

Essais

IC 36

C-Cat 48

Balance 482

Wave 50

100 Sunreef Power

Occasion

Lipari 41

Reportage

Transporter son multicoque par cargo

Grand voyage

Madagascar
Nouvelle-CalédonieMM 211 FR: 8,50€ - BE/LUX/IT 9,50€ - DOM/S 910€ - CH 14FS
POL/S 1500CFP - NCAL/S 1400CFP - CAN 18,95CAD

L 17476 - 211 - F: 8,50 € - RD





Découvrez notre vidéo exclusive du C-Cat 48

ESSAI

Texte et Photos : Philippe Echelle



C-CAT 48

UN CATAMARAN SPORTIF *mais habitable*

Après le C-Cat 37, un catamaran compact unanimement reconnu comme très réussi, le constructeur italien lance un modèle bien plus ambitieux de 48 pieds.

Performances et confort : nous voilà sur le terrain de jeu des Outremer, Catana, Balance, HH, Seawind ou encore Ita. Autant de multicoques de croisière qui défendent le plaisir de naviguer... à toutes les allures grâce à leurs dérives !

Un constructeur historique fraîchement converti au multicoque

Comar est une marque connue internationalement depuis 1971 ; le chantier de Fiumicino (à l'ouest de Rome, au bord du Tibre) a produit plusieurs milliers de bons monocoques en déployant une gamme de 21 à... 100 pieds. Les collaborations avec le Groupe Finot pour la série des Comet 11-13-14 ou Valicelli ont été couronnées de succès. Les modèles Genesis 43 ou Phoenix 50 ont séduit également de nombreux amateurs – la réputation de qualité des bateaux Comar est acquise. Le chantier connaît

pourtant des difficultés pendant la crise des années 1990. C'est à l'issue du rachat du chantier par Massimo Guardigli en 1998 que Comar redécouvre en proposant une offre de monocoques construits à l'unité aux côtés d'une production de série aux qualités reconnues, à l'instar des Comet 38, 50 et 65 (design signé par Bruce Farr). Le C51 Sport, cruiser-racer agressif, s'est taillé un beau succès en course. Le marché des monocoques devenant de plus en plus compétitif face à une demande de multicoques toujours plus forte, Massimo et son équipe décident de réorienter l'ensemble du chantier vers une nouvelle marque : C-Catamarans.



Visite de chantier

Le constructeur dispose d'un outil industriel classique installé sur les rives du Tibre pour des mises à l'eau faciles. Ce chantier a permis la réalisation d'unités de toutes tailles (jusqu'à 100 pieds). La particularité de C-Catamarans est de fabriquer la totalité des équipements installés à bord (métallerie, aménagement-ébénisterie, accastillage de pont) à l'exception des éléments de haute technicité tels que winches, gréements... Cette approche tous métiers devient rare ; nous avons pu vérifier sur place la qualité d'exécution. Le passage à l'infusion sur une matrice sandwich-mousse et verre/carbone/vinylester-époxy n'a posé aucun problème à cette équipe dotée d'un bureau d'études intégré et du savoir-faire en composites

Une silhouette séduisante

Disons le tout net, François Perus a le coup d'œil, et il sait transcrire sa vision sur la table à dessin. Le C-Cat 48 intègre avec élégance les codes de la griffe YDC. Le duo a assimilé les meilleures influences et sait faire filer des lignes aussi racées que flatteuses. Rien n'est excessif, tout est dans la juste proportion. Le roof est affûté malgré un pare-brise vertical – une configuration logique sur le plan de la visibilité et de la protection solaire, aujourd'hui appréciée de tous. Les montants latéraux fusionnent habilement avec le toit du roof et un bimini aérien. Quant aux bordés verticaux, ils restent élégants. Les étraves ? Elles s'inversent discrètement, et le bout-dehors s'intègre dans la continuité de la poutre de compression. Le plan de voilure participe à la signature du bateau en lui donnant une allure sportive de bon aloi ; le joli mât carbone fixe, à faible corde et deux étages de barres de flèches poussantes, est superbe. Dans mon objectif photo 200 mm, le C-Cat 48 offre une véritable allure dynamique et prend bien la lumière. Même par petit temps, sous Code 0, ce multicoque certes confortable s'affiche sans ambiguïté comme un croiseur performant – les longs sillages

2

1/ Cet angle de vue met en évidence la finesse des coques et la respectable hauteur de la plate-forme.

2/ Le plan de voilure est modérément élancé (longueur du mât de 19,70 m pour des coques de 14,80 m). Pas besoin de verser dans l'excès avec un déplacement léger contenu à 8 tonnes !

3/ Les barres à roue ont été installées sur les coques, de façon à bénéficier d'une belle vision du plan de d'eau – et des voiles.

3





4



5



7



6

témoignent de la vélocité de la plate-forme.

Aménagement intérieur : vive la griffe italienne !

Le style Urban Chic moderne s'est aujourd'hui imposé à bord de la quasi-totalité de la production de multicoques ; il s'agit d'un agréable compromis entre design tendance, ergonomie consensuelle et matériaux contemporains. L'exécution de ce concept incontournable par C-Catamarans est irréprochable. Sans bousculer les codes, le

chantier de Fiumicino apporte une griffe italienne séduisante, réhaussée par une qualité de fabrication remarquable. La philosophie du constructeur est ouverte à la personnalisation, il est donc possible pour le futur propriétaire de participer activement à la réalisation de « son » catamaran. Notre exemplaire d'essai propose par exemple un choix d'essences très claires et des vaigrages soignés et superbes. Le plan de travail de la cuisine en U est en Corian vert foncé, tranchant avec goût avec une magnifique sellerie



Plus de surface pour les trampolines, c'est moins de pontage en dur, et donc moins de poids...



Les dérives, particulièrement excentrées, ne gênent pas du tout les déplacements sur les passavants.

4, 5, 6/ Le cockpit accueille une table, mais également la zone de manœuvres, à l'image de la barre d'écoute animée par deux winches électriques.

7/ Le mât carbone fixe est proposé en option ; l'espar présente une faible corde et deux étages de barres de flèches poussantes.

8, 9/ Malgré un volume limité, la nacelle du C-Cat 48 constitue une zone de vie très agréable.



bleue maison – bravo ! Très équipé en vue d'un programme exigeant de vie à bord, notre prototype est un peu plus lourd que les exemplaires à suivre (air conditionné, chauffage, générateur...). Le chantier affirme aussi pouvoir gagner plus de 800 kg sur les futures plateformes. Cette version propriétaire est bien plus que convaincante, nous avons particulièrement apprécié le traitement de la lumière, l'accessibilité intérieure-extérieure de la cuisine et la qualité générale de fabrication.

Installations techniques

Le positionnement et l'accessibilité des installations techniques sont intrinsèquement liés – avec la qualité intrinsèque des équipements et le soin porté au montage – à la fiabilité des multicoques en grande croisière. On relève à bord du C-Cat 48 une bonne maîtrise de ces aspects et une constante préoccupation d'amélioration des détails.

Plomberie plastique, électricité, cheminements de câbles et boîtiers périphériques sont donc sérieusement installés. La motorisation 2 x 35 CV Lombardini est

de série, mais les transmissions par arbre constituent une option (très pertinente) sur notre catamaran d'essai. Il y a de la place dans les compartiments sous les couchettes arrière ; cette disposition permet l'avancement des moteurs dans les coques pour un meilleur centrage des poids. Les transmissions Jefa proposées sont évidemment irréprochables, mais le propriétaire de ce n° 1 a souhaité une liaison inter-safrans hydraulique. Les prochains exemplaires seront dotés d'une biellette mécanique, à mon sens préférable. Bravo éga-

lement pour l'installation des safrans, des bras de mèches et des tubes de jaumières sérieusement équerrés.

Deux journées d'essai

Notre première séance d'essai s'est déroulée avec un vent d'ESE de 5 à 10 nœuds et une mer plate. Autant le signaler d'entrée de jeu : le C-Cat 48 fait merveille dans ces conditions légères. Il ne s'agit pas d'un multicoque de régates, mais il est plaisant de constater qu'un catamaran aussi confortable à l'intérieur peut se montrer vélocé



LE MOT DE L'ARCHITECTE FRANÇOIS PERUS

Diplômé de l'ENSTA Bretagne, une école d'ingénieur basée à Brest, François Pérus a suivi le module d'architecture navale de Paris avant de collaborer avec le cabinet Berret/Racoupeau, puis de s'expatrier en Asie pour travailler avec Tony Grainger. En 2013, après ces années de formation, le jeune designer rentre en France pour créer Yacht Design Collective avec Romain Scolari. Le cabinet d'architecture nourrit des ambitions internationales. Concepteur du Slider 47 et de l'Ita 49, YDC collabore également avec Corsair/Seawind – on leur doit le Pulse 600 et les Corsair 760 et 880 et 760. La philosophie de YDC est de concrétiser – avec succès – une voie entre sport et confort.

© YDC/Natasha Gonzalez

« Nous avons suivi un cercle vertueux dans la conception du C-Cat 48 afin d'obtenir un catamaran simple et léger, les deux allant de pair ! Attention portée au centrage des poids, construction sandwich en une seule pièce (coques et nacelle), carènes tendues et silhouette aérodynamique sont autant de facteurs qui contribuent à construire un multicoque marin et réactif. Les postes de barre reculés et abaissés sont en lien avec le reste du catamaran ; ils permettent de bien visualiser les voiles et l'ensemble du pont tout en ayant tous les bouts à portée de main. Simple et sécurisant pour profiter de la navigation en multicoque ! »

alors que le vent décoiffe à peine le barreur... Le déplacement contenu, l'aérodynamique épurée, la finesse des entrées d'eau et le plan de voilure généreux expliquent ce bilan très positif dans le petit médium. Pour cette première sortie, nous avons gréé le génois sur le stockeur. Avec ses 53 m² et son recouvrement, cette voile d'avant permet au C-Cat 48 de rester manœuvrant et vif à toutes les allures. Bien sûr, la toile du jour était le gennaker ; grâce à cette voile de 130 m² aux membranes bloquées – tout comme celles de la grand-voile –, l'allure de notre catamaran est restée constamment dynamique à tous les angles, avec une barre ferme et sensible. J'ajoute que c'était un plaisir de se mouvoir aussi rapidement sur ce plan d'eau parcouru par d'autres unités... au moteur. Le lendemain, nous avons eu droit à des conditions plus soutenues – 12 à 18 nœuds et une mer agitée. Le clapot rencontré a permis de mettre en évidence le très bon passage à la vague de ce catamaran – la hauteur de nacelle généreuse et les poids bien centrés contribuent bien sûr à cet excellent comportement. Sous trinquette, nous étions un peu sous-toilés dans l'attente d'un front finalement retardé. Nous avons atteint toutefois aisément la vitesse de 9 à 10 nœuds. Le comportement du 48 est plaisant à la barre, laquelle reste précise malgré l'inertie des véris et pilotes associés. Un échange avec Massimo Guardigli a confirmé la nécessité d'un changement d'hélices – effectué depuis. L'objectif est bien sûr de réduire la traînée, et donc d'augmenter

la vitesse. Au bon plein, nous n'avons pas dépassé 11 nœuds. Nous aurions pu grimper à 13 si nous avions réinstallé le génois. Une mention spéciale pour le plan de pont : tout fonctionne parfaitement avec une maturité ergonomique qui ne laisse pas supposer qu'il s'agit d'un n°1. Le traveler, servi par deux winches électriques, est très agréable à régler. Quant à l'ergonomie des postes de barre, elle est excellente.

Conclusion

Une belle découverte ! Le dessin inspiré de François Pérus est servi par une construction sérieuse. Plus légères, les unités suivantes n'auront peut-être pas besoin des options luxueuses de notre exemplaire d'essai (mât carbone, voiles membranes) pour un aussi bon résultat sur l'eau. Le C-Cat 48 répond parfaitement à l'objectif de ses concepteurs : créer un catamaran confortable, élégant, performant et maniable par un équipage familial.



DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : C-Catamarans
Architecte : François Perus/YDC
Matériau : vinylester-époxy process infusion
Longueur : 14,80 m
Largeur : 7,30 m
Déplacement lège : 8 t
Déplacement en charge maximum : 13 t
Tirant d'eau : 0,57/2,20 m
Tirant d'air : 21,00 m
Longueur du tube : 19,70 m
Grand-voile : 80,00 m ²
Génois : 53,00 m ²
Solent auto-vireur : 38,00 m ²
Code 0 : 90,00 m ²
Gennaker : 130,00 m ²
Spinnaker maxi : 160,00 m ²
Motorisation : Lombardini 2 x 35 CV sail drive (arbres d'hélices en option)
Carburant : 2 x 140 l
Eau : 300 l
Prix version standard 2 cabines : 656 000 € HT
Principales options :
Version 3 cabines : 9 300 € HT
Version 4 cabines : 14 250 € HT
Pack n° 1 GV top square, chariots, bossoirs, chargeur, douchette extérieure chaud et froid : 16 950 € HT
Electronique complète Raymarine : 14 655 € HT
Mouillage avec guindeau : 3 945 € HT
Sécurité : 3 970 € HT
Croix carbone : 25 600 € HT
Mât, dérives et bôme carbone : 88 500 € HT
Bossoirs carbone : 12 000 € HT
Génois : 4 900 € HT
GV à corne et solent auto-vireur : 9 950 € HT
Mise à l'eau avec antifouling et 15 jours de stationnement dans la marina privée du chantier : 9 750 € HT

10, 11, 12/ Dans les coques, l'éclairage et les matériaux clairs offrent une ambiance plaisante. Le modèle présenté ici est la version Propriétaire.

13, 14, 15/ Les installations techniques sont soignées. Le constructeur a opté pour des moteurs Lombardini de 35 CV avec arbre d'hélice en option.



Silhouette élégante
++ Comportement plaisant
++ Dualité de fabrication
++ Dialogue client-chantier

++ Finition perfectible pour quelques découpes techniques
++ Notoriété du chantier à construire dans l'univers multicoque
++ Déplacement un peu plus élevé qu'annoncé