

La première nav du NAUTITECH 542



Une ligne réussie ! La silhouette du 542 dissimule une carène efficace parfaitement adaptée à la croisière rapide.
(Photo Olivier Blanchet)

Les constructeurs ne dévoilent en général leurs nouveautés qu'à la suite d'essais privés ; Nautitech nous ayant proposé de participer à la navigation inaugurale de son vaisseau amiral, nous avons immédiatement saisi l'opportunité de nous intégrer pendant deux jours à l'équipe de réception. Voici donc l'essai en avant-première du 542 !



Postes de barre décalés sur l'arrière, le 542 est bel est bien un Nautitech...

LES ÉDITIONS DU LOMBARD

Marc Lombard est un architecte naval dont la notoriété rivalise avec celle de Marc Van Peteghem, Vincent Lauriot-Prevost ou Nigel Irens. Il faut dire que, depuis la création du trimaran KER CADELAC et du F40 FESTIVAL DE L'ORIENT, les compères jouent dans les mêmes cours et ont profondément marqué l'évolution des multicoques modernes. Marc a fait ses griffes sur des prototypes improbables

comme TAHITI DOUCHE avant de devenir un spécialiste estimé des appendices de plateformes très rapides. Du catamaran LEJABY RASUREL au F40 foiler océanique FILDou, en passant par les 60' Orma BANQUE POPULAIRE et SOPRA, sa maîtrise et son talent s'expriment sur des unités de course innovantes, fiables et performantes. Le cabinet ne dédaigne pas s'engager sur des projets de mastodontes comme FRIDAY STAR (sistership de VENDREDI 13) ou le 170' monocoque de records de Fedor Konioukhov ! À l'opposé, le Seacart 30' fabriqué chez Marström ne pèse que 700kg, mais cette boule de nerf en carbone pré preg offre un tel potentiel qu'elle aurait pu être une alternative à l'Extreme 40' sur un circuit international de haut niveau. Dans le segment des multicoques de croisière, les Privilège portent sa signature.

NAUTITECH : DE LA ROCHELLE À ROCHEFORT, L'ÉVOLUTION D'UN CHANTIER "MADE IN CHARENTE"

Depuis son rachat par Bruno Voisard en 2002, Nautitech a

Le 54' de Nautitech dégage une vraie impression de puissance qui se traduit par de belles moyennes.



les restylings, les plate-formes restent dans le coup et la clientèle apprécie ces multicoques à la silhouette classique et aux aménagements de bon goût. Le rachat de CIM (un leader du catamaran de day charter de 60' à 110') permet le transfert dans la magnifique usine de Rochefort, l'arrêt de la sous-traitance et le rapatriement des métiers en interne. Menuiserie et fabrication

locomotive industrielle, la phase polyester s'effectue maintenant en infusion. La qualité de ce que j'ai pu observer, sur le 54' n°2 avant pontage, démontre clairement la maîtrise de l'équipe actuelle et du responsable, Michel Atry ; tant dans la préparation des drapages que dans la mise en œuvre. Les zones sensibles, chargées de tissus unidirectionnels où la résine peine à

de puissance rassemblés par boulonnage sur de généreuses barrettes de cuivre traduisent le sérieux de la démarche. Résultat : il n'y a que 900A de capacité de stockage et les mesures effectuées durant ces deux jours indiquent que 750 ou 800 suffiront ! Notre version d'essai disposait de nombreux consommateurs et d'un groupe électrogène dédié à la climatisation. Le doublement de la surface de panneaux solaires et un hydro générateur assureront (à moindre coût et poids !) l'autonomie réelle et complète d'un modèle plus sobre.

UNE SILHOUETTE ÉLÉGANTE ET EFFICACE

Lorsqu'il vient sur l'objectif de l'appareil, le 54' dégage une impression de puissance. La stylisme est équilibrée, le roof bien proportionné et la façade avant largement vitrée au faux air de Vador, coiffent un large tunnel dégagé. Campé sur de longs amas tendus pourvus d'un petit redan au-dessus de la flottaison et d'une virure au-dessous du livet, l'ensemble affirme une ligne volontaire. L'absence de décaissé de bordé conjuguée à l'élévation généreuse des francs-bords optimise l'évacuation de l'eau dans le tunnel et la capacité de franchissement ; il sera possible de conserver une allure soutenue dans la mer du large. L'observation attentive des œuvres vives dévoile le travail de conception. Les sections sont harmonieuses et filent bien à l'œil, la mise en volume est très progressive et jamais marquée, surtout pas en milieu de flotter, ce qui est toujours préjudiciable au comportement. Les entrées d'eau restent fines et les fuites assez délicates, les voûtes

« Pendant ces deux jours, j'ai beaucoup barré, signe d'un plaisir manifeste, et apprécié la glisse régulière à toutes les allures qui se traduira au large par des moyennes quotidiennes élevées. »

fondé son développement sur le restyling de deux fleurons de la gamme : le 40' et le 47', et le développement du 44'.

S'appuyant sur une stratégie de conquête prudente, le chantier fête son 60ème multicoque dès 2005 et exporte une grande partie de sa production. Dopées par

sont les premiers bénéficiaires de ce superbe outil de 6000 m².

UN PROJET DÉCISIF À MATURATION LONGUE

Les études préliminaires datent de plus de 3 ans, mais la performance de la nouvelle usine était indispensable au lancement du 54'. Tirée en avant par cette

migrer, sont parfaitement imprégnées et le composite des panneaux de bords présente un aspect soigné avec un ratio tissu/résine idéal. Marc Lombard et les compagnons du chantier ont méticuleusement veillé au respect du devis de poids. L'expérience marine marchande de Nicolas Le Dorze (bureau d'études) l'a guidé dans la conception du pré montage des éléments techniques (pompes, distributions, plomberie) sur des racks aluminium autonomes ; centrage des poids et rationalisation de l'installation sont visiblement optimisés. Seul hic, l'extraction ultérieure des réservoirs sera problématique. L'attention portée à la réalisation des implantations électriques rassure. La clarté du compartiment batteries, le traitement minutieux des connectiques et l'échantillonnage des câbles manifestent la conscience des professionnels à l'égard de ce poste stratégique. Les départs



Un bateau de propriétaire qui donne des envies de partir...



Un superbe poste de barre ou visibilité, agrément de pilotage et sécurité sont rassemblés.

arrières aplaties, destinées à accompagner le départ au planing, se raccordent harmonieusement avec le reste de la carène. Ce résultat peut sembler familier, il n'en est rien : la réussite d'une forme conservant de bonnes performances hydrodynamiques et dotée de la polyvalence nécessaire pour assumer les variations de charges reste un exercice délicat. Les nervures hautes et

Le bimini rigide est toujours un pari à haut risque sur le plan esthétique, celui du 54' franchit l'épreuve avec succès grâce aux profonds sifflets arrière qui rendent la structure assez fluide et aérienne en améliorant le coup d'œil.

DES AMÉNAGEMENTS CONTEMPORAINS

Les coques de 16,30m et l'artifice du redan permettent de

valeurs du cahier des charges. On retrouve la griffe des derniers 44 Exclusive, mais les volumes disponibles et les choix décoratifs dévoilent des possibilités plus étendues et structurent une atmosphère marine fonctionnelle et douillette. Le cloisonnement est imaginatif, l'ergonomie et le confort de chaque cabine sont ceux d'une vaste unité conviviale (pont et nacelle) qui sait mettre l'accent sur l'intimité des unités de vie (dans les flotteurs). Les

prolongé sur les exemplaires suivants et la plaque de cuisson placée face à la baie coulissante, heureuse disposition.

UN PLAN DE PONT RATIONNEL

L'organisation de la manœuvre est remarquablement lisible, la conception classique (ris en pied de mât) favorise cette compréhension immédiate. Le rail d'écoute de grand-voile est solidaire du bimini (rigidifié par une poutre acier) et le contrôle de



A l'intérieur, on retrouve la griffe des derniers 44 Exclusive, mais les volumes disponibles et les choix décoratifs dévoilent des possibilités plus étendues...

« Disons le tout de suite, les postes de pilotage comptent parmi les plus agréables jamais rencontrés... »

basses se comportent comme des raidisseurs et stabilisent les longs panneaux de bordé en épargnant des renforts internes.

l'écoute s'effectue sur la poutre arrière. Notre 542 d'essai était équipé d'un puissant winch électrique multifonction à côté de la console tribord, le winch arrière bâbord (traveler, écoute GV) gagnerait à être également assisté. L'accès latéral du toit du roof a été prévu, mais il manque une main courante quelque part; les larges passavants intègrent les capots dans des réservations, augmentant la sécurité et le confort d'utilisation. La zone avant (trampolines, poutre de mouillage, baignoire de soleil dans le prolongement de la nacelle) est une réussite. Le tube Maréchal aluminium de facture classique présente l'habituelle et splendide finition laquée de cette série réputée (platinées d'accastillage soudées).

différentes versions pourront répondre aux besoins de programmes exigeants allant du charter à la croisière hauturière familiale. La communication entre le carré extérieur et la zone du roof est agréable et pratique. L'îlot central de la cuisine sera

UN GRAND CATAMARAN AGILE

En quittant Rochefort avec l'architecte et l'équipe de validation, nous sommes agréablement surpris par le couple et la puissance moteur. Au régime économique de 1900t/mn, la vitesse est supé-

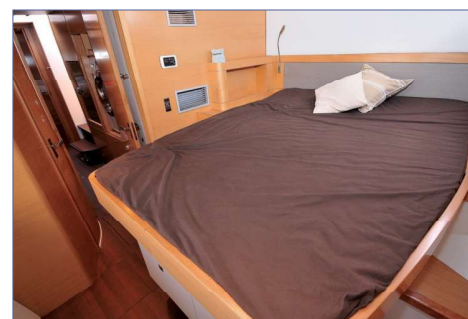
rieure à 8nd, à 2400 on atteint 10nd et presque 11 à 3000. Les montées en régime sont franches et linéaires, signe d'une bonne adéquation de l'ensemble propulseur/hélices tripales repliables/carènes. Les premiers mètres de drisse GV facilement hissés à la main, une seule personne assume l'intégralité de l'envoi (tout en barrant), grâce à la visibilité panoramique et au placement fûté du



La cabine arrière de la version 4 cabines essayée donne une bonne idée du style du bateau, à la fois moderne et consensuel. Le choix des matériaux et le travail sur la lumière et les volumes permettent au 54' d'offrir une atmosphère accueillante et marine qui préserve l'intimité de chaque unité de vie.



Une bien jolie cabine arrière double single (une demande particulière du propriétaire).



Les cabines centrales avant avec leurs island beds en travers de l'axe du bateau semblent également attirantes!

winch maître électrique. Le déroulage du solent autovireur n'est qu'une formalité, un coup d'œil à travers les larges panneaux frontaux permet de régler la position de chariot et la tension de chute. En sortant de la Charente, l'aisance de la plate-forme est immédiatement perceptible. Des sensations de limousine agile et vélocité sont au rendez-vous et la vitesse GPS oscille entre 8.5 et 9.5 à 50° d'un apparent de 12nd. Si besoin, le 54' accepte de pointer à 35/40° en bord breton ; la vitesse chute à 7nd, mais le plan antidérive ne décroche pas. Disons le tout de suite, les postes de pilotage comptent parmi les plus agréables jamais rencontrés ! Effet directionnel des safrans, cohérence des liaisons (câbles et biellette rigide) et toucher de jante (cuir sur roue carbone Giot) s'associent pour la satisfaction du barreur. Je ne serai pas moins superlatif au sujet de l'ergonomie : le contrôle navire, la visibilité, mais aussi le sentiment de sécurité et de protection des deux navations mérite une mention spéciale. Pendant ces deux jours, j'ai beaucoup barré, signe d'un plaisir manifeste, et apprécié la glisse régulière à toutes les allures qui se traduira au large par des moyennes quotidiennes élevées. Nous avons bénéficié d'un régime de brises soutenues de 10 à 15 nœuds et constaté que le Nautitech marche bien dans le petit temps et accélère dans le médium (cette évidence n'est qu'apparente !). La coupe des voiles Incidences accompagne ce résultat (GV en Dacron pourtant !) et participe aux qualités dynamiques du 54'. Avec un superbe asymétrique sur

stockeur, nous avons effectué de longues chevauchées à 12.6 nd au large avec 15.5 nd de vent réel. L'attitude générale et la stabilité de route augurent d'un comportement sain et agréable dans la mer formée. Le retour au port n'est pas à redouter, l'engin doté de commandes d'inverseurs électriques précises et intuitives manœuvre efficacement et pivote avec une agilité que sa taille ne laisse pas supposer, nul besoin de solliciter le compte-tours, il dispose de la réserve de puissance nécessaire !

CONCLUSION

Le Nautitech 54' est élégant, très agréable à vivre et à naviguer, il affiche des performances élevées dans sa catégorie (malgré un équipement optionnel pléthorique sur cet exemplaire) et offre un plaisir direct au barreur. Ce catamaran s'avérera probablement un excellent compagnon de grand voyage pour les familles fortunées ; les autres devront économiser et casser leur tirelire afin de le louer en charter dans les destinations tropicales lointaines qui constitueront son jardin.

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Marc Lombard
Designer intérieur : Franck Darriet
Constructeur : Nautitech
Longueur : 16,30m
Largeur : 8,55m
Tirant d'air : 23,72m
Hauteur du mât : 21,80m
Hauteur sous nacelle : 0,95m
Poids lège : 15,5t
Déplacement en charge : 22t
Matériau : sandwich mousse/verre/polyester, procédé infusion
Surface des voiles au près : 144m²
GV : 99m² (rond de chute)
Solent autovireur : 46m²
Gennaker : 115m²
Spinnaker : 180m²
Eau : 2x400 L
Fuel : 2x400 L
Moteurisation : Yanmar 2x75cv turbo/saildrive/hélices tripales repliables
Homologation structure : Ventas
Prix : 754 800 euros HT pour la version 4 cabines / 794 600 euros HT version propriétaire
Finition Exclusive : 56 900 euros HT
Pack grande croisière : 117 970 euros HT

LES PLUS

- Une réussite évidente
- Confort collectif et intimité dans les cabines remarquables
- Performances et plaisir de barre

LES MOINS

- Quelques éléments d'accastillage à upgrader (bloqueur GV, renvois d'angle, surgainages)
- Accès frontal au toit du roof
- Bosses de ris sur winches manuels

LES CONCURRENTS

MODÈLE	SWISS 55	DIAMANTE 555	SANYA 57
Constructeur :	Swiss Catatamaran	Diamante	F. Pajot
Surface au près en m ² :	165	155	175
Poids en t :	14	12	19
Prix HT en Keuro :	1 100	950	?