

TS 42

42 NUANCES DE PLAISIR

En marge de la tendance actuelle présentant des catamarans de croisière aux volumes habitables bluffants sur des plateformes de plus de 50', le parti pris du TS 42' est de proposer "juste ce qu'il faut" en matière de confort, au profit d'un comportement sportif séduisant et de la facilité d'usage d'un multicoque compact. Embarquez avec nous pour deux journées d'essai échevelé au large !

Texte et photos : Philippe Echelle

FIER DE SA FILIATION

Les fondamentaux de l'architecture de catamarans sont pour l'instant fixés ! Relative finesse des entrées d'eau, sections semi-circulaires évolutives et voûtes porteuses font l'objet de consensus (il existe des exceptions notables !). Pourtant, une observation plus "darwinienne" montre des marges d'évolution perceptibles et significatives sur certains dessins innovants (le TS 42' en fait partie). Les TS 50' et 52' constituaient presque une rupture avec la plupart des productions contemporaines en affirmant et assumant un rapport poids-puissance digne d'une automobile GT. Les étraves bodybuildées, le coefficient aérodynamique travaillé, les qualités hydrodynamiques d'une carène d'exception mise en valeur par un poids maîtrisé offraient aux propriétaires éclairés la découverte de sensations nouvelles. Françis Joyon a survolé l'exercice de mise au point en additionnant plusieurs journées à 400 nautiques lors du premier convoyage transatlantique du bateau ! Le TS 50'-52' venait d'entrer dans le club très fermé des habitables les plus rapides du monde et occupe toujours une place d'honneur en dépit du chavirage accidentel d'un exemplaire dans des conditions particulières (williwaw brutal dans un fjord écossais). Nous avions été enthousiasmés du test effectué en 2011 (MMAG No 148) et conseillons la lecture de l'article et le visionnage de la vidéo décoiffante édités pour l'occasion (à voir sur notre site Internet).

UN CATAMARAN TYPÉ À L'ÉLÉGANCE CRÉATIVE

La découverte des lignes volontaires du TS 42' ne laisse personne indifférent. Elle semble même emporter l'adhésion si l'on en croit la rumeur des pontons du Grand Pavois 2014, où était présenté le prototype (avant de rejoindre la base de location de Régis Guillemot en Martinique). Notre bateau d'essai est le No 2 de la série, mis à l'eau la veille. Le recul caractéristique du roof met en valeur les proportions des flotteurs ; un léger carrossage positif attire l'œil sur les étraves artistiquement inversées. Le bordé extérieur est encore plus original et présente un tulipage marqué dont la nervure est raccordée au pont via un bouge déflecteur qui dépasse largement l'alignement des chandeliers. La nacelle, haute sur l'eau, est très reculée ; pourvue d'un brise-lame central, elle fusionne en douceur avec les bordés intérieurs, les voûtes de flotteurs sont coupées net à l'aplomb. Le cockpit est proportionnellement plus court et reculé que sur le 50'-52' ; la face avant verticale, largement vitrée, se comporte comme un pare-brise, offrant une pleine vision de la trajectoire. Le dessin du toit, très fluide, est harmonieux et favorable au CX. Le marche-pied sommital est raccordé aux montants extérieurs par une virure en creux (glissante !). L'accès à la bôme est préservé, la hauteur sous barrot également, là où elle est utile.

← *Etraves ultra fines pourvues d'un léger carrossage positif, brion immergé, carène très tendue et arcs de gréement rigoureux constituent une partie des atouts du TS 42' au près.*







HYDRODYNAMIQUE ET CONSTRUCTION

L'ensemble du design concourt à un objectif de performance, mais aussi d'homogénéité et de rigueur de comportement. Le rapport poids-puissance est conforme à la directive européenne sur les multicoques, et la surface de voile reste raisonnable. Le secret de la recette réside dans un devis des masses modéré, un centrage des poids optimisé, un aérodynamisme efficace et une hydrodynamique inspirée. La carène TS 42' immerge assez profondément son brion, elle est tendue sur toute la longueur, et la mise en volume reculée lui permet de se caler sur ses sections porteuses et sa voûte en conservant une grande agilité de franchissement. La stabilité de route appréciable le rend un peu moins évolutif au virement. Malgré des objectifs ambitieux, le TS 42' est conçu comme un catamaran rationnel à construire et à utiliser. La version de base polyester est pourvue d'appendices fixes, profonds et fins qui renouvellent le genre et ont montré leur pertinence sur le No 1. Il est hautement probable qu'un TS 42' standard, équipé d'un mât aluminium et de voiles Dacron bien coupées et réglées, s'avérera déjà efficace.

La visite de l'usine et le pedigree du constructeur renseignent sur l'excellente qualité de fabrication et la maîtrise de l'infusion ; l'ensemble est postcuit à 60 °C pendant 15 heures. En fonction des exigences et du budget du futur propriétaire, des options carbone (cloisons, bras ou structure intégrale) sont disponibles, c'est le cas de "Squid", notre unité test (cloison de mât et bras arrière). De nombreux Catana de grande taille (522-581) sont issus du chantier ainsi que de multiples prototypes aux performances extravagantes (trimaran 60' Paradox, cata carbone 55'…), les Absolu 50', les premiers TS 50', le Nautitech 482 et de nombreux autres multicoques de croisière ou refits de machines de course sortent également de ce même chantier lorientais.

1 *- La nacelle courte et reculée met en valeur l'élancement des flotteurs.*

2 *- La signature de sillage du TS 42 est inimitable ; à basse vitesse, le raccordement des filets d'eau peut faussement laisser penser à une turbulence ; en fait, le sillon creusé est d'une pureté remarquable et la glisse de cette carène est exceptionnelle.*

3 *- La version de base, dotée d'ailerons fins et profonds, donne également d'excellents résultats sur l'eau.*

CONCEPT ET AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR

Le TS 42' est dédié aux navigateurs qui aiment être en prise directe avec leur multicoque et attendent en retour des sensations positives. Le siège de pilotage et les barres franches sont donc des attributs identitaires revendiqués. Le cockpit est parfaitement adapté à la manœuvre (bravo pour les bloqueurs textiles constrictor) ; sa surface peut sembler réduite, mais ce n'est qu'une impression fugitive. L'espace décloisonné qu'il forme avec le salon de pont offre au contraire un module convertible enviable qui peut être entièrement ouvert au gré des conditions. Les deux grands panneaux plexi arrière sont amovibles et une cloison textile transparente ferme le carré si la météo l'exige. La casquette bimini qui prolonge le toit du roof à l'arrière forme un coupe-vent parfait qu'aucun embrun ne traverse. L'électronique orientable et ses supports y sont parfaitement à l'abri. A l'intérieur du salon de pont, prennent place le bureau de navigation, la cuisine et une grande couchette double polyvalente (veille, tatami de jeu pour les enfants ou lit d'appoint). Les solutions simples et pertinentes ont été retenues : le grand évier double avec égouttoir est parfait, les rangements nombreux, et le rack de casiers plastiques encastrés constitue une vraie bonne idée. Four, réfrigérateur, gazinière 3 feux et tiroirs répondent tous présent. Deux larges banquettes en L accueillent la convivialité des repas ou buffets créatifs autour d'une table de carré mobile. Des sièges pliants offriront un confort d'appoint adapté et personnalisé. L'entrée dans les coques est sécurisée par deux fortes portes étanches en plexi épais pourvues de vérins d'assistance à l'ouverture. Dans le plan d'aménagement standard, la coque tribord est agencée en version propriétaire avec lit double et grande salle de bains, le flotteur bâbord accueille 2 cabines doubles et un cabinet de toilette. Le style général assez dépouillé est totalement assumé et revendiqué, ce qui n'empêche nullement de profiter des prestations. Lumière et ventilation abondantes, eau chaude, vaste salle d'eau et toilettes séparées, lits confortables : le TS 42 a tout d'un grand, simplicité d'entretien en plus.

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Architecte : Christophe Barreau
Constructeur : Marsaudon Composites
Matériau : Sandwich mousse verre poly/vinylester
Longueur : 12,98 m
Largeur : 7,42 m
Tirant d'eau : 1,60 m (version à ailerons)/ 90 cm (version à dérives)
Tirant d'air : 20 m
Poids lège armé : 5835 kg
Déplacement maximum : 7612 kg
Longueur du mât : 17,60 m
Surface GV : 56 m2/62 m2 (version à corne)
Solent : 34,4 m2
Trinquette : 15 m2 (option)
Gennaker : 80 m2
Motorisation : 2 x 30 CV Yanmar
Transmissions : saildrive (arbres d'hélices en option)
Gas oil : 2 x 90 l
Eau : 2 x 110 l
Nombre de couchettes : 3 doubles (1 single en coursive en option)
Prix HT avec mât aluminium, mis à l'eau à Lorient : 335 472 euros
Principales options
Cloison de mât et poutre arrière carbone : 18 650 euros
Dérives en carbone : 9 930 euros
Structure en vinylester au lieu de polyester : 14 000 euros
Protections Kevlar sur la carène : 3 500 euros
Chauffe eau moteurs : 2 200 euros
Dessalinisateur 100 l/h : 11 950 euros
Hélices Gori tripales repliables : 3 600 euros
Poêle à gasoil Refleks avec les modifications d'aménagement : 6 100 euros
Chauffage fuel à air pulsé : 7 150 euros
Electronique et pilote NKE : 10 440 euros
Hydrogénérateur 600 W : 6 870 euros

INSTALLATION MÉCANIQUE

Deux larges panneaux ouvrants donnent accès aux moteurs ; situés au niveau du pont et non des jupes, ils limiteront le risque de fuites. On retrouve simplicité et lisibilité dans la cale machine : col de cygne généreux, accessibilité du filtre à eau de mer, du bocal de refroidissement, du réservoir de liquide de chauffage et de la batterie dans son coffre de protection. Les tanks de gasoil en plastique moulé sont sanglés sur des tablettes adossées aux cloisons des cabines arrière.

UN ESSAI STIMULANT

On a dit que le TS 42' était joli, léger et bien construit, mais le ramage tient-il les promesses du plumage ? La météorologie de la fin mars en Bretagne (même Sud !) ne prédispose pas aux insolations, mais offre des conditions ventées favorables aux navigations dynamiques. Entrons donc dans le vif du sujet : le joli mât carbone cheminée rotatif a été mis en place et réglé la veille par Lorima, les voiles North installées. Les moteurs tournent, l'électronique NKE fonctionne, tout va bien pour la sortie inaugurale du cata ! Nous appareillons avec le plein de fuel et 7 équipiers à bord. Les hélices tripales repliables Gori extraient énergiquement le bateau du ponton malgré le vent de travers. Nous envoyons sans effort la GV équipée de coulisseaux à billes Harken et déroulons le solent sur étai textile, l'impression de facilité se confirmera tout au long de ces deux jours. La GV de 62 m2 et le solent de 36 m2 restent véritablement à taille humaine, certains réglages sont encore manuels ! Les pratiquants de la passe de Lorient savent qu'elle peut être difficile par vent d'ouest créant un clapot revêche dans l'axe ; pourtant, l'aisance du 42' est évidente ; il démarre au près dans la rade comme un bolide et s'élance vaillamment à l'assaut du chenal. L'équilibre de barre est parfait et le cap super efficace (biellette de liaison rigide extérieure, jolis safrans elliptiques, paliers et mèches Jefa). Dérive sous le vent à fond en bas, je ressens dès les premières minutes les messages positifs très clairs de la plateforme. Au près, le TS se joue littéralement des vagues courtes ; calé sur ses voûtes dans une attitude très moderne qui permet aux flotteurs d'exprimer toute leur capacité de franchissement, il monte dans le vent à 10 nœuds. L'allure est confortable, sereine, et le passage à la vague d'une souplesse remarquable. A la sortie du chenal, dès qu'il est possible d'ouvrir un peu les réglages, la vitesse se stabilise à 12-13 nœuds à 70° du vent. L'équilibre longitudinal est surprenant et, sous toute la voilure dans 18-20 nœuds réels, le châssis n'est jamais pris en défaut et ne souffre pas du tout. Sa raideur est manifeste, le gréement sous le vent reste tendu ; la rigueur structurelle participe concrètement au plaisir de pilotage. La descente s'effectue à 15-18 nœuds, ponctuée de longues séances de glisse avec le sentiment d'une importante réserve de puissance et de sécurité ; le TS indique clairement son envie de faire parler la poudre bien au-delà des 20 nœuds. L'allure aurait été idéale pour un bord (tonique) sous gennaker, mais nous n'en disposions pas encore.

Le lendemain, la météo annonce des passages de fronts à 28-30 nœuds, laissant présager des rafales supérieures à 35. Nous prenons donc un ris et, sous solent entier (36 m2 !), mettons le cap sur l'ouest de Groix. Le paysage marin a changé de registre, pourtant, le bateau nous met immédiatement en confiance et sort le grand jeu. Les bonnes sensations de la veille sont bien présentes, mais (toujours au près serré), dans cette mer hachée, l'aisance du 42' devient carrément enthousiasmante et son agilité nous bluffe ! Dans ces conditions nerveuses et exigeantes, il reste tolérant dans les surventes et d'une efficacité rare. Son équilibre calme notre vigilance. Entre 9,8 et 12,5 nœuds (au près !), l'athlète se joue du terrain miné. Le jeu de voiles 3DI (Kevlar-carbone), la croix (tube de compression, poutre avant, cathédrale), la poutre arrière, la cloison de mât en fibres noires et la qualité de fabrication favorisent bien sûr cet exercice de précision, mais la géométrie inspirée du dessin reste un élément essentiel et perceptible. La manière dont cette carène nage souplement en toutes circonstances génère un sentiment de glisse permanente sous les pieds à l'origine de la satisfaction unique qu'elle procure. Ce "petit" catamaran semble en avoir beaucoup sous le pied ; la mer est maintenant formée, hachée de bonnets déferlants, et malgré notre vitesse de 14-16 nœuds au reaching, nous ne recevons pas d'embruns ! Au grand largue, ce skieur de neige profonde fléchit ses appuis et dégage naturellement ses spatules ; il surfe avec une aisance surprenante à 18-19 nœuds stabilisés. Le barreur, confortablement calé dans un large siège protecteur pourvu de cale-pieds, place les étraves avec 2 doigts, l'effet directionnel des safrans est chirurgical...









4 - La nacelle élevée est finement raccordée aux flotteurs, le bordé extérieur tulipé joue un rôle déflecteur appréciable, la position de barre est sécurisante et agréable.

5 - Les proportions du roof sont créatives et élégantes, elles ménagent aérodynamisme et hauteur sous barrot, une prouesse.

6 - Le siège décalé procure une vision directe sur la trajectoire et des sensations enviables même en conditions dynamiques ; le toucher de barre constitue un signe identitaire du TS (une raquette sera ajoutée).

7 - Fin de surf à 20 nœuds : Sam Marsaudon (en noir) est ravi des qualités dynamiques du bateau.

8 - Cockpit et salon de pont ne forment qu'un seul espace de vie modulable au gré des conditions extérieures. La casquette bimini est d'une efficacité rare.

9 - Le style dépouillé est assumé et revendiqué ; ce qui n'empêche nullement de profiter du confort des aménagements.

10 - Le mobilier est structurel ; les solutions simples ont été retenues (cf. le rack de paniers amovibles au fond), l'agrément de cette cuisine semi-outdoor est remarquable. On remarque la porte étanche d'entrée dans le flotteur.

11 - La cabine tribord n'a rien à envier à des unités plus sophistiquées.









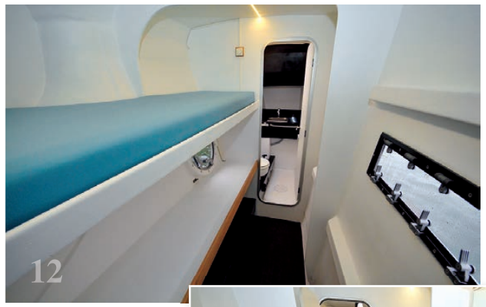
LES CONCURRENTS

Modèle	Catana 42 CR	Vik 124	Nautitech Open 40'	Dazcat 11,95
Constructeur	Catana	Legend Marine	Bavaria	Multimarine
Architecte	C. Barreau	E. Lerouge	M. Lombard	D. Newton
SV au près en m2	102	103	92	85
Poids en t	8,9	4,6	7.8	4
Prix en HT	379 000 €	NC	283 000 €	338 000 £

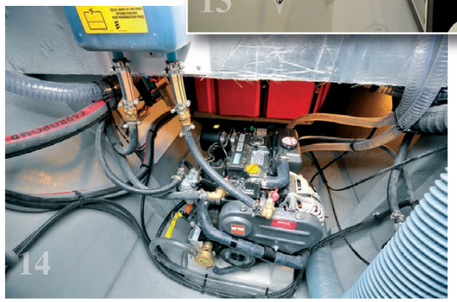
VERSION NUMERIQUE ENRICHIE VIDEO

CONCLUSION

Dans cette version, le TS 42 est un instrument très performant, il joue sa musique sans fausse note et comblera les équipages et les barreurs les plus exigeants. Catamaran habitable et confortable, il offre des sensations qui appartenaient aux prototypes, il y a peu ! Sa taille compacte, la facilité de manœuvre et de maintenance constituent des atouts supplémentaires pour une machine exceptionnellement amusante et rigoureuse dont le comportement et les résultats semblent appartenir à une unité plus grande. Christophe Barreau et Marsaudon Composites ont signé là une création remarquable. ●



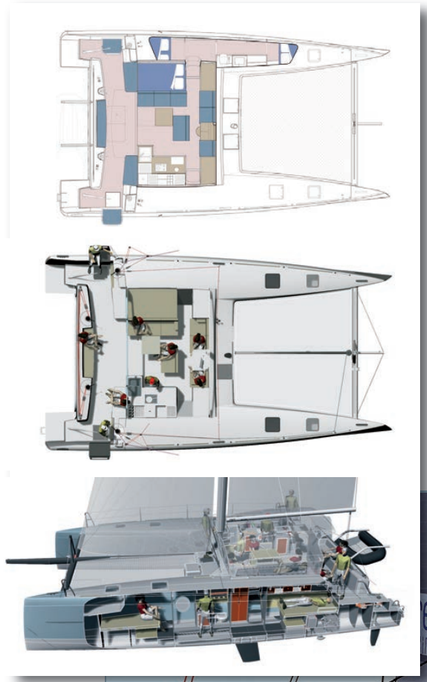






TÉMOIGNAGE D'ARCHITECTE PAR CHRISTOPHE BARREAU

En concevant le TS 42', nous n'avions qu'un seul objectif, celui d'offrir un voilier révélateur de saveurs océanes intenses. Conçu hors contrainte marketing, mais dans une enveloppe budgétaire limitée, nous avons recherché les sensations auxquelles nous étions le plus attachés, et orienté tous nos choix au service de celles-ci. Un voilier est un ensemble d'équilibres subtils à la frontière de l'air et de l'eau, ce qui en fait la complexité et l'intérêt. C'est ce dialogue entre les éléments qui nous fait rêver et motive nos efforts. Vivre en plein air était un choix déterminant ; plutôt que de diviser la plateforme en deux petits espaces – extérieur et intérieur –, nous avons essayé de n'en faire qu'un qui se module à volonté : plein air ou protégé. Seuls les postes de manœuvre et de barre revendiquent totalement leur caractère extérieur et offrent une vue privilégiée sur le gréement et le plan d'eau, facilitée par une position originale du siège et une barre au toucher sensible. Percevoir l'efficience d'un réglage, placer avec précision le bateau dans la vague, favoriser un passage doux dans le clapot pour un excellent cap au près, une vitesse moyenne élevée au portant avec une vraie sensation de glisse sont les plaisirs et facteurs de sécurité que nous voulons apporter. La nécessité de limiter les coûts dans la version de base conduit à proposer des ailerons fixes. Il faut donc compenser ce déficit d'efficacité par une forme de carène adaptée. Le brion est donc assez profond, la coque légèrement inclinée à l'arrêt devient verticale sous le vent au près et la réduction du fardage améliore le résultat antidérive global. Les formes tendues et porteuses permettent au 42' de glisser dès que l'on abat. La version à dérives est encore plus performante. La structure légère et rigide profite aussi de cette inclinaison de flotteur qui limite la portée des poutres et favorise leur encastrement. Cette propriété est accentuée par le tulipage prononcé des bordés, et les aménagements sont structurels. Nous avons imaginé des zones de vie lumineuses, conviviales, évolutives et ergonomiques, et voulions conserver la couchette de nacelle à vision panoramique déjà présente à bord du TS 50' et particulièrement appréciée en mer. Les coques, totalement fermées par des panneaux étanches, offrent un vrai isolement. Le bateau est idéalement destiné à un équipage de 4/6 personnes et prévu pour limiter les contraintes d'entretien par la chasse au superflu. Longévité et nettoyage facile sont optimisés grâce au moulage de tout le mobilier de nacelle intégré à la pièce de pont. Profitons de l'univers marin, privilégions les rencontres et la contemplation des paysages et oublions la caisse à outils et les pots de vernis ! Le TS 42' est un voilier de voyage hauturier, efficace, à échelle humaine, conçu pour donner beaucoup avec peu d'efforts.



Les étraves très fines présentent un carrossage positif et une légère inversion

La face avant du roof est une vraie réussite, vision panoramique, design, ventilation et faible élévation sont remarquables

Seule la partie centrale du roof conserve la hauteur sous barrot, les virures en creux permettent donc de raccrocher le marchepied de toit aux montants extérieurs en sauvegardant silhouette et CX

A l'usage, les larges sièges suspendus s'avèrent confortables et sécurisants, l'aspersion par des embruns est rare, même en conditions soutenues

Mât carbone rotatif sans barres de flèche pour notre unité d'essai, une version aluminium dotée de voiles Dacron sera déjà très performante



La superbe croix carbone est en option, elle intègre le bout dehors et la cathédrale pourvue d'une martingale Kevlar. La mise à l'eau de l'ancre est directe par la nacelle

Le brion bien immergé participe à la stabilité de route de cette carène très tendue et performante

Le bordé extérieur nettement tulipé se raccroche au pont par un bouge déflecteur élégant

Les chandeliers et mains courantes en inox satiné offrent un aspect titane mat magnifique

Les voûtes sont coupées à l'aplomb, mais ménagent des échancrures pratiques pour le débarquement en annexe

+
- Silhouette séduisante
- Réalisation rigoureuse
- Comportement de haut niveau

–
- Quelques détails de finition intérieure
- Table de carré à améliorer
- Antidérapant de roof perfectible

12 *- Sur notre unité d'essai, destinée aussi à la régate, une couchette single superposée est destinée à accueillir un équipier supplémentaire.*
13 *- La coque bâbord est divisée en deux cabines séparées par un cabinet de toilette.*
14 *- Le moteur trône au centre d'une cale accessible et lisible. Le réservoir de gasoil est visible sur sa tablette, solidaire de la cloison de cabine arrière.*