

NEEL 43

Le trident du bonheur

Le concept propre à Neel d'une plateforme habitable coiffant les trois coques trouve dans le petit dernier de la famille une sorte d'accomplissement. Le multi idéal ?

Texte Olivier Péretié Photos Olivier Blanchet



Tous ceux qui ont eu le bonheur de naviguer sur ces tridents à voiles savent que les trimarans peuvent revendiquer le titre de « Proper Yachts », autant dire des « voiliers justes ». Parce qu'ils réunissent des qualités nautiques souvent antagonistes, telles que la douceur du passage dans la mer et la vitesse, la stabilité et une gîte négligeable, la finesse et la précision de barre, un tangage et un roulis nettement plus amortis que celui des unités comptant moins de coques qu'eux. Autrefois, tout cela se payait. Par une difficulté à virer de bord dans certaines conditions, par un volume habitable étiqueté et par une manœuvrabilité dans les ports plus que problématique, sans parler d'une largeur intimidante.

Les Neel sont arrivés, ils ont changé la donne

Et puis les Neel sont arrivés, avec leur nacelle coiffant les trois coques, qui ont changé la donne.

C'est avec tout cela en tête que l'on s'en va essayer le petit dernier de la famille, le 43, dû au talent du cabinet Lombard, tout comme son prédécesseur le 47. Confortablement logés au creux de la méridienne intérieure, on se trouve parfaitement à l'abri, au centre d'un vrai poste de commande. Ce qui ne nuit pas car, pour l'heure, les instruments traduisent en chiffres des conditions plutôt musclées : vitesse vent : 23 noeuds, angle au vent vrai : 100°, vitesse GPS : 10 à 12 noeuds. Le tout sous grand-voile à un ris et génois roulé au tiers. Le Neel 43 franchit le rugueux clapot de la baie de La Rochelle en force, ce qui se traduit par quelques mouvements assez vifs. Mais il ne tangue ni ne roule et sa coque centrale aux entrées d'eau très fines ne tape pour ainsi dire jamais. Si l'on veut s'approcher du lit du vent, il suffit de gagner le poste de navigation extérieur, en gravissant les quatre marches qui lui donnent accès depuis le cockpit protégé. Là, on trouve une banquette trois places et tout le nécessaire pour manœuvrer le trimaran en solitaire. Virent de bord en solo sur le Neel 43 est donc une formalité : avec sa coque centrale très rockée, son aileron de quille modéré et ses neuf tonnes, le tri a suffisamment de maniabilité et d'inertie pour ne pas s'arrêter dans le vent – même quand celui-ci souffle à force 6. Et reprendre l'écoutille qui gifle sauvagement

le toit de la nacelle n'a rien d'exténuant parce qu'il n'y a que quelques tours de manivelle à donner pour la border à fond sur le winch mécanique (qu'on aurait pu imaginer tout aussi bien électrique). C'est ainsi que l'on se retrouve à 9,2 noeuds à 35° du vent apparent... Prendre un ris seul n'est pas plus intimidant, encore une fois grâce au winch à watts et au fait que chaque bande de ris possède des bosses d'amure et d'écoute indépendantes. Il suffit d'un peu de méthode.

Quant à l'empannage dans cette forte brise, il pourra solliciter la présence d'un deuxième équipier, au cas où on ne ferait pas assez confiance au pilote en mode vent. Mais il ne sera pas plus compliqué : les deux écoutilles de grand-voile en patte-d'oeie permettent de centrer la bôme en douceur (cette fois en n'hésitant pas à recourir au winch électrique). Autant dire qu'un couple en grand voyage n'aura aucun mal à gérer ce trimaran de 12 mètres au plan de voilure ramassé (grand-voile à corne de 58 m², génois de 44 m²) dont l'accastillage très simple mais efficace et bien pensé est parfaitement adapté au programme. Depuis la passerelle, les grands auront vue sur les trois étraves. Evidemment,

avec ses 7,40 mètres de large, le Neel 43 n'est pas exactement un mini à garer dans les marinas encombrées. Mais on peut se rassurer en sachant que l'hélice dirige le flux d'eau directement sur le grand safran et que le propulseur d'étrave en tunnel est très efficace. Quelques heures de navigation dans cette brise musclée suffisent pour s'en convaincre : le Neel 43 est rapide à toutes les allures (avec cette brise, les 10 noeuds de moyenne sont une formalité), stable (on a beau dire, ne jamais gîter à plus de 10 degrés est un vrai confort en croisière), doux à la mer et facile à manœuvrer.

Ajoutons pour conclure que 30 % du poids du Neel 43 sont constitués de matériaux biosourcés ou recyclables (le bloc-cabine avant est ainsi réalisé en composite verre-fibre de lin). La construction en sandwich mousse PVC (PET pour les éléments verticaux), est réalisée en infusion. Elle recourt à la résine vinylester pour les parois extérieures, et monolithique époxy autour de la mèche de safran, de la zone moteur et de l'aileron de quille. Tout cela laisse penser que ce trimaran de 43 pieds, au prix serré, s'approche au plus près de l'idéal du « Proper Yacht » !



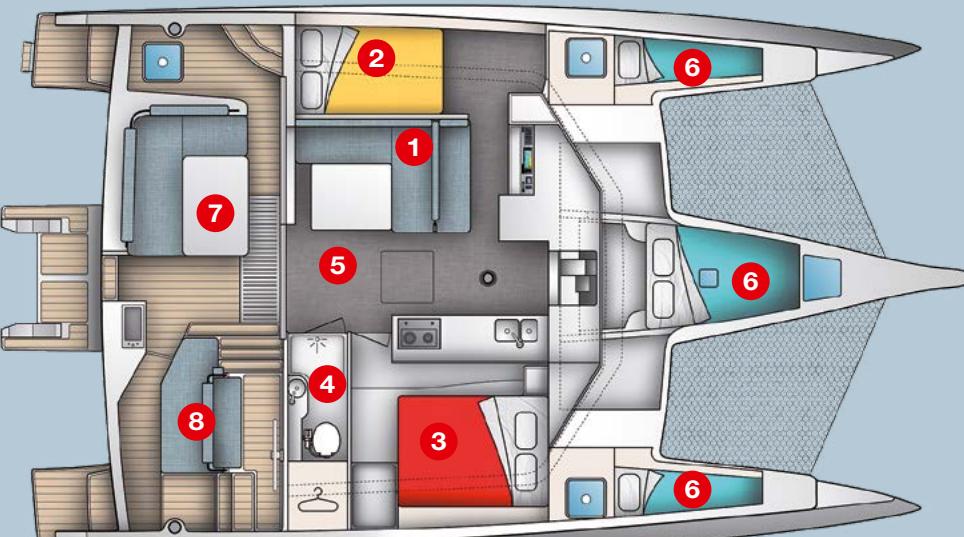
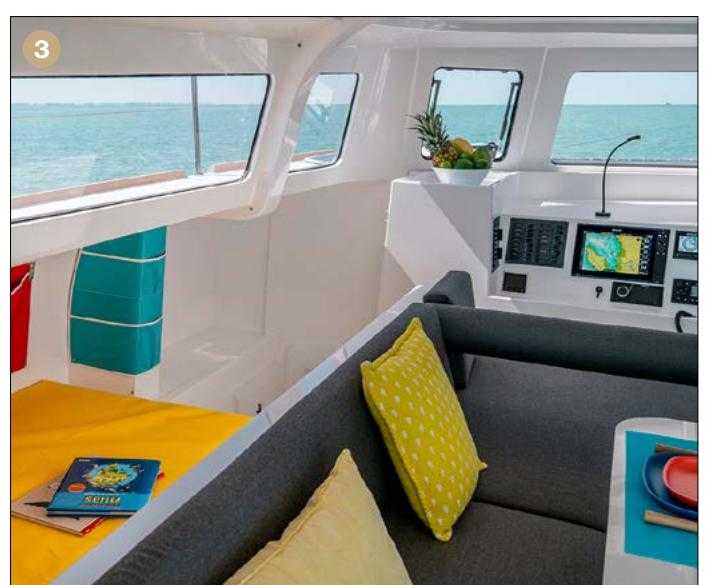
“ La surface de pont n'a rien à envier à celle d'un catamaran. ”





Nacelle et coques

A peine franchi la grande baie coulissante, solution de continuité entre carré et cockpit, on débouche sur un véritable loft (1), mariant contre-moule au gel-coat immaculé et couleurs vives des coussins, selleries ou rideaux, où la seule vraie cloison, celle qui sépare la cambuse (2) de la cabine propriétaire, à tribord (4), est transparente. Juste à droite de l'entrée, les séparations de l'unique salle de bains, en contreplaqué, se laissent oublier, tant la clarté et l'impression d'espace dominent. Les rangements sont traités sur le mode minimaliste, avec de simples toiles en guise de fermetures. A bâbord du carré, un rideau isole la couchette double : rustique peut-être, mais léger. A l'avant, une audacieuse descente asymétrique donne accès à une couchette double assez étroite. La mérienne de la « timonerie », orientée vers les trois étraves, autorise une vue sur mer à 270° avec, en premier plan, toute l'électronique et les deux tableaux électriques. Contrairement au 47, les flotteurs ne reçoivent que deux couchettes d'appoint, qui feront le bonheur des enfants. Un des points forts des Neel tient à l'immense cale technique qui constitue la coque centrale. On y accède par une grande trappe qui s'ouvre au milieu du carré. On débouche sur un énorme espace qui accueille le moteur, le grand réservoir de fuel (en inox), la clarinette du réservoir d'eau (en inox), puis le ballon d'eau chaude, et en avant la centrale électrique avec les batteries, le tableau de connexions, les régulateurs et, en prime, un volume de rangements idéalement placé.



Véritable timonerie intérieure, avec sa mérienne tournée vers l'avant, un poste de veille idéal.



L'avantage de concentrer toutes les manœuvres à côté de la barre se paye par l'obligation de les ranger soigneusement.



Simplicité et couleurs vives : la « cabine » mitoyenne du carré s'isole par un rideau et reçoit des rangements en toile.



Une cloison transparente (mais obturable) sépare la cuisine de la cabine propriétaire et contribue à l'impression d'espace.



La plateforme destinée à l'annexe semi-rigide l'assurera bien mieux que des bossoirs. Le coffre à bib situé est au-dessous d'elle.



L'accès au flotteur (tribord) se fait par une échelle verticale et demande de la souplesse !



L'échelle de bain n'est pas sous-dimensionnée ! Et comporte un véritable arceau pour s'extraire de l'eau.

Le Neel 43 en chiffres...

Longueur hors tout	12,90 m
Largeur	7,40 m
Tirant d'eau	1,50 m
Déplacement	9 000 kg
SV au près	101,90 m ²
Grand-voile	58,50 m ²
Géniois	43,40 m ²
Matériaux	sandwich verre/PVC vinylester
Motorisation	50 ch
Architecte	Marc Lombard/Yacht Design Group
Constructeur	Neel Trimarans
Prix de base	395 760 €
Prix bateau essayé	547 200 €



1

Sur le pont

La largeur du Neel 43, pourtant sensiblement inférieure à celle des unités repliables de même longueur, peut intimider. Mais la circulation sur le pont y est aisée : la nacelle basse et large, pourvue de mains courantes intégrées, ne gêne en rien l'accès aux étraves. Celle de la coque centrale se prolonge par une solide delphinière qui porte l'ancre et le point d'amure des gennakers. Elle accueille une vaste soute, propre à recevoir défenses et voiles d'avant.

Le cockpit (1) est divisé en deux zones, l'une abritée sous le bimini rigide accueille une grande table et une banquette en L. L'autre, tournée vers l'arrière, une banquette bain de soleil.

Le poste de barre (2 et 3), surélevé et protégé par un bimini, est la véritable centrale de commande du tri. On y trouve une barre à roue, aussi douce

que précise, deux winches dont l'un, électrique, est vraiment le manutentionnaire à tout faire du bord, une dizaine de solides bloqueurs qui accueillent toutes les drisses, les bosses et les deux écoutes de GV (celles du gennaker ou du spi sont renvoyées sur les winches extérieurs, boulonnés sur les flotteurs) et, bien entendu, un traceur, un afficheur multifonction, les tableaux de bord du pilote automatique, du moteur (un 50 chevaux Volvo) et du propulseur d'étrave (indispensable et de série), ainsi que la commande d'inverseur idéalement placée. A noter que le Neel 43 n'est équipé d'aucun rail d'écoute, ni pour le génois ni pour la GV. Depuis la passerelle, les grands auront vue sur les trois étraves. Pour les autres, un petit pavillon hissé sur un mâtereau offrira un point de repère commode.

Au soleil ou à l'ombre, vers l'avant ou l'arrière...



2



3