! La nacelle s'ouvre complètement sur le cockpit. Du coup, la cuisine en profite pour s'installer un pied dedans, un pied dehors... Les rangements ? De simples caisses en plastique, on n'a rien trouvé de plus efficace. Dans la nacelle proprement dite, un carré, un coin navigation et un lit double, parfait pour la veille ou... pour les jeux des enfants. Les cabines sont accessibles via deux portes étanches.

 **DESRIPTIF TECHNIQUE** : Chantier : Marsaudon Composites - Architecte : Christophe Barreau - Matériau : sandwich verre/PVC - Longueur hors tout : 12,98 m - Largeur : 7,40 m - Déplacement : 5,8 t - Surface de grand-voile : 67 m² - Surface de foc : 36 m² - Gennaker : 80 m² - Réservoir d'eau : 2 x 110 l - Réservoir carburant : 2 x 90 l - Motorisation : 2 x 30 ch - Lancement : 2015 - Prix : 355 000 € HT





Outremer 45/4X La relève du 45 est assurée !

Même si la nouvelle gamme a mis le 45 première génération sur la touche, ce best-seller méritait assurément un successeur. Le chantier de La Grande Motte s'y est attelé en 2014. En comparaison de l'ancien 45 lancé en 2000, il n'y a plus grand-chose à voir... Si les dimensions générales restent identiques ou très proches, le nouveau a pris quelques kilos : 8,7 tonnes au peson, quand son prédécesseur en faisait 6,1. Autre différence majeure, le design : coques extérieures creusées, étraves et tonture de pont inversées. Nous voilà donc bien loin du rouf en méduse du "vieux" 45 et de ses coques ultra bananées... Le nouveau 45 marche

fort, avec des polaires qui promettent des vitesses de 20 nœuds. Mais, pour retrouver cette ambiance des premiers Outremer, un poil plus sportive même dans les airs légers, Outremer propose depuis bientôt deux ans son 4X, formule vitaminée du 45, avec 500 kg de moins, 14 m² de surface de voile en plus, et des jupes rallongées de 85 cm. Le plan de pont privilégie les postes de barre avec sièges baquets, des passavants larges et un immense trampoline. On accède à l'intérieur sans franchir de seuil. Bons points pour la vue panoramique et les hublots verticaux à l'avant. Le chantier est parvenu à préserver une sensation d'espace étonnante. Les coques, quant à elles, ne sont emménagées qu'en

partie centrale dans un souci de centrage et de maîtrise des poids. Trois versions sont proposées : Propriétaire avec une coque tribord dédiée, Club avec quatre cabines et Offshore avec une cabine/atelier dans la pointe avant tribord. L'Outremer 45 est bien parti pour devenir le nouveau best-seller du chantier... Il devrait sous peu dépasser les 40 exemplaires de son aîné, qui reste à ce jour le modèle le plus diffusé par le chantier. On dirait que 45, ça porte bonheur... à moins que ce ne soit la taille idéale pour partir ?



DESCRIPTIF TECHNIQUE : Chantier : Outremer Yachting - Architecte : Christophe Barreau - Longueur de coque : 13,77 m
Longueur à la flottaison : 13,77 m - Largeur : 7,10 m - Tirant d'eau : 0,85/2,00 m - Poids : 8 700 kg
Voilure au près : 106 m² - Grand-voile : 69 m² - Solent : 37 m² - Gennaker/Spi : 90/120 m² - Moteur : IB 2 x 30 ch
Eau douce : 410 l - Carburant : 336 l - Matériau : sandwich polyester - Année de lancement : 2014 - Prix : 498 900 € HT

Neel 45 - Les avantages du tri... et du cata

Après le Neel 50, prototype lancé en 2009, le 45 reprend exactement la même formule : trois coques et une nacelle extra-large. Le résultat est un engin aussi performant que confortable. Un pari audacieux surtout gagné, puisque bientôt 30 Neel 45 ont été commandés et que la gamme s'est étoffée d'un 65 et d'un 51. Eric Bruneel, déjà concepteur de catamarans très personnels – on lui doit, avec son compère Gildas Cornic, les Corneel 18 et 26 –, puis, après une longue carrière chez le constructeur de catamarans Fontaine Pajot, il s'est lancé dans l'aventure de monter son propre chantier. Au départ, l'envie de construire un multicoque vraiment confortable : "Le trimaran, c'est le meilleur bateau pour le large. Et à bord de mon Multi 50 Trilogic, il y avait déjà une bulle, j'ai ressenti le besoin d'être protégé", détaille le marin. Eric met en place une idée lumineuse : conserver les trois coques, mais fini le seul aménagement de la coque centrale, place à une vraie nacelle, plus large encore que celle d'un cata ! Le tandem d'architectes Michel

Joubert/Bernard Nivelt, rompu aux idées les plus baroques en matière de nautisme, relève le défi. Le résultat est spectaculaire : les traditionnels bras de liaison ont disparu, au profit d'une incroyable plate-forme habitable. L'aileron central et les flotteurs aux carènes en V marqué assurent un plan anti-dérive efficace : le 45 affiche un angle honorable de 100° bord sur bord. Plus rapide que la plupart des catamarans de même taille, il se permet d'offrir, contrairement à ses concurrents à deux coques, deux cabines de plain-pied. Certes, dans cette configuration, le volume dédié à la zone de vie se résume à l'avant de la nacelle. Les autres zones de couchage se répartissent à l'étrave, et éventuellement dans les flotteurs. Le chantier propose pas moins de 16 combinaisons d'aménagements. Les amateurs de performances opteront pour le Racing Line. Cloisons allégées, gréement plus puissant, mât carbone et habanage textile, un Neel 45 qui en a sous les coques !

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Neel Trimarans - Architectes : Joubert/Nivelt - Longueur hors-tout : 13,50 m - Largeur : 8,50 m
Tirant d'eau : 1,20 m - Déplacement : 8,5 t - Surface de voile au près : 106 m² - Trinquette auto vireuse : 20 m²
Génois sur enrouleur : 46 m² - Grand-voile à corne lattée : 60 m² - Motorisation : 55 ch - Eau douce : 600 l
Gasoil : 300 l - Construction : sandwich verre/résine polyester isophtalique/mousse/nid d'abeille - Prix : 435 000 € HT



Bali 4.5 - La grande croisière... au grand air

C'est sur le terrain de la voile plaisir que Catana a lancé une nouvelle gamme baptisée Bali. Construction moins sophistiquée, mais toujours aussi sérieuse, matériaux standards – coques en polyester, espars en aluminium, dérives et leurs puits remplacés par des ailerons rapportés en fond de coque : voilà pour réduire les coûts. Et pour profiter à fond de la vie à bord, le bureau d'études du chantier a mis au point des baies vitrées escamotables, à l'avant comme à l'arrière. Vous avez maintenant une petite idée de l'ambiance open space qui vous attend... Sous voile, le 4.5 se révèle plutôt vif : il progresse bien sous foc autovireur, remonte à 55° du vent, et parvient à virer franco sans hésiter. Un bon comportement général, récompense d'un devis de poids, d'un plan de voilure plutôt généreux et surtout élancé, et enfin de carènes avec des sections en demi-cercle pour une surface mouillée minimum. L'architecte Xavier Faÿ et le bureau d'études ont également opté pour un double redan au-dessus de la flottaison. Ces nervures font office de raidisseur longitudinal tout en offrant un volume important sur une bonne largeur de la coque. La principale innovation en ce qui concerne la partie hydrodynamique, c'est le tunnel de la nacelle, qui démarre dès les étraves, ou presque. Plus de poutre ! Le pont démarre donc bien en avant du rouf. Cette configuration crée un effet "spatule" comparable à celui d'un ski géant. Soit une quasi-garantie anti-enfournement appréciable au large ! Et surtout beaucoup d'embruns en moins. Le poste de barre est juché à mi-rouf. L'accès au poste se fait par trois passages. Le meilleur est à l'extérieur tribord. Le chantier propose également une version flybridge avec une bôme qui est remontée de quelques dizaines de centimètres. Toutes les manœuvres, exception faite des écoutes de gennaker, de la bosse d'enrouleur de solent et de la commande du gennaker, reviennent sur deux winches et une batterie de bloqueurs. Le pont présente des passavants larges, un cockpit arrière conventionnel avec une grande table, une méridienne et une plate-forme arrière. A l'avant, les traditionnels trampolines ont été remplacés par un cockpit en dur, avec deux tables, solarium et bastingage inox. Le chantier a bien sûr prévu un accès de plain-pied à l'intérieur. Le carré adopte un plateau mobile grâce à une découpe sur l'épontille. Le but est d'améliorer la circulation en dehors des repas. Trois ou quatre cabines sont proposées.



DESCRIPTIF TECHNIQUE : Constructeur : Bali Catamarans/Catana - Architecte : Xavier Faÿ - Longueur de coque : 13,60 m - Longueur à la flottaison : 13 m - Largeur : 7,42 m - Tirant d'eau : 1,22 m - Poids: 11 600 kg - Voilure au près : 111 ou 113 m² - Grand-voile: 72 ou 74 m² - Solent : 39 m² - Gennaker/Spi : 78/152 m² - Moteurs : IB 2 x 50 ch - Eau douce : 800 l - Carburant : 800 l - Matériau : sandwich mousse - Année de lancement : 2014 - Prix : 384 860 € HT

Leopard 45 - Deux coques et deux cockpits !

On associe les catamarans Leopard à des unités taillées pour la location... pas faux, puisqu'un contrat lie le chantier sud-africain au loueur Sunsail/Moorings. Oui mais voilà : ces unités conçues pour un usage intensif – entretien facilité, robustesse de construction, choix de solutions techniques éprouvées – séduisent également les propriétaires ! Du coup, Leopard prévoit désormais des versions spécifiques avec une coque qui leur est dédiée. Et ça marche fort, puisque, aujourd'hui, un tiers des Leopard sont destinés à des particuliers. Et en ce qui concerne les qualités marines de ces modèles, pas d'inquiétude : la plupart d'entre eux sont livrés par la mer – un sacré test grandeur nature ! Mais la grande innovation signée Leopard, c'est le cockpit avant, accessible directement par la nacelle. Cette disposition, inaugurée en 2010 avec le 44, avait fait grand bruit – la sécurité était-elle assurée au large par mer forte ? Le chantier, avec une porte étanche ultra résistante et des dalots de grand diamètre pour vider quasi immédiatement la "baignoire" avant en cas d'envahissement, a manifestement bien préparé son affaire... à tel point que le cockpit avant s'est généralisé sur tous les modèles. Le 45, présenté au dernier Salon du Multicoque à La Grande Motte, est d'ailleurs le remplaçant du 44. On retrouve cette aisance de circulation dans la nacelle, une cuisine très fonctionnelle, des cabines confortables, mais toujours pas de solarium sur le rouf, jugé trop dangereux par le chantier. Autre singularité du 45 : le rouf se prolonge par un bimini rigide à l'arrière et une casquette à l'avant, de telle sorte que les zones de farniente sont toujours protégées du soleil et des intempéries. Quant au poste de pilotage à mi-hauteur, il concentre toutes les manœuvres grâce à d'astucieux retours intégrés dans le moulage du rouf. Côté design, un net effort est perceptible, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Et sous voile, grâce à l'élancement de son plan de voilure, le Leopard est plutôt performant pour un pur croiseur. Bref, un catamaran convaincant pour partir, d'autant que ses rangements sont nombreux et bien pensés.



DESCRIPTIF TECHNIQUE : Constructeur : Robertson & Caine - Architectes : Simonis/Voogd - Construction : sandwich balsa/verre - Longueur : 13,72 m - Longueur à la flottaison : 13,07 m - Largeur : 7,355 m - Tirant d'eau : 1,42 m - Déplacement léger : 14 500 kg - Surface de voile au près : 123,4 m² - Grand-voile : 73 m² - Solent : 50,4 m² - Spi asymétrique : 140 m² - Moteurs : 2 x 45 ch - Carburant : 700 l - Eau : 780 l - Prix : 389 000 € HT



Bavaria Nautitech Open 46 - Un catamaran Open... et maintenant disponible en fly

Fort du succès de son 40, Nautitech décline son concept Open sur un modèle plus grand. Nacelle et cockpit ne font donc qu'un, mais le volume est sacrément revu à la hausse ! Et ce

46 profite maintenant d'une nouvelle déclinaison flybridge. On y gagne une vue incroyable sur le plan d'eau, un solarium, mais au prix de 400 kg de plus dans les hauts, et une grand-voile amputée de 6,5 m² – on ne peut pas tout avoir ! Nautitech, historiquement, défend avec constance une vision du catamaran marin avant tout – le confort, d'accord, mais les performances et l'agrément de navigation passent au premier plan. Et pour l'heure, ce n'est pas le rachat du chantier de Rochefort par le géant Bavaria qui change quoi que ce soit : le chantier a été agrandi et la production a doublée. Le 46 reste donc fidèle aux premiers modèles de la marque – même si le franc-bord est plus haut et les coques plus pleines... en partie

haute seulement, car un redan sur chaque face parvient à affiner considérablement la largeur à la flottaison. A bord, l'intérêt du concept Open est immédiatement validé ; dans le cockpit, plus un souffle d'air, ni une goutte de pluie. La protection assurée par le bimini enveloppant et les longs débords du rouf est parfaite. Et le flou savamment étudié entre extérieur et intérieur offre une inédite sensation d'espace, alors que la nacelle est en réalité très compacte. Le carré est donc reculé dans le cockpit. Sur cette grande table de 1,76 m par 0,79 m, il est possible de partager un repas à dix personnes en utilisant les trois tabourets présents à bord. La cuisine, quant à elle, ne tente pas de s'approcher au plus près du cockpit – formule retenue sur la plupart des concurrents de l'Open 46. Tout au contraire, le plan de travail jouxte quasiment le trampoline. Avec la configuration en U, on gagne une belle surface, de nombreux rangements, et le cuistot est bien isolé de la circulation de l'équipage. Les six pieds supplémentaires – comparé à l'Open 40 – ont permis de loger sur tribord un mini carré (chez Nautitech, on l'a baptisé "salon"). En option, il se transforme en quelques secondes en couchette double d'appoint. Lors des longues navigations, c'est un lieu de quart idéal. Voilà un catamaran qui offre un agrément de vie à bord inhabituel avec son cockpit en connexion directe avec la nacelle. Un excellent choix pour le long cours, assurément.



DESCRIPTIF TECHNIQUE : Constructeur : Bavaria Catamarans - Architecte : Marc Lombard - Longueur hors-tout : 13,79 m
 Longueur à la flottaison : 13,79 m - Largeur : 7,54 m - Tirant d'eau : 1,45 m - Déplacement : 10,8 t
 Surface de voile au près : 112 m² - Solent autovireur : 38 m² - Grand-voile : 74 m² - Gennaker : 98 m²
 Spi asymétrique : 150 m² - Motorisation : Yanmar 2 x 40 ch diesel - Réservoirs carburant : 2 x 300 l
 Réservoirs eau : 2 x 300 l - Construction : sandwich mousse PVC polyester
 Certification CE : A pour 12 personnes - Prix : 387 700 € HT



Saona 47 - La tentation d'une île... déserte ?

Connaissez-vous Saona ? Il s'agit d'une petite île de la République dominicaine. Le chantier Fontaine Pajot, après avoir été tenté d'utiliser des vocables plus classiques et internationaux – ça aurait pu être FP 47... –, est finalement resté fidèle aux destinations lointaines, souvent des îles, celles qui font rêver... Et c'est tant mieux, parce que c'est bien ce que la plupart des propriétaires de Saona vont s'empresser de faire : partir, traverser les océans, découvrir des rivages paradisiaques. Et ils ont l'air d'être nombreux : lors du Salon du Multicoque, le chantier annonçait déjà 60 exemplaires vendus ! Alors, quelles sont les clés de ce succès immédiat ? Pour commencer, un look des plus modernes avec des étraves inversées, une nervure de coque qui intègre les hublots, une tonture de pont légèrement inversée et des hublots de rouf allégés par de l'adhésif gris. Autre parti pris, celui de lorgner un peu plus vers la performance, avec un superbe mât carbone en option. Un coup d'œil au ratio permet de s'assurer que le Saona joue bien dans la cour des catamarans confortables/performants. Une innovation spectaculaire ? La plate-forme arrière, montée sur vérins hydrauliques, supporte l'annexe, lui assure une mise à l'eau (et la sortie, bien sûr) sans efforts, et se transforme alors en une plage de bain submersible... Vos enfants vont adorer ! A l'instar du 50, le 47 adopte trois zones de farniente distinctes : le cockpit, bien sûr, le bain de soleil avant et le flybridge, qui jouxte le poste de pilotage. A l'intérieur, on trouve beaucoup de lumière, une casquette pour protéger des rayons solaires les plus verticaux, et une cuisine incroyable... On déplore seulement sur le mobilier quelques angles vifs, toujours préjudiciables quand la mer est agitée. Enfin, on peut compter sur de belles cabines, avec des couchages travers à la marche pour la (les) cabine(s) avant. Et surtout sur un catamaran élégant et bien né ! Essai complet à découvrir dans le numéro d'août/septembre (N°184) de Multicoques Mag.

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Fontaine Pajot - Architectes : Berret/Racoupeau - Longueur de coque : 13,94 m - Largeur : 7,70 m
 Tirant d'eau : 1,30 m - Poids : 13 800 kg - Voilure au près : 147 m² - Grand-voile : 75 m² - Génois : 52 m²
 Matériau : polyester - Eau : 700 l - Gazole : 2 x 470 l - Moteurs : 2 x 40 ou 55 ch - Prix : 950 000 € HT





CARIBBEAN
MULTIHULLS

Votre expert multicoques aux Caraïbes

St Martin
Marina Royale

Porto Rico
Puerto Del Rey

St Thomas
Red Hook



F
FOUNTAINÉ PAJOT
SAOIRO CATERING

SAONA 47

BATEAUX NEUFS - OCCASIONS - CHARTER



F
FOUNTAINÉ PAJOT
MOTOR YACHTS

MY 44

✓ Achat
en HT

✓ Service
de qualité

✓ Plans
de financement



NEEL
TRIMARANS

NEEL 51

Contactez-nous maintenant

CARIBBEAN MULTIHULLS

Tel. +590 590 774215 - Toll free +1 888 801 8272

peter@caribbean-multihulls.com

www.caribbean-multihulls.com

POUR DES
RÉGLAGES
SIMPLISSIMES

UNE PARFAITE MAÎTRISE. La victoire est une question de maîtrise. Un réglage précis peut en effet vous faire gagner de précieuses secondes – des secondes qui suffisent à laisser vos concurrents dans votre sillage.

Dotés de réas à roulements à rouleaux, les nouveaux chariots d'écoute de génois signés Harken vous offrent des réglages ultra-rapides et tout en souplesse, vous permettant d'optimiser instantanément le profil de la voile et la vitesse du bateau.

Ces chariots hautes performances font partie de notre nouveau système modulable à palan personnalisable, gage d'une configuration simplifiée. N'attendez pas pour l'adopter !



Roulements à billes captives



Point fixe pour un élastique

CONSEIL...

En sortie de virement, tirez le chariot d'écoute de génois vers l'avant pour faire prendre de la vitesse au voilier, puis relâchez-le progressivement pour ajuster le profil de la voile et atteindre la vitesse idéale.

AT THE FRONT **HARKEN**®

Prenez les devants en visitant le site www.harken.fr

f t You Tube Fabriqué aux États-Unis



SwissCat S48

Toujours mieux optimisé pour la grande croisière

Chez Swiss, les catamarans ne cessent de se bonifier... La preuve avec le dernier-né du chantier, le 48. Le premier des catamarans du chantier né dans le Sud de la France – ils étaient auparavant construits en Turquie – a fait sensation au dernier Salon du multicoque, où il était présenté pour la première fois au public.

Un catamaran qui reste toujours fidèle aux principes de base du chantier : construction haut de gamme verre (époxy sous infusion et post-cuisson avec des renforts en carbone), performances et sécurité dans le gros temps, et bien sûr confort à bord. Le S48 ne devrait donc pas décevoir les habitués de la marque. Son design est à la fois moderne et discret, avec un rouf équipé d'une généreuse surface vitrée. Les coques sont fines, gage d'une bonne vitesse moyenne. Pour ne rien gêner, le 48 affiche un déplacement modéré (11 tonnes à vide), une belle surface de voilure sur son mât carbone, sa longue bôme et son bout-dehors impressionnant... et les dérives sabres lui garantiront un excellent cap au près. Conçu pour une utilisation en équipage réduit, le S48 est gréé en cote et dispose d'un seul poste de barre contre le rouf. C'est là que convergent toutes les manœuvres. Sur le pont, un effort a été fait pour assurer des passages fluides – cockpit / passavants / trampoline et cockpit / nacelle. Des marches sont découpées à l'avant du rouf pour un accès facile au pied de mât et à la bôme. L'agrément au mouillage est assuré par des jupes arrière larges, et la possibilité de stocker une annexe de belle taille sur les bossoirs. La cuisine est disposée de façon à être en connexion avec le cockpit comme avec la nacelle – passage de plain-pied et 2,14 m de hauteur sous barrot.



Dans les coques, trois ou quatre cabines, et beaucoup de rangements. Les couchages sont soignés et disposés dans le sens de la marche afin de réduire les bruits en navigation. En ce qui concerne les finitions intérieures, le chantier offre la possibilité aux propriétaires de choisir la disposition des aménagements, mais aussi les couleurs, les essences de bois, les robinetteries, les alcantara de vaigrage, les tissus, et même les éclairages. Le Swisscat S48 sera assurément leur cata, pas celui d'un autre... Et pour ne rien gêner, son prix est plutôt serré.



DESCRIPTIF TECHNIQUE : Chantier : Swisscat Yachts - Architectes : BYD Group & Seb Schmidt - Longueur des coques : 15,00 m - Largeur : 7,50 m - Matériau : Sandwich verre époxy avec mousse PVC Diviny cell H80 sous infusion et renforts carbone - Déplacement : 10,40 t - Tirant d'eau : 1,10/2,90 m - Moteur : 2 x 45 ch - Réservoir Carburant : 2 x 320 l - Réservoir eau : 2 x 240 l - Surface de grand-voile : 71 m² - Surface de génois : 52 m² - Trinquette : 23,20 m² - Gennaker : 103 m² - Cabines : 3 ou 4 - Lancement : 2017 - Prix : 810 000 € HT

X5 Sail - Un arceau et le plein d'astuces

Ce bateau a particulièrement séduit les essayeurs du magazine. Il faut dire qu'il est particulièrement bien conçu. La carène permet à la nacelle située un bon mètre au-dessus de la surface de naviguer sans jamais taper dans les vagues... Le X5 propose des prestations très haut de gamme. Le but ? Offrir un très luxueux catamaran de grande croisière fait pour des marins, par des marins qui savent ce que vivre à bord signifie. Le X5 fait donc le plein d'équipements, comme le groupe électrogène, la climatisation et les winches électriques avec commandes au pied en standard. Voilà qui donne le ton. Le X5 fourmille d'astuces, à l'instar de l'ancre intégrée, du grand pare-brise et de la capote du poste de barre surélevé, de l'îlot central face à la cuisine (et ses gigantesques rangements), de la trappe de survie installée dans la plancher de la nacelle – sympa de voir l'eau défilier ou les poissons au mouillage! –, de la petite table d'appoint dans le cockpit, ou encore de la douche de cockpit intégrée dans la structure. Côté sécurité, on apprécie le bastingage tout inox qui ceinture le pont (72 cm). Finalement, rien d'étonnant quand on apprend que le couple qui tient le chantier a l'expérience de dix années passées sur l'eau...



DESCRIPTIF TECHNIQUE : Chantier : Xquisite Yachts - Matériau : sandwich mousse/verre/époxy - Longueur de coque : 15,44 m - Largeur : 8,00 m - Déplacement : 18 t - Tirant d'eau : 1,35 m - Surface de voile au près : 133 m² - Surface de grand-voile : 100 m² - Surface de solent autovireur : 33 m² - Surface du reacher : 83 m² - Surface du spi (Parasailor) : 214 m² - Motorisation : 2 x 80 ch - Lancement : 2016 - Prix : 1 200 000 US\$ HT équipé grande croisière



outremer

45 | 4X | 51 | 5X | 7X

Join us!*

*Rejoignez-nous!

© ROBIN CHRISTOL



| catamaran-outremer.com

GRAND LARGE YACHTING GROUP 

Catalac 12 M - Un cata vintage... qui a du bon !

Lancé en 1983, le Catalac 12 M – appelé également 41 – est un catamaran typique de la production des eighties outre-Manche. A l'époque, les plates-formes sont encore étroites (celle du 12 M est d'ailleurs monobloc, sans bras de liaison) et les gréements très ramassés de façon à limiter les risques de chavirage. Le 12 M a très vite été plébiscité par les amateurs de grands voyages, et ce succès ne se dément pas 35 ans plus tard : la plupart des unités proposées sur le marché de l'occasion sont dans un étonnant état de fraîcheur, et suréquipées. Au crédit du Catalac 12 M, une qualité de construction exceptionnelle : nombreux sont les témoignages de plaisanciers ayant encaissé des tempêtes d'une violence inouïe... et qui s'en sont sortis sans aucun dommage. Certes, le mât très court y est pour beaucoup ; le 12 M est assurément mieux armé pour naviguer par forte brise que par petit temps, où il est à la peine. Sans parler du cap au près, approximatif... Comme pour la plupart des catamarans anglais de cette époque, la nacelle centrale débord sur les coques, ce qui apporte un volume inhabituel eu égard à la largeur modeste de la plate-forme. La cuisine prend donc logiquement place dans la coque bâbord. Autres singularités : des hublots "en verre" qui se relèvent à moitié – parfait par temps de pluie – ou complètement, en cas de forte chaleur. Et la fameuse timonerie intérieure avec son poste de barre complet. Un concept qui paraît désuet à l'heure des catamarans Open, mais qui garde son intérêt dans les hautes latitudes. Et puis, on utilise beaucoup le pilote automatique en croisière. Dans le même esprit, le cockpit bien fermé assure une protection remarquable. Capable d'accueillir jusqu'à sept personnes dans de bonnes conditions de confort, le Catalac 12 M est une bonne opportunité, vu son prix, pour partir... ne soyez pas trop pressé d'arriver, voilà tout !



DESCRIPTIF TECHNIQUE : Chantier : Lack - Architectes : Tom Lack
 Production : 27 exemplaires de 1981 à 1986
 Longueur des coques: 12,19 m - Largeur : 5,40 m
 Matériau : polyester - Tirant d'eau : 0,91 m - Moteur : 2 x 25 ou 34 ch
 Surface de voile : 63,70 m² - Surface de grand-voile : 31,20 m²
 Surface de génois : 32,40 m² - Prix : à partir de 45 000 € HT



Farrier F 41 - La bombe australienne

On connaît surtout le constructeur/architecte Ian Farrier pour ces trimarans repliables... Mais, en 1998, il a décidé de s'intéresser à un grand catamaran. Forcément rapide, à l'instar de toutes ses productions. La construction retenue, un sandwich mousse époxy, garantit une excellente rigidité de la structure et un poids plume. De bon augure... Le premier modèle est mis à l'eau en 2002 – en Australie, évidemment – et s'offre dès ses premiers essais des pointes à 21 nœuds. Poids plume et mât à 16,5 m de la surface, ça marche fort ! Les coques sont fines à la flottaison, et la nacelle très haute au-dessus de l'eau. Une version plus performante encore, baptisée 44 R, bénéficie de jupes rallongées pour une vitesse moyenne plus élevée. Ce Farrier a été proposé en plusieurs versions d'appendices et de moteurs, soyez vigilant avant d'en visiter un : dérives ou ailerons, diesel ou hors-bords, à vous de choisir. A noter : grands voyageurs, les F 41 sont répartis un peu partout dans le monde... Le plan de pont est fonctionnel, avec un cockpit facile à protéger grâce à l'arceau qui sert de support à la grand-voile. Le volume offert par la nacelle est certes inférieur à celui des productions de même taille les plus récentes, mais les superstructures à deux étages offrent un bon compromis – pas de sensation de confinement. La cuisine, quant à elle, a pu être installée dans la nacelle ou dans la coque tribord. Le chantier proposait un effet des possibilités très diverses en matière d'aménagements. Reste que tous les Farrier F 41 sont des catamarans de croisière très excitants à barrer...



DESCRIPTIF TECHNIQUE

Chantier : Farrier Marine - Architecte : Ian Farrier - Production : 50 exemplaires environ depuis 2002 - Longueur des coques : 12,70 ou 13,10 m - Longueur à la flottaison : 12,00 m - Largeur : 7,04 m
 Matériau : sandwich mousse époxy - Tirant d'eau : 0,56/2,24 m
 Surface de voile : 85 m² - Moteur : 2 IB diesel ou 2 HB
 Prix : à partir de 200 000 € HT

Camper & Nicholsons International

YACHTING SINCE 1782

1782

Fort Lauderdale | Miami | Palm Beach | New York | Newport | Antibes | Cannes | Geneva | London | Monaco | Palma

www.camperandnicholsons.com

C&N marks are registered trademarks used under licence by CNI. Photos: All rights reserved.



Che
34.75m (114')

Sunreef Yachts, 2010/2016 | €4,975,000
AGENT EXCLUSIF Charles Ehrardt Tel: +33 (0)6 2658 2639
@: cehrardt@camperandnicholsons.com

Exposé au Salon de Cannes (Port Canto)
13-17 September et au Salon de Monaco,
27 September - 1er Octobre.

coque aluminium,
refait à neuf en 2017



Manufacturers of custom sail and power catamarans
Cape Town, South Africa
+27 21 448 7902 | mark@2oceans.co.za | www.2oceans.co.za

Orana 44

Un grand classique qui a tout bon – ou presque !

Le défi de l'Orana 44 en 2007 ? Tenter de faire aussi bien que son prédécesseur, le Belize 43, diffusé à 174 exemplaires en 7 ans. Avec 100 bateaux en 4 ans – des années plutôt difficiles économiquement parlant –, ce voilier au design classique et bon teint s'en sort plutôt bien. L'Orana 44 est réalisé en injection. En contrôlant la quantité de résine, on limite le déplacement du bateau. Le plan Joubert/Nivelt adopte un discret bouchain intérieur pour ne pas élargir trop la flottaison, un plan de voilure ramassé avec grand-voile à rond de chute et génois à recouvrement. Soit 110 m² pour propulser un catamaran de 8 tonnes. Ce ratio de 13,75 m²/t garantit des performances très correctes dans toutes les conditions. Dès 15 nœuds de vent, le speedo affiche 10 nœuds au débridé. Sous les coques, les ailerons sont rapportés. Aucun risque de voie d'eau en cas de collision violente avec un OFNI. Le plan de pont adopte un rouf coiffé par une imposante casquette, devenue la marque de fabrique du chantier. Protection contre les rayons solaires les plus ardents assurée ! Le plan de pont privilégie le confort, avec un fabuleux poste de barre à trois places et un vaste solarium. L'Orana, grâce à son plan de pont bien pensé, est parfaitement gérable par un homme seul. Les aménagements, de plain-pied avec le cockpit, offrent une parfaite intimité à un ou deux couples avec enfants. On peut opter pour trois ou quatre cabines. Seules réserves, le manque de rangements pour ceux qui vivent à bord, et le carré, dont les banquettes sont un peu courtes pour accueillir tout l'équipage. Tabourets ou chaises pliantes bienvenus. Bien équipé, l'Orana joue assurément la carte du grand voyage.



DESRIPTIF TECHNIQUE : Architectes : Joubert/Nivelt - Matériau : sandwich verre polyester - Chantier : Fontaine Pajot - Production : 100 exemplaires de 2007 à 2011 - Longueur de coque : 13,10 m - Largeur : 7,35 m - Tirant d'eau : 1,20 m - Déplacement : 8 t - Surface de voile : 110 m² - Moteur : 2 x 30 ch - Prix occasion : 250 000 € HT

Dean 441

Un cata vraiment costaud !

Le chantier Dean Catamarans, animé par les Peter Dean père et fils, n'existe plus, et c'est bien dommage ; leurs voiliers étaient en effet reconnus pour leurs qualités marines intéressantes. Pas vraiment étonnant quand on est basé en Afrique du Sud, là où les vents peuvent passer de 0 à 60 nœuds en quelques minutes, et où des vagues de 17 m ont été enregistrées, à quelques milles seulement des côtes... Bref, comme tous les autres modèles du chantier, le Dean 441 est un dur à cuire. Avec son fond de nacelle qui se prolonge loin vers l'avant – réduisant le trampoline à portion congrue –, il présente une grande spatule qui retarde toute velléité d'enfournement. Un concept partagé aujourd'hui avec les Bali. Dans le même esprit, les étraves deviennent très épaisses en partie haute. Les coques sont réalisées en tissus de verre/époxy monolithique dans les fonds – 12 à 22 mm d'épaisseur – tandis que les œuvres mortes sont réalisées en sandwich balsa – 25 mm d'épaisseur. En revanche, il semblerait que des défauts de structure aient été notés sur les derniers modèles construits (nos 41 et plus). Côté design, ce Dean se reconnaît de loin avec la tonture de pont inversée très prononcée. Sur le pont, justement, l'arceau du cockpit facilite la mise en place d'un bimini mixte – en dur et textile. Les déplacements sont faciles, même par gros temps. Vous allez croire que le 441 n'est qu'une grosse bête de brise... et vous n'aurez pas complètement tort : le bateau peine à se déhaler en dessous de 10 nœuds de vent. Son déplacement en charge, de l'ordre de 16 tonnes, associé à un plan de voilure modeste, en est la cause... A l'intérieur, des essences de bois nobles et surtout une incroyable palette d'aménagements possibles.



DESRIPTIF TECHNIQUE Chantier : Dean Catamarans - Architecte : Peter Dean - Production : 61 exemplaires de 2008 à 2010
Matériau : sandwich mousse époxy - Longueur de coque : 13,3 m - Longueur à la flottaison : 13,1 m - Largeur : 7,2 m - Tirant d'eau : 1,1 m - Déplacement léger : 13 t - Surface de voile : 125 m² - Surface grand-voile : 70,00 m² - Surface génois : 55,00 m² - Moteurs : 2 x 42 ch diesel - Fuel : 550 litres - Eau : 2 x 335 litres
Prix occasion : à partir de 230 000 € HT

RAPIDO

www.rapidotrimarans.com

Contactez Richard : +39 333 996 1282
richard@rapidotrimarans.com

LE RAPIDO 60 ARRIVE EN EUROPE CET ETE !
POUR UN ESSAI A BORD DE CE BATEAU UNIQUE,
CONTACTEZ-NOUS !

60



Morrelli & Melvin Design and Engineering

CREATED FOR ADVENTURERS TO EXPLORE OUR OCEANS IN COMFORT AND LUXURY



United States Sailboat Show

Annapolis - USA
October 5-9, 2017



QUISITE YACHTS

LUXURY FOR CRUISERS

www.quisiteyachts.com • info@quisiteyachts.com • +1(707)370-5264

Privilège 48/51 - L'alizé en Pullman

Un grand 50 pieds – d'occasion – au prix d'un petit 35 pieds (et encore), neuf, celui-là : avouez que c'est tentant ! D'autant que les deux coques sont signées Marc Lombard et que le confort est irréprochable. Euh, au fait, 48 ou 51 ? Le second est la version plus aboutie du 48, lancé dès 1990. Flanquée de deux jupes rallongées d'un mètre et d'une motorisation plus puissante, cette déclinaison est à préférer, même si le déplacement est sensiblement supérieur et le prix demandé plus élevé. Si le design général commence à dater un peu, on a affaire à une structure très robuste, bien adaptée à l'usage intensif de la grande croisière. La signature Privilège – elle est toujours d'actualité –, c'est le fameux rostre central, pratiquement une troisième coque, qui abrite la cabine équipage. Mais la surface de voile reste trop modeste eu égard au déplacement pour transformer notre catamaran en avion de chasse par petit temps. Le 48 s'ébroue enfin au-dessus de 15 nœuds de vent et affiche un bon huit nœuds constants. Et on peut garder toute la toile jusqu'à 20 nœuds de vent. Les vitesses moyennes sont intéressantes dès que le vent est établi. Avec ses ailerons relativement courts, on se contentera de 55° du vent réel, pas mieux. L'architecte a eu la bonne idée de percher la

nacelle très haut : même au près dans la mer formée, le bateau tape très peu dans la mer. Le plan de pont s'avère très attrayant, avec ses deux trampolines et l'embryon de coque centrale, idéal pour se caler le dos. Le cockpit, équipé de deux grandes tables et d'un vaste bain de soleil sur chaque bord, est également très convaincant.

Les aménagements font appel à du merisier vernis – une touche très américaine – de grande qualité. Si le rouf lui-même est un peu plus court que les standards actuels, il est tout de même capable d'intégrer deux tables bien pratiques – on peut facilement s'installer sur la banquette – et un coin navigation complet. Précisons que si la nacelle pourtant modeste en volume est si accueillante, c'est qu'elle s'est débarrassée de la cuisine. Le cuisinier est en effet déporté en coursive, dans la coque tribord. Les quatre cabines affichent une hauteur sous barrot de 1,93 m. Elles sont très confortables à l'avant, mais les douches sont plus exiguës à l'arrière. Certaines unités, en plus de la cabine équipage, sont équipées de couchettes simples dans les pointes avant. On peut donc dormir à 10 ou 12... et vivre ainsi à bord dans de bonnes conditions de confort.

La longueur a du bon !



DESCRIPTIF TECHNIQUE : Chantier : Jeantot Marine/Alliaura Marine - Architecte : Marc Lombard - Production : 46 Privilège 48 de 1990 à 1994 et 14 Privilège 51 de 1994 à 2000 - Longueur de coque : 14,7 ou 15,72 m - Longueur à la flottaison : 14,2 m - Largeur : 8,05m - Tirant d'eau : 1,37 m - Poids lège : 11 ou 12 t - Surface de grand-voile : 74 m² - Surface de génois : 58 m² - Moteurs : 2 x 50 à 75 ch - Capacité gazole : 540 litres - Capacité eau : 750 litres - Prix occasion : à partir de 150 000 € HT

Lagoon 440 - Celui par qui le fly est arrivé

En 2004, le 440 avait fait grand bruit avec son flybridge... Pour ou contre, le débat était passionné. Car, à l'époque, seules les unités de 55 pieds ou plus en étaient parfois équipées. Aujourd'hui, la plupart des constructeurs s'y sont mis – même si Lagoon, pour son 450 et son 52, propose désormais des versions classiques, baptisées Sportop. C'est donc en février 2004 que le 440 est présenté en première mondiale au Salon de Miami. Directement issu du motonautisme, le fameux poste de barre perché sur le rouf n'est pas la seule innovation marquante de ce modèle : si le 440 respecte bien la charte Lagoon avec ses hublots verticaux, son bimini rigide et son volume XXL, il s'offre un fond de nacelle en aile de mouette, des larges hublots de coque – quasi invisibles de l'extérieur – et un cockpit avant. Et tout ça, il y a 13 ans, c'est drôlement nouveau ! Mais c'est sur l'eau que le 440 vous réserve sa meilleure surprise. Il va, en effet, bien sous voile et ne se laisse pas distancer au près, même face à des modèles plus affûtés. Autre avantage de ce déplacement relativement lourd, il offre une excellente capacité de charge, un atout apprécié des globe-flotteurs. Et le rouf ? Les hublots verticaux, en plus de préserver de l'effet de serre aux heures chaudes, offrent un volume maximum ; difficile de faire mieux pour un 44 pieds ! Cette belle zone de vie propose une cuisine en L qui jouxte le cockpit – possibilité de passer directement les plats –, un grand carré et un coin navigation orienté face à la marche. Le chantier proposait, sans surprise, deux options : la version propriétaire dédie toute la coque tribord à ce dernier, avec en prime en bureau, un canapé et un coin toilette XXL. A bâbord, deux cabines plus classiques avec douche et WC se partagent le volume disponible. La déclinaison quatre cabines reprend une trame identique dans chaque coque.



DESCRIPTIF TECHNIQUE : Chantier : Lagoon - Architecte : VPLP - Production : 423 exemplaires de 2004 à 2009 - Matériau : sandwich balsa/polyester - Longueur de coque : 13,61 m - Longueur à la flottaison : 12,75 m - Largeur : 7,7 m - Tirant d'eau : 1,3 m - Poids lège : 12,15 t - Surface de grand-voile : 74 m² - Surface de génois : 42 m² - Nombre de cabines : 3 ou 4 - Moteur : 2 x 40 ch - Réservoirs d'eau : 600 l - Réservoirs gazole : 750 l - Prix occasion : à partir de 190 000 € HT



Antares
by 40 Grados Sur

We still build the finest live aboard!



Live aboard, circumnavigate safely and in style!

www.liveantares.com

Nouveau : Multicoques Mag a lancé son nouveau site dédié aux multicoques d'occasion!

LES ANNONCES DE MULTICOQUES MAG



CATAMARANS & TRIMARANS

Achat

Vous recherchez le catamaran ou trimaran de vos rêves??
Retrouvez toutes les annonces de Multicoques mag et Multihulls World avec encore plus de détails, de photos... sur nos nouveaux sites dédiés aux catamarans et trimarans d'occasion
Et évidemment, nos journalistes sont là pour vous aider à choisir VOTRE multi!!!
N'hésitez pas à nous contacter! redaction@multihulls-world.com



MULTIHULLS WORLD'S CLASSIFIED ADS



CATAMARANS & TRIMARANS



Vente

Vous êtes un particulier : retrouvez sur notre site toutes nos formules d'insertion.
Vous êtes un professionnel : Contactez-nous pour connaître nos forfaits « Brokers » sur mesure!!! corinne@multihulls-world.com



MULTICOQUES MAG, le magazine complice de vos rêves !



Nautitech 44- Le bon compromis vitesse/confort

Apparu en 2006, le Nautitech 44 comble le vide entre le 40 et le 47. Fidèle à l'esprit de la gamme, il conserve des coques plutôt fines, un bimini rigide, et un design sobre et de bon goût. Sur l'eau, la surface mouillée modérée associée à un plan de voilure sage se traduit par de bonnes performances, sauf dans les airs légers. Mais, sur une transat, poussé par les alizés, le 44 peut tenir des moyennes à deux chiffres. Dommage qu'il ne soit pas équipé de dérives pour améliorer encore son potentiel aux allures près du vent. Le plan de pont privilégie le far niente dans le cockpit parfaitement protégé et sur le grand trampoline. Les jupes à grandes marches sont un modèle d'ergonomie. Les manœuvres se concentrent autour des postes de barre. Bien vu : les marches pour escalader le rouf et les très nombreux hublots de coque. Ils apportent beaucoup de lumière sans effet de serre, et leur petite taille est un gage de robustesse à l'heure où les pare-battages battent la chamade contre un quai. Les aménagements bien finis comptent trois ou quatre cabines, et autant de cabinets de toilette. En version charter, en plus des quatre couchettes doubles, le 44 propose deux couchettes dans les étraves, portant la capacité de couchage à 10 personnes. Ce modèle a ensuite été décliné en 441 et 442. La différence ? Un poste de barre pour le premier, deux pour le second. Un cata qui est toujours apprécié par les candidats au voyage.

DESCRIPTIF TECHNIQUE : Chantier : Nautitech - Architecte : Mortain/Mavrikios - Production : une centaine d'exemplaires de 2006 à 2016 - Matériau : sandwich verre polyester - Longueur de coque : 13,47 m - Longueur flottaison : 12,20 m - Largeur : 6,81 m - Tirant d'eau : 1,20 m - Déplacement lège : 9,20 t - Surface de voile : 96,00 m² - Moteur : 2 x 40 ch - Prix : à partir de 210 000 € HT

Catana 471 - Taillé pour les transats

C'est lui, le modèle le plus diffusé par le chantier Catana ! Il doit son succès aux nombreux périples accomplis à son bord. Quelle meilleure carte de visite qu'un loch qui affiche des dizaines de milliers de milles ? Car le 471 ne craint pas l'outrage des années et des milles ; certains en sont à leur troisième tour du monde et... ne demandent qu'à repartir. Ce Catana a fait la réputation de la marque : le 471 est incontestablement un catamaran de grand voyage sûr, performant, confortable et facile à manœuvrer. C'est un bateau encore recherché pour ses qualités marines exceptionnelles. Le profil type des acheteurs ? Une famille prête à larguer les amarres ! La carrière du 471 ne se résume pas à une belle tranche de production de 1997 à 2006 : ce modèle a également été décliné dans une version suréquipée et typée propriétaire – le Catana 472. Le 471 a également poursuivi sa carrière l'air de rien sous le vocable 47 OC (comprendre Ocean Cruiser) jusqu'en 2009, avant d'être remplacé pour de bon par le 47. Les plus sur le pont : les postes de barre excentrés et l'accastillage bien pensé pour un équipage réduit, les passavants bien dégagés et la pente faible du rouf qui permet de grimper facilement zipper le lazy bag. Seul (petit) reproche : le cockpit est plus haut que la nacelle. A l'intérieur, l'impression de volume est bonne, même si on est très en deçà des standards actuels. Bonne hauteur sous barrot de 1,95 m, cuisine en long proche du cockpit, table à cartes face à la marche bien agencée avec plein de rangements et un tableau électrique complet, la trame générale des aménagements est convaincante. La table de carré en deux panneaux forme un plateau de 144 cm par 88 cm. On mange à six en se serrant un peu. La version la plus diffusée est le quatre cabines, mais vous pourrez découvrir une déclinaison propriétaire – à vous la coque tribord – et une autre à six cabines, bien sûr dédiée au charter.



DESCRIPTIF TECHNIQUE Chantier : Catana - Architecte : Christophe Barreau - Production : 86 exemplaires de 1997 à 2006 - Longueur hors tout : 15,70 m - Longueur de coque : 14,30 m - Longueur à la flottaison : 13,80 m - Largeur : 7,70 m - Tirant d'eau : 1,20/2,50 m - Poids lège : 12 t - Surface de grand-voile : 78 à 91 m² - Surface de génois : 28 à 52 m² - Gennaker : 82 m² - Moteur : 2 x 50 ou 55 ch - Prix occasion : à partir de 220 000 € HT

ENGINEERING

your happiness



BAVARIA NAUTITECH 46 OPEN

PARÉ POUR VOTRE PROCHAINE AVENTURE

Le NAUTITECH 46 OPEN incarne une nouvelle forme de luxe sur l'eau. L'accent a été mis sur deux points lors de sa conception et de sa réalisation : un confort maximal et un design dernier cri. Le concept OPEN réunit un large cockpit et un luxueux salon en un espace de vie synonyme de bien-être. Le NAUTITECH 46 OPEN est disponible en version 3 ou 4 cabines.

Bienvenue à bord : www.bavariayachts.com

RETROUVEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE BAVARIA CATAMARANS:
<http://www.bavariayachts.com/en-uk/service/dealer-locator>



BAVARIA
CATAMARANS





GRANDE CROISIÈRE LA PRÉPARATION EN QUESTION

Après avoir pris la décision de partir, organisé le départ, trouvé le financement et enfin avoir pris possession du bateau qui va vous servir de maison pendant plusieurs années, il va maintenant falloir penser à le préparer...

En démarrant la phase de préparation, le voyage a déjà commencé. Vous en êtes alors aux derniers ajustements, qui doivent vous permettre de réussir votre aventure au grand large. Le programme est établi, la date de départ arrêtée, et vous avez pris possession de votre navire. Il ne reste plus qu'à préparer le bateau à proprement parler avant de larguer les amarres.

Vous venez de le voir dans les pages qui précèdent, le choix du bateau est primordial dans la réussite de votre projet. Pourtant, il ne faut pas oublier l'adage préféré de notre rédac chef : "Le bon bateau, c'est celui avec lequel on part !"

Et force est de reconnaître que le chef n'a pas tort...

C'est bel et bien la préparation du bateau qui fera de votre voyage un moment inoubliable pour votre famille.

OBJECTIF : PARTIR, ou comment préparer son bateau de grand voyage

Un bon bateau, un bon équipement et...
il ne reste qu'à profiter pleinement
de la vie !



Transat, circumnavigation, tour des Antilles ou de la Méditerranée... Le départ et la vie sur l'eau restent un thème récurrent, une source inépuisable de projets à concrétiser. Mais voilà, en 20 ans, les multicoques de grand voyage ont fabuleusement évolué. Ils sont de plus en plus grands et équipés d'un confort inimaginable il y a encore peu. Revers de la médaille, la préparation se doit d'être encore plus minutieuse !

L'objectif est d'obtenir le bateau le plus sûr et le plus fiable possible. Il s'agit, que vous ayez opté pour un bateau flambant neuf ou ayant déjà plusieurs transats à son compteur, de partir avec un navire optimisé, dont tous les éléments auront été vérifiés et validés.

L'objectif d'une préparation minutieuse est d'obtenir la fiabilité maximale, celle-ci étant intimement liée à la qualité, et surtout à l'abondance des équipements à votre bord... et donc au niveau de complexité du navire ! Une des clés de la réussite d'un programme hauturier réside dans l'accord profond entre le bateau et son skipper ! Au-delà de ses caractéristiques propres, le catamaran ou le trimaran doit répondre aux attentes intimes de son propriétaire, et cela dépasse largement l'argumentaire marketing classique.

Vous aimez naviguer dans un confort "comme à la maison" ? Pas de souci, si vous êtes prêt à assumer l'implication personnelle et financière que nécessite la multiplication des systèmes complexes à votre bord. Mais attention : à bord d'un bateau, la fiabilité est inversement proportionnelle au nombre d'équipements embarqués... Cette règle, qui se vérifie depuis la nuit des temps, vous obligera donc à faire une chasse rigoureuse à tout ce qui n'est pas - de votre

point de vue - indispensable à la réussite de votre croisière. Si personne n'envisagerait aujourd'hui sérieusement de se passer d'un GPS ou d'une cartographie sur ordinateur, qu'en est-il vraiment d'une machine à laver la vaisselle ou d'un sèche-linge pour un programme Caraïbes ? Et que dire de la climatisation, qui peut être agréable au port, mais qui, si le bateau est bien ventilé, ne l'est absolument pas au mouillage ? On peut multiplier à l'infini ces exemples. C'est à chacun de faire ses choix en fonction de ses envies et de son bateau. Il ne faut pas oublier qu'en multicoque (quel qu'il soit) le poids, est l'ennemi, et que vivre sur un bateau n'offre pas le même confort qu'à la maison... Toute erreur d'appréciation à ce niveau conduira à un bateau très cher (à l'achat et à l'entretien) et/ou peu fiable !

Le choix de l'équipement - et nous sommes là déjà en plein dans la préparation du bateau - va donc occuper un grand nombre de vos soirées, et l'arbitrage entre le "pour" et le

"contre" va être cornélien ! Il ne faut en effet pas oublier que l'objectif en voyage est d'être le plus autonome possible. Donc être principalement à même de produire son énergie.

Au niveau électrique, il faut faire un bilan très minutieux de vos besoins et de votre capacité de production. Les panneaux solaires modernes permettent sans aucun problème l'autonomie d'un bateau bien réfléchi. Combien consommerez-vous par 24 heures au mouillage ou en navigation ? Et combien pouvez-vous produire ? Si possible sans avoir recours au groupe ?

Ce simple calcul va vous permettre de faire les bons choix. Encore faut-il avoir soigneusement vérifié le circuit électrique et changé de manière impitoyable toutes les connectiques douteuses et énergivores, et avoir accouplé à votre système des batteries modernes et performantes.

Autre point clef de l'autonomie : l'eau. Nous parlons ici de celle (douce) qui se boit, et non pas de celle, salée, qui entoure votre bateau ! Pour avoir de l'eau à bord, vous avez deux solutions : avoir de grands réservoirs qui vous offrent une autonomie limitée, mais prévisible, et opter pour un dessalinisateur qui transformera l'eau salée en eau douce. Là encore, tout dépendra de votre programme et de vos attitudes vis-à-vis des marinas. Si vous y êtes allergiques et que vous partez pour le Pacifique, le dessalinisateur est indispensable. Il faudra lui prodiguer des soins réguliers et avoir à bord toutes les pièces de rechange indispensables à sa bonne santé. Moyennant quoi, vous ne serez limité, dans vos escales sur les îles désertes, que par votre capacité à sortir votre nourriture de la mer...

Si votre année sabbatique doit se passer en Méditerranée ou aux Antilles,

où les escales sont proches les unes des autres, le dessalinisateur n'est pas indispensable. A vous d'apprendre à votre équipage à se contenter de l'eau à bord en traquant le moindre excès.

Vous êtes clair avec l'équipement que vous embarquez ? Tant mieux, passons donc aux choses sérieuses, soit mettre en adéquation le châssis et son "moteur". Un mât "grelotteux" qui "pompe" dans la mer, une plate-forme qui tape ou qui se traîne, des réductions de voilure héroïques ou un accastillage fragile sont hors de propos. N'hésitez pas à vous faire aider par des pros pour valider cette partie essentielle de la préparation. Un gréement (tout comme la martingale et la patte d'oie de gennaker) a une durée de vie de 7 à 10 ans maximum. Autrement dit, inutile de partir pour un tour du monde de 5 ans avec un gréement qui en a déjà 6... Le risque est bien trop important, et le changer au milieu d'un lagon au cœur du Pacifique n'est jamais quelque chose de facile à faire. Donc, on le change avant le départ. Et s'il est encore vaillant, on le fait contrôler et régler par l'homme de l'art - et pas par le copain d'un copain qui le fait chaque année sur son cata de sport... Puisque vous travaillez sur votre gréement, profitez-en pour installer des rattrape-mou réglables en tension (bout, élastique + bloqueurs) pour éviter le cisaillement des haubans par flexions alternées.

Même analyse avec les voiles : vous partez pour un grand voyage en voilier, donc... soignez vos voiles. Le jeu de voiles "comme neuf après un tour du monde et prêt à repartir" est un concept intéressant, mais aussi une insulte à votre intelligence. Un jeu de voiles d'occasion doit être vérifié et

validé par un maître voilier en qui vous avez toute confiance. Pour un jeu de voiles neuf, choisissez-en la coupe et le tissu avec soin, en fonction de vos besoins réels. La grand-voile à corne est certes jolie et puissante, mais avez-vous besoin de cette puissance en tour du monde familial ? Puisque vous êtes en grande discussion avec votre voilier, profitez-en pour faire le point sur les easy-bag et lazy-jack. On n'imagine pas avant d'avoir voyagé à quel point ils peuvent rendre service ou gâcher l'idée même de hisser la GV... Donc, n'hésitez pas à les renforcer et à doter vos lazy de poulies afin qu'ils soient réellement réglables...

Au niveau préparation, il convient aussi de vérifier ou de faire vérifier l'alignement des safrans - même sur un bateau neuf. De même, les transmissions

**MULTICOQUE NEUF
OU D'OCCASION,
LA MÉTHODOLOGIE EST
IDENTIQUE : IL FAUT TOUT
VALIDER POSTE PAR POSTE,
TESTER, ET SE MÉFIER COMME
D'UNE GUIGNE DE TOUTE
INTERVENTION DE DERNIÈRE
MINUTE**



Avec un bon bateau bien équipé, vous pourrez partir et faire des rencontres... extraordinaires, comme ce mouillage entouré d'éléphants !



Un plan de pont adapté doit permettre à chacun à bord de tenir sa place, même les plus jeunes.

Une bonne prépa consiste aussi à savoir prévoir les escales en fonction des envies de l'équipage.



La préparation doit aussi vous permettre de bien connaître votre bateau, et d'être capable de réparer en étant totalement autonome.

(mécaniques ou hydrauliques) ne doivent avoir aucun secret pour vous, et l'installation de la barre de secours doit s'effectuer en moins de 2 minutes montre en main !

Le plan de pont est peut-être la partie sur laquelle vous allez pouvoir le plus travailler. Il doit être optimisé pour votre équipage afin que chaque manœuvre puisse se faire dans la sérénité et dans toutes les conditions rencontrées. Taille des manivelles, qualité de bouts upgradée, réduction des diamètres et des frictions, qualité des poulies et des bloqueurs, etc. Rien ne doit poser de problème, et chaque membre de l'équipage doit être à même de procéder aux manœuvres sans difficulté.

Parmi les manœuvres importantes en croisière, il y a... le mouillage. Le poste de mouillage doit être (très) soigné. Le guindeau suffisamment puissant pour la taille de votre bateau, et le chemin de chaîne impeccablement optimisé. Pour le mouillage principal, partez sur au moins 100 m de bout + 60 m de chaîne. Pour le mouillage secondaire : 60 m de bout + 40 m de chaîne. Enfin, un mouillage mobile

avec une ancre aluminium + 5 m de chaîne + ligne plombée dans un sac de toile vous permettra de faire face ! Bien évidemment, les chaînes et les manilles seront de la plus haute qualité, à la bonne dimension par rapport au bateau et au guindeau. Profitez-en pour marquer votre chaîne avec un code couleur simple tous les 5 m et tous les 10 m. C'est pratique pour savoir combien vous mouillez de chaîne en fonction de la profondeur d'eau.

Au niveau de la motorisation inboard, on se doit d'avoir la même intransigeance qu'avec le gréement. Donc, quelles que soient les bonnes paroles du vendeur, une bonne révision s'impose avant le grand départ si votre bateau est d'occasion. Contrôle avec une analyse d'huile, puis moteurs et saildrives doivent être entièrement

vérifiés par un pro. Cela implique la mise au sec du bateau, et parfois la sortie des moteurs. Un investissement indispensable avant un grand départ. Que les moteurs soient neufs, révisés ou refaits, l'entretien devra ensuite être adapté, avec respect des montées en température, surveillance régulière des paramètres de fonctionnement, utilisation d'huile semi-synthèse et de filtres normalisés. Moyennant quoi, vos moteurs vous feront faire le tour du monde (au sens propre) sans aucun problème.

Avant de partir, même, et peut-être surtout, si votre bateau est neuf, partez quelques jours au large pour valider chacun des équipements en utilisation réelle. Tous doivent marcher complètement, et leur mise en action doit être facile et même instinctive. Chaque

UN BATEAU FACILE À MANIER ET À ENTREtenir, UN ÉQUIPAGE MOTIVÉ ET HEUREUX DE VIVRE UNE AVENTURE NAUTIQUE : C'EST L'ALCHIMIE DU BONHEUR !



Un mouillage au bout du monde...

Pour jouer les Robinson, un dessalinisateur sera vraiment indispensable !

SALON NAUTIQUE INTERNATIONAL À FLOT

GRAND PAVOIS

LA ROCHELLE

PORT
DES
MINIMES

2017

DU
27 SEPT.
AU 02 OCT.

INVITÉ
D'HONNEUR



SULTANAT D'
oman
Ministère du Tourisme



www.grand-pavois.com

LA RÉFÉRENCE DES PASSIONNÉS

LE PLUS GRAND SALON ATLANTIQUE DES MULTICOQUES

AVEC PLUS DE 35 UNITÉS PRÉSENTÉES
ET LA POSSIBILITÉ DE LES ESSAYER EN MER !

ANTILLES, POLYNÉSIE, MÉDITERRANÉE...

TOUS LES PROFESSIONNELS DE LA LOCATION
PRÉSENTS AFIN DE RÉPONDRE
À TOUTES VOS ENVIES DE DÉCOUVERTE.

800 MARQUES À VOTRE ÉCOUTE !

ÉQUIPEMENTS, ACCESSOIRES, ACCASTILLAGE, ANNEXES,
MOTEURS, ÉLECTRONIQUE ET CARTOGRAPHIE, ASSURANCES,
FINANCEMENTS... ÉQUIPEZ ET PRÉPAREZ VOTRE MULTICOQUE
POUR VOS CROISIÈRES ET VOS GRANDES TRAVERSÉES !



Un bon équipement permet aussi à l'équipage d'avoir un bon moral.
De l'importance du BBQ à bord !



incident doit être répertorié méticuleusement pour que tout soit débriefé avec l'installateur au retour au port. Du dessalinisateur au groupe, en passant par toutes les voiles et la totalité de l'équipement, de l'ice maker à la cafetière en passant par l'électronique du bord et bien sûr le pilote, tout doit être utilisé, validé et contrôlé.

Quels que soient le bateau - neuf ou occasion -, le vendeur, tout, absolument tout, doit faire l'objet de vérifications, essais, modifications, dans le médium et au près dans la grosse "baston" avant le départ.

Et la sécurité dans tout cela ?

Ça y est ? Tout est vérifié, validé, optimisé ? Passons maintenant à la sécurité. Le b.a.-ba de la sécurité en bateau consiste à être capable de ramener le bateau au port quelles que soient les conditions et les avaries rencontrées. Le moteur a été vérifié (voir ci-dessus) tout comme le gréement, et vous êtes capable de réparer les avaries les plus classiques

pour rentrer de manière autonome au port. Bravo ! Mais un bon skipper doit aussi prévoir le pire.

L'insubmersibilité des multicoques ne doit pas vous permettre de vous oblitérer du bon sens marin. Donc, la survie sera régulièrement inspectée, et le bidon de survie sera systématiquement à poste à chaque départ. Chaque skipper a ses habitudes et ses petites manies. Mais on devrait trouver dans ce bidon de survie au moins une VHF portable chargée, un dessalinisateur à main, une balise de détresse, une couverture de survie, de la crème écran total, une bouteille d'eau, quelques médicaments, des substituts alimentaires, etc.

Un grand départ, ça se prépare

On y est presque. Encore un peu de travail sur la caisse à outils (voir pages suivantes) et votre bateau sera - tout comme son skipper et l'équipage - fin prêt.

Bonnes navigations, et n'oubliez pas de nous envoyer vos Cartes Postales du bout du monde !

EQUIPEMENTS : LES INDISPENSABLES

◆Pilote automatique

Indispensable. Il faut le (ou les) choisir avec soin.

C'est quand même lui qui fera le sale boulot. Pour vous, la barre, ce n'est que du plaisir !

◆Guindeau / mouillage

Ne lésinez pas sur ce poste. Le guindeau et le mouillage sont votre assurance pour des nuits sereines. Le choix de l'ancre doit lui aussi être bien réfléchi.

◆Electronique

Qui aurait l'idée saugrenue de partir sans une électronique complète ? L'installation doit être soignée et le mode d'emploi bien assimilé avant de larguer les amarres...

◆Dessalinisateur

Existe-t-il encore des personnes prêtes à partir en voyage en bateau sans un dessal à bord ?

◆Panneaux solaires

L'erreur serait de ne pas en avoir à bord. Idéalement, ils seront orientables et de dernière génération. En fonction de leur capacité de production, il ne vous reste qu'à choisir vos équipements électriques !

◆Groupe électrogène

Un moteur supplémentaire à bord... Mais apte à offrir de nombreux services. Certains en embarquent un portable, qui ne sort de son coffre qu'au moment opportun. Tout dépend de votre consommation électrique et du niveau de confort recherché.

◆Froid

Indispensable, le réfrigérateur n'est pas un luxe à bord de nos bateaux. Mais attention, il consomme beaucoup d'énergie. Il faut donc bien le choisir, pour qu'il offre le meilleur rapport rangement / pratique / consommation. Quant au congélateur, s'il permet de stocker des denrées comme de la viande et de garder sa pêche longtemps... tout en permettant de mettre un glaçon dans le ti-punch, il est particulièrement énergivore.

◆L'annexe

Si votre catamaran est votre maison, l'annexe est votre voiture... Il faut donc pouvoir la hisser facilement à bord, la choisir semi-rigide, solide, résistante aux UV des tropiques et avec une bonne motorisation (8 à 15 CV) pour en profiter pleinement.



N'oubliez jamais que la bonne préparation est celle qui vous permet de naviguer... et de profiter de vos mouillages ! A vous de trouver le bon équilibre.



**BRADFORD MARINE
BAHAMAS**



Contact Dan Romence

VOTRE CHANTIER NAVAL MULTI SERVICES AUX BAHAMAS

- Cale sèche et services aux navires dans les Bahamas
- Travelift™ de 33,5 pieds (10,21m) de largeur
- Stockage de navires longue durée
- Protection contre les ouragans et Sanglage
- Services complets de Chantier Naval
- Place de port à sec gratuite pour les bateaux en vente par notre intermédiaire

+1 (242) 352-7711 | Dan@bradfordmarinebahamas.com | bradfordmarinebahamas.com

OPPORTUNITÉ Votre place de port en Espagne !

- 400 PLACES DE PORT à la location ou à la vente pour bateaux jusqu'à 45 m !
- Prix attractifs. Conditions spéciales pour les MULTICOQUES
- Une large gamme de SERVICES : carénage, station service, location bateaux à voile et jet skis...
- Ambiance chaleureuse et nombreuses attractions touristiques

*A seulement 60 km de l'aéroport international de Barcelone
et 20 mn de Portaventura et Ferrariland !*



www.novadarsenabara.es
info@novadarsenabara.es
+34 977 13 81 69

Passeig Maritim S/N
Edificio de Capitanía, 43883
Roda de Barà (Tarragona)



CAISSE À OUTILS



Que faut-il emporter en grande croisière ?

Un mouillage au bout du monde, un capot moteur ouvert et... un tournevis. Le navigateur devient bricoleur !

Au moment de faire le grand saut avant une grande traversée, une petite question trotte dans la tête de tous les navigateurs : comment éviter la panne qui vous immobiliserait au fin fond d'une baie ou dans un port du bout du monde ? Et comment ne pas exploser son budget maintenance en assurant soi-même l'entretien courant du bateau ? Ces deux questions ont une même réponse : bien préparer sa trousse à outils !

Texte et photos : Olivier Barret et DR

Chaque candidat au voyage en bateau en est bien conscient, une multitude de listes est à préparer avant le grand départ, que ce soit pour un tour de l'Atlantique ou un tour du monde. Vêtements, cuisine, pharmacie, avitaillement, cordage, voilerie, accastillage, électronique, librairie, sécurité, etc. sont à ne surtout pas négliger. Mais ce qui va permettre d'utiliser, de mettre en œuvre tout ce matériel et d'intervenir sur un peu tous les compartiments du navire, c'est bel et bien la caisse à outils du bord. Car si un grand voyage en bateau, c'est bien - et heureusement la majorité du temps - ce que nous vous montrons dans notre magazine, de la sieste dans un hamac tendu entre le mât et l'étrave à l'ombre d'un taud de soleil aux mouillages de rêve, il y a aussi la bricole. Et l'entretien et/ou les réparations à bord lors d'un voyage, c'est une vraie réalité qu'il ne faut pas

négliger ! Qu'on le veuille ou non, un bateau est un engin à la technicité très variée et complexe. Il va donc falloir embarquer une bonne partie de vos outils, mais aussi compléter et adapter votre outillage pour répondre aux contraintes de votre nouvel environnement.

Qui peut le plus peut le moins, il faut donc être en mesure d'effectuer des réparations sur le moteur, mais aussi sur le gréement, l'accastillage, le réseau électrique, le circuit de plomberie et tout l'appareillage du bord. On peut même imaginer pour les plus doués des interventions sur les aménagements, car, sur un tour du monde de plusieurs années où le bateau est votre maison, des améliorations peuvent être utiles. Enfin, des reprises sur les voiles et les tauds ou du matelotage sur les appareils d'amarrage de mouillage seront forcément inévitables.

Tout d'abord, il est nécessaire d'avoir une place dédiée à bord pour vos outils de base et de première urgence. Ils doivent être à portée de main pour intervenir rapidement, y compris en navigation.

Réservez un tiroir du carré ou un coffre de cockpit pour stocker une ou plusieurs sacoches contenant quelques incontournables : tournevis à manche court et rallonge à tête multiple, y compris Allen ; clef à molette ; clef à douilles multiples ; jeux de pinces : multiprise, étau, à bec, tenaille, et électricien ; un marteau et un maillet ; une scie à métaux avec de bonnes lames et un porte-lame pour scier dans les endroits difficiles d'accès ; une chignole à main ou une petite perceuse visseuse électrique 12 V avec des forets bien affûtés, métal et bois ; jeux de limes et râpe à bois ; papier de verre, ciseaux, cutter ; petit tournevis électrique et multimètre pour diagnostic ; ruban mètre ; tube super glue ; ruban adhésif, hydro et métal.



Le plus pratique pour utiliser les outils sur le pont est de les ranger dans une sacoche souple en toile, PVC ou plastique (surtout pas en métal, sous peine de ne plus pouvoir l'ouvrir après trois semaines de mer). Avec des patins antidérapants, vous pourrez la poser sur le pont sans qu'elle glisse.

Les modèles avec de nombreuses poches individuelles sont pratiques pour disposer rapidement de l'outil souhaité.

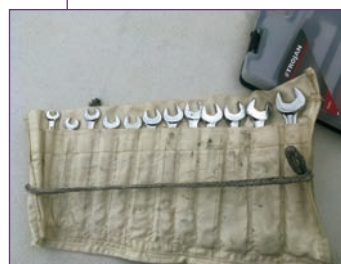


A BORD ET EN GRAND VOYAGE, IL FAUT ÊTRE EN MESURE D'EFFECTUER DES RÉPARATIONS SUR LE MOTEUR, MAIS AUSSI SUR LE GRÉEMENT, L'ACCASTILLAGE, LE RÉSEAU ÉLECTRIQUE, LE CIRCUIT DE PLOMBERIE ET TOUT L'APPAREILLAGE DU BORD...



Lors d'un long voyage, on peut être amené à faire de vrais travaux, et un espace dédié est un vrai plus. Sur un cata, il y a souvent assez de place pour utiliser une partie de la soute avant comme atelier. On pourra y installer un vrai établi muni d'un étau, ainsi que des étagères pour ranger le matériel de rechange, et des poches pour stoker l'intégralité de l'outillage.

Lors d'un long voyage, on peut être amené à faire de vrais travaux, et un espace dédié est un vrai plus. Sur un cata, il y a souvent assez de place pour utiliser une partie de la soute avant comme atelier. On pourra y installer un vrai établi muni d'un étau, ainsi que des étagères pour ranger le matériel de rechange, et des poches pour stoker l'intégralité de l'outillage.



Qui dit tour du monde en bateau dit... humidité ! Mieux vaut investir dans un trousseau d'outils inoxydables de bonne qualité, mais cela ne sera pas suffisant. Une tropicalisation de votre matériel sera nécessaire. Il faut les protéger avec des boîtes en plastique, des housses

et trousses individuelles, et surtout les enduire périodiquement avec des chiffons imbibés de WD40 pour éviter grippage et rouille. Comme le dit si bien Olivier Mesnier, circumnavigateur et journaliste du magazine : "Le gros bidon de 5 litres de WD40 et le gros rouleau de chiffons ne sont pas de trop pour un voyage d'un an."



Un appareillage bien dimensionné et de qualité est primordial. Pour que perceuse, ponceuse ou pire disqueuse ne vous lâchent pas dans les mains au mauvais moment, n'hésitez pas à choisir du haut de gamme, voire du matériel professionnel, vous ne le regretterez pas. Privilégiez toujours des housses ou mallettes qui ferment bien. Idem pour les outils, mieux vaut avoir des poignées ergonomiques, comme ces clefs Allen, qui seront bien plus sûres et efficaces au moment de travailler.





Côté appareils électriques, les nouvelles scies à tout faire offrent une variété de possibilités dont il serait dommage de se priver. Un décapeur thermique peut s'avérer utile pour faire de la stratification, et une vraie disqueteuse-tronçonneuse est indispensable pour couper les haubans en cas de démantèlement. Sur un bateau de plus de 40 pieds, il est souvent plus aisé de tronçonner l'inco mono-toron que de le cisiller à la pince coupe-haubans...



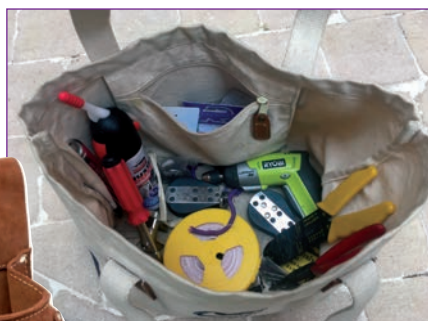
Et pour éviter de vider les batteries trop rapidement, un petit groupe portable sera bien utile et comblera bien d'autres besoins en énergie, pour votre machine à coudre, par exemple.

Le tout-venant et les consommables représentent une part importante de votre équipement de bricolage : ruban scotch plomberie, voilerie, électrique ; nettoyant, lubrifiant, dissolvant ; colles et résines, tissu de verre et contreplaqué marine ; bobines de fil électrique, cosses ; boulonnerie, visserie et quincaillerie ; là encore, la liste est longue, et un recensement minutieux des dimensions utilisées à bord sera nécessaire avant le départ, pour ne pas emporter de l'inutile...



Faire des réparations dans la mâture ou au fond d'une soute peut s'avérer malaisé. Et pour travailler à l'aise dans ces conditions, il est important d'avoir différents accessoires porte-outils. Une ceinture cartouchière peut être adaptée si vous portez un harnais, mais si vous vous hissez dans le mât sur une chaise, mieux vaut prendre une sacoche en bandoulière ou un gilet de chasseur. Pour vous glisser dans un espace étroit, une sacoche plate sera bien pratique, et dans tous les cas, un seau en toile type armée est indispensable pour suspendre l'outillage et les pièces de rechange dont vous avez besoin. Enfin, des genouillères ou un simple coussin pourront soulager efficacement vos articulations...

Les pièces de rechange et d'entretien courant des moteurs et du dessalinisateur sont bien sûr à embarquer, sous peine de les attendre de longs jours une fois au bout du monde, ou de les trouver à des prix vous autorisant à penser utiliser de l'huile de palme locale dans votre inverseur... Ce qui est fortement déconseillé ! Bref, mieux vaut avoir tous les filtres, courroies, anodes spécifiques à votre motorisation. Idem pour l'accastillage avec des poulies, manilles, cadènes et autres mousquetons, qui devront être adaptés aux efforts de votre gréement.



Graphic design LA. Souyris - © Hudson Yachts H166.



SIMPLIFIEZ VOS MANŒUVRES !

Gammes pour voiliers de 6 à 90 m.



KGL

CROCHET DE POINT DE DRISSE

Connecte et déconnecte votre tête de GV à corne en 2 secondes.



KFH+

PACK EMMAGASINEUR + HOOK

Réduit les efforts du gréement, l'usure de la drisse et vous fait gagner en performance.



KHR

HOOK DE RIS

Crochet dédié aux prises de ris de GV. Retire la tension de la bosse de ris et réduit également son usure.



karver-systems.com



KarverSailing



.com/KarverSailing

**A EMMENER POUR
NE PAS ÊTRE PRIS
AU DÉPOURVU...**

1 multimètre (NIMEX) Ni-6266 avec pince ampérométrique - 1 multimètre (MEGATRON) MS 8221 A - 1 gros fer à souder pour épissures. Typ. HSG-O 60 W - 1 petit fer à souder pour électricien 19 W (EXP) - 1 thermomètre Laser IR-8520 (- 32°C à + 520°C) - 1 paire de gants de sécurité d'électricien (1000 V) - 5 tournevis d'électricien (1000 V) - 1 pince coupante d'électricien (1000 V) - 1 pince à sertir les cosses - 1 pince à dénuder - 1 coffret scies cloche - 1 coffret emporte-pièces - 1 petit rabot - 1 équerre graduée - 2 pieds à coulisse - 1 agrafeuse - 1 coffret de tarreaux et filières - 1 tourne à gauche à cliquet - 1 fraise conique diamètre 30/16 - 1 jeu de cales - 1 rapporte-filets - 1 fraise rape cylindrique - 2 coffrets de forets métal HSS diamètre 1 à 13 - 2 scies à métaux - 1 coffret de forets inox diamètre 1 à 10 - 1 coffret à cliquets + douilles de 8 à 32 mm - 1 coffret scie sauteuse avec 10 lames - 1 caisse à outils à 4 tiroirs (No1) - 1 perceuse AEG 570 W 220 V - 1 perceuse, visseuse + chargeur + 3 accus + lampe - 3 tournevis cruciformes - 5 tournevis plats - 1 pince multiprise - 1 pince coupante - 1 pince universelle - 1 pince à bec - 2 clés à molette (200 mm) - 1 pince étau - 1 coffret à cliquet d'électricien - 1 coffret d'adaptateurs d'électricien - 1 mètre ruban (2 m) - 1 cutter - 1 couteau d'électricien - 1 ciseau d'électricien - 2 clés plates mixtes de 6 à 32 mm - 1 clé plate à fourche 22-20 - 1 clé plate à fourche 30-32 - 1 clé plate de 6/7 à 18/19 - 1 jeu de clés Torx - 1 jeu de clés Allen de 1,5 à 10 - 1 lime tire-point - 1 lime plate - 1 lime queue de rat - 1 rape à bois demi-ronde - 1 rape à bois queue de rat - 1 petit ciseau à bois - 1 maillet - 1 marteau 300 g - 1 pierre à affûter - 1 brosse métallique - 1 brosse laiton - 2 petits serre-joints - 1 clé à griffes 8" - 1 clé à griffes 12" - 1 pince étau 520-10" - 1 clé à mollette 300 mm - 1 clé à mollette 12" - 1 clé anglaise 105.280 (Facom) - 1 clé à sangle diamètre 60 (USAG)

PIÈCES DE RECHANGE POUR LES PRÉVOYANTS

MOTEUR DE PROPULSION

- ❑ 3 impellers (rouets) pour la pompe à eau de mer
- ❑ 2 filtres gasoil pour le séparateur eau/gasoil 3 filtres fins à gasoil sur le moteur
- ❑ 6 filtres à huile
- ❑ de l'huile pour 2 vidanges moteur
- ❑ de l'huile pour 1 vidange inverseur
- ❑ du liquide de refroidissement pour 1 vidange
- ❑ 1 jeu de courroies de remplacement
- ❑ 1 relais électrique pour le démarreur
- ❑ 3 jeux d'anodes sacrificielles pour la coque
- ❑ 1 anode moteur
- ❑ 2 anodes du coupe orin
- ❑ 2 anodes d'hélice
- ❑ 3 coussins ou feuilles d'absorption d'huile pour mettre sous le moteur
- ❑ 1 tube de graisse marine
- ❑ 1 pompe à huile (le modèle Black&Decker à fixer sur une foreuse donne pour moi les meilleurs résultats, sans se fatiguer...)
- ❑ 1 bidon de 10 litres pour recueillir les huiles usées, pour les faire recycler

MOTEUR GROUPE ELECTROGENE

- ❑ 3 impellers (rouets) pour la pompe à eau de mer
- ❑ 3 filtres fins à gasoil sur le moteur
- ❑ 6 filtres à huile
- ❑ de l'huile pour 2 vidanges moteur
- ❑ du liquide de refroidissement pour 1 vidange
- ❑ 1 jeu de courroies de remplacement
- ❑ 1 relais électrique pour le démarreur
- ❑ 1 anode moteur

MOTEUR HORS-BORD

- ❑ 2 jeux de bougies
- ❑ 1 anode de zinc
- ❑ 2 litres d'huile pour essence (si moteur 2 temps à bord)
- ❑ de l'huile pour la transmission et la pompe d'injection ad hoc
- ❑ des ouïes ou le raccord de rinçage eau douce
- ❑ du Start Pilot pour les cas difficiles.

POMPES (pour chacune)

- ❑ Un jeu de joints
- ❑ des charbons pour les moteurs
- DESSALINISATEUR :**
- ❑ Une sonde électronique
- ❑ une douzaine de filtres 5 microns (nous utilisons le même pour le branchement direct d'eau de ville et pour le filtre volant de remplissage du tank)
- ❑ du biocide de stockage dans une cartouche standard

DIVERS

- ❑ Charbons pour les moteurs des enrouleurs
- ❑ plusieurs exemplaires de chaque type d'ampoule du bateau, dont notamment les feux de route et de mouillage
- ❑ 1 anode pour le ballon d'eau chaude
- ❑ plusieurs fusibles de réserve (si fusibles auto, un de chaque type, sinon au moins 5 de chaque type)
- ❑ anode de propulseur d'étrave - quelques manilles inox



PARTEZ SEREIN AVEC L'ANCRE SPADE



**TOUJOURS AU SOMMET DES TESTS
ET COMPARATIFS D'ANCRÉS !**

- 2015, Sailing Today : SPADE «TOP FOR PERFORMANCE »
- 2013, Practical Sailor : SPADE «BEST CHOICE »
- 2012, Voile Magazine : «SPADE, TOUJOURS LA MEILLEURE»
- 2011, Practical Boat Owner : «SPADE, N°1»
- 2009, Voiles et voiliers : «SPADE, STAR DE L'ESSAI»



ANCRE HAUTE PERFORMANCE



SEA TECH & FUN EUROPE

INFO@SPADE-ANCHOR.COM

PAVILLONS : Une histoire de couleurs



AUJOURD'HUI, LES OCCASIONS DE SORTIR LES PAVILLONS SONT PLUS RARES. MAIS, SUR LES SALONS NAUTIQUES, IL EST DE TRADITION DE LE FAIRE, SURTOUT AU SALON... DU GRAND PAVOIS !

Préparer son voyage, c'est aussi, et peut-être même avant tout, imaginer ses escales, les pays que l'on va visiter, et donc logiquement les pavillons de courtoisie qu'il va falloir arborer. Couleurs ? Pavillons de courtoisie ? Où, quoi, comment ? Voici un petit rappel des règles en vigueur, et des us et coutumes à respecter lors de votre voyage en ce qui concerne les pavillons...

Par : Isabelle Marmousez et Coralie PANSIOT - Photos : DR

Le pavillon est probablement la première caractéristique d'un navire. Longtemps, c'était la seule manière de savoir si le bateau que l'on croissait était un ami ou un ennemi. Aujourd'hui, cela permet de savoir si le navire est en détresse, s'il veut communiquer avec vous, ou si le skipper est à bord, par exemple. Bref, les pavillons servent encore et toujours à la communication, et il convient de bien connaître les usages avant de partir naviguer autour du monde !

L'utilisation du pavillon national

Ce sujet fait partie de l'étiquette navale que nous avons tous tendance à oublier, et il comporte de nombreuses particularités.

Le pavillon national, également appelé "couleurs", sert à identifier la nationalité du navire, et éventuellement son statut. Sachez qu'il n'y a aucun "drapeau" à bord. Ce n'est pas un terme marin... En Suisse, comme en Angleterre ainsi que pour d'autres pays, il y a une différence entre le drapeau national et le pavillon maritime. En France, si son apparence est la même que le drapeau tricolore, il est tout de même légèrement différent. La largeur des bandes est progressive : bleu 30 %, blanc 33 %, rouge 37 %. Ceci pour donner l'impression de largeurs identiques lorsque le pavillon flotte au vent. Logique, car la dernière tranche (rouge) ondule plus que la première (bleue) qui est attachée au mât-reau.

Les navires de plaisance utilisent le même pavillon national que la marine marchande. Il doit toujours être en bon état ; en cas de graves dégradations, on pourrait se voir reprocher un acte d'outrage au drapeau national. L'envoi et l'amener des couleurs sont toujours la responsabilité du capitaine.

Le pavillon national doit être proportionnel à la taille du navire. Si le minimum semble laissé à l'appréciation du skipper, le maximum est d'1/10 de la taille du bateau, à la condition expresse que le pavillon ne touche jamais l'eau, ni le pont. Pour un bateau de 15 m, le pavillon fera au maximum 1,5 m de long et 1 m de haut, puisque les pavillons sont au format 2/3 (guindant = 2/3 battant). Dans cet exemple, le

pavillon est très grand, mais quand on aime... Enfin, le pavillon national doit bien sûr être le plus grand pavillon arboré à bord.

Un pavillon s'envoie et se rentre. On ne doit cependant pas dire "rentre" pour ce qui est du pavillon national : cela signifierait que l'on se rend à l'ennemi ! Ainsi, pour les couleurs, on dit "amener". Les couleurs sont toujours envoyées non ferlées, le pavillon national s'envoie donc déjà "ouvert".

Le pavillon doit être hissé à bloc. Le pavillon ne peut pas être fixé sur le pataras (sauf exception pour les sloops, qui peuvent l'envoyer sur le pataras à deux tiers de sa hauteur). Ne pas respecter ces deux points implique une signification particulière : le deuil.

En navigation

En navigation dans les eaux étrangères, le pavillon national doit toujours rester hissé.

Grément sloop : il se place sur un mâtereau droit (également appelé "digon") à la poupe et à tribord du bateau. Le mâtereau peut être incliné vers l'arrière pour mieux présenter le pavillon avec peu ou pas de vent.

Grément ketch ou yawl, il doit être installé en tête de mât d'artimon ou de tape-cul. Une petite drisse extérieure déportée sur l'arrière résout ce problème.

Grément aurique, il doit être installé en bout de corne. Grément goélette, il doit être installé en tête du grand mât.

Pour un navire à moteur, on l'envoie au couronnement.

Au mouillage ou au port :

Pour tous les gréments, le pavillon doit être à la poupe, comme indiqué pour le sloop. Ce qui implique un double système pour les gréments autres que sloop. Pas de chance...

Les bateaux à voile et les bateaux à moteur peuvent arborer le pavillon national sur une hampe à la poupe à tribord ou au milieu, jamais sur bâbord..

Si le bateau doit rester inhabité pendant une période relativement longue, il est préférable de ranger le pavillon.

Usage

- De jour, à l'entrée et à la sortie d'un port.
- Au port, entre 8 heures et 20 heures, mais pas plus tard que le coucher du soleil, et au minimum le dimanche et les jours fériés.
- Au mouillage, entre 8 heures et 20 heures, mais pas plus tard que le coucher du soleil.
- En mer, dans les eaux territoriales (notion très variable suivant les pays) à la requête ou en vue de bateaux officiels (coast guards, douanes, guerre, etc.). Les règles pouvant varier d'un pays à l'autre, on se conformera aux usages locaux. Pour ce faire, on observera l'usage des bateaux de guerre, du yacht le plus grand du port, du club nautique ou de la capitainerie. On notera que le fait de laisser un pavillon de nuit est à considérer comme un manque de respect des couleurs nationales.
- Les saluts se font toujours avec le pavillon national. En principe, les yachts doivent le salut à tous les navires de guerre. Les navires de guerre peuvent obliger le salut par les pavillons du code international.
- On ne doit saluer un navire en route ou au mouillage que si ses couleurs sont envoyées.
- Le salut s'effectue en rentrant lentement le pavillon national jusqu'au couronnement, et en le hissant lentement à bloc :

LES PAVILLONS
SONT ENCORE
TRÈS UTILES
AUJOURD'HUI
POUR
COMMUNIQUER...

3 fois pour un navire de guerre,
1 fois pour un navire de commerce de pêche ou un yacht.

● Le navire de guerre peut répondre en envoyant une fois son pavillon à mi-drisse.

● Si le pavillon national n'est pas à poste, aucun autre pavillon ne peut être à poste (à l'exception du pavillon de course).

● En l'absence d'équipage à bord, aucun pavillon ne devrait battre.

● On ne doit jamais mettre deux pavillons nationaux l'un en dessous de l'autre, ce serait une injure pour le pavillon inférieur.

Il y a cependant une exception à cette règle : lorsqu'on rentre au pays et que l'on veut honorer les divers pays qui ont été visités, en les mettant à la suite les uns des autres, sur une même drisse.

Deuil

Le pavillon flottant librement est hissé à bloc, puis descendu lentement à mi-hauteur. Comme sur nos sloops, le mâtereau est bien souvent trop petit pour que cela ait un sens, la solution de remplacement est d'utiliser une drisse et le pataras. Le signe de deuil sera alors le pavillon national porté à mi-hauteur du pataras. Ce



Bienvenue ! Les pavillons sont toujours un excellent moyen de communiquer.



Préparer et envoyer un grand pavois demande méthode et harmonie...



Le pavillon de course est le seul que l'on peut arborer sans le pavillon national...



Un catamaran arborant fièrement le pavillon de l'île Maurice...

devrait être le seul cas de l'utilisation du pataras. Le deuil se porte le jour de l'annonce du décès, jusqu'au coucher du soleil. Pas plus. Le deuil est porté en cas de décès du propriétaire, d'un membre important du club nautique ou du chef d'Etat ou du chef de la famille régnante.

Salut

Les mouvements de pavillon national pour le salut restent d'application, ils ne sont, en pratique, pas utilisés pour la plaisance. Les puristes ne seront pas d'accord. Pour mémoire, le salut se fait avec le pavillon national. L'usage demande que les couleurs soient descendues lentement aux 2/3 de la hauteur, le pavillon étant gardé ainsi jusqu'à ce que l'autre ait répondu ; on l'envoie alors à nouveau à bloc.

de flèche à tribord s'il n'y a pas de pavillon de courtoisie, sinon à bâbord, sur les navires à moteur sur une hampe à la proue à bâbord, ou sur un mâtereau à bâbord. Le pavillon de propriétaire ne doit battre que si ce dernier est à bord. Pour signaler que Madame est à bord, les Américains envoient un pavillon particulier. Dans les pays anglo-saxons en général, on envoie un pavillon blanc à la place du pavillon de propriétaire pour indiquer que l'on est à table et que l'on ne reçoit pas. On peut utiliser une serviette blanche...

A relever enfin que "l'étiquette navale" demande à ce que les pavillons autres que les couleurs soient envoyés fermés, l'ouverture ne s'effectuant qu'une fois la drisse à bloc.

Il faut éviter de placer un pavillon juste en dessous d'un réflecteur radar ou, pire, d'une boule de mouillage : en effet, on rappellera qu'il s'agit d'un signal de détresse !

LE PAVILLON (OU FLAMME) DE CLUB

Ce pavillon est en principe installé au sommet du grand mât, mais, avec l'envahissement de cet endroit par les divers antennes à notre époque, une alternative consiste à le hisser sous la barre de flèche bâbord. Le drapeau de club n'est jamais amené.

LE PAVILLON DE L'INVITE

L'envoi d'un pavillon aux couleurs de la nationalité des éventuels invités étrangers à bord est un geste de grande hospitalité en général très apprécié. Qu'il y en ait un ou plusieurs, ils se hissent sous la barre de flèche bâbord ou sur un mâtereau à bâbord sur les bateaux moteur.

PAVILLONS SPECIAUX

- Pavillon de course : Se porte sur le pataras arrière à 2 m au-dessus du pont (sauf indication contraire dans les instructions de course). C'est le seul pavillon que l'on peut arborer sans le pavillon national.
- Pavillon P ou Blue Peter Arboré dans les barres de flèches bâbord 2 heures avant l'appareillage.
- Lettre Q ou libre pratique Pour l'immigration, les douanes ou la santé, s'envoie dans les barres de flèches bâbord à la



Même à l'heure du portable et de l'ultra-connectivité, le pavillon reste un moyen simple et compréhensible par tous de communiquer. Ici, attention, plongeur...



Un alphabet à connaître...

LES AUTRES PAVILLONS

PAVILLON DE COURTOISIE

Le drapeau du pays visité doit être envoyé en entrant dans les eaux territoriales, hissé à bloc sous la barre de flèche tribord du grand mât (voiliers) ; sur une hampe à l'avant ou sur un mâtereau à tribord pour les bateaux moteur.

Théoriquement, il se porte du lever au coucher du soleil, pratiquement de 8 H 00 à 20 H 00, dans les ports et les eaux territoriales (généralement 12 milles). En attendant d'avoir terminé les formalités d'entrée dans le pays, on hisse temporairement le pavillon de code international "Q" (jaune) sous le pavillon de courtoisie.

PAVILLON D'ARMATEUR OU DE PROPRIETAIRE

Sur les navires à voile, il doit être hissé sous la barre





Avant de partir naviguer aux Antilles, il est indispensable de s'équiper de tous les pavillons des pays que vous allez visiter.

limite d'approche d'un port étranger. Obligatoire si l'on aborde pour la première fois ce pays étranger, il doit rester hissé tant que toutes les autorités civiles ne sont pas passées à bord.

● Le grand pavois

Le mot, originaire de l'italien pavese, bouclier, vient de l'époque où l'on rangeait les écus et boucliers le long du bord, là où aujourd'hui on a une pièce de bordé qui prolonge la muraille au-dessus du pont, le pavois. Il ne devrait jamais faire défaut à bord d'un navire, qu'il soit à voile ou à moteur. C'est une décoration de fête, il s'arbore seulement à l'arrêt et est composé exclusivement de tous les pavillons du code. Sans oublier le pavillon national en poupe.

Le grand pavois est composé des 40 pavillons du code international, dont 26 pavillons alphabétiques, 10 flammes numériques, 3 substituts et 1 aperçu. Il est élégant de mettre le grand pavois de la flottaison avant à la flottaison arrière, et non de l'étrave au tableau. Il doit aller de la proue à la poupe en passant par le top du ou des mâts ou par les plus hauts points du bateau, en principe jamais en navigation..

Les occasions d'arbore le grand



pavois sont multiples : à l'occasion du lancement de bateau, lors des fêtes nationales (y compris celles des pays visités), lors de l'anniversaire du propriétaire, une fête nautique...

Comment arborer le grand pavois les jours de fête

Pour obtenir une distribution harmonieuse des couleurs et des formes, on respectera un ordre bien précis, qui n'est pas celui de l'alphabet. La flamme du code n'est normalement pas utilisée, le pavillon national en aucun cas.

La coutume française est la plus romantique.

Au 17e siècle, un officier de la Marine du roi s'est appliqué à obtenir une distribution harmonieuse des couleurs et des formes.

L'Amirauté française a admis cette façon de faire, et depuis, l'ordre est le suivant en partant de la proue : A, B, 2, U, J, 1, K, E, 3, G, H, 6, I, V, 5, F, L, 4, D, M, 7, P, O, (IIIS), R, N, (IS), S, T, zéro, C, X, 9, W, Q, 8, Z, Y, (IIS) Les trois substituts sont désignés par (IS), (IIS), (IIIS), la flamme du code aperçu n'est officiellement pas utilisée, ni, bien entendu, les pavillons nationaux.

Le grand pavois ne doit être arboré qu'entre 8 heures et le coucher du soleil. Au plus tard à 20 heures, c'est un moyen de célébrer quelque chose, et enfin... de pavoiser.

Seconde formule

On l'envoie dans cet ordre :

De la proue au haut du mât :

E, Q, 3, G, 8, Z, 4, W, 6, P, 1, I, Aperçu, T, Y, B, X, 1er substitut, H, 3e substitut

Du haut du mât à la poupe :

D, F, 2e substitut, U, A, O, M, R, 2, J, 0, N, 9, K, 7, V, 5, L, C, S

Ou encore ...

La coutume des pays nordiques veut qu'on assemble le grand pavois en

commençant par une flamme numérique ou un substitut suivi de deux pavillons dans l'ordre alphabétique, et ainsi de suite.

1, A, B, 2, C, D, 3, E, F, 4, G, H, 5, I, J, 6, K, L, 7, M, N, 8, O, P, 9, Q, R, (zéro), S, T, (IS), U, V, (IIS), W, X, (IIIS), Z

Le petit pavois prévoit que le navire se limite à arborer un petit pavillon national à la proue, le pavillon du pays ou club à honorer en tête du plus grand mât (en lieu et place du guidon de club) et du pavillon national à la poupe.

Pour terminer sur ce sujet des pavillons, il ne faut jamais hisser plus d'un pavillon ou guidon sur la même drisse, sauf pour les pavillons du code international des signaux, il doit être clair qu'en dehors des signes du code international, ce serait une insulte pour celui placé le plus bas. On le considérerait comme un pavillon de prise, un signe de défaite ou une injure.



Com un Drapeau (comundrapeau.fr) : une équipe (très) sympathique qui a rédigé cet article, et qui saura vous conseiller efficacement pour tout ce qui concerne les pavillons à emmener lors d'une grande croisière.

REPRÉSENTANT AUX ANTILLES SUD DES MARQUES



We speak English

Wir sprechen
Deutsch



Rencontrez-nous
au
CANNES
YACHTING
FESTIVAL
12-17 SEPT 2017

Management complet de votre catamaran LAGOON aux Antilles



NET-BOAT S.A.S.

MARTINIQUE - GUADELOUPE - St. LUCIA

Contact : net-boat@wanadoo.fr. Tél : + 596 696 225 893



LE NOUVEAU CATAMARAN TS42 VOUS EST PRÉSENTÉ PAR



MARSAUDON COMPOSITES
Tel: +33 (0)2 97 83 01 31
contact@marsaudon-composites.com
www.marsaudon-composites.com

Construit à Lorient (France)
Disponible à la location
en Martinique

REGIS GUILLEMOT CHARTER
Tel: +596 (0) 596 747 859
contact@regisguillemot.com
www.regisguillemot.com



SWISSCAT
YACHTS



The New SwissCat S 48

La rigueur suisse au service de
la grand croisière

Qualité, Performance & Confort

Année : 2017
Design : Sébastien Schmidt & BYD Group
Longueur des coques : 14,0 m, Largeur : 7,5 m
Construction : Sandwich verre époxy
avec mousse Airex / Renforts Carbone
Tirant d'air : 22 m
Tirant d'eau (dériveres hautes) : 1,0 m
Tirant d'eau (dériveres basses) : 2,8 m
Poids à vide : 11,0 t
Poids total de navigation : 13,5 t (selon options)

Mât et bôme carbone, gréement Kevlar
Grand-voile : 71,5 m²
Génois : 52 m²
Trinquette : 25 m²
Gennaker : 127 m²

Confort : **Le S 48 est entièrement personnalisable**

Réservez dès maintenant votre essai sur notre base de Balaruc-les-Bains

Contact : info@catamaran-swisscat.com Tel: +33 6 02 60 32 48

www.catamaran-swisscat.com

Le voyage en bateau, ou le plaisir d'aller au-devant des autres

Un grand voyage en bateau,
c'est souvent l'aventure d'une vie.

Un moment merveilleux
qui commence – comme nous l'avons
vu précédemment – le jour où la
décision de partir est vraiment prise.
Ensuite, viennent la recherche du bon
bateau, sa préparation et...
l'organisation à proprement parler
du voyage.

Où aller ?

Quand partir ?

Quels mouillages ne pas manquer ?



S'il est indispensable de choisir le bon bateau et de le préparer dans les règles de l'art, il ne faut pas oublier que c'est avant tout le programme qui va faire le voyage. Et dans ce domaine, à la différence de beaucoup d'autres, il convient souvent de regarder ce que font, ou ont fait, les autres. Cela s'appelle l'expérience, et elle est souvent très utile au moment d'organiser sa croisière au long cours. **Jimmy Cornell et toute la rédaction de Multicoques Mag – soit une belle somme d'expériences et de nombreux tours du monde, transats et autres voyages – vous ouvrent ici leurs carnets secrets...**



OÙ NAVIGUER ?

LES MEILLEURS SPOTS DU MONDE !

Le gourou de la Grande Croisière, Jimmy Cornell, revient pour Multicoques Mag sur ce qui motive la migration des voiliers autour du monde, et ces lieux où il est toujours possible d'aller.

Texte : Jimmy Cornell

Photos : Jimmy Cornell et DR



Les gens se plaignent de plus en plus souvent de voir leurs mouillages préférés surpeuplés. Et pour les marinas, si vous ne réservez pas à l'avance, alors il sera difficile d'obtenir une place à quai. Pourtant, de façon étonnante, le nombre de navires battant pavillon étranger et qui naviguent dans les lieux les plus fréquentés est en baisse d'au moins 20 % depuis le début des années 2000. Alors, quoi de neuf ? Où sont donc passés tous ces bateaux ?

Depuis mon dernier sondage sur la grande croisière en 2010, la politique et le changement climatique ont affecté aussi bien à court qu'à long terme la notion de voyage en bateau. Pour comprendre ces changements, nous devons savoir exactement où les quelque 8 000 voiliers océaniques sont allés (surtout, là où ils ne sont pas allés !), quelle est la taille moyenne de ces bateaux et combien de personnes naviguaient à leur bord.

Cette enquête est aussi une bonne occasion pour découvrir la proportion réelle des catamarans parmi les voiliers de croisière, et devrait prouver qu'il est toujours possible de trouver des ports et des destinations intacts et peu encombrés. Les bouleversements politiques au Moyen-Orient et en Afrique du Nord ont considérablement affecté la croisière en Méditerranée, ainsi que les traversées dans le nord de l'océan Indien et la mer Rouge ; mais, alors que ces

effets peuvent être considérés comme régionaux, les conséquences du changement climatique affectent désormais l'ensemble du monde. Les conditions météorologiques mondiales en 2015 ont également été affectées par un épisode prolongé d'El Niño, qui a exacerbé les effets continus du changement climatique, notamment dans le nord-ouest de l'océan Pacifique, où au moins un typhon s'est produit chaque mois de l'année, avec pour conséquence la désormais appartenance au passé d'une saison de navigation sans risque cyclonique.

Le port de Las Palmas aux Canaries concentre, plus que n'importe quel autre endroit sur terre, le plus grand nombre de bateaux se préparant à traverser un océan, dont 75 pour cent se dirigent vers l'ouest, vers les Caraïbes. Mais le nombre de voiliers y ayant fait escale en 2015 est inférieur de 40 % à celui de 2010. Ce faible nombre pourrait s'expliquer par le fait que certains bateaux partiraient depuis d'autres ports des Canaries, mais, selon Juan Francisco Martin, directeur commercial du port de Las Palmas : "Une tendance progressive à la baisse est devenue



notable ces dernières années."

Si on extrapole les chiffres obtenus à Gibraltar, au Cap-Vert, aux Canaries et à Madère, on peut supposer que, chaque année, ce sont environ 1 200 bateaux qui traversent l'Atlantique sur la route des alizés de nord-est. Un chiffre inférieur de 20 % à l'estimation de 2010...

La plupart des bateaux européens qui naviguent vers les Antilles réalisent un tour de l'Atlantique en naviguant des Canaries vers les Antilles aux environs de la mi-novembre, ils rentrent à la maison l'année suivante, en mai ou en juin, en naviguant vers les Açores, soit directement, ou alors via les Bermudes. Bien que Lajes sur l'île de Flores soit le port le plus occidental des Açores, Horta sur Faial continue d'être le port d'atterrissage préféré à la fin d'une traversée de l'Atlantique vers l'est. Alors que le total des bateaux (1 232) qui ont effectué leurs formalités à Horta en 2015 était en fait supérieur de 12 % à celui de 2010 (1 098), une étude plus approfondie montre de façon évidente que la majorité des bateaux ayant traversé entre les Antilles et l'Europe ont navigué directement vers les Açores, avec, par rapport au passé, un nombre nettement moins important de bateaux ayant choisi de faire escale aux Bermudes.

Le total des bateaux qui ont fait escale aux Bermudes en 2015 était de 732, ce qui confirme une baisse de 37 % depuis 2000. Cela s'explique principalement par le grand nombre de bateaux américains qui désormais ne s'arrêtent plus aux Bermudes, et qui se dirigent directement vers les Antilles. Cette situation s'inverse en mai et juin, quand de nombreux bateaux retournent vers les États-Unis continentaux via les Bermudes.

Le nombre total de bateaux qui passent la saison hivernale dans les Antilles est resté relativement stable ces dernières années, mais l'un des pays qui a connu l'augmentation la plus significative a été Cuba, qui a bénéficié des relations nouvellement normalisées avec les États-Unis. Ses principaux ports et marinas ont enregistré en 2015 un total de 1 256 voiliers immatriculés à

l'étranger, et, qu'il s'agisse de bateaux à voile ou à moteur, ce chiffre a doublé par rapport à 2010. Selon le commodore José Miguel Escrich du Yacht Club International Hemingway de Cuba : "A l'été 2016, les chiffres par rapport à 2015 ont de nouveau doublé, et une fois de plus, nous avons assisté à un afflux constant de visiteurs en provenance des États-Unis. Nous sommes très heureux de pouvoir accueillir et offrir notre amitié à tous ceux qui aiment la mer." Deux destinations de croisière situées sous les hautes latitudes de l'Atlantique Nord sont régulièrement visitées par des voiliers de croisière, il s'agit du Spitzberg, et du Groenland. Le premier a connu une légère augmentation par rapport à 2010, mais le Groenland est en passe de devenir plus fréquenté, d'une part grâce à l'attractivité de cette zone de croisière, et d'autre part car le Groenland représente une base à partir de laquelle on peut se préparer à franchir le passage du Nord-Ouest, devenu plus accessible en raison du changement climatique. En 2015, 32 bateaux ont fait escale à Nuuk, mais la majorité d'entre eux ont limité leur croisière à la magnifique côte ouest. Les plus intrépides ont continué leur route vers l'ouest, pour braver les défis du passage du Nord-Ouest, parmi lesquels huit ont réussi à franchir ce nouveau raccourci vers l'océan Pacifique.



ATLANTIQUE SUD

A l'autre extrémité de l'océan Atlantique, les voyages en Antarctique ont connu une baisse remarquable de 44 % depuis 2010, avec des chutes pour les principaux points de départ sur le continent sud-américain – Ushuaia en Argentine (23 %) et Puerto Williams au Chili (44 %). Skip Novak, qui opère dans ces eaux depuis le début des années 1990, ne semble pas optimiste quant à l'avenir : "Le gouvernement chilien a interdit tous les bateaux de charter étrangers sur les circuits au départ du cap Horn et du canal Beagle. Nous essayons de trouver une solution pour l'avenir, mais ça ne sera pas facile." La plupart des voiliers qui se dirigent



1 : Pour beaucoup d'Européens, le port de Las Palmas aux Canaries est le début de la grande aventure...

2 : Une flotte d'un rallye autour du monde transitant Panama. Là encore, on note le nombre impressionnant de multicoques.

3 : Un catamaran en transit sur le canal de Panama. Les multicoques sont beaucoup plus nombreux en pourcentage une fois arrivés dans le Pacifique... De vrais bateaux de voyage !

4 : La Polynésie reste mythique, et souvent l'objectif réel d'un tour du monde...



vers l'Atlantique Sud au départ de la Terre de Feu et le canal de Beagle s'arrêtent à Port Stanley aux Malouines, qui a vu 29 voiliers y faire escale en 2015. Les voiliers qui arrivent en Atlantique Sud en provenance de l'est, dont le nombre a fortement augmenté en raison des dangers de transiter par le canal de Suez, font escale en général au Cap avant de poursuivre vers Sainte-Hélène. Par rapport à 2010, on a connu une augmentation de plus de 138 %, avec 358 voiliers qui se sont arrêtés en Afrique du Sud à l'issue d'une grande traversée, dont 236 ont continué vers l'Atlantique, les autres ayant fait route vers l'océan Indien. Sainte-Hélène est devenu un port d'escale tellement important en Atlantique Sud que, à l'exception d'une poignée de bateaux qui naviguent directement du Cap vers l'Argentine ou le Brésil, pratiquement aucun bateau sur un voyage autour du monde n'y passe sans s'y arrêter. Sainte-Hélène a connu une modeste augmentation de 16 % par rapport à 2010, les destinations les plus courantes étant le continent sud-américain (38 %), l'île d'Ascension (31 %), les Antilles (17 %) et l'archipel du Cap-Vert (6 %). La détérioration de la sécurité au Brésil, associée à un mauvais accueil de la part des autorités, y a entraîné une réduction drastique du nombre de bateaux de croisière. Sandoval Matos, le directeur de la Marina Pier Salvador, tente de trouver une explication : "La police fédérale brésilienne ne renouvelle plus de visas pour les ressortissants européens, prétendant appliquer la loi de réciprocité." Les incidents violents impliquant des visiteurs étrangers ont exacerbé cette situation, en donnant au Brésil une mauvaise réputation, et le nombre de bateaux étrangers faisant escale au Brésil a chuté de 20 % par rapport à son niveau précédent. Dans ce contexte, Marina Jacaré, près de la ville de Cabedelo, et managée par deux navigateurs français expatriés, a réussi à maintenir une oasis de tranquillité et a reçu 81 visiteurs en 2015. Le nombre de transits du canal de Panama par des bateaux de plaisance a atteint un sommet en 2010 (1 177), bien qu'il y en ait eu 100 de moins



en 2015 (725 en direction du Pacifique et 354 en direction de l'Atlantique), mais ce qui a le moins changé, ce sont les destinations prises par ces bateaux après avoir franchi le canal de Panama, avec les deux tiers des bateaux faisant route au nord, vers la côte ouest de l'Amérique du Nord et de l'Amérique centrale, les autres faisant route vers le Pacifique Sud.

Les restrictions appliquées aux bateaux qui souhaitent s'arrêter aux Galápagos sont encore en vigueur. Tout comme au Panama, le record de 395 arrivées en 2010 a chuté en 2015 à 280 bateaux, certains marins étant évidemment dissuadés par les formalités complexes et les coûts qui leur sont associés. Pour ceux qui sont déterminés à ne pas s'arrêter aux Galápagos, l'option logique est de naviguer directement du Panama vers les Marquises. En 2015, 397 bateaux y sont arrivés, la majorité à Atuona sur l'île de Hiva Oa. Le total des arrivées pour l'ensemble de la Polynésie française était de 556, une baisse drastique par rapport au record de 826 bateaux en 2010. Une alternative un peu plus longue, mais potentiellement plus attrayante, est de faire un détour vers l'île de Pâques et de continuer par l'île Pitcairn jusqu'à la Polynésie française. Le nombre de bateaux ayant fait escale sur l'île de Pâques a presque doublé au cours des cinq dernières années, passant de 44 à 79 bateaux, tandis que 70 bateaux mouillaient à Mangareva, le point d'entrée sud-est de la Polynésie française.

Pour naviguer vers l'ouest depuis Tahiti, plusieurs détours peuvent être réalisés à partir de la route principale, comme à l'atoll de Palmerston, rarement visité, qui a reçu 71 bateaux. Un autre endroit très populaire, également aux îles Cook, est Suvarov, un atoll inhabité où un gardien est basé pendant les périodes de pointe, et qui a accueilli 69 bateaux. Le total des arrivées pour l'ensemble de l'archipel était de 209. Aux Tonga voisins, l'île principale de Tongatapu a de nouveau été délaissée, au profit du groupe nord de Vava'u. Cette escale, populaire auprès des navigateurs dans les mers du Sud depuis bien longtemps, a accueilli 424 bateaux.

A partir du moment où ils ont atteint Tonga ou Fidji, la plupart des bateaux de croisière quittent alors les tropiques avant la saison des cyclones, et se dirigent vers la Nouvelle-Zélande ou l'Australie. Bien que les ports du sud Queensland et de la Nouvelle-Galles du Sud aient attiré un nombre croissant de bateaux, la Nouvelle-Zélande continue d'être la destination préférée. Cela a été confirmé par les 669 arrivées (dont 491 en provenance d'outre-mer) en Nouvelle-Zélande, la majorité atteignant Opuha dans la baie des Îles, fin octobre ou début novembre, à l'automne. Tandis qu'en Nouvelle-Zélande les

chiffres restaient stables, en Australie, le nombre de navires étrangers a chuté de 21 % depuis 2015. Une diminution similaire a été observée dans la Nouvelle-Calédonie voisine.

La situation dans le Pacifique Nord est restée pratiquement inchangée par rapport à 2010, bien qu'il y ait eu une diminution considérable du nombre de bateaux étrangers en croisière dans l'ouest du Pacifique Nord. C'est le premier secteur au monde à subir les conséquences du changement climatique à grande échelle, les conditions météorologiques étant sensiblement affectées par le réchauffement des océans. Les plus touchés étaient les Philippines, avec un cyclone tropical frappant le pays chaque mois de l'année. On ne peut désormais plus compter sur une saison vraiment sécurisée. Une tendance similaire semble affecter toute la Micronésie, qui a été touchée par 27 cyclones tropicaux en 2015.

Malgré les conditions météorologiques incertaines mentionnées ci-dessus, les Philippines constituent toujours une destination de choix pour les voiliers, même si la plupart se limitent à la partie sud, qui est rarement affectée par les tempêtes tropicales. On avait compté 37 arrivées dans les îles Marshall, ce qui est probablement une estimation du nombre de bateaux faisant escale dans les îles de Micronésie en général.

Sur le continent asiatique, le boom attendu des bateaux de croisière n'a pas jusqu'à présent réussi à se concrétiser, et les estimations de Hong Kong montrent en fait une baisse par rapport à l'enquête précédente. Pas étonnant, puisque les voiliers visiteurs ne sont pas autorisés à opérer dans les eaux de Hong Kong sans un permis de capitaine local. Il n'y a pas eu non plus beaucoup plus de mouvements en Chine, où les formalités pour les voiliers étrangers continuent d'être compliquées et coûteuses.

Quelques bateaux vont jusqu'au Japon, avec environ une vingtaine de bateaux qui se sont arrêtés à Osaka en 2015. Une dizaine d'entre eux auraient pu être suivis alors qu'ils se dirigeaient vers l'est, certains s'arrêtant à Dutch Harbor sur la route de la côte ouest du Canada ou des États-Unis. Cet actif port de pêche, à l'extrémité ouest des îles Aléoutiennes, a vu un record de 23 bateaux de plaisance y faire escale en 2015. Qu'il s'agisse des facilités pour l'approvisionnement, ou encore pour les réparations, ce port est une très bonne escale pour ceux qui veulent préparer le bateau en prévision d'un franchissement du passage du Nord-Ouest.

En raison des risques sérieux que représente la piraterie dans le nord de l'océan Indien, 2010 a été la première année où on a compté plus de bateaux en croisière autour du monde à naviguer sur la



Jimmy Cornell

Depuis 1987, Jimmy Cornell réalise tous les cinq ans une étude sur le mouvement des bateaux de croisière dans le monde. Il est l'auteur des best-sellers internationaux "Routes de Grande Croisière" et "L'Atlas Cornell des Océans".

5 : Le cap des Aiguilles, le point le plus au sud de l'Afrique, et la porte de retour vers la maison...

6 : Jamestown à Sainte-Hélène : aujourd'hui une escale quasi obligatoire lors d'un tour du monde en voilier.

7 : Vava'u est une escale populaire qui aura vu... 424 bateaux y faire escale en une année.

8 : Avec ses nombreuses familles au départ, l'Atlantic Odyssey organisé par Jimmy Cornell est devenu au fil des années une véritable "transat des enfants" !

route du cap de Bonne-Espérance, qu'on en a vu sur la route du nord de l'océan Indien, vers la mer Rouge et au canal de Suez. Cette tendance a perduré au cours des cinq années qui ont suivi, cependant, en raison de la présence d'une force navale internationale dans le nord de l'océan Indien, la menace posée par les pirates somaliens a été pratiquement éliminée. En conséquence, 2015 a vu les premiers bateaux de croisière braver cette route du nord, avec un total de 14 bateaux arrivant à Suez depuis le nord de l'océan Indien. En dépit du fait que ces bateaux soient passés en toute sécurité dans la zone critique du golfe d'Aden et de la mer Rouge, il faut souligner que la navigation dans cette zone est encore potentiellement dangereuse. En conséquence, il y a eu, en Asie du Sud-Est, une réduction notable du nombre de bateaux de croisière voyageant autour du monde, qui ont finalement évité le nord de l'océan Indien dans son ensemble. L'autorité portuaire de Singapour a enregistré en 2015 les escales de près de 200 navires battant pavillon étranger, avec notamment la confirmation, obtenue auprès de Phuket, d'une augmentation des visiteurs en provenance des pays voisins. Très peu de marins osent risquer un passage vers la Méditerranée via le nord de l'océan Indien et la mer Rouge, en atteignant l'Asie du Sud-Est. La seule option véritablement envisageable consiste à changer d'hémisphère et à se diriger vers le sud. Un port pratique en route est Galle, sur la côte sud du Sri Lanka, où 98 arrivées ont été enregistrées en 2015. Certains ont fait un autre détour jusqu'à Cochin dans le sud de l'Inde, mais peu de bateaux ont persévéré à naviguer vers l'ouest, à l'exception notable des 14 bateaux qui ont rallié Suez. Parmi eux, on en a compté 12 qui voyageaient autour du monde et qui venaient de Nouvelle-Zélande ou d'Australie, les deux autres ayant commencé leur voyage depuis les ports de la région du golfe Persique. Plutôt que de relever le défi d'un passage vers et autour de l'Afrique du Sud, de nombreux navigateurs australiens et quelques Néo-Zélandais achètent maintenant un bateau en Europe, principalement des catamarans, et



naviguent jusque chez eux via le canal de Panama, complétant ainsi une demi-circumnavigation, sûre et pratique. Certains marins français le font à l'inverse : ils partent de la maison, s'arrêtent dans divers territoires français dans les Caraïbes et le Pacifique Sud, avant de terminer en Nouvelle-Calédonie, où ils vendent leur bateau et rentrent à la maison après avoir complété une demi-circumnavigation similaire. On estime qu'environ 200 voiliers transitent chaque année par le détroit de Torres. Certains de ceux qui se dirigent directement vers le sud de l'océan Indien s'arrêtent à Darwin, dans le nord de l'Australie, qui a vu 72 arrivées en 2015. L'alternative est une croisière dans l'archipel indonésien, et 236 navires étrangers ont obtenu le permis de croisière requis délivré par le minis-

trère indonésien des Affaires étrangères. Cette exigence a été abandonnée en 2016, dans le but d'attirer plus de visiteurs dans l'un des plus intéressants et des plus diversifiés bassins de croisière au monde. Que l'on fasse route en direction de l'ouest depuis Darwin ou bien d'Indonésie, l'avant-poste australien des Cocos Keeling représente toujours une escale appréciée, avec 99 visiteurs en 2015. Depuis Cocos Keeling, la route vers l'ouest se divise en une branche sud qui conduit jusqu'à Rodrigues et Maurice, tandis qu'une autre branche, nord cette fois-ci, conduit aux Chagos (territoire britannique de l'océan Indien). Ce dernier a enregistré une baisse de 54 % du nombre de visiteurs par rapport à 2010. Les autorités britanniques qui administrent ce territoire limitent

09 : Pour ceux qui aiment la solitude extrême, il reste le choix de partir plein nord ou plein sud !

10 : De plus en plus de familles et de couples de navigateurs choisissent le multicoque pour leur grand voyage... Idéal pour le confort et la sécurité !

11 : Le Brésil a perdu de sa popularité auprès des navigateurs. 20 % de bateaux en moins s'y sont arrêtés en un an !

12 : Un tour du monde, c'est aussi chercher des coins différents, où les autres ne vont pas. Et si vous alliez mouiller à New York ?



désormais la délivrance du permis obligatoire à ceux qui en ont vraiment besoin, en décourageant ceux qui considèrent les Chagos comme un interlude de croisière intéressant. Indubitablement, l'arrêt le plus populaire le long de la (plutôt fréquentée) route sud est Port-Louis sur l'île Maurice, avec 281 bateaux enregistrés, soit une augmentation majeure par rapport à 2010, est une preuve définitive de la prédominance de la route du cap de Bonne-Espérance, adoptée par les bateaux en croisière autour du monde.

Il fut un temps où l'on croyait que Madagascar deviendrait l'attraction principale du sud de l'océan Indien. Mais le manque d'installations, la lourdeur de la bureaucratie et la menace toujours persistante de piraterie ont mis un terme à ces espoirs. Les activités du groupe terroriste Al-Shabaab, en Afrique de l'Est, ont jeté l'ombre sur les destinations de croisière voisines telles que le nord de Madagascar, les Seychelles et le Mozambique.

Nosy Be, sur la côte nord de Madagascar, a vu s'établir de fait une modeste base, où une trentaine de bateaux environ se sont arrêtés en 2015, constituée pour moitié de bateaux sud-africains entreprenant un aller-retour en une saison. A la veille d'une nouvelle saison cyclonique, tous les bateaux se dirigent vers le sud. Richards Bay et Durban sont les ports habituels d'entrée en Afrique du Sud, les deux se partageant les arrivées des bateaux. Un total de 110 bateaux sont arrivés à Durban en provenance du nord en 2015.

LA SÉCURITÉ EN CROISIÈRE ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les chiffres de Las Palmas, Bermudes, Panama, Galápagos, Tahiti, Tonga et Australie semblent indiquer que la popularité des voyages au long cours pourrait avoir atteint un sommet en 2010. Ces chiffres peuvent également indiquer une tendance mondiale parmi les voyageurs potentiels du monde.

Il existe à cela plusieurs explications, et toutes semblent être liées à des problèmes de sécurité. Bien que le changement climatique ne soit encore visible que sur les intempéries, la plupart des marins craignent que les conditions deviennent moins prévisibles, avec des saisons de navigation de moins

en moins sûres. D'un point de vue personnel, le monde est moins sûr, non seulement dans les zones à fort risque comme le nord de l'océan Indien et la mer Rouge, le Venezuela, le Brésil, le Honduras, le nord, l'est et l'ouest de l'Afrique, mais aussi dans certaines parties de la Méditerranée orientale et les Antilles. L'incertitude économique qui prévaut peut également dissuader certains marins de partir pour un voyage autour du monde, ne sachant pas à quoi s'attendre à leur retour.

J'estime qu'il existe actuellement dans le monde environ 8 000 bateaux qui pratiquent la grande croisière dans une région du monde, ou alors qui voyagent. On en trouve environ la moitié en Atlantique, entre 1 500 à 2 000 dans le Pacifique, 1 000 dans l'océan Indien, et 1 000 en Méditerranée. Cette estimation est inférieure d'environ 20 % aux conclusions que j'avais faites en 2000 et 2010, quand j'estimais qu'il y avait alors entre 10 000 et 12 000 bateaux qui naviguaient sur les océans du monde. Finalement, ceux qui planifient un voyage autour du monde devraient prendre conscience qu'en dépit de certaines préoccupations, des destinations aussi attrayantes que les Açores, la Polynésie française, la Nouvelle-Zélande, les Tonga, le Vanuatu et l'Indonésie, pour ne pas parler de destinations plus éloignées ou situées sous les haute latitudes, sont loin d'être survisitées, et aucun signe ne laisse présager que cela devienne le cas dans les années à venir.

On semble déceler une tendance, celle de la croisière régionale, avec de nombreux marins qui maintenant préfèrent limiter leur voyage à une seule zone géographique, ou à un seul océan.

Conformément à cette tendance, pour de nombreux marins, le but de l'achèvement d'une circumnavigation semble avoir perdu son aura – aujourd'hui, seuls les plus déterminés trouveront la motivation d'aller jusqu'au bout...

ET LES MULTICOQUES ?

Cette dernière étude a mis en lumière trois facteurs intéressants : le petit nombre d'équipiers sur les bateaux en grand voyage, beaucoup naviguant en couple, le nombre de couples avec de jeunes enfants partant en congé sabbatique de plus ou moins longue durée, et la proportion régulièrement en hausse de catamarans parmi les bateaux de croisière. Ces facteurs sont peut-être interdépendants et les données collectées dans certains des hubs les plus importants sur les routes de grande croisière tendent à le démontrer. Le nombre de catamarans en grand voyage augmente régulièrement, et cette étude était une bonne occasion pour déterminer leur proportion réelle parmi les bateaux de croisière. Encore une fois, je me suis référé aux statistiques obtenues aux Açores, et j'ai calculé que 22 des 184 bateaux arrivés à Lajes étaient des catamarans (12 %), contre 103 pour 775 (13 %) à Horta. Ce pourcentage augmente à 17 % pour le canal de Panama (185 sur 1 058). Le pourcentage le plus important a été enregistré à Nouméa (Nouvelle-Calédonie), avec 61 catamarans sur un total de 328 bateaux. Ceci n'est pas une surprise si l'on considère le grand nombre de bateaux français basés là, dont beaucoup de catamarans. La situation dans certains rallyes confirme cette tendance, avec 17 % dans le Blue Planet Odyssey, 19 % dans le World ARC, 14 % dans l'ARC (35 sur 259), et 17 % parmi les 209 bateaux du Pacific Puddle Jump. L'Atlantic Odyssey a réalisé le plus fort pourcentage, avec 11 catamarans parmi les 39 bateaux (28 %) de la dernière édition en 2015...



Le TOP 20 des plus belles destinations



à vivre autour du monde



Partir... pour revenir encore plus riche des beautés et des personnes que vous allez découvrir au long d'un périple unique et partagé avec quelques milliers de personnes seulement. Ceux qui ont osé et se sont lancés dans l'aventure d'une vie.

Alors, pour vous donner l'envie et la volonté de larguer – à votre tour – les amarres pour une vie aventureuse et tellement jouissive, voici le Top 20 des plus belles destinations à vivre autour du monde. **Ces mouillages sont les préférés des lecteurs et des journalistes du magazine.**

Une sélection forcément arbitraire, mais libre à vous de nous envoyer vos préférés (directement à notre rédac chef : jcg@multihulls-world.com) afin de compléter cette jolie collection.

En famille, en couple ou avec des amis, le voyage en bateau permet de découvrir de nouveaux spots tous les jours. De quoi profiter à fond de la vie !

(Photo : Lagoon – Nicolas Claris)

HYÈRES – ILE DE PORQUEROLLES

Position 43°00' N et 6°12' E



Imaginez, vous venez de finir la préparation de votre fier navire, et vous voilà prêt à partir. Si votre zone de départ est en Méditerranée, il y a fort à parier que le premier de vos mouillages sera sur l'île de Porquerolles. Un écrin de verdure à quelques milles d'Hyères, souvent le premier mouillage d'une longue série...

BELLE-ILE

Position 47°33' N
et 3°18' W

Vous partez pour votre grande croisière de la côte atlantique ? Alors, ne manquez pas l'escale de Belle-Ile la bien nommée. Le plus beau mouillage de cette côte sauvage se niche à quelques encablures de la pointe des Poulains, tout au nord. Au fond de l'anse de Ster Vraz, le petit fjord de Ster Wen est un vrai paradis.



CASAMANCE

Position 12°30' N
et 16°40' W

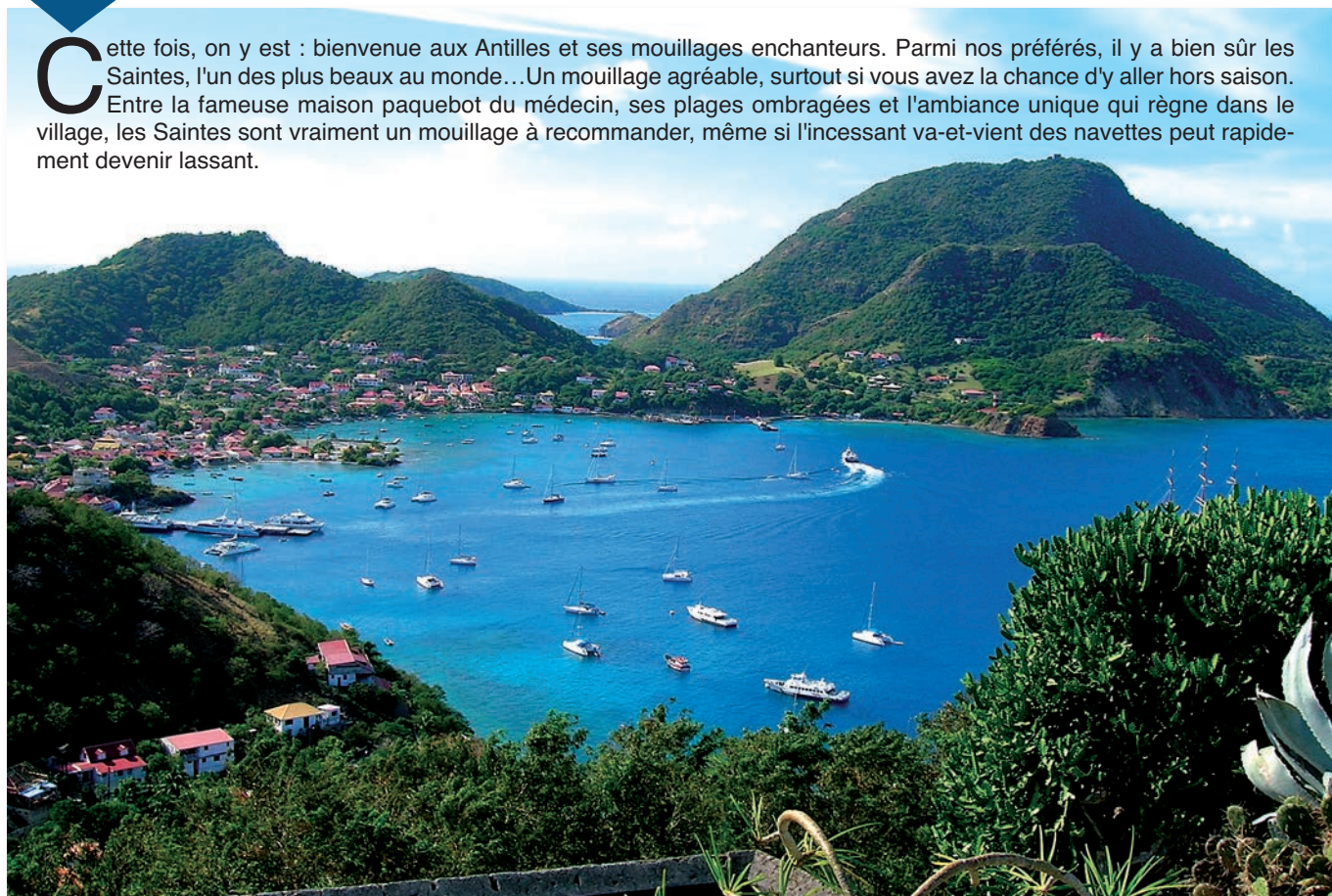
Sur le chemin des îles enchantées des Caraïbes, il y a souvent l'Afrique et ses merveilles. On a, au magazine, une tendresse toute particulière pour le Sénégal et les deltas du Sine Saloum et de la Casamance. Une région magnifique et des habitants qui vous en apprendront beaucoup sur l'accueil et la chaleur humaine. Le top, surtout si vous en profitez pour aider l'association Voiles Sans Frontière, qui a besoin de bateaux pour aider les populations locales.



LES SAINTES

Position 15°86' N et 61°35' W

Cette fois, on y est : bienvenue aux Antilles et ses mouillages enchanteurs. Parmi nos préférés, il y a bien sûr les Saintes, l'un des plus beaux au monde... Un mouillage agréable, surtout si vous avez la chance d'y aller hors saison. Entre la fameuse maison paquebot du médecin, ses plages ombragées et l'ambiance unique qui règne dans le village, les Saintes sont vraiment un mouillage à recommander, même si l'incessant va-et-vient des navettes peut rapidement devenir lassant.



LOS TESTIGOS

Position 11°22' N et 63°5' W



Los Testigos sont un archipel de quelques îles désertiques et montagneuses. Le paysage change, des cactus se mêlent à une végétation plus sèche. Les courants qui cernent les îles donnent à la mer un aspect plus sauvage. Laure, à bord de Simoust, nous explique comment elle a vécu cette escale à nulle autre pareille : "Notre nuit à terre dans les hamacs nous a encore rapprochées des habitants, on découvre leur histoire, leurs habitudes, et on se redécouvre soi-même ! On prend leur rythme, on chasse pour manger, tout le monde fait des efforts pour la communication, on en oublie le paraître..."

TORTUGA, PLAYA CALDERA

Position 20°0' N et 72°48' W



Playa Caldera à Tortuga est un site magnifique ; un isthme en demi-lune qui sépare un grand lagon d'une longue plage. Le sable est blanc et fin comme de la farine. Par endroits, il s'accumule et forme des dunes surplombant une eau dont les nuances s'étirent du bleu au vert. Aujourd'hui, nous sommes dimanche, nous allons au restaurant. En fait de restaurant, il s'agit de la cabane de Muncho sur la plage. Muncho est pêcheur, il fournit les langoustes et les fait griller. Nous sommes venus en force avec les équipages du Moana, Laura et Alizé : huit adultes, huit enfants. Les gamins jouent à cache-cache entre les cabanes. Lorsqu'ils ont trop chaud, ils vont plonger dans l'eau bleu azur. Les parents dégustent les langoustes. Muncho est un maître dans l'art de préparer les crustacés. Lorsqu'ils ont trop chaud, les parents rejoignent les enfants dans l'eau. Il est 13 heures. En France, il est 19 heures. 19 heures le dimanche est une heure difficile pour les salariés. C'est la fin du week-end et le début d'un petit coup de blues. Le lendemain, il faudra réveiller, préparer, conduire les enfants à l'école ou chez leur nounou. Puis viendront l'heure d'affronter les bouchons et une journée marathon : enfilez les réunions, les mails et les coups de téléphone. Le soir venu, il faudra se dépêcher de rentrer pour avoir une chance d'embrasser les enfants avant qu'ils ne dorment. Les quatre jours suivants seront identiques. Le souvenir du dimanche à 19 heures me laisse rêveur. Par solidarité avec tous mes amis salariés, je reste un peu plus longtemps dans l'eau. Je leur dédie cette baignade...

Marie et Hervé Nieutin, les auteurs d'Histoire de parti".

LES VIERGES

Position 18°26' N
et 64°26' W

D'Anageda aux Baths, les mouillages idylliques sont légions aux îles Vierges Britanniques. Lors d'un tour de l'Atlantique classique, ou d'un tour des Antilles, c'est une destination à ne pas manquer, même si les mouillages (ici celui de Norman Island envoyé par la famille Perrin à bord de "Scorff") peuvent être surpeuplés. Un endroit exceptionnel où il fait bon farnier quelques jours. Des mouillages différents, des plages de rêve et toujours la possibilité, en cherchant un peu, de se retrouver dans la peau d'un Robinson... Notre préféré car le plus sauvage reste cependant Anageda !



LES SAN BLAS

Position 9°57' N et 78°82' W

Lors de leur tour de l'Atlantique, Caroline et John ont fait une longue escale aux San Blas, cet archipel d'îles coralliennes situées dans la mer Caraïbe le long de la côte panaméenne entre le canal de Panama et la Colombie. Paradis de la voile, et surtout de la plongée, cet archipel composé de 360 îles est encore à l'écart des grandes migrations touristiques... Un lieu magique à découvrir d'urgence !

LOS ROQUES – CAYO DE AGUA

Position 11°50' N et 66°54' W



"Une dune d'une dizaine de mètres surplombe le mouillage ; plus loin, un bosquet de palmiers rompt la monotonie d'une étendue aride d'herbe sèche. Nous atteignons une langue de sable immaculée, la lumière est aveuglante. Nous foulons cette bande blanche ; de chaque côté, la mer se couche, parfois délicatement, parfois brutalement ; à marée haute, certaines vagues recouvrent momentanément ce couloir virginal, le vert céladon se joint au blanc intense, le sable est farine, c'est la porte du paradis..."
Geoffroy de Bouillane, auteur d'"Un temps pour un rêve"

BAHAMAS – EGG ISLAND

Position 25°29' N et 76°52' W

Une multitude d'îles et d'îlots (on prétend qu'il y en aurait plus de 700) posés sur une étendue d'eau cristalline. Une merveille à découvrir sans modération. Tous ceux qui sont montés aussi nord, ne l'ont pas regretté. Une étendue magique, et des fonds incroyables habités par "les requins les plus curieux que nous ayons jamais rencontrés" (dixit Marie et Charles).



WORLD' END REEF

Position 12°36' N et 61°19' W

Littéralement, le récif du bout du monde : avec un nom pareil, impossible d'imaginer qu'il ne se trouve qu'à quelques encablures d'un des mouillages les plus encombrés (mais aussi un des plus beaux) des Grenadines. Ici, vous serez seul au monde au milieu d'un récif extraordinaire... Pour les marins qui se sentent l'âme d'un vrai Robinson.

L'entrée y est assez facile, et les récifs bien visibles, tant que vous y pénétrez avec le soleil haut dans le ciel, et surtout pas dans les yeux. Un mouillage solitaire, au milieu de nulle part, et avec la possibilité de faire des plongées extraordinaires avec palmes, masque et tuba. Attention toutefois, il ne s'agit que d'un mouillage de jour, et y passer la nuit pourrait être limite...



GALAPAGOS

Position 0°32' S et 90°43' W

Le mythe à l'état pur... Les Galapagos sont à la hauteur de leur réputation, même si le rêve a un coût ! Il vous en coûtera 700 US\$ pour n'avoir le droit de séjourner que... 20 jours maximum ! Et pour info, notre envoyé spécial sur place (Gilles Ruffet est actuellement en tour du monde avec sa famille et vient tout juste de quitter les Galapagos) trouve que l'eau est bien froide, et que ses filles ont besoin d'une combinaison pour batifoler au milieu des otaries...



TUAMOTU – APATAKI

Position 15°18' S et 146°21' W

Les Tuamotu sont une poignée d'anneaux coralliens éparpillés sur une étendue vaste comme une fois et demie la France et qui affleurent entre l'immensité du ciel et celle de l'océan. Pas de relief, une platitude totale ; juste des cocotiers qui déroulent leur long ruban vert et un fin liseré blanc en guise de plage. A Apataki (photo), on se sent au bout du bout du monde, même la radio ne nous parvient plus... (Béatrice à bord de Nan Fong)



ILE DE BORA-BORA

Position 16°28' S et 151°43' W



Les vieux routards vous diront que le lagon a bien changé, avec tous ces hôtels qui ont poussé un peu partout et qui gâchent un peu la vue... Alors oui, Bora n'est sûrement plus le plus beau des mouillages de la Polynésie française, mais il reste sûrement le plus mythique... Et quand on voit la couleur de l'eau, on comprend mieux son surnom de "Perle du Pacifique". Et pour l'équipage de Mateo : "c'est pour vivre des moments comme ceux-là que la famille a voulu partir..." A ne pas manquer !

SUVAROW

Position 13°15' S et 163°06' W.

Ce n'est guère sur le chemin, mais le détour vaut absolument le coup... C'est ici que Tom Neale avait trouvé son rêve : vivre en ermite sur une île inhabitée et microscopique. Il y fit trois séjours et passa près de 20 ans sur "son" île, seul ! Son livre est édifiant ("An island to oneself" – en français : Tom Neale "Robinson des mers du Sud") et l'escale, devenue réserve marine, enchante. Les deux rangers qui vivent sur place adorent recevoir des visites...



MAUPITI

Position 16°27' S et 152°15' W.

C'est l'escale préférée de notre ami Hubert, qui a bourlingué un peu partout dans le monde. Alors, vous pouvez lui faire confiance ! Cette île semble facilement accessible, à peine à une trentaine de milles de Bora-Bora, mais voilà, elle est défendue par une passe (Onoiau) souvent dangereuse et qui ne tolère pas l'à peu près. On ne rentre (ou on ne sort) du lagon que quand toutes les conditions sont réunies. Mais si vous avez la chance d'y pénétrer, à vous l'extase. Cette île est préservée et il y règne une ambiance unique...

LES CHAGOS

Position 7°20' S et 72°25' E.

Prenez le milieu de l'océan Indien, pointez-y votre doigt, et vous voilà aux Chagos. Un petit paradis pour les amoureux de la solitude, mais un paradis qui se mérite, car il faut y rester en autonomie complète. A bord de "Terre des Mers" en route vers les Chagos, Jean-Pierre navigue sur un seul moteur en pleine pétrole pour économiser le carburant ; Car pour plonger (sa passion), il a besoin du compresseur ; et il est alimenté par le groupe, qui lui aussi fonctionne au gazole... Mais une fois sur place, c'est une vraie vie de Robinson qui débute, avec les échanges avec ceux qui sont aussi au mouillage et qui commencent à manquer de tout, mais qui ne veulent toujours pas partir...





MALDIVES

Position 5°54' N et 73°9' E.

Les Maldives sont un petit paradis pour tous ceux qui recherchent les mouillages solitaires et qui adorent la pêche ! Ici, il suffit de plonger la tête sous l'eau pour découvrir une féerie de couleurs. Les atolls du sud sont exceptionnels, mais que dire de ceux du nord ? Un rêve ! Alors, comment choisir un seul mouillage dans cette multitude d'endroits plus somptueux les uns que les autres. Puisqu'il faut bien choisir, nous parlerons de ce banc de sable où nous avons passé une nuit, entourés d'une barrière de corail incroyable dont la richesse de la vie sous-marine a subjugué tout l'équipage de "Kingfish"...

MADAGASCAR

Position 13°01' N et 48°32' E.

Il y a ceux qui y sont allés, et ceux qui en rêvent. Mais de l'avis général, Madagascar est l'un des plus beaux endroits au monde où naviguer ! Mais cette merveille est grande, très grande... Alors, pour vous aider dans votre choix, François, à bord de "Spirit of Rio", vous conseille les Mitsio et surtout Mitsio Banjina, la plus sud des îles. Attention toutefois, le lieu est interdit au débarquement, car propriété d'un lodge implanté sur cette petite île...



ARKI

Position 37°22' N et 26°44' E.

Une partie de la rédaction du magazine a eu la chance d'être coincée par le mauvais temps pendant trois jours et trois nuits dans le petit port de l'île d'Arki en Grèce. La chance ? Oui, la chance, car le lieu est juste magique, et la taverne tenue par Manolis, une merveille, avec des petits plats à couper le souffle et des mézès hallucinants (il en propose jusqu'à 25 différents), dont les meilleures tomates du monde (ni plus, ni moins !).

Si vous y relâchez, saluez Manolis de notre part...

SAIL THE ODYSSEY



Ports of Tenerife

BARBADOS
TOURISM MARKETING INC.



werbsachen.de

Les plaisanciers traversant l'Atlantique vers les Caraïbes ont maintenant plusieurs choix de ports et de dates de départ, et de routes.

ISLANDS ODYSSEY

1^{ère} Etape - 26 octobre : Tenerife – São Vicente (Cap Vert)
2^{ème} Etape - 23 novembre : São Vicente – La Barbade

CARIBBEAN ODYSSEY CV

1^{ère} Etape - 6 janvier 2018 : Tenerife – São Vicente (Cap Vert)
2^{ème} Etape - 18 janvier 2018 : São Vicente – La Barbade

ATLANTIC ODYSSEY CV

11 novembre : Tenerife – São Vicente (Cap Vert)
23 novembre : São Vicente – La Barbade

CARIBBEAN ODYSSEY

11 janvier 2018 : Tenerife – La Barbade

ATLANTIC ODYSSEY

18 novembre : Tenerife – La Barbade

Pour toute information concernant ces rallyes, envoyer un e-mail à : info@cornellsailing.com



CORNELL
SAILING
EVENTS

www.cornellsailing.com



www.facebook.com/lesrallyesodyssey



@sailtheodyssey



A QUI LE TOUR ?



Vous l'avez lu dans ce hors-série Grande Croisière, ils sont quelques centaines chaque année à tout quitter pour partir découvrir le monde en bateau. Qui sont-ils ? Des familles ou des couples pour la plupart, mais aussi des solitaires ou des amis de longue date ; ces équipages naviguent sur des bateaux aussi différents que possible.



De grande série ou construits en amateur, confortables ou spartiates, et même en transportables, ces bateaux naviguent et leurs propriétaires en profitent, et ils comptent bien continuer ainsi, le plus longtemps que possible. Ces lecteurs du magazine qui ont "passé le pas" veulent aussi partager – car c'est l'essence même du voyage –, et aimeraient bien vous prouver que partir en bateau, c'est possible. **Alors, à qui le tour ?**

UN CATAMARAN À VENISE



Texte et photos :
Nicholas Hodgson

Les lecteurs de Multicoques Magazine ont l'habitude de lire de nombreux articles sur des aventures incroyables sur de grands multicoques dans le Pacifique, les Caraïbes et autres destinations exotiques autour du monde. Mais qu'en est-il des aventures bien plus proches de la maison ?



Si vous cherchez sur Internet des informations sur la navigation ou les mouillages à Venise et dans sa lagune, vous ne trouverez que très peu de chose. Que ce soient les Pilot Books ou les guides de croisières de la région, il n'y a que peu d'informations et de conseils pour partir à la découverte de cette cité fascinante et son incroyable lagune. Une véritable aventure que je conseille à tous !

JOUR 1

Nous quittons Muggia dans le Nord-Est de l'Italie au matin, pour une navigation de 8 heures dans une brise

légère de nord-ouest qui nous emmène à travers l'Adriatique vers la fameuse passe du Lido, l'entrée de la lagune de Venise.

Il n'y a que deux marinas qui acceptent les multicoques dans la lagune (Marina Vento di Venezia sur l'île de La Certosa, et Marina Santelena sur l'île de Sant'Elena). Nous avons choisi la marina Vento di Venezia pour deux raisons : elle est la moins chère des deux et est située sur une île très verte où l'on peut courir et faire du vélo. Les deux marinas sont à moins de 10 minutes en "vaporetto" – le bus nautique de Venise – de la place

Saint-Marc, et ne peuvent être mieux placées pour découvrir les merveilles de Venise. Nous avons été aidés lors de notre arrivée dans la marina par un "marinaio" et l'enregistrement a été on ne peut plus facile et amical. Un accueil au top et qui nous permet de profiter juste à temps du coucher de soleil sur Venise en profitant d'un verre bien mérité.

JOUR 2

On se réveille assez tôt, et après un court trajet en vaporetto de la marina à la place Saint-Marc, nous sommes partis pour une journée de découverte



des canaux et des ruelles de Venise. Jusqu'en 2015, il était possible d'acheter une licence temporaire pour naviguer avec votre annexe dans les canaux de la ville et sur la lagune. Le bureau qui donnait cette autorisation est maintenant fermé, et lors de notre voyage sur place, personne n'a été capable de nous dire si nous avions le droit ou pas de naviguer dans la ville en annexe. Nous avons donc décidé de ne pas tenter le diable, et avons préféré utiliser les excellents moyens de transports publics de la ville pour visiter la cité.

Il y a tellement à voir à Venise que l'on pourrait y passer des jours et des jours. Mais, comme nous voulons aussi explorer la lagune en bateau, nous n'avons visité que les lieux les plus recommandés dans la journée. Mais nous reviendrons forcément pour découvrir cette cité magique !

JOUR 3

Aujourd'hui, nous avons décidé de visiter l'île de Murano, connue pour ses verriers.

Comme il n'y a aucun moyen de savoir si nous pouvons mouiller ou apponter "Lady Roslyn" à côté de Murano, nous décidons de prendre notre annexe pour aller de la marina Vento di Venezia jusqu'à Murano. On nous a bien expliqué que le trafic commercial avait priorité sur les canaux. Nous préférons donc nous éloigner des axes principaux et restons proches des poteaux en bois qui indiquent les passages sans danger tout au long de la lagune. Les canaux de Murano sont très calmes, et nous pouvons visiter sans souci de nombreux petits passages en annexe avant de la laisser près du centre et de partir explorer la ville à pied, avec ses fameux verriers. Nous finissons par rentrer à la marina en fin d'après-midi, puis appareillons avec "Lady Roslyn" le long de la nouvelle barrière dénommée Moïse et qui est censée lutter contre l'Acqua Alta (la montée des eaux) et protéger la Sérénissime. Après avoir cherché doucement un bon mouillage ou un quai accueillant, nous trouvons un ponton en bois le long d'une belle étendue de verdure sur l'île de Mazzorbo, qui est elle-même reliée à l'île de Burano par un pont en bois.

JOUR 4

Nous sommes impressionnés par le calme qui règne, car il n'y a ici aucune voiture. Burano est connue dans le monde entier pour sa dentelle et ses maisons aux couleurs chatoyantes le long du canal. C'est un émerveillement de tous les instants que nous découvrons en vélo, tout comme Mazzorbo et son restaurant étoilé Venissa. Nous n'avons pas pu y manger, car, lors de notre escale, il y avait un mariage. Après le pont en bois vers Burano, nous arpentons le canal et découvrons la fameuse église dont le clocher penche – semble-t-il – encore plus que la tour de Pise ! Comme la marée est haute aux alentours de 18 h, nous appareillons en fin d'après-midi et naviguons (au moteur) autour de Mazzorbo à travers un canal très étroit vers le nord et l'île de Torcello.

Cette île, qui a été une des premières à être habitée alors que les Vénitiens fuyaient les attaques des Huns (vers 450 après J.-C.) a même été l'une des plus peuplées. Elle est aujourd'hui quasiment déserte, et propose un lieu calme avec de magnifiques paysages dominés par la cathédrale Santa Maria Assunta.

Après une exploration méthodique des canaux, nous décidons de mouiller dans un lieu qui nous offrira une belle zone d'évitement si le vent venait à tourner pendant la nuit. C'est un mouillage incroyablement calme et magnifique, avec comme seule compagnie le chant des oiseaux et les moustiques !

JOUR 5

Nous mettons l'annexe à l'eau tôt le matin et partons à la découverte des canaux de la partie nord de la lagune. On pourrait facilement passer des journées entières à parcourir ce lieu, avec comme seule compagnie celle des oiseaux, et en ne rencontrant que quelques rares pêcheurs locaux. Nous nous arrêtons ensuite sur l'île de Torcello et grimpons au sommet de la tour. De là-haut, on découvre un panorama époustouffant sur toute la partie nord de la lagune de Venise.

Nous passons ensuite notre après-midi



à bord de "Lady Roslyn", et profitons de ce mouillage solitaire à quelques encablures de Venise...

Avec la marée montante en fin d'après-midi, nous quittons ce mouillage exceptionnel pour repartir vers Venise, et prenons un canal étroit le long de l'île Saint-Erasmus. Cette île est couverte de petites fermes qui font pousser toutes sortes de fruits et légumes. Même si elle est située à seulement 15 minutes de bateau du centre de Venise, nous sommes dans un lieu calme et rural.

Nous trouvons un appontement permettant de sécuriser le catamaran pour la nuit, et partons ensuite découvrir l'île en vélo le long de chemins fermiers.

Pendant la nuit, le passage de



1 : "Lady Roslyn", le Saba 50 de Catherine et Nic, est le no 1 de la série. Un des rares catamarans à pouvoir se vanter d'avoir été aussi près de la place Saint-Marc à Venise !

2 : Dans la marina à quelques encablures de Venise : le spot idéal pour partir à la découverte de la cité de Doges et de la lagune.

3 : Le vélo est sûrement l'un des meilleurs moyens – avec la bateau – pour découvrir la plupart des îles de la lagune.

4 : Bel endroit pour passer la nuit, non ?



quelques bateaux nous berce tranquillement, tandis que "Lady Roslyn", bien protégé par ses pare-battages, ne craint rien. Nous sommes impressionnés par la tranquillité du lieu alors que nous pouvons voir les lumières de Venise de notre mouillage. Incroyable !

JOUR 6

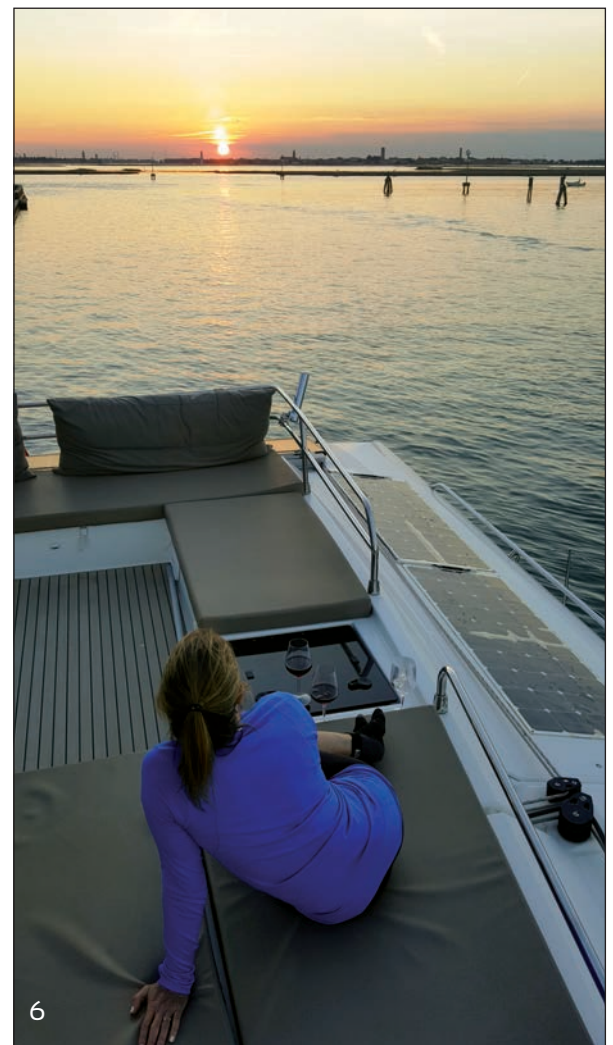
A 7 heures, alors que le soleil se lève, nous appareillons et naviguons – toujours au moteur – vers Venise, où nous avons prévu de passer une nuit à la marina. Mais avant ça, nous décidons d'emmener "Lady Roslyn" dans le centre de Venise. Le tableau est magnifique, alors que nous naviguons doucement dans le canal central de Venise, sous un ciel immaculé d'un bleu éclatant. Il faut tout de même faire attention au trafic commercial...

On s'arrête devant la place Saint-Marc, et on s'émerveille devant cette cité exceptionnelle et merveilleuse, encore

plus belle vue du pont de son propre bateau. C'est un moment très spécial que nous vivons là, après une semaine tout simplement magique. La cité se réveille tôt, et à 8h15, le trafic devient important. Nous décidons donc de faire demi-tour et faisons route vers notre marina avant de prendre le "vaporetto" pour aller visiter le marché du Rialto et découvrir d'autres merveilles que cette ville fascinante a à offrir.

JOUR 7

Nous avons besoin de temps pour préparer notre catamaran à son hivernage en Europe, et devons donc quitter Venise à regret pour faire route vers l'est et retourner à notre "camp de base" actuel à côté de Trieste. C'est encore une belle journée avec un ciel clair et un bon petit vent de nord qui nous permet de rentrer sur une mer parfaitement lisse. Une navigation parfaite après une semaine... parfaite !



VENISE ET SA LAGUNE PRATIQUE

Marées :

Attention, la lagune de Venise est soumise aux marées, et il faut donc être prudent. Il est indispensable de bien connaître son tirant d'eau et de réviser – si nécessaire – ses calculs des marées. Les multicoques sont tout de même très avantageés par leur faible tirant d'eau.

Durée :

Vous pouvez facilement explorer la lagune pendant au moins deux semaines du nord au sud depuis le Lido jusqu'à la ville de Chioggia tout au sud de la lagune.

Quand :

Nous avons découvert cette zone la dernière semaine de septembre. La température variait entre 18 et 26°C.

Où :

Il y a tellement de lieux où s'amarrer et où mouiller dans la lagune que c'est impressionnant. En une semaine, nous n'avons fait qu'effleurer l'énorme potentiel offert par ce lieu exceptionnel. On ne nous a jamais demandé de quitter un lieu, et n'avons jamais rien payé, à l'exception de la marina.

Attention :

Vous devez faire attention au trafic commercial incroyablement dense toute la journée, et bien respecter les appontements réservés dans les canaux. Nous vous déconseillons fortement de tenter de vous rendre devant la place Saint-Marc en pleine journée – c'est incroyablement dense et la navigation est compliquée. Ayez du bon sens et rappelez-vous que les canaux de Venise sont les routes principales que nous trouvons dans nos villes !

Marinas :

Marina Vento di Venezia –
www.ventodivenezia.it/en

Marina Santelena – www.marinasantelena.com/en



5 : La navigation, dans les canaux étroits, n'est pas toujours simple. Et attention aux marées...

6 : Coucher de soleil sur Venise, et pourtant, le catamaran est seul au mouillage...

7 : Le sourire de Nic en dit long sur le plaisir que les "Lady Roslyn" ont eu à découvrir la lagune de Venise...

8 : La lagune de Venise, un paradis pour les catamarans !

PANAMA, LE PASSAGE MYTHIQUE



Texte et photos :
Jonathan Jagot

Passer un cap, que ce soit Bonne-Espérance, le Cabo de la Vela ou encore le cap Ambre, ce sont des moments mémorables, mythiques. Passer le canal de Panama, c'est comme passer un cap, un instant magique lors d'un voyage autour du monde.

Nous sommes à Portobello, dernier mouillage tranquille avant d'arriver à Colón, ville bruyante et mouillage très moyen. Mais ce n'est qu'un rapide arrêt pour le transit entre deux immensités bleutées, l'Atlantique et le Pacifique.

En trois jours, nous effectuons les papiers administratifs liés au transit pour le canal de Panama. Il est en effet possible de s'en occuper soi-même, et d'épargner quelque quatre cents dollars d'agent.

Voici les démarches que nous avons faites en 2016 lors de notre passage. Mais attention, ces démarches changent souvent, notre expérience ne peut donc être qu'informatrice ! Il faut tout d'abord se rendre à la tour de contrôle du port San Cristobal (très sécurisée) dans Colón. Comptez à peine 2 ou 3 dollars de taxi pour s'y rendre depuis l'unique mouillage de Colón, le Club Nautico (9. 21.852' N | 79. 53.582' W). C'est là qu'il faudra remplir les nombreux papiers. Une fois ceci réalisé, il nous est demandé de nous rendre aux "Flats" (9. 20.580' | 79. 54.788' W) avec le voilier pour l'y faire mesurer. En dessous de 50 pieds exactement, le prix est le même pour tous, 1 000 dollars, plus une caution de 870 dollars (celle-ci peut varier) récupérable après le passage du canal si le transit s'est bien passé. Une fois le voilier mesuré, il faut aller payer à la "City Bank" juste à côté du port de San Cristobal. Ensuite, il suffit d'appeler le numéro de téléphone qui vous a été donné pour connaître la date de son passage.

Le jour du passage, il faut se rendre aux Flats et rester en veille sur le Canal 12. Un bateau viendra déposer un pilote, obligatoire pour tous, sur le voilier. Et attention, il faut être cinq au minimum à bord pour le transit. Il ne faut pas oublier d'avoir aussi 4 longues aussières et de protéger son bateau au mieux avec des pneus et des pare-battages. Nous avons utilisé les services du fameux Tito – très connu à Colón, qui en a fait un business et nous les a procurés.

Le passage du canal s'effectue en deux fois. La plupart des voiliers traversent les premières écluses, celles de Gatún, en début de soirée, pour arriver dans le lac du même nom, 27 mètres plus haut, vers 21 heures. Que vous soyez en catamaran, en trimaran ou en monocoque, les façons de s'accrocher aux autres bateaux sont tout le temps différentes. Généralement, les catas sont au centre, entourés de deux monocoques. Tout dépend aussi de la puissance des moteurs, de la largeur ou de la taille des voiliers. Nous nous sommes retrouvés en sandwich entre deux monocoques.

Les premières écluses passées, vous voici dans le lac Gatún, où règne un grand calme. L'expression "c'est un lac" prend ici tout son sens ! Le pilote quitte le navire à la nuit tombée dès que nous sommes accrochés à la bouée prévue pour les voiliers. À partir de 8 heures du matin, les nouveaux pilotes commencent à arriver, mais attention, aucune heure n'est

jamais annoncée. Notre pilote est arrivé à 14h00. Attendre est, certainement, ce qu'il y a de plus ennuyant pendant le passage de Panama... Il y a 25 milles à faire au moteur dans le lac pour atteindre les écluses de Pedro Miguel, le pilote peut demander à tout moment d'accélérer la cadence ou de ralentir la vitesse selon les passages de cargos. Le lac Gatún est magnifique, nous longeons les rives de pierres et de terre rouge sur lesquelles repose une forêt luxuriante, sauvage. Certains pilotes garantissent même avoir déjà aperçu des jaguars le long de la côte... Des alligators se prélassent, allongés sur les rares plages de sable gris. Bien camouflés, ils sont assez difficiles à voir, mais pourtant toujours présents. Nous ferons seuls, contre le mur, la descente des deux dernières écluses. Une méthode beaucoup plus simple, sachant que, lorsque l'eau se retire d'une chambre d'écluse, le courant est beaucoup moins impressionnant.

La dernière porte s'ouvre alors, et voici le Pacifique qui nous aspire d'un puissant courant et nous éjecte hors de l'écluse. Notre premier mouillage de retour dans le Pacifique sera à la Playita, en face de la marina de Flamenco. Deux autres mouillages sont envisageables, le Balboa Yacht Club, ainsi que la baie de Flamenco, derrière le mouillage de la Playita, réputé être très désagréable. Le débarcadère pour annexe y est très rustique, et surtout attention aux marées : le marnage est de 5 mètres !

1 : Les puissants remorqueurs du canal de Panama, indestructibles !

2 : Les premières écluses, tout le monde à bord est tendu.

3 : L'eau monte, formant des tourbillons de courant à faire grincer sévèrement les aussières retenant les voiliers.

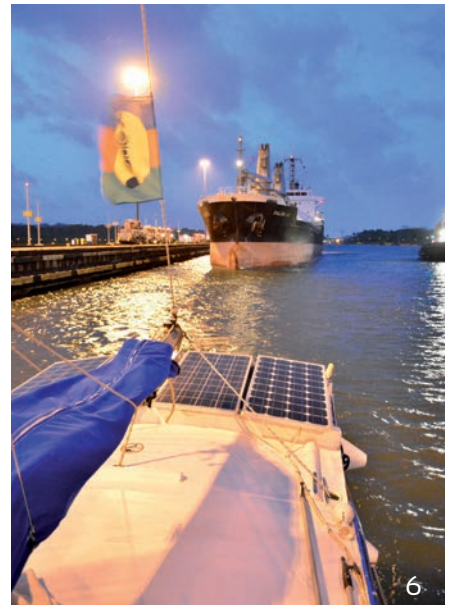
4 : Fermeture des portes, elles sont poussées par des vérins hydrauliques, puis nous montons de 8 mètres dans chaque chambre.

5 : Notre cata va bientôt retrouver son beau Pacifique.

06 : Durant la descente, nous sommes à l'avant avec de (très) gros cargos juste derrière nous. Impressionnant !

7 : Dans quelques heures, notre catamaran va naviguer dans le Pacifique...

8 : L'agent est important à bord, il est soit très bon, soit horrible... Notre dernier agent était très sympa, merci à lui !



SURF TRIP EN CATAMARAN



Texte et photos :
Alain Tricottet

Le rêve des surfeurs : découvrir les sites mythiques de Uluwatu, Padang Padang. Mon rêve, celui de découvrir une autre partie de l'Indonésie autrement : cap sur Sumatra avec Mianoy, catamaran construit par le chantier Catathai, 34' de pur bonheur, accompagné d'un ami novice en matière de pratique de la voile.



DÉPART DE LA 1^{RE} ÉTAPE : CAP SUR PULAU WEH

22 h 30 : embarquement sur le quai de la marina de Yacht Haven au nord-est de l'île de Phuket avec une bonne météo qui nous annonce du vent nord-ouest voire ouest à 10 nœuds, ce qui me permettra de filer sous GV + gennaker à une moyenne de 9 nœuds pendant que mon ami tout juste débarqué de l'avion se repose. Au petit matin, nous sommes déjà au large, mais le vent est retombé. Il nous faut patienter, ce sont les aléas de la voile, attendre les risées. Fin de

matinée, retour du vent. Je peux enfin aller faire un somme de 3 h, et laisser Mianoy sous pilote automatique à mon équipier.

Après une traversée de 2 jours toutes voiles dehors et un peu d'aide moteur sur la fin, nous arrivons sur Pulau Weh.

Nous avons fini de croiser les gros tankers et autres porte-containers dans le détroit de Malaca à la nuit. La vigilance est de mise en traversée de nuit, voire un peu flippante parfois par manque de visibilité, et sans AIS sur notre petit cata.

WELCOME TO SUMATRA

2 h du matin, nous nous présentons à l'entrée du port de Sabang. Bien nous a pris d'affaler suffisamment tôt, car un gros orage nous attend aux abords des côtes. Drôle de manière de souhaiter la bienvenue avec ce feu d'artifice de foudre qui tombe pas loin du bateau à deux reprises, une pluie façon nettoyeur haute pression, et vent aux environs de 35 nœuds. Une coupure générale d'électricité sur la côte nous prive de repères ; malgré le manque de visibilité, j'ai en visuel la bouée d'entrée



bâbord... Une heure plus tard, nous sommes au mouillage, et, comme un fait exprès, le temps revient au calme.

LES FORMALITÉS ADMINISTRATIVES À L'INDONÉSIENNE

Le lendemain, l'épreuve des formalités nous attend. "Indo style", c'est-à-dire planquez l'alcool ou préparez-vous à donner des échantillons. Le dogme institué ici, c'est la charia. Donc l'alcool est interdit mais... certains n'y résistent pas ! Comme quoi les interdits ne valent que si on peut les transgresser.

Pendant ces formalités, il ne faut surtout pas être pressé, l'ambiance est bon enfant (enregistrement avant votre départ possible via Internet, ce qui facilite les choses:

<https://yachters-indonesia.id>).

On se débrouille en anglais et eux aussi, donc tout va bien, mais il nous faudra quand même la journée pour faire le tour des administrations.

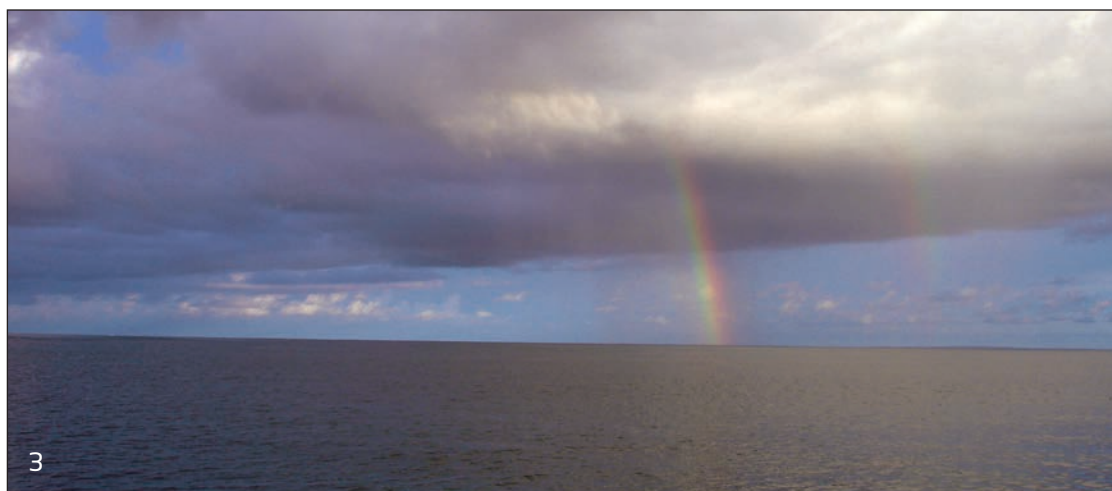
Il faut dire aussi que c'était un vendredi, jour de prière ; au retour, on ne mettra que la matinée.

Pensez à prendre une carte SIM avec un forfait Internet 3G, ce n'est pas cher et ça marche partout, aux abords des côtes, bien sûr.

2E ÉTAPE : LOK-NGA, AU SUD DE BANDA-ACEH

Nous quittons Sabang direction Lok-Nga au sud de Banda-Aceh. Nous sommes au portant sous le vent d'un grain, et mis à part la passe entre les îles où il vaut mieux se présenter avec le bon flux de marée (beaucoup de courant et pas de vent, car à l'abri du relief), la navigation reste des plus agréables.

Nous avons prévu de passer 3 jours sur place, avec au programme surf et visites à terre. J'ai une connaissance locale à voir et un ami français qui est là en vacances avant de partir préparer son bateau de surf trip aux Banyaks. Il pleut presque tous les jours en fin d'après-midi. C'est une pluie tropicale, mais nous n'avons pas trop d'éclairs ni trop de vent, et c'est tant mieux car nous ne sommes



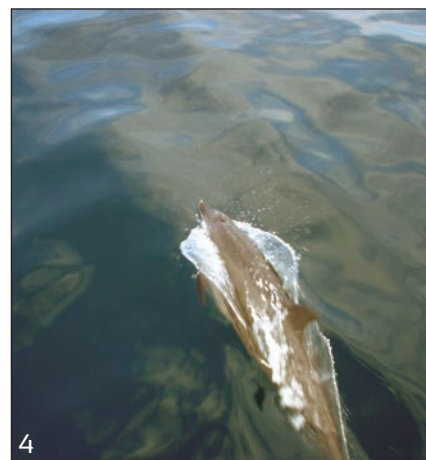
pas super protégés au mouillage dans notre cata open.

3E ÉTAPE : PULAU RAYA

Nous repartons pour Pulau Raya avec une escale pour la nuit à Lok-Seudue. Il s'agit d'une anse bien protégée avec une zone de reef sympa en snorkeling si la visibilité est bonne. Malheureusement, ce n'aura pas été le cas pour nous... Mais nous en profiterons pour rencontrer des pêcheurs du coin qui évoluent sur des plates-formes catamarans qu'ils remorquent d'un spot à l'autre. Nous dinons à terre du plat local, le Nasi-Goreng. J'avais déjà fait un stop ici il y a environ cinq ans, et le moins que l'on puisse dire, c'est que les choses n'y ont pas beaucoup changé...

Comme toujours, les gamins nous interpellent avec leur "Hello mister", mais malheureusement nous ne pouvons entamer de conversation. Leur notion d'anglais est plus que sommaire, et de notre côté, notre vocabulaire indonésien reste très restreint.

Après une super nuit sur un plan d'eau on ne peut plus calme, nous reprenons notre route avec 40 milles nautiques à faire dans la journée, sous voile au début, puis au moteur en milieu de journée, pour renvoyer et finir sous gennaker seul dans l'après-midi.



STOP À LO-KREUT, VILLAGE DE PÊCHEURS

Le contact avec les locaux est toujours facile dans cette zone. Il y a surtout Hendra, qui parle bien l'anglais et qui nous apporte son aide pour notre avitaillement. Il possède un scooter et pour les bonbonnes d'eau potable qu'il nous faudra aller chercher sur la route principale, ce sera bien pratique. Hendra aurait voulu qu'on lui donne quelques bières, mais notre réserve en malt s'est amenuisée au fil de notre traversée par de nombreuses distributions à chacune de nos rencontres. Hendra ne veut même pas d'argent pour le service rendu et nous finissons

1 : Plus d'un mois de navs et 1 000 milles parcourus sur un cata de 34 pieds open, elle n'est pas belle, la vie ?

2 : L'objectif était de trouver de bons spots de surf...

3 : Pendant les traversées, la météo a parfois été capricieuse...

4 : Les dauphins viennent jouer dans les étraves du Catathai 34. Toujours un grand moment !



5 : Des voisins de mouillage aux couleurs chatoyantes.
 6 : Les mouillages de rêve se sont enchaînés pendant plus d'un mois.
 7 : Les fameuses plates-formes de pêche catamarans que nous trouverons tout au long de notre périple.
 8 : Et partout, toujours, des "villes" au plus petit des villages, un accueil incroyablement chaleureux et souriant !

au moins par lui payer ses cigarettes. Le tabagisme est peut-être en diminution en Europe, mais il reste un gros fléau en Indonésie !

Du côté de la restauration, il y a un moyen de manger à terre, mais il ne faut pas être difficile, car c'est toujours un peu la même chose. On trouve sur le classique Nasi Goreng (riz), ou encore le Mie Goreng (nouilles) ou le Bakso (nouilles encore)...

Pour la première fois, nous avons un voisin de mouillage (un monocoque), contrairement aux autres nuits, où nous étions seuls. Et jusqu'à la fin de notre périple, tous nos mouillages seront solitaires, seulement entourés ou non par les plates-formes de pêche suivant la météo.

Le reef à l'est de Pulau Raya – où il y a un spot par gros swell – nous offre une bonne session de snorkeling, avec une bonne visibilité mais peu de poissons. L'eau est apparemment trop chaude, voire trouble par moments, mais nous verrons quand même depuis le bateau des tortues et des GT (Golden Trivally), il y a aussi quelques dauphins qui viennent chahuter autour de notre bateau.

La suite de notre croisière nous amènera sur l'île de Simeulue, mais auparavant, nous longerons la côte de Sumatra jusqu'à la ville de Meulaboh. Nous allons prendre un mouillage face à l'océan sans protection pour passer une nuit en chemin, car, sur le GPS, il nous semblait pouvoir rentrer dans un bras de mer, mais la main de l'homme a modifié le trait de côte. Des digues sont



apparues à la place et dorénavant il ne reste un passage possible que pour les annexes et des barques de pêcheurs.

A la tombée de la nuit, une barque de pêcheurs vient nous aborder et nous donne des crevettes. Ils ne veulent pas d'argent, mais un peu d'alcool ; ça tombe bien, il nous reste une demi-bouteille de gin, ils sont ravis, et nous aussi. Reste à décortiquer notre repas du soir...

Le lendemain, nous allons mouiller dans la baie bien protégée du sud-ouest de Meulaboh près du port de pêche. Et ce fut une bonne idée, car nous passerons une mauvaise nuit avec plusieurs grains avec 35 nœuds de vent.

DERNIER CAP : PULAU SIMEULUE

Avitaillement fait en centre-ville, nous entamons la traversée en

milieu de matinée, 100 milles jusqu'à Pulau Simeulue. Il reste du vent du mauvais temps de la veille au soir, dont nous profitons au maximum jusqu'à minuit, où je serai obligé d'afaler et de mettre le moteur après avoir laissé le bateau dériver pour me reposer un peu.

Nous arrivons enfin le lendemain matin, mais en chemin, nous avons fait une rencontre extraordinaire. Dame nature a mis sur notre route une superbe baleine. C'est une belle récompense, et surtout le privilège de la vie en bateau !

Nous restons 2 nuits et 1 jour au mouillage dans la baie de Sinabang. Avec le temps rythmé par les mosquées avoisinantes, nous sommes contents de lever l'ancre pour commencer le tour de l'île par le sud-est. Direction une vague nommée "Thailand" dont j'ai entendu parler.



7



8

Mais comme il n'y a pas de vent, nous faisons route au moteur. Le mouillage près de la vague est sympathique. Il s'agit d'un bras de mer qui rejoint le sud de l'île, on aurait pu peut-être passer par là plutôt que de faire le tour, mais la balade valait le détour : un rocher isolé, planté sur une mer superbe, et des fonds sous-marins à faire pâlir de jalousie mes potes de Tahiti.

Je surfe seul le lendemain matin, et en milieu de journée, nous décidons de rejoindre la baie de Bunsung au sud-est de Simeulue. Pas de vent au départ, nous mettrons les voiles un peu plus tard à mesure que l'on change de cap pour faire route vers l'ouest une fois la zone de hauts-fonds contournée.

Nous passons encore quelques jours entre la baie de Busung et l'île de Tepah, où nous trouvons deux belles vagues, dont une assez fréquentée car des surfs camps se sont installés sur le spot.

Le lieu étant devenu un peu plus touristique, il est possible de louer des scooters sur place, ce qui permet de faire de superbes balades aux alentours. La vie locale des habitants de Bunsung reste assez précaire, et dénuée de richesses matérielles. Leurs habitations sont de petites maisons en bois, sol en terre battue, et ils vivent de quelques cultures d'arbres fruitiers, mais aussi du copra (noix de coco). La végétation est en revanche bien fournie. Et c'est tou-

jours avec un énorme sourire que vous serez accueilli, et c'est cette authenticité qui fait la richesse des habitants de cette partie du monde.

Nous décidons de repartir par l'ouest de Simeulue pour la fin de notre séjour. Une navigation assez cool grâce à un grain qui nous fournira du vent. Par contre, il n'y a pas, ou peu, de mouillages, alors que la côte est exposée à la houle, et il y a pas mal de hauts-fonds, attention à ne pas surfer avec le bateau...

L'HEURE DU RETOUR S'ANNONCE DÉJÀ

Nous empruntons la même route qu'à l'aller. Un retour sans embûche : les formalités sont accomplies à Pulau Weh, où nous profitons d'un joli mouillage et louons un scooter pour parcourir la ville. Nous avons préféré attendre une bonne météo avec un flux de nord-ouest pour remonter sur Phuket. Du coup, nous ne mettrons que deux jours pour remonter à 7- 8 nœuds, toutes voiles dehors.

Le rail du détroit de Malaca étant assez fréquenté, il vaut mieux le passer de jour. C'est ce que nous avons fait en quittant les côtes nord-ouest de Sumatra à 7h du matin.

En conclusion, voici mon ressenti sur cette belle croisière, et j'espère que certains d'entre vous – passionnés de surf ou pas – se lanceront à la découverte de cette (très belle) partie

du monde.

En moyenne, nous avons eu peu de vent, mais pas mal de pluie. Nous n'avons rencontré que très peu de touristes, mais des locaux sympas. Le coût de la vie est faible, mais il reste difficile de s'avitailier correctement. On trouve de nombreuses mosquées et... la vie (et les réveils) est rythmée par les heures de prière. Il n'y a tout simplement aucune infrastructure pour la plaisance, mais une authenticité agréable à vivre de nos jours, avec des endroits paradisiaques et sauvages...

■ Notre programme :

- ✓ 1re étape : Pulau Weh, avec Sabang en port d'entrée,
- ✓ 2e étape : Lok-Nga, au sud de Banda-Aceh,
- ✓ 3e étape : Pulau Raya ; le long de la côte sud-ouest de Sumatra,
- ✓ 4e étape, fin du parcours sur Pulau Simeulue.

Une croisière de 36 jours et quelque 1 000 milles.

FAUT-IL AVOIR PEUR DE L'INCONNU ?



Texte et photos :
Gwënn Brovia

Gwënn et Franck naviguent depuis toujours. Alors qu'ils étaient au premier Salon du Multicoque de La Grande Motte, ils ont vu dans le ciel passer un avion avec un message très clair : "Chéri, achète-moi un cata". Un clin d'œil aéroporté organisé par Multicoques Mag, et que Gwënn a pris au mot...



Quand ils ne naviguent pas sur leur propre bateau acheté depuis cette aventure, nos deux passionnés n'hésitent pas à embarquer sur le Privilège 435 "Bahia". Ce Privilège, ils naviguent à bord depuis longtemps, puisqu'il est la propriété du père de Franck. Et c'est à bord de ce cata qu'ils ont embarqué pour les San Blas au départ du Guatemala...

Peut-on dire raisonnablement que la peur de l'inconnu est l'un des traits de l'homme ? C'est en tout cas l'un des miens, et alors que nous embarquons de Rio Dulce au Guatemala

pour les San Blas au Panama, je commençais déjà à me demander comment allait se passer le fameux passage du Honduras.

Ce qui me posait problème n'était en aucun cas la navigation, la météo ou quoi que ce soit en lien avec le bateau. J'ai une confiance totale dans ce catamaran, que je connais particulièrement bien, et surtout dans son skipper, Emile. Non, ce qui m'angoissait un peu au moment du départ, c'était le risque potentiel de rencontrer des pirates. La zone n'est en effet pas très sûre et quelques abordages récents nous ont obligés à naviguer tous feux éteints.

Mais avant cette partie de notre croisière, nous avons décidé, en partant

de Rio Dulce, de faire un petit arrêt à Roatan, un endroit absolument magique ! L'entrée de la passe est un peu compliquée quand on ne connaît pas, mais une fois dedans, c'est juste magnifique ! Un lagon exceptionnel vous attend avec une eau transparente et un sable blanc qui ne peut exister que dans votre imagination !

Après cette brève mais magnifique escale d'à peine 24 heures, nous avons levé l'ancre malgré une mer capricieuse, 3 m de houle et un vent venant, comme de bien entendu, de face ! Sinon, ce n'est pas drôle... Mais nous devons partir, car nous avons rendez-vous avec d'autres navigateurs et la météo était parfaitement maniable. Alors, en avant toute ! Nous avons donc pris la mer et sommes partis direction les San Blas... Mais pour atteindre notre destination, il nous fallait donc passer le fameux Honduras, et les pirates qui sont censés peupler ces eaux ! Nous avons donc navigué sans aucun signe distinctif (aucun feu de navigations durant deux jours) et à l'affût du moindre bateau ! Et finalement, la traversée s'est passée sans

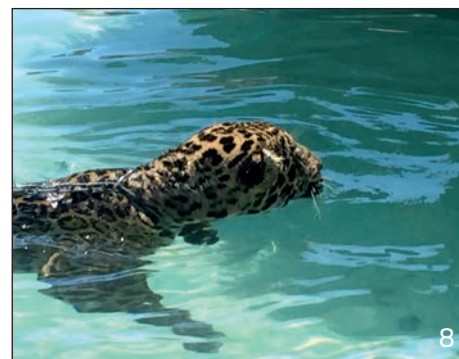




encombre, à part un bateau de pêche qui nous a suivis pendant quelques milles... Nous avons caché ce qui avait de la valeur à bord, à l'exception de quelques objets, comme un téléphone, une carte bancaire, un ordinateur, un peu d'espèces... L'avis général est qu'il vaut mieux perdre quelques objets en les donnant à d'éventuels pirates... Alors que le bateau nous suivait, nous avions les nerfs à fleur de peau, et la tension est montée à son maximum. Mais finalement, après quelques minutes, le fameux bateau suiveur a abandonné sa poursuite. Est-ce parce que la mer

était mauvaise ou parce qu'il ne nous suivait finalement pas du tout... Nous ne le saurons jamais ! Et puis nous sommes arrivés aux San Blas, et là : l'enchantement ! Ce lieu est tout simplement magique, et les rencontres avec les Kunas – les Indiens qui vivent aux San Blas – exceptionnelles. Ils sont juste accueillants et d'une gentillesse absolument extraordinaire. C'est lors de notre périple aux San Blas que nous avons eu la chance de rencontrer cinq autres bateaux qui, comme nous, se promènent au gré de leurs envies autour du monde.

Quelle chance nous avons ! Et puis la mer des Caraïbes nous a offert de jolis cadeaux, comme un mérou de 38 kg attrapé dans 6 m d'eau au mouillage !!! Mais aussi une coryphène magnifique... Une croisière de rêve qui me laisse à penser que, finalement, il ne faut surtout pas avoir peur de l'inconnu, mais au contraire aller à sa rencontre... Merci à Emile, capitaine depuis plus de 20 ans de son fidèle "Bahia", et qui sait, à chaque fois, nous faire découvrir de nouvelles zones de croisière tout plus merveilleuses les unes que les autres...



- 1 : Les San Blas, un petit paradis de la navigation... qui se mérite quand on arrive du Guatemala.
- 2 : La mer des Caraïbes a été particulièrement généreuse... Quelle prise !
- 3 : Grâce à nos guides locaux, impossible de mourir de faim !
- 4 : Petit barbecue improvisé avec les "bateaux-copains" et nos amis Kunas.
- 5 : Six bateaux et leurs équipages... Ça fait du monde !
- 6 : Difficile d'imaginer un plus bel endroit pour mouiller...
- 7 : Emile et Franck, unis par les liens du sang et par la passion de la mer...
- 8 : Rencontre étrange au mouillage. Mieux vaut éviter d'aller se baigner !

Les PROFESSIONNELS

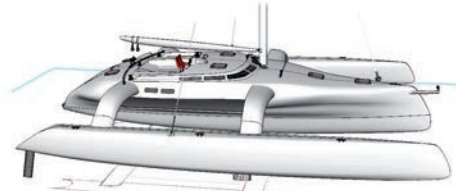
ARCHITECTES

berret • ra(oupeau

berret-racoupeau yacht design
3Bis Avenue des Amériques
17000 La Rochelle—France

Tel: +33 (0)5 46 45 79 79
info@berret-racoupeau.com
www.berret-racoupeau.com

79' CRUISING TRIMARAN



www.multihulldesigns.com

khughes@multihulldesigns.com



DARNET
DESIGN

Interior Design & Yacht Styling

www.darnet-design.com



- Construction Plans & Kits
- Pre-cut Kits from Germany
- Over 50 Multihull Designs

G-Force 2000 (65ft)

info@schionningdesigns.com.au | www.schionningdesigns.com.au



FORTABAT YACHT DESIGN
Naval Architecture & Marine Engineering



43° 41' 50 N - 7° 17' 00 E

www.fortabatdesign.com - info@fortabatdesign.com

VPLP design

www.vplp.fr / team@vplp.fr

Racing and Cruising
Multihulls, since 1982

ML

MARC LOMBARD YACHT DESIGN GROUP

www.marclombard.com

tel+33 (0)5 46 45 30 30 - archinaval@marclombard.com
Le sextant - 11 Rue de la Trinquette - 17000 La Rochelle - FRANCE

YACHT DESIGN
COLLECTIVE

PERUS • SCOLARI • HERTWIG
yachtdesigncollective.com

du MULTICOQUE

BROKERAGE

BATEAUX NEUFS & OCCASIONS

A&C
Yacht
Brokers

Votre concessionnaire
aux Antilles

A&C
Yachts



acyb@bateaux-antilles.fr - www.bateaux-antilles.fr

Spécialiste occasion
catamarans de voyage
et trimarans

Collaborateur régulier
de Multicoques mag

Retrouvez toutes mes
annonces sur
[catamaran-occasion.com!](http://catamaran-occasion.com)



Multicoques Consulting - mob: +33 (0)688094668
email: philippe.echelle@wanadoo.fr
www.multicoquesconsulting.com

AYB CATAMARANS

occasions - équipement - préparation - maintenance
Spécialiste du multicoque depuis 20 ans

AYB CATAMARANS, Hyères les Palmiers
Mikaël HELLIER : +33 (0)6 52 58 71 96

contact@ayb-catamarans.com - www.ayb-catamarans.com

MULTIYACHTS

INTERNATIONAL BROKERS
Dott.Vanni GORI

Via Mazzetta 2 Firenze Italie
Tél. : + 39 335 6628866

www.multyachts.it - e-mail : info@multyachts.it



27 ANS
D'EXPÉRIENCE
100%
MULTICOQUES

La spécialiste du CATAMARAN DE CROISIÈRE
de plus de 15m



www.cathyacht.com - contact@cathyacht.com - Tel : +33(0)6 892 792 06

PWNAUTIC

Multicoques Catamarans - Vente Gestion Location

Spécialiste Multicoques
NEUF - OCCASION
GESTION - LOCATION
CONSEILS - PREPARATION GRAND VOYAGE

www.PWnautic.com
Mob: +33(0)6 75 28 13 66 - Email: pwnautic@orange.fr



JUST CATAMARANS

OUTREMER USA
BROKERAGE
SERVICE CENTER

Dania Beach/Ft. Lauderdale, Florida, USA
Tel: +1 954-589-2343
Email: sales@justcatamarans.net



SAIL AWAY CATAMARANS
SALES & CHARTERS

New Build/Brokerage
Charter Management

Charter locations:

- Spanish Virgin Islands
- U.S. Virgin Islands
- British Virgin Islands
- Bahamas
- Florida Keys
- & The Chesapeake Bay!



Vision 444 Signature
VISION YACHTS SEAWIND
CATAMARANS

www.sailawaycatamarans.com +1 410-956-9323

Toutes les annonces de ces professionnels
sur www.catamaran-occasion.com

10 BONNES RAISONS POUR SE DÉCIDER À PARTIR EN BATEAU



Vous en rêvez ? Pourtant, vous n'êtes pas encore parti autour du monde sur votre propre voilier... Voici une liste (non exhaustive) du TOP 10 des bonnes raisons pour se lancer et, enfin, appareiller !

1- La vie ne vaut que... si elle est vécue à fond

Et pour vous, vivre à fond, c'est vivre près des siens en profitant de tous les instants. Alors oui, 6 mois, 1 ou 5 ans sur un bateau avec ceux que l'on aime vaut largement plus qu'une carrière professionnelle bien remplie, une plus grande maison ou de belles voitures.

2- En cata... on est bien !

Depuis une dizaine d'années, les journalistes de Multicoques Mag et les plus fidèles de nos lecteurs promènent cette profession de foi sur tous les pontons du monde. Eh oui, en cata – mais ça marche aussi en tri –, on est bien.

3- Le bateau, c'est la dernière liberté accessible

Force est de reconnaître que le XXI^e siècle se montre assez liberticide. Alors qu'en bateau, on ne connaît aucun maître, si ce n'est le dieu météo, le seul qu'il faille vraiment écouter. Pour le reste, libre à vous de choisir votre mouillage, votre destination, la durée de votre escale... Et en ces temps troublés, cette liberté n'a vraiment pas de prix !

4- Une vie saine et au grand air

Eh oui, la vie en bateau est forcément beaucoup plus saine que celle que l'on peut vivre en ville. Chaque matin, on commence sa journée par piquer une tête et nager l'équivalent de quelques longueurs de piscine. Et tout le reste de la journée, on s'occupe, on bouge, on s'extasie. Enfin, on mange bien. Bref, le voyage en bateau, c'est aussi la santé !

5- On va faire des économies

Ça vous étonne ? Pourtant, la vie en bateau coûte vraiment moins cher que celle des terriens. Bon, évidemment, il faut acheter le bateau et l'entretenir, mais ensuite – si votre technique de pêche est au point –, il n'y a qu'à profiter de la vie. En bateau, on n'a plus besoin de grand-chose, et certains, qui étaient partis pour une année sabbatique, y sont restés plusieurs années sans dépasser le pécule de départ.

6- Vous allez avoir des tonnes d'histoires à raconter

On ne va pas se mentir : celui qui a fait un grand voyage en bateau est toujours le centre d'intérêt des dîners en ville. Imaginez quand vous allez raconter vos baignades au milieu des raies Manta ou des requins, ou comment vous avez affronté une tempête dantesque – avec des vents dépassant les 100 nœuds et des vagues de 30 m – et que vous avez tenu la barre pendant 7 jours d'affilée sans dormir, rivé à la barre pour ramener votre bateau. Si après une histoire pareille on ne vous paye pas une bière, c'est à désespérer...

7- Vos enfants vont devenir des génies

Nul doute qu'ils ne le soient déjà mais... l'expérience des lecteurs du magazine démontre que la majorité des enfants ayant passé plusieurs années à bord d'un bateau en voyage sont en général bien plus matures et ouverts sur le monde que les autres. Et, lorsqu'ils rentrent et qu'ils reprennent l'école, ils sont souvent dans la tête de classe et suivent ensuite des cursus brillants...

8- On va vivre un rêve de jeunesse

Pour nombre d'entre nous, partir vivre en bateau pour un grand voyage est un rêve de jeunesse. Alors, pouvoir le réaliser, c'est juste magique. On n'est pas devenu une rock star (ou un footballeur célèbre ou un auteur de génie – rayer les mentions inutiles), mais, ce rêve-là, on peut le réaliser, et on va le vivre à fond !

9- On va devenir de vrais MacGyver

Eh oui, en bateau, il faut savoir tout faire. Entretenir, réparer, trouver des solutions aux problèmes, pêcher, troquer, lire la météo, plonger, chasser, cuisiner, ranger, aider, rigoler, profiter, prendre l'apéro, recevoir... En un mot comme en cent, après une période de vie sur un bateau, on est capable de gérer, quoi qu'il arrive !

10- Et le partage, dans tout ça ?

Eh oui, ceux qui l'ont fait relatent tous les incroyables échanges qu'ils ont eus tout au long de leur voyage avec les autres bateaux, les fameux bateaux-copains, mais aussi avec toutes les personnes qu'ils ont rencontrées, sur des îles aux noms imprononçables aux confins du Pacifique, comme dans des mégapoles où ils ont fait escale. Le bateau est un incroyable facilitateur de contacts.



Alors, on y va ?

NEW LOOK!



BALI 4.3 LOFT



www.bali-catamarans.com

4.0 | 4.3 | 4.5 | 4.3MY

Elu bateau de l'année aux Etats Unis et remarqué par son côté extrêmement novateur, le BALI 4.3 offre un immense carré, digne d'un 50 pieds. Innovation présente sur toute la gamme Bali une baie vitrée coulissante à l'avant du carré, permet de réguler la ventilation et facilite la communication avec le cockpit avant. Le trampoline a fait place à une plateforme rigide, facilitant le passage à la vague et permettant de se relaxer et prendre ses repas à l'avant du bateau. La porte arrière en position ouverte peut totalement disparaître au niveau du toit du roof, et le carré se transforme ainsi en un immense cockpit flush, lieu de vie particulièrement agréable et convivial.

Bali 4.3, et si votre prochain bateau était un loft ?



BALI 4.0 Lounge



BALI 4.3 Loft

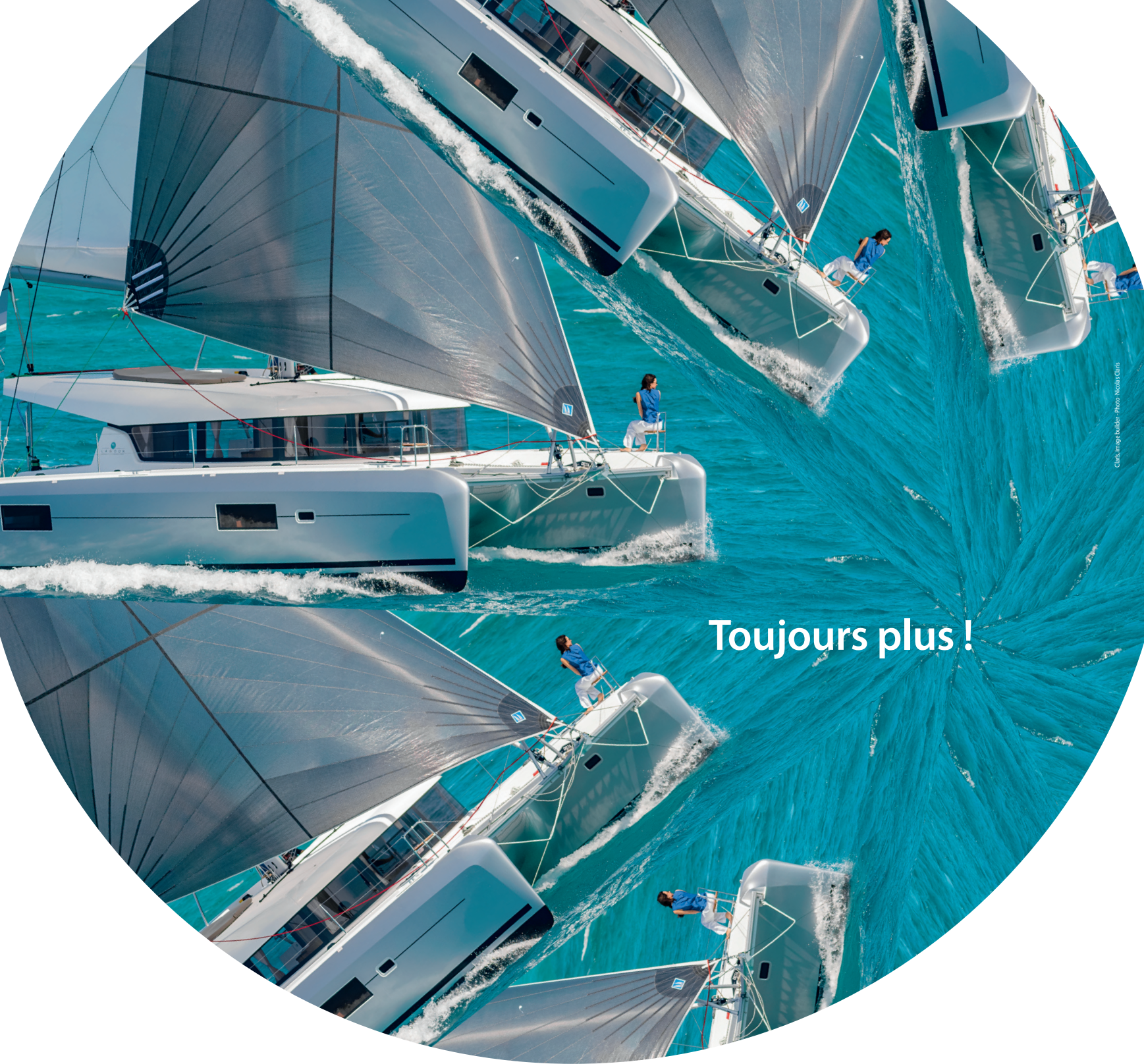


BALI 4.5 Open Space



BALI 4.3 MY





Card, image builder - Photo: Nicolas Chis

Toujours plus !

CANNES YACHTING FESTIVAL : 42, 450 F, 52 F, 630 MY ET LES NOUVEAUTÉS : 40, 50, SEVENTY 8

Toujours plus ? Plus de confort, plus de performances, plus de choix, plus d'espaces et de plaisirs. C'est surprenant comme un Lagoon peut vous en donner plus... Encore plus ! Téléchargez l'app Zappar (iOS/Android), flashez le Zapp code et rejoignez l'univers étonnant Lagoon...



| 380 | 39 | 400 | 42 | 450 S - 450 F | 52 S - 52 F | 560 | 620 | 40 MY | 630 MY | SEVENTY 7 | SEVENTY 8 | www.cata-lagoon.com


LAGOON
catamarans since 1984