

SUNREEF

60



Le premier catamaran en composites « made in Pologne » de Sunreef Yachts ouvre de nouveaux horizons pour la croisière. Il a fait sa première apparition à l'occasion de la Breitling Med Cup en Espagne cet été...
Par Félix Aubry de la Noë





WETLAND
MEDICIP

7988-4-46-85



Avec ses deux étraves noires ornées chacune du logo jaune grand format des montres Breitling, le premier Sunreef 60 n'a pas raté son entrée dans le monde du yachting à l'occasion de l'une des régates les plus prisées de l'été sponsorisée par l'horloger suisse. En effet, affrété pour accueillir les VIP à Valence puis à Palma, il a notamment reçu la visite du roi d'Espagne, Juan Carlos, propriétaire-skipper de Bribon V, alors leader de l'épreuve. Pour le catamaran de grande croisière construit à Gdansk (voir reportage MB 146), on ne pouvait imaginer une meilleure promotion avec le gotha de la voile mondiale avant les salons de Cannes et de La Rochelle. Baptisé Mission, il a dû parcourir plus de 2 500 milles en voyage depuis la Pologne et il est arrivé à temps en Espagne pour cet important rendez vous, moins de trois semaines après son lan-



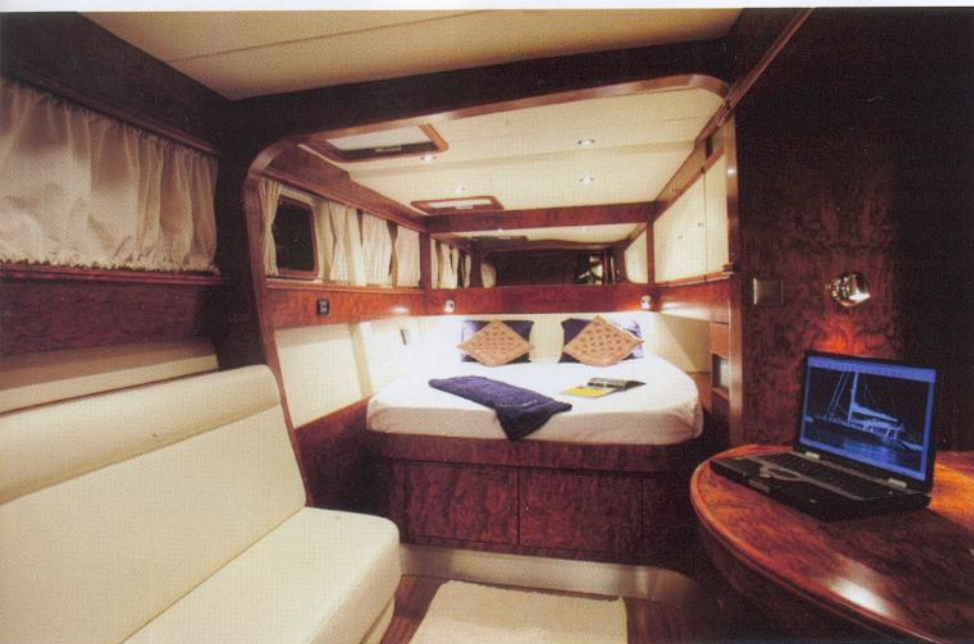
cement. Selon son convoyeur, le skipper professionnel Didier Desmaison, il s'agissait d'un véritable défi : « Après seulement un quart d'heure d'essai à Gdansk, nous avons appareillé pour parcourir 2 500 milles. Nous étions trois à bord et nous avons eu tout le long ou presque le vent dans le nez avec notamment plus de 40 nœuds en Mer du Nord. Le bateau s'est remarquablement bien comporté. Il est très souple de l'avant. Ses étraves ne

tapent absolument pas dans les vagues, même contre une forte mer. Nous avons enfoncé jusqu'au mât sans aucun problème. Nous naviguons surtout au moteur à 9 nœuds (2 500 tr/mn) et son comportement a toujours été très sûr. Avec une moyenne de 200 milles par jour, j'ai pu apprécier le confort de ce catamaran qui au moteur (2 x 100 ch Yanmar), avec l'aide de la houle, a atteint les 16,5 nœuds. Sous voiles, il m'a étonné car avec



Dans le carré (ci-contre), avec le comptoir-bar de la cuisine, cette dernière étant à la fois esthétique et fonctionnelle (en haut).

A droite : Le petit salon de la cabine du propriétaire au premier plan (en haut) et la cabine avant tribord jumelle de celle de bâbord (en bas).



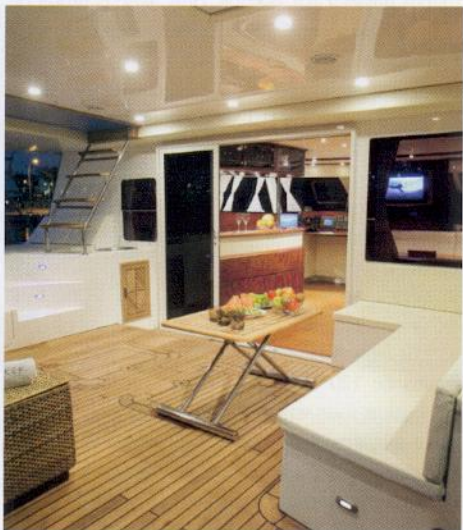
7 nœuds de vent réel, il navigue à 6 nœuds... »

Après l'avoir vu en construction à Gdansk, retrouver Mission, amarré dans le port de plaisance de Villanova à 40 km au sud de Barcelone, suscite un réel intérêt. Son allure, avec son mât autoporteur en carbone de 25 m, est celle d'un puissant catamaran bien voilé avec un rouf assez important qui supporte un vaste flybridge rappelant celui du Sunreef 74 (essai MB 139), comme pour lui donner un air de famille. Au premier contact, ce nouveau 60 pieds semble donc avoir une forte personnalité soulignée par ses lignes assez rassurantes d'un baroudeur prêt à affronter la haute mer.

L'appareillage depuis le poste de pilotage sur le flybridge, à environ 4,50 m au-dessus de l'eau, est assez surprenant. En effet, on a l'impression d'être à la barre d'un navire dont on va contrôler toutes les manœuvres sans avoir à se déplacer. Ainsi, l'unique colonne de barre au milieu de ce cockpit surélevé est étudiée pour permettre à une ou deux

personnes d'avoir la maîtrise du bateau : « Ce poste de manœuvre devant la barre est très efficace. Nous faisons tout d'ici. Avec les trois winchs électriques, on peut tout envoyer », confirme Didier Desmaison. Ainsi, avec une vision parfaite sur 360°, la sortie du port au moteur est un véritable spectacle. Le bateau glisse sur une mer d'huile après avoir évité sur place à l'aide des deux hélices. Dans le plus grand silence et sans vibrer, les deux moteurs montent en régime. A 2 200 tr/mn, le GPS affiche 9,2 nœuds pour une consommation de seulement 8 l/h et à plein régime (3 600 tr/mn), le gain de vitesse n'est pas en proportion du nombre de tours gagné. Le bateau plafonne à 10,5 nœuds et devrait, selon son skipper, atteindre les 13 ou 14 nœuds avec de nouvelles hélices. A 9 nœuds, face à une légère houle, les étraves passent effectivement en souplesse en amortissant bien un début de tangage. L'équilibre des volumes de carène des deux flotteurs légèrement bananés est donc respecté et le catamaran ne donne absolument pas l'impression de déplacer près de 24 tonnes avec pas moins de 800 bouteilles de vin dans un coffre situé dans la poutre à bâbord du pied de mât, environ 1 400 l de gasoil et 800 l d'eau ! La drisse de grand voile avec un hook (même pour les prises des trois ris) et son écoute avec la retenue de bôme ainsi que la drisse du gennaker reviennent sur le même winch au centre du poste de manœuvre. On se tient donc debout devant la colonne de barre pour hisser la grand voile lattée avec un beau rond de chute (Incidence tri radiale de 115 m²) sur un des trois puissants winchs électrique Harken self tailing. Les baïlles permettant de lover les cordages sont très pratiques et, en moins de cinq minutes, la grand voile est établie et le génois de 75 m² (Incidence spectra ti radial) est déroulée sur le winch de tribord où reviennent les deux enrouleurs Profurl et l'emmagasineur du gennaker. A 60° du vent réel ne dépassant pas alors les 5 nœuds, le cata-





les passavants sont larges mais la hauteur n'est que de 1,75 m. Les passavants larges d'un mètre sans aucun obstacle offrent un réel confort pour se déplacer. Entre les deux trampolines, la belle poutre centrale en aluminium sur laquelle sont amurés l'étau de trinquette et celui du génois est, avec son passage en teck, une des pièces maîtresses de Mission qui ne dispose que d'un seul mouillage dans la poutre principal en avant du mât. Quant à la partie arrière de chacune des deux coques, les trois larges marches en teck des deux jupes sont bien dessinées. L'important volume a permis d'enfermer chacun des deux moteurs dans un véritable coqueron totalement insonorisé avec, au-dessus, un espace suffisant pour y accueillir les autres équipements comme le groupe électrogène à bâbord.

En franchissant la large baie coulissante donnant directement dans le cockpit, on découvre un vaste volume d'environ 18 m² sous le rouf panoramique aménagé dans le style d'un loft dont le mobilier, réalisé par placage sous vide sur mousse, en acajou pommelé, confère un caractère marin. La cuisine comptoir sur bâbord s'intègre bien dans ce décor et son côté pratique a été vraiment bien étu-

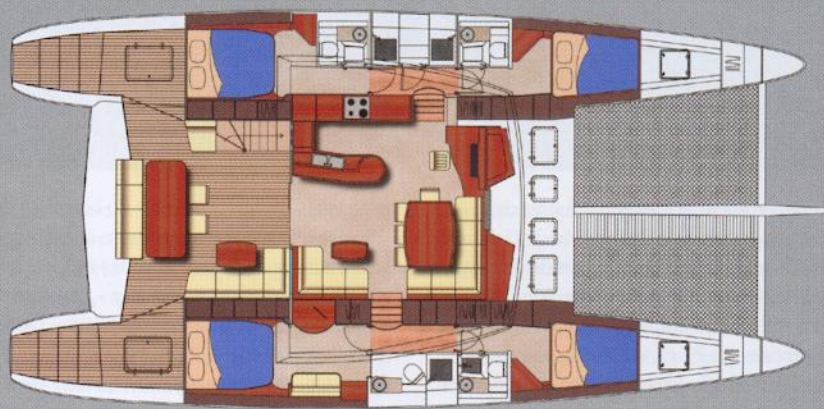


SUNREEF 60

Longueur 18,28 m
Largeur 9,30 m
Déplacement 22 t
Tirant d'eau 1,60 m
Mât et bôme Alu Carbon
Grand voile 115 m²
Génois 75 m²
Trinquette 40 m²
Gennaker 120 m²
Moteurs 2 x 75 ch ou
 2 x 100 ch Yanmar
Gasoil 2 x 700 l ou 2 x 900 l

Eau douce 2 x 400 l
Eaux grises 110 l
Dessalinisateur Livol 200 l/h ou
 100 l/h
Climatisation réversible Vimar
 salon et 4 cabines
Groupe électrogène
 Kholer 16 kva
Construction coque, pont et
 flybridge n sandwich
 verre, mousse, epoxy, vinylester.
Aménagements mobilier

placage sous vide acajou.
Architecte et design
 bureau d'études Sunreef Yachts
Chantier Sunreef Yachts
 Gdansk Pologne
Agent Sunreef Yachts France
 145, rue de l'île Napoléon 68100
 Mulhouse
 Tél : 03 89 31 14 74
 fax : 03 89 31 14 77
 e-mail : info@sunreef-yachts.com
 www.sunreef-yachts.com



dié. En effet, elle a tout d'une grande avec son plan de travail de 2,24 m et son comptoir bar de 2,20 m. L'ensemble des équipements est à portée de main depuis un espace de 74 cm de large sur 2,40 m de profondeur : un double évier, un congélateur de 100 l, un frigo de 120 l, une plaque de cuisson 4 feux avec four, un micro-ondes, un lave-vaisselle 12 couverts et des rangements en nombre suffisant. Dans l'angle bâbord avant, derrière le large pare-brise en verre fumé, le bureau table à carte s'intègre bien dans le décor. Dans le prolongement sur tribord, le coin repas peut accueillir dix personnes avec une banquette d'angle à la sellerie ivoire un peu trop ferme et quatre chaises droites autour d'une table rectangulaire en acajou aux bords légèrement arrondis. La présence d'un grand écran plasma en hauteur sous le plafond au milieu de la face avant du rouf est assez bien choisie. Quatre personnes peuvent aussi prendre place sur une seconde banquette d'angle avec sa petite table basse en vis-à-vis de la cuisine bar.

Dans cette version avec quatre cabines doubles plus un poste de marin à l'avant de la coque bâbord, le plan d'aménagement est conçu pour une utilisation par le propriétaire ou en charter. Ainsi, dans la coque tribord, après avoir descendu quatre marches relativement pentues, on se retrouve dans une petite coursive qui donne sur l'arrière dans la cabine du propriétaire d'une surface d'environ 7 m² avec son grand lit pullman (2 m x 1,60 m) et un bon espace au pied avec une

banquette deux places longitudinale à tribord et un vrai bureau sur l'autre bord. Relativement spacieuse, cette cabine, comme tout l'ensemble du bateau en acajou pommelé, est assez intime avec un hublot fixe que l'on retrouve dans les trois autres cabines et qui offre une large vue sur la mer. Son cabinet de toilette très classique avec une cabine de douche est assez étroit. Quant aux rangements, ils sont largement suffisants avec notamment deux penderies et une batterie de quatre profonds équipets. La cabine sur l'avant (4 m²) est bien proportionnée. Il faut se glisser dans le lit double par la tête. Son cabinet de toilette n'a pas de douche séparée. Le bureau d'angle est assez pratique. Dans la coque bâbord, accessible par une descente identique, la cabine avant est la jumelle de celle de tribord mais avec une cabine de douche indépendante et dans la coursive se trouve un grand placard de rangement. Enfin, la cabine arrière est aménagée avec un lit identique à celle du propriétaire mais sans le petit salon. Dans ces quatre cabines, comme dans le carré, on apprécie le bon niveau de l'insonorisation et de l'isolation. La construction en sandwich (stratifié, mousse Corecel, résine vinylester) de la coque, du pont, des cloisons structurales et du flybridge est un atout pour le confort intérieur. Proposé également en version propriétaire, à l'exemple du premier modèle en aluminium présenté au salon de Cannes, le Sunreef 60 en composites peut être aménagé avec un véritable petit appartement privé qui occupe toute une coque.