

DAZCAT 1495

Confort et vitesse, pourquoi choisir ?



Retrouvez la vidéo de l'essai sur www.voilesetvoiliers.com

Qu'est-ce qui marche à 8,5 nœuds au près et à 15 nœuds au portant, sans gîte, avec une vue imprenable sur la mer à tous les étages ? Un cata de course-croisière venu du Royaume-Uni... Le prix est en rapport avec les prestations, mais on se prend vite à rêver !

CONDITIONS DE L'ESSAI : La Rochelle. Vent de secteur Ouest environ 10 nœuds. Mer plate.

Si j'apprécie les sensations de barre ? «Presque comme un monocoque.» C'est ce que je répons à Darren Newton, le concepteur et architecte des Dazcat (nom inspiré par le diminutif de Darren). Il est vrai qu'un catamaran de croisière aussi amusant à barrer, cela ne se voit pas tous les jours. Montées avec une transmission à drosses textiles, les deux barres à roue du 1495 sont réellement légères et sensibles : un vrai bonheur. Quant à la vitesse... Pris d'un doute, je

m'enquiers auprès de l'architecte : ne suis-je pas trop abattu ? La vitesse-cible, au près avec 10 nœuds de vent, peut-elle être de 8,5 nœuds, est-ce bien raisonnable ? La réponse est évasive. Car chez Dazcat, on est du genre détendu. Mais Darren finit par me dire que, oui, je suis bien au près. Il suffit de virer pour en avoir le cœur net (ce qui est très simple, avec le foc autovireur). En effet, l'angle bord sur bord, au compas en tout cas, ne dépasse guère les 90 degrés. Au portant, sous grand spi asy-

métrique, on arrive très vite à 11 nœuds en lofant un peu (130-140 degrés du vent réel). Avec 15 nœuds de vent, le Dazcat navigue à 17 nœuds sous spi.

Difficile dans ces conditions de lâcher la barre ; on fait un gros effort pour laisser la place à d'autres. On se promène un peu sur le pont. En avant du grand trampoline, deux petits filets triangulaires permettent d'accéder jusqu'à l'extrémité du très long bout-dehors. Par petit temps et grande chaleur, nul doute que cette place sera très convoitée pour la sieste. Mais au reaching dans la brise, à 20 nœuds, l'endroit devient tout à fait infrequentable !

LÉGÈRETÉ ET PERFORMANCES

Quel est son secret, à ce Dazcat, pour aller aussi vite ? A vrai dire, pour un multicoque, il n'y a pas de secret : il faut faire léger. Le 1495,

long de près de 15 mètres, ne pèse que 5,5 tonnes (lège), ce qui est le poids d'un croiseur monocoque de... 10 ou 11 mètres. Le centrage des poids est savamment optimisé afin de réduire au maximum le tangage. On note qu'à l'arrêt, le bion est nettement hors de l'eau ; et que sous voiles, au reaching ou au près dans la brise ou même le médium, la carène de la coque au vent ne tarde pas à se dégager en partie de l'eau. Pour obtenir de tels résultats, le chantier britannique fait évidemment appel à des techniques de construction high-tech : les coques sont infusées en sandwich verre/mousse PVC avec des renforts en kevlar et en carbone, et tous les espars sont en carbone (y compris bout-dehors long 7 mètres au total et qui s'avance de plus de 2 mètres en avant des étraves.). Les deux profondes dérives sabre sont en carbone elles aussi. Elles sont complétées par de longs aile-



rons triangulaires et peu profonds, qui commencent au tiers avant de la coque. D'après les concepteurs, ces appendices améliorent le comportement du bateau au portant. Ils permettent aussi de pratiquer l'échouage sans risque pour les œuvres vives ; en outre ils intègrent les lignes d'arbre, et protègent les hélices comme les safrans (lesquels sont fixes). Enfin, quoique le prix de ce grand multicoque s'écarte quelque peu de la décence commune, le chantier a maintenu un certain souci de simplicité : ainsi le mât est en carbone, mais il ne tourne pas (un mât aluminium est proposé pour la version croisière ; nous avons ici essayé le Dazcat 1495 en version course).

AMÉNAGEMENTS RÉUSSIS

Son potentiel sous voiles ne fait aucun doute, mais ce cata est-il

aussi remarquable à l'intérieur ? Sans offrir tout à fait les mêmes volumes que les catamarans ordinaires de taille comparable, les emménagements comprennent un grand carré dans la nacelle et trois belles cabines doubles. Mais le clou, c'est incontestablement la cuisine. Installé dans la coque tribord, sur un plancher surélevé, le cuistot peut profiter de la vue sur mer. Il dispose de 3 mètres de coque pour lui tout seul, d'un plan de travail de 105 x 60 centimètres (!), et il reste en contact avec les occupants du carré - le gros meuble de séparation entre les deux zones étant à bonne hauteur pour servir de bar (et de passe-plat), façon cuisine américaine. En face, dans la coque bâbord, on trouve une banquette qui pourra être utilisée comme petit salon, couchette de mer ou annexe de la table à cartes, selon les circonstances. Là encore le plancher est

(Très) véloce. Avec ses très belles voiles North en composite 3Di, notre bateau d'essai a démontré des capacités de vitesse remarquables.





surélevé, ce qui permet de placer les réservoirs et tous les équipements lourds – dont les deux moteurs de 29 chevaux – au centre du bateau, et donc de centrer et d'abaisser les poids (et aussi de réduire le poids et la complexité du câblage et de la tuyauterie). A noter enfin les deux salles de bains, l'une de belle taille occupant toute la partie avant de la coque bâbord, et l'autre plus petite, à tribord entre la cuisine et la cabine avant. Mais bien sûr, dans un cata aussi performant, on doit quand même faire de toutes petites

concessions pour la bonne marche sous voiles. Si la cuisine est royale, on ne peut pas en dire autant de la couchette avant de la coque tribord, dont la largeur est limitée à 1,32 mètre. Par ailleurs, pour un bateau de ce prix, on peut regretter que certaines finitions demeurent quelque peu rustiques – mais il n'y a là rien de très choquant et l'ensemble est tout à fait réussi. Peu connus en France, les Dazcat ont leur petite réputation de l'autre côté de la Manche, puisqu'ils s'alignent régulièrement en MOCRA

(la jauge des multis britanniques à handicap) au départ de nombreuses courses, dans le Solent ou ailleurs (Fastnet, Tour des îles britanniques, Tour de l'île de Wight...). Ce nouveau 1495 est le navire amiral d'un chantier situé en face de Plymouth, de l'autre côté de la rivière Tamar qui sépare les Cornouailles anglaises du Devon. La gamme comprend aussi un 995, et un 1195. Ce sont de vrais cats de course-croisière, et à ce titre ils n'ont pas beaucoup de concurrents sur le marché. ■

Conviviale. Bien que située dans une coque en contrebas, la cuisine est en communication directe avec le carré puisque son plancher est nettement surélevé.

CE QUI NOUS A SÉDUITS

Un ensemble cohérent adapté aussi bien à la course au large qu'à la grande croisière.

- Les performances !
- La superbe cuisine.
- La ligne élégante et dynamique : nacelle discrète, étraves inversées, toniture légèrement inversée qui intègre avec bonheur le dessin des jupes arrière. Le bateau que nous avons essayé est habillé d'une peinture métallisée, ce qui peut surprendre, mais on peut aussi opter pour une finition gelcoat simple ou pour de l'adhésif..

CE QUI NOUS A DÉPLU

Une touche de luxe aurait été la bienvenue.

- Le cockpit dépourvu de tout aménagement ; une table amovible est cependant prévue.
- Les finitions intérieures qui manquent peut-être de raffinement.

Panoramique.

Avec un tel carré, on peut recevoir du monde ! En outre, en abaissant la table, il est possible d'aménager une couchette double supplémentaire. La petite table à cartes, très bien placée en avant de la banquette bâbord, est complétée par une sorte de bureau à l'entrée de la nacelle.





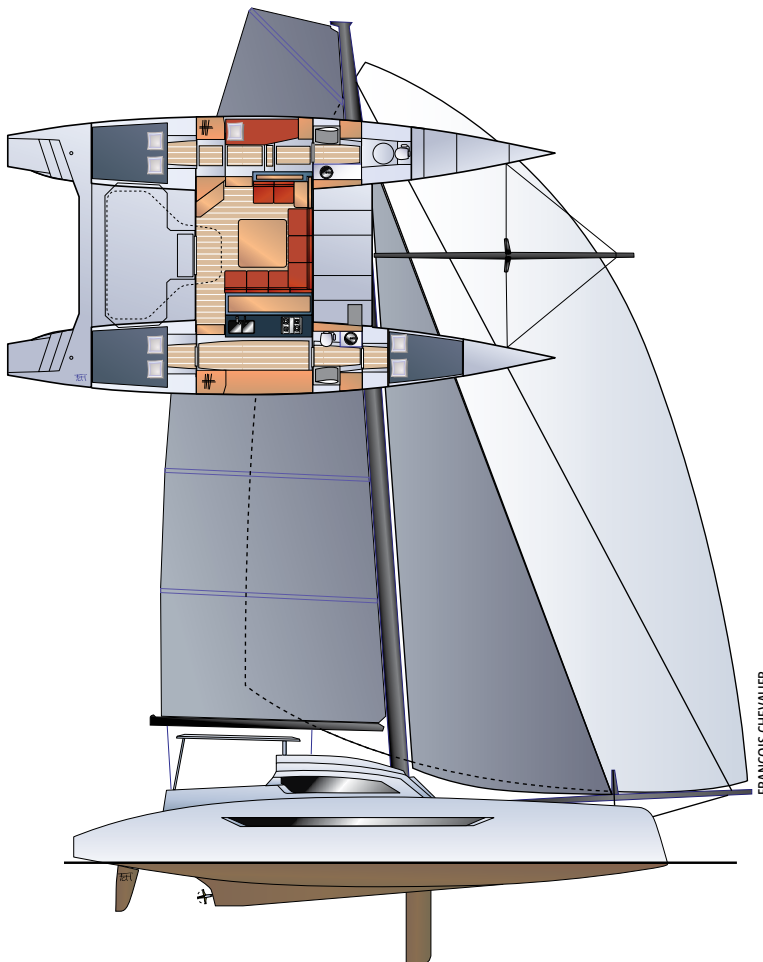
Accueillante. La couchette de la cabine arrière tribord mesure pas moins de 2 mètres de long et près de 1,80 mètre de large.



Rassurant. Un robuste filet triangulaire permet d'accéder jusqu'à l'extrémité du bout-dehors.



Agréable. En contrebas du carré, cette banquette fera une bonne couchette d'appoint.



FRANÇOIS CHEVALIER

DAZCAT 1945 Confort et vitesse

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	DAZCAT 1495	SIG 45	TAG 50
Longueur coque	14,95 m	13,70 m	15,50 m
Longueur flott.	14,50 m	13,70 m	14,78 m
Largeur	7,50 m	8,40 m	8,53 m
Tirant d'eau	1,10-2,20 m	1,15*-2,75 m	0,54-3 m***
Déplacement lège	5 500 kg	5 500 kg	9 000 kg
Voilure au près	120 m²	146 m ² **	189 m ²
Grand-voile	75 m²	94 m ²	121 m ²
Foc	45 m²	43 m ²	68 m ²
Code 0	nc	100 m ²	173 m ²
Spi	170 m²	150 m ²	254 m ²
Matériau coque centrale et flotteurs	sandwich verre-polyester-vinylester/mousse PVC sous infusion, avec renforts Kevlar et carbone	verre-vinylester/mousse PVC, verre-carbone-époxy/mousse PVC pour les bras	sandwich verre-Vinylester/mousse PVC, sous infusion
Certification CE	A	A	A
Motorisation	2 x 29 ch	2 x 29 ch	2 x 39 ch
Architectes	Darren Newton	VPLP	Young Yacht Design
Constructeur	Dazcat & Multimarine Composites (Royaume-Uni)	Le Breton Yachts (Pays-Bas)	TAG YACHTS (Afrique du Sud)
Prix de base TTC	1 173 395 €	1 050 000 €	1 020 663 €

*Tirant d'eau du safran. **Avec le mât-aile de 9 m². ***Et safran 1,60 m.

MESURES

Hauteur sous barrots : 1,91 m dans la nacelle et plus de 2,10 m dans les coques.

Couchette arrière bâbord : 1,98 x 1,56 x 1,12 m.

Couchette arrière tribord : 2,03 x 1,78 x 1,12 m

Couchette avant tribord : 2,04 x 1,32 m.

Longueur et largeur totales du cockpit : 2 x 3,85 m.

PRIX DU BATEAU ESSAYÉ 1 351 260 €

CONCLUSION

Le concept de course-croisière, appliqué au catamaran, nous semble tout à fait pertinent. Par rapport au monocoque, on gagne beaucoup et sur presque tous les tableaux : performances, confort à l'escale et en mer, sans oublier le tirant d'eau réduit (et même la possibilité d'échouer !). Seule la sensibilité de barre est un peu en retrait - et encore, sur le Dazcat, on s'amuse vraiment à la barre.

