



Un vrai trimaran de voyage, offrant plus de 65 m2 habitables...
Magique !

NEEL 50 : le trimaran de croisière version XXL.

Quand il a été présenté à La Rochelle lors du Grand Pavois puis à Cannes, le Neel 50 n'a laissé personne indifférent. Portrait d'un trimaran de grande croisière pour le moins original.

Autant le dire de suite : le Neel ne ressemble en rien aux autres multicoques à bord desquels j'ai eu l'occasion de naviguer jusqu'à présent. Il offre plus d'une particularité. Tout d'abord, il s'agit d'un trimaran. Chacun le sait, les tris sont en général dédiés à la performance et à la course, plus qu'à la croisière, même s'il existe des exceptions notables. Les lecteurs de Multicoques Mag connaissent bien Callisto, le trimaran de la famille Morel, qui a vaillé entre le y et a quelques années un tour

du monde à bride abattue. Paille en Queue est un joli plan Briand, dédié à la croisière. Mais le véritable ancêtre du Neel fut bien sûr Architeuthis, le bateau de Gérard Pesty (voir encadré). Le Neel a une ambition très claire, offrir aux amoureux du trimaran les avantages du cat, à savoir son habitabilité, tout en conservant les qualités marines du trimaran, sa capacité à faire du près, en offrant l'agréable impression, à la barre, d'être entre les mains un bateau qui gîte légèrement, si spécifique

aux bateaux à une coque (multicoques, et trimarans qui possèdent une coque et deux flotteurs) ; contre deux coques pour un catamaran. Plus d'un sera surpris par ses volumes, on peut le reconnaître : vu de loin, on dirait un jouet, qu'il est difficile d'imaginer

mesurant 15 mètres de long. Nous avons profité d'un voyage entre La Rochelle, où il est construit, et Lorient, pour poser notre sac à bord et constater dans la réalité ce que ce bateau a vaillé dans le vent. On n'a pas été déçus.

Le Neel a une ambition très claire, offrir aux amoureux du trimaran les avantages du cat, à savoir son habitabilité, tout en conservant les qualités marines du trimaran.

NAVIGATION À LA VOILE

'Just Mak es Sense' (c'est son nom) n'a pas de propulseur d'étrave, et pourtant, malgré son fardage et le vent un peu frais de secteur est qui aujourd'hui souffle sur La Rochelle, une garde arrière nous permet de nous déborder puis de quitter le quai sans problèmes, et d'évoluer dans le bassin des chalutiers en attendant l'ouverture du pont. Rapidement, nous prenons la direction du pont de l'île de Ré. Au moteur, le bateau a tendance à se cabrer, et on a alors une véritable petite baignoire sur la jupe arrière. Puis vient le moment de hisser la grand-voile, et donc de découvrir l'une des originalités les plus marquantes de ce bateau (qui n'en est pas à une près). Il s'agit bien sûr du poste de manœuvres, positionné à l'intérieur du bateau, sous l'épontille du mât. « En mer, pour les grandes traversées, tu passes tout ton temps à te protéger pour ne pas être trop mouillé », me confie Eric Bruneel, le concepteur de ce bateau hors normes. « Ainsi, j'ai imaginé ce système qui permet de tout faire depuis l'intérieur, bien à l'abri ». Avant de poursuivre : « Tu vois, c'est le début, tout le monde est dehors, mais rapidement on va se retrouver à l'intérieur, à discuter, confortablement. Et là, on sera contents de ne pas devoir sortir ». Avec 92 m² de grand-voile, la présence du winch électrique est justifiée ; et magie de la voile presse-bouton, elle permet à un enfant de 5 ans (du vécu !) de l'envoyer jusqu'à la têtère. Marine s'en est très bien sortie. Par contre, la visibilité sur la grand-voile mérite une améliora-

tion, il faut pouvoir vérifier le bon passage de la corne au travers des lazy jacks : soit à travers les hublots de pont, à côté du mât ; ou bien en confiant la tâche à un équipier, au niveau du cockpit. Ce poste reçoit toutes les manœuvres essentielles, telles que : la drisse et l'écoute de grand-voile, les lazy jacks, la drisse de spi (qui sert aussi de drisse d'homme), et l'écoute de trinquette, qui bien vite la déroule, sa drossse se manœuvre elle aussi depuis l'intérieur. Eric Bruneel revient sur la philosophie du plan de voilure : « je sais par expérience que si on utilise le gennaker, en course ou en croisière, il faut admettre qu'on n'a pas toujours envie de l'envoyer ». D'où ce plan de voilure original, avec une immense grand-voile, une trinquette de 30 m² et un solent qui s'apparente plus à un petit gennaker, de 75 m², au capelage. Nous naviguons déjà au vent de la pointe nord de l'île de Ré, avec un peu plus de 20 nœuds de vent réel, et on s'offre une petite pointe à 16 nœuds. S'il n'est pas trop difficile de faire surfer un catamaran de croisière au vent arrière, il n'est pas si évident de le faire atteindre des vitesses de cet ordre au vent de travers ; le Neel, lui, y parvient, pour peu que le vent soit un peu frais. Notre vitesse se maintient entre 11 et 13 nœuds, un peu moins dans les molles, et souvent un peu plus. Avec un déplacement d'une dizaine de tonnes (en état de navigation), le Neel offre environ 17 m² de toile à la tonne, ce qui est généreux, surtout si on le compare aux 10 m² ou un peu plus des catamarans de croisière du marché.

UNE PLATE-FORME COHÉRENTE

Le volume des flotteurs me semble plus important que nécessaire, « ils sont motivés », me dit Eric, « par la hauteur de la nacelle ». En effet, sur un bateau de course, les bras croisés permettent de n'utiliser que le volume nécessaire : « je voulais absolument une plate-forme droite, sans aucun dièdre ». La coque centrale est bananée, les flotteurs ne freinent pas et le bateau encaîne ainsi, quand nous arrivons sous le vent de l'île d'Yeu, les virements sans qu'il soit nécessaire de toucher à quoi que ce soit. Après quelques claques à 25 nœuds, la brise se stabilise à une vingtaine de nœuds, et la

L'intérieur est vraiment traité d'une manière originale. C'est une réussite (et la "cave" est géniale) !



Une ligne pour le moins originale pour un concept qui ne l'est pas moins...



Le cockpit a l'air petit... mais il ne l'est pas !



Une salle de concert unique, avec une vue sur mer imprenable...

ERIC BRUNEEL

Après 26 années passées à la direction de Fontaine Pajot, tout d'abord à l'export, avant d'en prendre la direction générale, on doit notamment à Eric la création en 1987 du fameux Corneel 26, une référence dans les petits catamarans rapides. Eric possède également une solide expérience de régatier : champion de France en 1987 en cata de sport, vainqueur du trophée des Multicoques en 1989, demi-finaliste en 1991 de la 'Petite Coupe de l'America' à Melbourne (Australie), en match racing à bord d'un catamaran class C à aile rigide, vainqueur de l'Ostar en 2004, du Fasnet en 2005, et enfin second de la Route du Rhum sur ce même bateau en 2006. What else ?

Le poste de manœuvre est à l'intérieur. Le rêve de tous ceux qui ont navigué au long cours...



cabinet de toilette depuis l'intérieur. Ici, pas de WC mécanique mais un simple trône, fermé sur le dessus par une trappe étanche. C'est certain, celui-ci ne se bouchera pas, et ne tombera jamais en panne. On y trouve un lavabo, et une pomme de douche. L'eau de la douche s'évacue directement à la mer par des dalots percés dans le sol. Il est difficile de faire plus simple en maintenant un minimum de confort. La cabine bâbord quant à elle est quasi jumelle, si ce n'est qu'on accède au cabinet de toilette par le couloir central ; et que les toilettes sont constituées d'une cuvette

de vieille, surélévée et confortable... A condition que l'on ne navigue pas au près et qu'il n'y ait pas trop de mer. Car, nous le verrons plus tard, au près, cet espace est à la limite du tenable. A l'avant, le tanguage est plus que sensible. Eric Bruneel travaille sur l'idée de proposer un bateau nu, sans les aménagements tels qu'ils existent ici, à savoir une grande cabine de chaque côté, et une autre petite cabine, à laquelle on accède après avoir descendu quelques marches, tout à l'étrave. Il y a du trawler dans ce bateau, avec son semblant de timonerie tout sur l'avant.

vitesse s'en ressent, puisqu'elle 'chute' (c'est tout relatif) à une dizaine de nœuds. En l'absence de dièdre, le flotteur au vent ne sort que rarement de l'eau, il ne tape pas, mais en restant sur l'eau il maintient immanquablement une traînée hydrodynamique. Le plan anti-dérive, ou plutôt les plans anti-dérive, sont fixes : un aileron sur chacun des flotteurs (ils servent aussi à stabiliser le bateau quand il est beaché), et un petit saumon sous la coque centrale. On retrouve des flotteurs aux lignes plutôt tendues. Si leur vœu arrière reste plate, leur partie avant a été affinée lors d'un petit

(plate) que l'on peut s'offrir une petite visite de ses appartements.

UNE GRANDE PLATE-FORME À VIVRE

En passant la porte, qui s'ouvre largement par l'intermédiaire de deux ouvrants, on tombe sur le bloc meuble central, il supporte le grand et unique bac d'évier, il est en médium anthracite verni, à l'effet réussi. Il s'avère parfait pour discuter ou boire un verre à l'heure du thé ou de l'apéritif. Sur tribord, en longitudinal, se trouve le plan de travail de la cuisine, avec les plaques de cuisson et, dessous, un four encas-



A bord du Neel, on ne parle plus de cabine, mais de véritables chambres. Le top !

retour en chantier, car les premiers tests ont montré un bateau qui avait tendance à taper. L'arrière des flotteurs s'ouvre, pour y stocker un kayak, ou encore une ancre semi-rigide dégonflée.

Le cockpit serait-il petit ? Il n'est peut-être pas petit dans l'absolu (il mesure, de dossier à dossier, 410 cm dans sa plus grande largeur, et 260 cm dans sa plus grande longueur), mais il paraît petit, car coincé d'une part par l'arrière de la nacelle, d'autre part par la jupe de la coque centrale ; et sur les côtés par le rouf qui s'appuie très loin sur le bras arrière (en fait, la partie arrière de 'l'aile'). Laissant de fait un passage forcément un peu juste pour se rendre sur le pont. Ce détail d'importance se devra d'être amélioré car, de nuit et même de jour, on a vite fait de se prendre un pied dedans, et la petite filière basse accèdera de déséquilibrer l'équipier imprudent.

En fait, la casquette est si grande (65 m²) qu'elle écrase littéralement le cockpit qui, de fait, apparaît petit. En tout cas, le bateau est si confortable en mer

tré. Les rangements sont constitués de grands paniers qui prennent place sur des étagères. Ils ne sont pas très volumineux, et pour cause : les différentes réserves prennent place dans la coque centrale, à laquelle on accède via une trappe dans le sol, dans le plus pur style des bistrotis parisiens. C'est d'ailleurs là que sont stockées les bouteilles de vin quand nous irons à l'heure du dîner en chercher une : à la cave... C'est également dans la cave que tombent les drisses et autres écouteles. Avec un bémol cependant : il faudra peut-être prendre l'habitude de lover correctement les drisses, et plus particulièrement celle de grand-voile, pour éviter qu'elle ne se transforme en gros tas de spaghettis à un moment où il faudrait affaler rapidement, pour une prise de ris par exemple.

Sur bâbord, prend place le réfrigérateur de type armoire, et plus sur l'avant, un véritable piano électrique, dont Eric nous fera plus tard la démonstration. La cabine tribord est celle du propriétaire (c'est sa mesure 9 m²), on accède à un premier

... Il suffit de s'imaginer au milieu du Pacifique, en voyage autour du monde, entre Polynésie et Mélanésie, ce pour quoi ce bateau est fait !

classique, issue de la production, et qui pourra se connecter sur un réservoir à eaux noires, là où c'est nécessaire. La partie avant du Neel est bien l'espace à vivre. Son concepteur a choisi d'y installer la table à cartes, mais aussi le carré, d'où on a une visibilité sur 300° environ et, de chaque côté, un petit poste

UN PLAN DE PONT POUR LE MOINS SURPRENANT

Le plan de pont en surprendra plus d'un : depuis la barre, on n'a accès à pratiquement aucune manœuvre, si ce n'est les écoutes de grand-voile. Même l'écoute de grand-voile revient à l'intérieur. Elle est constituée d'un simple brin en Dyneema,



Enfin un bateau de voyage où il est possible de stocker le nécessaire (et même bien plus) dans la coque centrale.

épissuré autour de la bôme, qui revient sur un point fixe, une poulie (il n'y a donc pas de rail ni de double palan pour peaufiner les réglages). Ce brin traverse alors la coque centrale, avant de revenir depuis les 'entrailles' du trimaran sur le poste de manœuvre, à l'intérieur donc. Sur ce type de bateau, il n'y a bien sûr pas non plus de hâle bas, « aux allures portantes, un barber permet d'aplatir la voile », indique Eric, « idem pour les voiles d'avant ». Mais ce barber n'est pas monté, notre allure est travers bâbord amures, et la simple écoute ne permet pas de régler correctement la grand-voile, qui 'dégueule' par le haut. 15 nœuds, 16 nœuds, qu'il est doux d'aller vite sur l'eau ! Nous

sommes en mer depuis trois heures et les Sables d'Olonne sont déjà par le travers. Les enfants dorment, les quatre adultes restent à l'avant, à regarder la mer. Il suffit de s'imaginer au milieu du Pacifique, en voyage autour du monde, entre Polynésie et Mélanésie, ce pour quoi ce bateau est fait. Nous approchons de l'île d'Yeu. Magie de l'écoute unique et du solent auto vireur, les virements de bord se pilotent depuis l'avant, à l'intérieur bien au chaud, sans qu'il soit nécessaire de quitter les charentaises. La nuit n'est pas encore tombée quand nous mouillons sous le vent d'Yeu. Une fois mouillée la longueur de chaîne nécessaire, un bout en Dyneema, frappé entre l'étrave

et la coque, détend cette dernière et évite les à-coups sur le guindeau.

A 4 heures du matin, l'ancre remonte. Le davier montre ses limites au moment de ramener le mouillage à bord : il entre en torsion dès que la coque et le bateau ne sont plus parfaitement alignés, le problème de vrai être résolu par un renforcement de ses joues. La grand-voile est de nouveau hissée, la trinquette déroulée. Mais le vent a refusé, nous partons au près, bien vite il faut ariser la grand-voile. Si la drisse est à l'intérieur (à l'abri donc), ça n'est pas le cas pour les bosses et les sangles qu'il faut crocheter dehors. Puis, avec 25 nœuds établis, le second ris équilibré nettement mieux le bateau,

dans un clapot plus creux que le vent à l'embouchure de la Loire. Ce qui ne nous empêche pas de nous maintenir à 10 nœuds.

CONCLUSION

Ce trimaran ne peut pas laisser indifférent celui qui aime les bateaux. Il apporte un air neuf dans le petit monde du multicoque de croisière, porteur d'une brèche dans l'hégémonie des catamarans au sein de la communauté de ces bateaux de croisière, et c'est tant mieux. On a un véritable plaisir à naviguer. Bien sûr, certaines solutions retenues, véritables innovations, peuvent se discuter ; mais elles se défendent. On aime ou on n'aime pas. Souhaitons longue vie à ce nouveau venu.

FICHE TECHNIQUE

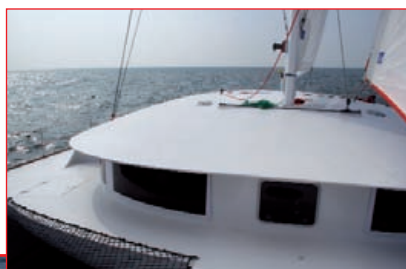
- Longueur : 15,24 m
- Largeur : 11,20 m
- Tirant d'eau : 1,10 m
- Déplacement lège : 10 tonnes
- Surface grand-voile : 95 m²
- Surface génois : 75 m²
- Surface trinquette : 30 m²
- Moteur diesel : 75 CV
- Réservoir gasoil : 500 litres
- Réservoir eau : 700 litres
- Conception : Eric Bruneel.
- Architectes : Joubert Nivelte
- Prix de vente : à partir de 777 000 € HT

L'ARCHITEUTHIS DE GÉRARD PESTY

Architeuthis, l'ancêtre du Neel ? Le rapport de famille avec le bateau que Gérard Pesty avait mené, en 1976, à la sixième place de l'Ostar est flagrant. Simplement, il est d'une autre époque, construit en contreplaqué (les modèles suivants le furent en sandwich polyester) par le chantier Workboat Ltd.

à Bristol. Côté habitabilité, les deux bateaux se tiennent, le trimaran de Gérard offrait dans les flotteurs (qui ici ne sont pas aménagés) une hauteur sous barrot de 1,80 m, et de 2 mètres dans le carré. Avec, en guise de trame d'aménagement, un immense carré, 5 cabines séparées, 4 cabinets de toilette. Pour l'Ostar, Architeuthis avait reçu une dérive.

La casquette, pour diminuer l'effet de serre sous un soleil tropical.



Le passage en arrière de la casquette, pour se rendre sur le pont, est un peu juste ; et les filières à cet endroit au moins mériteraient d'être rehaussées.



Pas de chariot de grand-voile ; et solent auto vireur, les éléments d'un virement de bord sans soucis.



L'écoute de grand-voile, dépourvue de chariot, est constituée d'un simple brin en Dyneema. Les réglages se peaufinent avec un barber.



Le plan de voilure est constitué d'une grande trinquette (ou petit solent ?) et d'un grand génois (ou petit gennaker ?).



On remarque les deux ailerons fixes, très courts mais à fort allongement (le saumon sous la coque centrale est caché).



Au poste de barre, les seules manœuvres accessibles sont celles du gennaker.