

FASTCAT 445 GREEN MOTION

Une ambiance électrique

En inventant le premier catamaran auto-suffisant, le chantier African Cats propose de partir en tour du monde sur un bateau rapide, confortable et tout électrique... donc sans une goutte de gasoil !

Texte : Cécile Hoynant. Photos : François Van Mallegheem et l'auteur.

LE FASTCAT 445 Green Motion cache bien son jeu avec ses lignes et son design intérieur classiques. Plus long de 44 m que son prédécesseur le FastCat 435, il pèse pourtant 1 100 kg de moins. Grâce à l'utilisation de la technique de l'infusion et du sandwich (mousse PVC), ce gros catamaran ne pèse en effet que 6 400 kg à vide. Une légèreté qui se ressent immédiatement quand on établit les voiles. Avec 7 nœuds de vent réel, une mer plate et sous gennaker, le speedo affiche une honorable vitesse de 6 nœuds. En traquant les kilos sur la balance, l'architecte Gideon Goudsmit n'a pas seulement pensé au plaisir de la glisse. Les performances à la voile sont surtout indispensables pour garantir l'autonomie en énergie de ce catamaran 100 % électrique. Car la vraie nouveauté du FastCat 445 se nomme Green Motion. C'est le nom du système de propulsion composé de deux « Motogen » qui sont en fait des hydrogénérateurs chargés de produire l'électricité du bord. Or il faut atteindre 7-8 nœuds pour que l'énergie produite soit suffisante pour alimenter tous les équipements, c'est-à-dire les winches électriques, le réfrigérateur, le lave-vaisselle (si si, vous avez bien lu !) etc. Lorsque les batteries sont rechargées,

les hydrogénérateurs sont relevés pour que la vitesse du bateau ne soit pas pénalisée par la traînée des hélices. Si le vent venait à manquer, l'énergie stockée dans un parc de batteries lithium ion permettrait de naviguer au moteur (en utilisant la force propulsive des hélices des Motogen) trois heures à 6 nœuds, ou sept heures à 5 nœuds. Sans compter sur l'apport électrique des panneaux solaires et de la très productive éolienne Energy D400 (Eclectic). C'est bien connu, plus on s'élève au-dessus de la mer, moins il y a de frottements et plus il y a de vent ; c'est pourquoi Gideon a installé son éolienne en tête de mât pour augmenter son rendement. Mais il est aussi couramment admis que mettre du poids dans les hauts, 14 kg en l'occurrence, pénalise l'équilibre du bateau. Pour sa défense, Gideon affirme que son prototype s'est toujours très bien comporté dans la brise (il a une fois, et bien malgré lui, atteint la vitesse de 30 nœuds !). Et pour convaincre les sceptiques adeptes de la fameuse et fiable risée Volvo ou Yanmar, il rappelle que son système de production d'énergie a été testé sur plus de 10 000 milles. Les tourdumondistes les plus réticents (et les plus prudents) pourront tout de même choisir l'option groupe électrogène pour partir en toute sérénité.

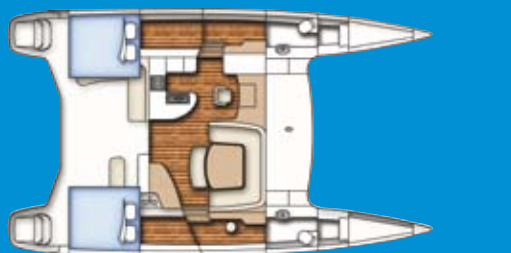
Le saviez-vous ?

SI L'ON VOUS DIT : Nelson Mandela ou « vuvuzela », vous répondez du tac au tac : « Afrique du Sud ». Vous auriez peut-être plus hésité si l'on avait dit catamaran... Et pourtant ! L'Afrique du Sud représente près d'un tiers de la production mondiale des catamarans de plus de 30 pieds. Citons par exemple les célèbres chantiers Dean ou Robertson & Caine (qui produisent les Leopard). La société African Cats, comme son nom ne l'indique pas, est néerlandaise, nationalité qu'elle doit à son créateur Gideon Goudsmit. Mais les FastCat sont entièrement construits en Afrique du Sud, à Durban.

Outre un gain énorme en autonomie, les hydrogénérateurs apportent un confort qui vaut de l'or : le silence ! Quand on navigue au moteur, le bruit du vérin du pilote automatique en devient gênant tellement les Motogen sont discrets. Toute cette électronique de pointe est contrôlée depuis des écrans LCD sur lesquels s'affichent l'état de chargement des batteries ainsi que la consommation en ampères de la pléthore d'équipements. Car le FastCat 445 ne manque de rien et il y fait bon vivre. Les deux coques propriétaires (on y trouve une cabine et une salle d'eau XXL à l'étrave) accueillent chacune une couchette de 1,95 x 2,15 m. La table de carré s'abaisse pour se transformer en couchette de 1,98 x 2,30 m. Pour les voyages de groupe avec enfants, le chantier peut aussi proposer une version trois cabines. La hauteur sous barrots de 1,98 m dans le carré est en revanche presque excessive : du coup, le cockpit n'est pas de plain-pied, ce qui est un peu dommage. A l'extérieur, la grande casquette de rouf rigide offre une bonne protection et une lumière en plexiglas a été installée au-dessus des winches pour pouvoir jeter un œil sur les voiles. Le poste de barre surélevé offre quant à lui une bonne vue sur l'avant. Pour faciliter les manœuvres à la voile, Gideon a presque pensé à tout : il manque juste un marchepied pour accéder au rouf.

EN CHIFFRES

Longueur de coque : 12,99 m.
Largeur : 7,49 m. TE : 1,20 m.
Déplacement : 6 400 kg. SV au près :
119 m². Génois : 41 m². GV : 78 m².
Matériau : stratifié basalte/verre/époxy
infusion. Architecte : Lavranos/
Goudsmit. Constructeur : African Cats.
Prix : 628 139 €.





“ Confortable, rapide et autonome, le FastCat 445 Green Motion est un bateau idéal pour voyager loin et longtemps. ”



▲ A 7-8 nœuds, les hélices des hydrogénérateurs tournent suffisamment vite pour étaler tous les équipements du bord.

◀ Bien protégé par le bimini rigide, le cockpit est très fonctionnel pour les manœuvres (winches électriques, coffres à bouts, poste de barre surélevé).

Les boiseries claires apportent beaucoup de lumière. La cuisine en U est suréquipée. Les écrans LCD permettent d'avoir un œil sur l'état de charge des batteries. ▼



A VOIR OU A REVOIR...



Il est très difficile de circuler autour de la table de carré qui s'abaisse pour se convertir en couchette.



En hissant la GV, celle-ci s'est coincée dans les lazy-jacks. Sans marche-pied, il n'a pas été facile de monter sur le rouf.



Les deux Motogen rétractables étalent la totalité des équipements du bord et assurent la propulsion.

LES CONCURRENTS DU FASTCAT 445

Le FastCat 445 existe en version Sport à 556 738 € ou en version Green Motion à 628 139 €. Une version ultra-light en carbone est aussi disponible à 686 145 € (avec Green Motion).

Nautitech 442

ESSAIS N° 186

SORTI EN 2010, ce catamaran est très cohérent pour les amateurs de longues croisières en famille. Sa silhouette fine (6,81 m de large) fait qu'il est un peu moins lourd que la moyenne. Il est donc assez prompt à démarrer dans le petit temps et procure de belles sensations à la barre (le 442 conserve l'architecture classique des deux barres à roue). L'accès de plain-pied entre le cockpit et la nacelle ainsi que l'ouverture dans la casquette ne s'inscrivent pas au catalogue des innovations mais sont des caractéristiques toujours aussi appréciées. Cependant, les deux architectes ont eu un très joli coup de crayon en redessinant entièrement le roof. C'est ce dernier qui remporte la palme de l'innovation en intégrant un récupérateur d'eau de pluie d'une surface de 20 m² (une particularité qui vous fera peut-être hésiter entre l'Ecosse et les Antilles).

A l'intérieur, l'espace à vivre offre un volume des plus impressionnants, avec une coque propriétaire à tribord et deux cabines à bâbord. Petite touche Nautitech, la table du carré se replie pour libérer l'accès à une petite table basse idéale pour offrir le thé ou l'apéritif.



Leopard 444

ESSAI N° 187

SON ORIGINALITE

est d'offrir deux cockpits : un pour la bronzette à la proue, et un à l'arrière pour les manœuvres. Le design intérieur, sobre, moderne et clair, est plutôt réussi. Il existe en version quatre cabines ou propriétaire.



Orana 44

ESSAI N° 141

EN 2007, l'Orana 44 offre plus de confort que ses prédécesseurs. Difficile à faire démarrer dans les petits airs, il est agréable à barrer quand le vent monte. Les manœuvres se font facilement depuis le poste de barre.



Privilège 445

ESSAI N° 180

MARQUE DE FABRIQUE

des Privilège, le rostre accueille une luxueuse cabine propriétaire. Très bien fini et bien toilé, ce plan Marc Lombard mêle l'agrément sous voiles au plus grand des confort.



Lagoon 450

ESSAI N° 180

TRES HAUT SUR L'EAU (la bôme s'élève à 5 m), ce catamaran moderne tout confort offre au barreur une vue imprenable sur l'avant depuis le flybridge. Le cockpit est immense et la sensation d'espace se prolonge à l'intérieur.



Le Fast Cat 445 et ses concurrents en chiffres

Modèle	Long. coque	Largeur	TE	Dépl.	SV au près	Foc	GV	Matériau	Architecte(s)	Constructeur	Année	Prix
FastCat 445	13,60 m	7,49 m	1,20 m	6 400 kg	119 m ²	41 m ²	78 m ²	basalte-pol.-PVC	Goudsmit/Lavranos	African Cats	2011	628 139 € *
Leopard 444	12,98 m	7,25 m	1,20 m	14 900 kg	118 m ²	44 m ²	74 m ²	sandwich verre/balsa	Morelli/Melvin	Robertson & Caine	2011	388 700 €
Orana 44	13,10 m	7,35 m	1,10 m	9 800 kg	109,50 m ²	45,50 m ²	64 m ²	verre/PVC	Joubert/Nivelt	Fontaine Pajot	2007	398 746 €
Privilège 445	13,45 m	7,07 m	1,35 m	9 900 kg	114 m ²	47 m ²	67 m ²	verre-polyester	Marc Lombard	Alliaura Marine	2006	584 370 €
Nautitech 442	13,47 m	6,81 m	1,20 m	9 200 kg	96 m ²	30 m ²	65 m ²	sandwich polyester	Mortain/Mavrikios	Nautitech Catamarans	2010	489 152 €
Lagoon 450	13,96 m	7,84 m	1,30 m	15 500 kg	134 m ²	51,80 m ²	82,50 m ²	verre-polyester	VP/LP	Lagoon	2011	424 580 €

* version Green Motion