

LA GRANDE MOTTE

Tous les multicoques du monde ! 76



Outremer 55



VALENTIN TROUSSEAU



COMMAIRE

TRIMESTRIEL - FEVRIER-MARS-AVRIL 2023 77#31

MULTICOQUE

LE MONDE DU

RALLYE ET REGATE A LA FOLIE

AU CARIBBEAN MULTIHULL CHALLENGE

by Voile magazine

76

44

52

60

66

76

76

UE by Voile magazine

VAAN R5
Design, matériaux...
Le cat de croisière
en aluminium qui ne fait
rien comme les autres

PREPAREZ LA GRANDE MOTTE
Notre inventaire de tous
les multicoques du monde
chantier par chantier, gammes et tarifs.
Le Salon du Multicoque, c'est bientôt !

ISSN 1120-8540 - 2023 - 6,25 € - Web-DL E : 1,200 XPF - P. R. : 1,320 XPF - Salvo 13,200 XPF

L 11849 - 11 - P. 6,50 € - 30

Edizione L'espresso

OU SUITEZ-NOUS

Rejoignez-nous sur Facebook

Voile Moteur

36

Vaan R5

Une autre vision de la grande croisière

22

ModX 70

Le catamaran qui a 20 ans d'avance

52

Aventure en flotte

Au cœur du Rallye des Iles du Soleil

44

Caribbean Multihull Challenge

La grande fête des multicoques au soleil de Saint-Martin

Vaan R5

Oser la différence

Le jeune chantier Néerlandais ne veut rien faire comme les autres et cela se voit. Tout juste six ans d'existence, déjà deux modèles et bientôt un troisième, il fallait un essai dans des conditions originales pour ce R5 pas comme les autres.

Texte et photos François Tréguët

C'est à 40 minutes du centre de Rotterdam, par une route aussi plate que la légende, qu'Igor Kluin et Nienke Van Klooster ont installé Vaan Yachts en 2018. Hellevoetsluis est situé au bord du Harin-gvliet, séparé de la Mer du Nord par une écluse. Située à plus de 3 milles au Nord-Ouest nous n'aurons pas à la franchir car le plan d'eau est ouvert sur une douzaine de Milles vers le Sud-Est et l'autre rive distante de 1.5 Milles. De quoi

naviguer par cette courte après-midi d'hiver avec une fenêtre météo aussi glaciale (3°C max.) que providentielle, entre une semaine exécrable et la tempête Caetano en approche. Le décor est planté et il n'est pas moins original que le catamaran que nous allons essayer.

Amarré au ponton, le Vaan R5 ne ressemble à rien de connu. Certes le franc-bord est élevé (2,12m) mais c'est surtout le design tout en sobriété, fluidité, avec très peu d'aspérités, que l'on retient comme première impression. La coque en aluminium brut n'est déjà pas banale, elle intègre



zacczacaecv vaecvav ecv



“ Performance, design et écologie sont les trois principes qui ont guidé la conception du Vaan R5. ”



Notez le sillage minimaliste alors que les pods moteurs ne sont pas encore relevés.

en plus 60% d'aluminium recyclé : cadres de fenêtres, plaques d'immatriculation, et autres panneaux routiers. Associé à 40% d'aluminium pur et 0,5% d'additifs, l'alliage est précisément au standard 5083 de qualité marine. Sa production émet ainsi soit 7 fois moins de CO2 que celle de l'aluminium classique nous assure Igor. Avec le style déjà évoqué, l'écologie est le deuxième axe stratégique majeur à l'origine de la création des catamarans Vaan, dont le cycle de vie a été pensé jusqu'à son recyclage intégral. Le troisième et non des moindres, c'est la performance sous voiles. Pour optimiser le poids les épaisseurs varient : les coques sont en 7mm, les zones autour des quillons 10mm, et le pont 6mm. La structure

est très serrée comme on peut le voir dans les vastes soutes à voile qui occupent les deux étraves ou les deux grands coffres de pied de mât.

La rigidité de l'aluminium, un atout majeur

L'ensemble est tellement rigide que les hublots de rouf peuvent être d'un seul tenant, en double vitrage. Vous êtes surpris que l'on associe aluminium et performance ? C'est oublier un peu vite son excellent ratio poids/rigidité. Jusqu'à l'avènement du carbone, il a longtemps été utilisé en course au large, y compris sur des multicoques comme le Paul Ricard d'Éric Tabarly, Manureva



Le design des aménagements est particulièrement épuré, une réussite.

d'Alain Colas ou encore le trimaran Kriter d'Olivier de Kersauson. Et pour Igor, qui a commencé la voile à l'âge de 3 ans et régaté à haut niveau (Championnat du monde d'Optimist) un voilier doit avancer sous voiles, quelques que soient les conditions de vent. D'ailleurs, si Vaan signifie « girouette » en néerlandais, c'est aussi une expression que l'on pourrait traduire comme « va où le vent te pousse ».

Mais avant de vérifier sous voile si les 18 tonnes annoncées en ordre de marche et les 125m² de voilure au près font bien des étincelles, quittons le port... en silence. Car oui, comme les trois premiers catamarans Vaan déjà construits, sur ce deuxième R5, la propulsion est électrique. Le stockage de l'énergie est confié à des batteries LFP (Lithium Fer Phosphate), qui ont une densité d'énergie légèrement moindre que les Lithium-ion (-14%), mais qui au-delà de leur coût inférieur, supportent beaucoup plus de cycles de charge-décharge complets : de l'ordre de 5000 cycles au lieu de 1000 avant de tomber à 80% de leur capacité initiale. Elles présentent également beaucoup moins de risques d'incendie et sont moins polluantes. Selon le constructeur, avec ce parc de 60 kWh fixé dans la poutre centrale, le Vaan R5 peut naviguer entre 4 et 5 heures, à une vitesse de 5 à 6 nœuds. Pour un catamaran qui met en avant ses performances sous voiles dans les petits ains, cela devrait couvrir près de 90% de l'usage des moteurs, limité le plus souvent aux entrées et sorties de port ou des mouillages. Au-delà, quand toutes les sources d'énergie douces sont épuisées et le vent définitivement absent, un

A voir ... et à revoir !



Fluidité du design : le rail de grand-voile est inséré dans le rouf et prolongé par un bimini textile sur structure alu.



Si un catamaran ne gîte pas, il bouge : il faut une fargue sur le plan de travail.



Dans le carré, métal, bois et textile se marient harmonieusement.



Le haut cale-pied en alu est rassurant en plus d'être structurant.



Les pare-battage ont leur place dans les immenses soutes avant, d'autant que leur poids raisonnable ne risque pas de trop charger les étraves.



Joystick, boutons de winches électriques : un poste de barre futuriste !



Il n'y a rien pour arrêter la chute d'objets ou de bouts à l'arrière du cockpit.



Les portes à galandages allient esthétique et gain d'espace dans les coques.



Une surface anti-dérapante au pied de mât serait la bienvenue.



“ Le coté épuré des lignes du Vaan, une évidence vu du ciel. ”

groupe électrogène de 15 kW est installé à bord. C'est une sécurité mais aussi un prolongateur d'autonomie, qui permet de naviguer au moteur pendant environ quatre jours. Pour des raisons de confidentialité, nous ne nous étendrons pas ici sur les détails des moteurs eux-mêmes, mais les pods escamotables réduisant la traînée sous voiles, et orientables pour des manœuvres de port au joystick sont très séduisants.

La grand-voile est hissée dès la sortie du port. Déroulée plutôt grâce à l'imposante Futlerboom dont l'efficacité nous a surpris. Le carter en composite est large autour du profil d'enroulement, la voile signée Quantum très bien coupée, et le système de ralingue souple qui relie la voile au mât parfaitement ajustée dans sa partie basse, tellement critique. Pour maximiser la surface de voilure et abaisser le centre de gravité la bôme rase le rouf. Tous les winches sont électriques et peuvent être commandés depuis les postes de barre, y compris les deux situés à l'arrière du cockpit, sur un support en V fort distinctif, vers lesquels reviennent la plupart des manœuvres. Le solent-automoteur étant déroulé tout aussi facilement, on peut commencer notre remontée au près à 6,5N à 44° du vent réel par moins de 15 nœuds de brise. Dans ce plan d'eau fermé la mer lève peu, et avec 85 cm de hauteur sous nacelle le R5 peut voir venir. Mais le vent est irrégulier en direction, les obstacles nombreux (bouées, trafic maritime, berges...) alors les raisons de virer sont fréquentes. Autant d'occasions de constater que le Vaan R5 ne craint pas du tout l'exercice, ralentissant à peine dans la manœuvre et offrant un angle bord sur bord proche du graal des 90°. Bien

sûr, au travers puis au portant, sans disposer d'une voile d'avant plus grande que le solent, nous ne pouvons affirmer qu'il dépasse les 10 Nœuds promis par les polaires des architectes. Mais la réactivité de ce multicoque à chaque variation de vent nous rend optimiste.

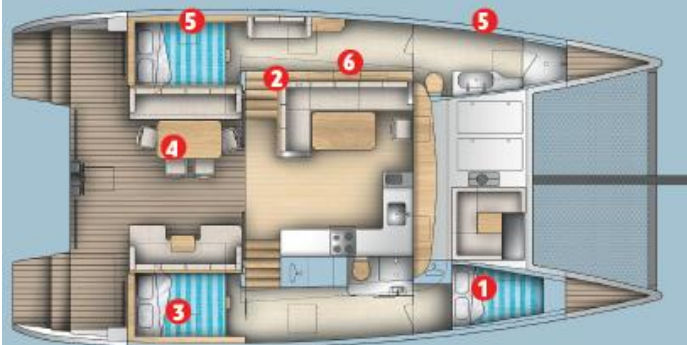
La barre est un vrai plaisir

Au vent, sous le vent, barrer est un plaisir car la vision est toujours idéale que ce soit sur les voiles, l'étrave devant ou opposée grâce aux importantes surfaces vitrées du rouf. Le système de barre signé Jefa est précis, sans aucun jeu, au point de le trouver un peu ferme peut-être dans le petit temps, mais offrant l'avantage de toujours garder le même niveau de retour quand la brise fraîchit. La température extérieure ressentie étant proche de 0°, nous nous réfugions à l'intérieur. Une fois vite refermé la grande baie vitrée coulissante, l'atmosphère se fait plus chaleureuse. Le design des aménagements est qualifié de « minimaliste » par Igor lui-même, il y a du Apple ou du Tesla dans cet intérieur-là. À quelques détails près - absence de fargues sur le plan de travail, quelques angles vifs et table à cartes repliable très symbolique - nous l'avons trouvé sobre et distingué. La vision sur l'extérieur y est parfaite, que ce soit depuis la cuisine aux nombreux rangements, ou le carré qui a le bon goût de ne pas tourner le dos à la route. Tous les matériaux sont de qualité, avec parfois une touche d'originalité bienvenue comme ce feutre gris graphite en PET recyclé qui recouvre l'épontille de mât. Les descentes

semblent un peu étroites, mais une fois dans les coques, la hauteur sous barrot à 2,09 m participe à l'impression d'espace. Le support de couchette arrière est structuré, apportant de la rigidité sans ajouter de poids. À bâbord un immense dressing occupe la partie centrale de la coque qui amène à une salle d'eau propriétaire. À tribord, la cabine avant reçoit deux couchages superposés et une salle d'eau s'invite au centre côté bordé intérieur. Un réservoir de 600 l est intégré sous les planchers de chaque coque, à bâbord pour l'eau douce, tribord pour le gasoil du générateur. Isolé thermiquement et phoniquement par du liège qui sert à la fois l'ambition écologique et de légèreté des Vaan, la température intérieure est régulée par une climatisation réversible fonctionnant sur le principe d'une pompe à chaleur très économe en électricité. Son Coefficient de Performance (COP) de 6 signifie que pour chaque kWh d'électricité consommée, elle produit 6 kWh d'énergie thermique (chaud ou froid puisqu'elle est réversible). Même en Méditerranée l'été, Igor nous affirme que l'on peut rafraîchir l'intérieur des coques uniquement à l'aide des 1800 W de panneaux solaires installés sur le rouf.

Concevoir et construire un bateau est une affaire de choix, de millions de choix même, sur chaque pièce, équipement, composant, matière, élément, dessiné ou acheté. Aux incontournables critères de fonction, résistance et prix les fondateurs de Vaan en ont ajouté trois : le poids, l'esthétique et l'impact sur le climat. Performance, style et écologie engagés, le Vaan R5 ne transige en rien sur ce triptyque fondateur conduisant à un catamaran différent mais pas déviant, plutôt

Le Vaan R5 en 8 points



- 1 A l'entrée de la nacelle, une jolie hauteur sous barrot à 2.13 m
- 2 Il y a encore 1.98 m de hauteur au pied de mât, gabarit néerlandais oblige.
- 3 La belle cuisine avec vue sur mer mesure 3.05 m x 1.58 m
- 4 On peut s'asseoir nombreux dans le carré de 2.80 m x 1.91 m
- 5 Dans les coques, toujours de la hauteur : 2.09 m partout
- 6 Des couchettes arrière king-size : 2.10 m x 1.80 m
- 7 Deux couchettes superposées de 2.10 m x 0.80 m à l'avant tribord
- 8 Une salle d'eau propriétaire royale : 3.25 m de long et 2.09 m de hauteur sous barrot



Carré avec vue panoramique, grande cuisine, matériaux originaux, le Vaan R5 développe une personnalité particulière.

Le Vaan R5 en chiffres...

Longueur hors tout	14,95 m
Largeur	7,94 m
Largeur	xxx m
Tirants d'eau	1,33-2,10 m
déplacement	18 000 kg
SV au près	125 m ²
Grand voile	82 m ²
Solent auto-vireur	45 m ²
Gennaker	172 m ²
Code 0	120
Matériau	aluminium
Motorisation	2 x 30 kW (Oceanvolt)
Générateur	18 kW (Fisher Panda)
gasoil	600 l
eau douce	600 l
Architecte	Dyler NA

Prix de base : 1 796 100 € TTC

Prix bateau essayé : 2 280 000 € TTC

Principales options : cockpit avant et pont en liège, bôme enrouleur, voiles de portant, pompe à chaleur chauffage/clim...



La grande salle d'eau propriétaire à l'avant bâbord.



Les rangements dans la coque propriétaire...



Élégance, luminosité, écologie et robustesse...



Cuisine avec vue...



Le carré en L fait en partie face à la route.