



1

Lagoon 52

Une évolution audacieuse

L'arrivée du 400 en 2009 avait poussé le 410 vers la sortie. La génération des 450 et 560 inaugurant des volumes très créatifs et l'apparition du design intérieur Nautia a fait de même avec le 500, pris en tenaille entre ces deux champions de la vie à bord. Le Lagoon 52' vient remplacer son aîné avec un plan de voilure innovant. Révolution ou évolution ?

Texte : Philippe Echelle – Photos : P. Echelle et Nicolas Claris

PETIT RETOUR VERS LE FUTUR

Les monocoques IOR des années 70 arborent des génois hypertrophiés. Les halves, one tonners et autres maxis payent ainsi leur tribut à une jauge qui avantage cette configuration, mais ils ont aussi compris que la surface déployée en avant du mât n'est pas perturbée par l'espar, CQFD ! Les monocoques de croisière s'engouffrent dans la brèche en dépit d'une manoeuvrabilité douteuse consécutive à l'accastillage inapproprié de l'époque. Les quilles, courtes (de corde) et profondes en vogue, renforcent

l'inadaptation de ces "foudres de guerre" à la croisière côtière et à l'échouage, pourtant pratiqués par la majorité des utilisateurs. Contemporains, les catamarans Snowgoose (de Prout) faisaient un tabac parmi les navigateurs britanniques qui ne cessaient de faire l'éloge de leur grand-voile tronquée (c'est ainsi qu'elle apparaissait dans les années 80 !), de leur faible tirant d'eau et de leur largeur modérée qui leur permettait d'émigrer vers les latitudes clémentes de la Méditerranée en empruntant le gastronomique canal du Midi. Le message envoyé par Phil Weld remportant l'Ostar 80

avec le 50' Newick MOXIE doté d'un gréement qu'il qualifiait lui-même de "gériatrique" fut d'autant moins compris que les catas de course arborèrent peu après des grand-voiles de surface pléthorique aux ronds de chute acrobatiques avec des focs de Hobie Cat ! Difficile de s'y retrouver... Le transfert de solutions course sur des unités de croisière n'est pas toujours pertinent. Et puis l'évolution des techniques et la mise au point en compétition ont permis la réalisation de mâts aluminium de grandes tailles, fiables et résistants, que l'on s'empresse de transposer sur les multicoques de croisière... "Charente Maritime" venait de gagner La Rochelle - La Nouvelle Orléans avec une grand-voile de 150 m², la voie semblait donc tracée ! 30 ans plus tard, le cabinet vainqueur de l'America's Cup et le constructeur leader du catamaran de croisière réinterrogent cette problématique et optent, sur les modèles 39' et 52', pour un nouvel équilibre du plan de voilure...



LE PLAN DE PONT MÉRITE UNE MENTION SPÉCIALE POUR LA QUALITÉ DE SON ERGONOMIE ET CELLE DE L'ACCASTILLAGE...

MOINS DE PROPULSION, PLUS DE TRACTION !

L'architecture des moteurs véliques 2013 de la marque a été dévoilée lors d'une conférence de Marc Van Peteghem au salon nautique de Paris, mais nous n'avons pu les tester qu'à l'issue du boat show de la Grande Motte dans le cadre d'un convoyage vers les Baléares. Tentons de mettre rapidement en perspective les motivations du constructeur avant de nous rendre à bord. Pour reprendre le lien avec les orientations de la course, chacun a pu constater qu'à partir des dernières générations de 60', les mâts ont reculé (évolution en synergie avec l'apparition des foils courbes et des gréements inclinables) afin de privilégier le cabrage des bateaux à haute vitesse et d'éviter l'enfournement. Cette tendance s'est confirmée avec les trimarans de record (Idec, Sodebo, Groupama 3 et Banque Populaire V). Le transfert de cette logique sur un catamaran de croisière vise certains aspects de cet objectif, il tire surtout partie des bénéfices secondaires de l'implantation. Du point de vue des qualités dynamiques, c'est le recul de la masse gréement qui est visé avec son corollaire de réduction du tangage. L'ouverture de l'angle d'étaï diminue la compression, autorise une inertie de tube un peu plus faible. L'augmentation de la surface des voiles d'avant contribue aussi à la modération de la surface de grand-voile et à la réduction de la longueur et du poids de la bôme. En outre, cette disposition permet de profiter des nouvelles coupes et des nouveaux matériaux mis en oeuvre par les voiliers pour les voiles de petit temps. On se retrouve donc avec une grand-voile allongée qui travaille mieux dans les hauts en restant plus facile d'usage (empannages-virements) et la réduction est retardée sans perte de surface totale. Les avantages induits ne sont pas minces puisqu'ils permettent d'affiner les sections des œuvres vives des flotteurs et d'améliorer la vision panoramique dans le roof en supprimant le caisson épontille de la cloison avant..

QUELLES SONT LES CONTRAINTES ?

Le scellement de l'épontille sur la cloison était bien pratique malgré l'encombrement de cette zone déjà souvent chargée de technique (câblage, parc batteries, table à cartes...). Il a donc fallu créer une structure porteuse dans le fond de nacelle et répartir les efforts latéralement et surtout longitudinalement. L'épontille tubulaire de section carrée, reculée de plusieurs mètres, vient maintenant en appui sur un "squelette de poisson" raidi et puissamment varangé qui occupe la zone centrale sous les planchers. Le concept transfère de nouvelles responsabilités aux voiles d'avant, leur surface augmente, leur rôle dans le rendement général devient primordial. Les qualités de coupe et d'accastillage (bout dehors, pattes d'oie, stockeurs, poulies de retours...) deviennent aussi plus exigeantes.

BIENVENUE À BORD

Lors de notre semaine d'essai (convoyage de La Grande Motte à Palma de Majorque) avec les deux bateaux (39' et 52'), la résistance des premiers occupants à l'heure de quitter "leur" 52'



1 : Le 52' s'adresse à ceux qui veulent partir loin dans un confort étonnant, le successeur du 50' répond au même programme mais avec des arguments d'une autre nature !

2 : La bonne surprise du 52' est son agrément sous voile par petit temps.

3 : Le mât reculé permet de centrer les poids et redéfinit le plan de voilure. La GV devient plus facile à manier et les voiles d'avant offrent de nouvelles possibilités.

4 : Au mouillage, le nouveau 52' dévoile ses atouts : une plate-forme de loisirs nautiques exceptionnelle.



éveilla ma curiosité et dissimulait mal un début d'attachement, bref, ils renâclaient ! La mise en demeure grondait lorsqu'ils se décidèrent enfin à débarquer. Il faut dire que ce 52' déploie une panoplie d'arguments propres à séduire le bosco le plus conservateur ; la matelote, quant à elle, a déjà posé son sac à bord ! Le 560 est un grand navire, le 52' offre des prestations identiques à une échelle différente, immédiatement accessible. Le charme opère dès l'accès à bord. L'échelle de bain repliable à poste fixe, munie de solides garde-corps tubulaires, donne le ton, le 52' vient vers vous ! La hauteur des marches de jupes, leur profondeur, leur largeur prennent en compte le pas parfois hésitant de l'apprenti marin et favorisent le débarquement

d'une annexe pleine d'invités en sécurité. Le salon extérieur paraît afficher un immense "Welcome on board". Débarassé de toute fonction technique, ce belvédère multifonction est à la fois sécurisant et convivial. La large banquette arrière vient en appui des élégants bossoirs CNB, elle est complétée par un grand bain de soleil façon méridienne, une salle à manger d'extérieur pour 8 personnes et une petite kitchenette outdoor, pratique pour dresser les assiettes, préparer les cocktails ou nettoyer le poisson pêché. Le plan d'aménagement s'organise autour d'espaces différenciés, personnalisés. L'intimité et le confort de chaque cabine garantissant le succès de la convivialité pendant le séjour à bord. La cabine arrière bâbord dispose de sa propre

descente accessible par un très grand panneau monté sur vérins inox à gaz (une réalisation remarquable) ; cette résidence autonome est pleine de charme. Le salon panoramique intègre un canapé et une table amovible pour 6-8 personnes, c'est l'espace parfait pour profiter du magnifique système vidéo, son multimédia avec grand écran érectile. Le bureau table à cartes trône en façade avant, on regrettera juste l'absence d'un vrai siège de navigateur avec fonctions relax. La cuisine, avec four inox indépendant et gazinière 5 feux, est parfaitement fonctionnelle ; les grands éviers, la robinetterie de qualité, les larges plans de travail inox, l'îlot central de rangement utilisable en desserte aident le coq à s'exprimer pleinement. L'ensemble reste facile à nettoyer



CE 52' DÉPLOIE UNE PANOPLIE D'ARGUMENTS PROPRES À SÉDUIRE LE BOSCO LE PLUS CONSERVATEUR !

et discret. La cabine avant bâbord dispose de son entrée privative, la descente tribord donne accès à un studio propriétaire attachant et à une superbe cabine avant. Quelle que soit l'issue du tirage au sort, chacun sera enchanté du logement attribué, c'est tout à fait étonnant dans cette taille ! On vit bien à bord du 52', la qualité a fait un bond en avant depuis quelques millésimes. La précision numérique des assemblages, la perfection de parements Alpi en bois reconstitué participent à une lecture directe de la fabrication et correspondent à l'usage, elles favorisent aussi un entretien rationalisé et un bon vieillissement.

**DES ZONES TECHNIQUES
ACCESSIBLES
ET COMPRÉHENSIBLES**

Les cales moteurs abritent les très modernes 4 cylindres

16 soupapes turbo Yanmar de 75 CV. Le sol est net ; les câblages, tuyauteries, clarinettes de distribution, supports de pompes, gaines de ventilation ont fait l'objet d'une installation attentive et soignée (là aussi en progrès) et le repérage des fonctions par plaques gravées est généralisé. La soute du bras avant regroupe les convertisseurs-chargeurs, le parc batteries dans des coffres munis de capots, le câblage grosse puissance qui arrive sur de généreuses barres de cuivre munies de cosses soudées boulonnées et la génératrice Cummins-Onan. L'accès aux disjoncteurs 12 et 220 V regroupés sur des armoires étanches au ruissellement est lisible et instinctif. Il y a de la place pour les interventions de maintenance. Compte tenu de l'importance de l'étanchéité de ce local ultrasensible et exposé, un témoin de sécurité de fermeture de l'unique capot et une alarme d'entrée d'eau seraient pertinents. Et tant qu'à faire, des écrous aveugles devraient coiffer les boulons de fixation du capot qui peuvent être blessants...



5 : Doit-on encore appeler cockpit ce superbe salon extérieur ? Débarrassé de toute fonction technique, cet espace est à la fois sécurisant et convivial...

6 : Le fly est l'endroit stratégique du bord, à la fois pour les manœuvres, mais également pour le confort et l'agrément, aussi bien en mer qu'au mouillage.

7 : Par petit temps, le 52' se déhale efficacement... et sera capable de bonnes moyennes dans le médium.

8 : Les compartiments techniques sont soignés, le technicien trouvera l'espace nécessaire à la maintenance.

9 : Encore un espace de vie où chacun trouvera sa place, avec ce salon de pont très agréable au mouillage, ou en navigation quand il fait beau.

10 : La vie à bord du 52' est vraiment séduisante ! Lors de notre essai, il a fallu littéralement déloger le premier équipage du 52 pour prendre sa place...

11 : La cuisine est très agréable à utiliser et son îlot central bien pratique. Il y a tout pour préparer d'excellents repas à l'équipage !

12 : Dans la coursive, on trouve un bel espace bureau, pour écrire, entretenir le blog... ou travailler pendant la croisière

BONNES PERFORMANCES PAR PETIT TEMPS ET FLYBRIDGE PLÉBISCITÉ

Le fonctionnement moteur reste vraiment discret dans le cockpit et inaudible au fly ! L'accès à la bôme qui pouvait paraître acrobatique depuis le ponton est bien pensé, les réponses proposées par l'échelle inox

vélocité dans le très petit temps (5-7 nœuds réels). Il accélère dans le médium, rendant la navigation sous voile efficace, agréable et intéressante. Lors des 60 milles parcourus à son bord, ce sentiment a dominé à toutes les allures, l'équipage de convoyage qui a subi du mauvais temps presque constant en mars autour de l'Espagne

LE 52' DÉMARRE DANS UNE BRISE DE CONFESSIOANAL ET S'AVÈRE ÉTONNANMENT VÉLOCE DANS LE TRÈS PETIT TEMPS...

et les surfaces marchantes intégrées dans la toile du bimini sont bonnes. L'immense bain de soleil équipé de dossiers textiles est une merveille et ne perturbe en rien la manœuvre ; le plan de pont mérite une mention spéciale pour la qualité de son ergonomie et celle de l'accastillage. Les cinématiques parfois complexes (comme le circuit d'écoute de gennaker) ont fait l'objet d'une précision d'implantation bluffante (au degré près pour les poulies de retour à plat pont !). L'utilisation est simple, les fonctions lisibles, et la puissance des Harken électriques fluidifie la manœuvre de manière impressionnante. La forme de la grand-voile Incidences est superbe, c'est surtout la maîtrise de coupe du gennaker qui m'a impressionné : tenue de chute, de bordure et mise en volume sont absolument sublimes pour une voile de croisière, elle est parfaitement adaptée à ce nouveau type de gréement sur un bateau à déplacement. Un pur code zéro serait une hérésie, on attend de la puissance à bas régime (à partir de 5 nœuds de vent), donc du volume pour une voile qui vole bien au débridé. Le profil de cette grande voile d'avant reste superbe en bordant au maximum, ce qui en dit long sur la qualité de sa conception et la tenue de forme, il est ainsi possible de monter dans le vent (50° de l'apparent), remarquable ! Le 52' démarre dans une brise de confessionnal et s'avère étonnamment

confirme être en parfaite confiance avec le bateau. Ce pullman est capable de bonnes performances journalières dès 5 nœuds de vent, le loch affichera vite 6 à 8 nœuds dans le petit médium et 9-12 dans la brise. Les surfs sur la houle enverront l'aiguille dans d'autres zones, mais c'est la vitesse moyenne qui compte. L'équilibre de barre est remarquable, la roue sur colonne basculante est vraiment pertinente, elle offre des angles d'observation agréables sans l'encombrement d'une double installation.

CONCLUSION

Un très bon catamaran de croisière et de vacances pour les navigateurs qui ont les moyens et la volonté de partir en équipage nombreux sans renoncer au confort habituel. Une fois installé à bord, il est difficile de quitter ce bateau dont la qualité des prestations est supérieure à la plupart des installations terrestres ! La bonne surprise complémentaire fut de découvrir une plateforme vivante et réactive, la récente redéfinition du plan de voilure semble être un succès. Pour en profiter à fond, un asymétrique bien épaulé viendra compléter le foc auto-vireur ainsi qu'un gennaker absolument identique à notre modèle d'essai. Je rajouterai un tangon carbone fixé sur le roof qui sécurisera le foc pour une conduite de sybarite au portant.

LES CONCURRENTS

Modèle et constructeur :	PRIVILÈGE SÉRIE 5	CATANA 53	DISCOVERY 50	NAUTITECH 542
Chantier :	Privilège Marine	Catana	Discovery Yachts	Nautitech
Surface voiles au près en m ² :	141	174	138	144
Poids en t :	16	14	14,5	14,9
Prix HT en euros :	840 000	1 112 000	954 000	795 000

- | | |
|--|--|
| <p>✦ Confort étonnant</p> <p>✦ Équilibre convivialité-intimité</p> <p>✦ Bonnes performances sous voile</p> | <p>✦ Fixations bossoirs à renforcer</p> <p>✦ Les étraves poussent un peu d'eau</p> <p>✦ Pas de siège de navigation à la table à cartes</p> |
|--|--|

13 : Bien positionnée sur la face avant, il ne manque à la table à cartes qu'un vrai siège de navigateur avec fonctions relax pour les quarts de nuit...

14 : Les salles de bains comme l'ensemble des aménagements sont extrêmement pratiques et ergonomiques.

15 : Nous ne sommes pourtant "que" sur un 52 pieds ! Mais les cabines sont dignes d'unités plus grandes.



13



14



15

Des fuites arrière délicates, qui traduisent de bonnes qualités hydrodynamiques

Un plan de voilure reculé, une bôme plus courte pour des manœuvres faciles (100 m² de GV tout de même)

Un fly bridge généreux et efficace autorisant un très bon contact avec le plan de voilure

Roof panoramique débarrassé de la structure épontille, meilleure ventilation et vision vers l'avant

Un choix de voiles d'avant de grandes tailles (ici, le spi asy), qui permettent de bonnes performances par petit temps



FICHE TECHNIQUE

Architectes : Marc Van Peteghem et Vincent Lauriot Prévost

Constructeur : Lagoon

Longueur : 15,84 m (flottaison 15,60 m)

Largeur : 8,60 m

Tirant d'eau : 1,50 m

Tirant d'air : 27,22 m

Hauteur du tunnel : 0,85 m

Poids lège armé norme CE : 26 t

Surface GV : 101 m² (107 m² avec l'option corne)

Foc auto vireur : 59 m²

Spi : 255 m²

Gennaker : 150 m²

Motorisation : 2 x 54 CV ou 2x75 CV

Transmissions : Saildrive

Gasoil : 2 x 496 l

Eau : 4 x 240 l

Matériau : Composite polyester process infusion (sandwich balsa/verre/polyester avec résines anti-osmose pour les bordés et le pont ; monolitique polyester pour les fonds de flotteurs avec résine anti-osmose)

Prix : Version propriétaire avec pack luxe complet (équipement et armement grande croisière): 939 401 euros HT

D'élégants bossoirs made in CNB dans lesquels sont intégrés une large banquette face à la marche

Une motorisation généreuse en version 75 CV, qui sait rester discrète (vitesse de croisière de 8 nd).

Corollaire du recul du plan de voilure, des flotteurs et des étraves plus fines sur l'avant permettant une réduction du tangage

L'accès au toit du bimini par une échelle pour une bonne accessibilité de la bôme

L'entrée séparée de la "Magic house", la superbe cabine arrière

La barre à roue sur colonne mobile constitue un atout ergonomique



Quatre versions d'aménagement sont proposées par le chantier, allant de 3 à 6 cabines doubles.