



Le Lagoon 500 renouvelle le genre "catamaran de croisière"... Un nouveau standard est né !

AVEC LE 500, LE CHANTIER LAGOON DÉVOILE UN PEU PLUS SA TROISIÈME GÉNÉRATION DE MULTICOQUE, INITIÉ AVEC LE 440. DES CATAMARANS GÉNÉREUX, OFFRANT UN ESPACE INCROYABLE ET DES PERFORMANCES TOUT À FAIT GÉNÉREUSES...

LAGOON

LUXE, "FAST" ET VOLUPTÉ

[P]ropriétaire d'un trimaran de 28 pieds vif aux performances soutenues à toutes les allures, lorsque je devine le Lagoon 500 au bout du ponton avec son mât immense qui culmine à 24 m au-dessus de tous les autres y compris celui de son célèbre grand frère le lagoon 55, je suis très impressionné. J'ai certes skippé pendant 5 ans un monocoque de 60 pieds, pourtant ce franc-bord élevé en impose.

UN GRAND NAVIRE

Pour monter à bord, deux marches pieds ont été ménagés dans la paroi du franc-bord ce qui permet à toute personne valide de monter à bord. Les jupes très évasées sont trop éloignées du ponton pour permettre

un accès à bord par là. Dès le premier pas sur le pont, le ton est donné, on domine tous les autres bateaux. Un surbau de quelques centimètres court tout autour du rouf de nacelle rendant ainsi la circulation sur le pont aisée. Seul le "passavant" entre l'arrière des coques est un peu étroit. Au pied de mât, un petit cockpit accueille l'équipage pour l'apéritif au mouillage après une bonne journée de navigation ou de plongée. Un coffre de dimension confortable caché derrière l'assise reçoit un groupe électrogène, le compresseur et les bouteilles de gaz. Deux autres coffres plus petits avalent une douzaine de pare-battages, les aussières et le tuyau d'arrosage/remplissage. Le guindeau commandé depuis la passerelle du flybridge se trouve devant ce cockpit. Les étraves des coques sont accessibles par des panneaux de pont et

des échelles verticales. Malgré le volume de ces deux espaces, on se gardera de les remplir de matériel lourd ou d'y accumuler les "ça peut toujours servir". Même sur un catamaran de cette taille, le centrage des poids doit rester à l'esprit du propriétaire pour le confort et la sécurité de la navigation.

UNE SENSATION D'ESPACE PERMANENTE

Après avoir fait le tour du rouf, je suis accueilli par le propriétaire dans le ... ; sur la ... ; je reste bouche bée : ce qui est habituellement appelé cockpit sur un catamaran à voile est devenu ici une vaste véranda couverte par la casquette du flybridge. Une grande banquette en U en occupe la partie tribord tandis qu'à bâbord un plan de travail

avec évier, eau courante et réfrigérateur permet au pêcheur occasionnel ou invétéré de préparer sa pêche ou à la maîtresse de maison... pardon du bord de préparer l'apéritif en compagnie. Derrière la banquette le long d'une épontille de hardtop, l'écoute de grand-voile est dédoublée pour être choquée d'urgence depuis la nacelle. Cette espace "véranda" ouvre de plain-pied sur l'immense salon de pont de la nacelle : c'est magnifique. L'intérieur est à l'extérieur, nous sommes loin des carré-caves des monocoques ou des nacelles surbaissées dans lesquelles, il faut se pencher pour voir dehors. Ici, nous sommes au royaume de la lumière. Pour entrer, nul besoin de lever les pieds et/ou de baisser la tête : vous êtes vraiment bienvenus à bord. La décoration intérieure à la fois sobre et chaleureuse mêle les menuiseries contemporaines en bois de poi-



Un cata qui permet de voyager loin, à de bonnes vitesses de croisière et surtout dans un confort "comme à la maison !"

500

rier et les vaigrages contre-moulés pour la facilité de maintenance. Au centre de cet espace de vie vaste comme une maison de vacances, la table à cartes, idéalement placée au pied de mât pour naviguer à l'abri, se transformera aisément en timone-

rie intérieure avec l'adjonction d'un joystick. À bâbord, la cuisine en U, légèrement en contre-bas, est digne d'un restaurant avec plan de travail professionnel en inox de profondeur standard de 60 cm. On peut y cuisiner à deux sans se gêner tout en profitant de la vue sur la mer et de tout l'équipement d'une cuisine de ce standing : cuisinière à trois feux gaz et four, four à micro-onde et en option lave-vaisselle. Les volumes froids sont nombreux, deux réfrigérateurs, un congélateur, les volumes de rangement aussi ! On trouve même sous le plancher de la nacelle de la place pour les réserves de cambuse. À tribord, le salon/salle à manger accueille dix convives autour d'une table à géométrie variable : repliée abaissée c'est une table basse de salon, dépliée remontée c'est une belle table de repas.

une entrée avec de grands placards, j'entre dans une cabine très lumineuse grâce aux nombreux hublots et panneaux dont celui qui signe la troisième génération de Lagoon, une grande fenêtre fixe sur la mer. Quel agrément ! Dans toutes les versions du Lagoon 500 (trois, quatre ou cinq cabines) chaque cabine dispose d'un cabinet de toilette ou d'une salle d'eau privative et d'une hauteur sous barrot de deux mètres minimum.

Je rejoins la nacelle puis je redescends par un second "escalier" dans la cabine arrière tribord, cabine propriétaire de la version 4 cabines. Cette suite est princière, je suis comme l'enfant qui a rêvé longtemps à sa propre chambre, dressing avec un petit canapé, salle d'eau privative et grand lit "king size" avec vue sur mer et deux larges marches cette fois pour faciliter l'accès ; je vous laisse imaginer la cabine propriétaire quand, dans la



Avec son 500, le chantier Lagoon propose un cata de voyage ou de location parfaitement abouti...

DES ESPACES NUITS DOUILLETS

Mes hôtes m'ont réservé la cabine avant tribord que je rejoins par une large descente indépendante. Passé

« Ce qui est habituellement appelé cockpit sur un catamaran à voile est devenu ici une vaste véranda »

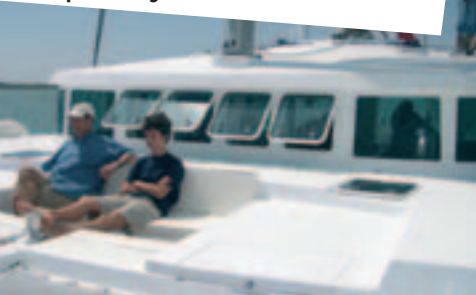
Une fois mes affaires rangées dans la commode qui se trouve sous le lit (double) je m'allonge pour tester la qualité de la literie : sommier à lattes, épais matelas en deux pièces aisément manipulable. De quoi obtenir un confort irréprochable. Les nuits seront douces ! Seules les deux marches qui permettent de monter sur le lit un peu étroites me rappellent que je suis sur un voilier.

version trois cabines, elle occupe tout le flotteur tribord : royale ! Dans la coque bâbord, les aménagements sont les mêmes quelle que soit la version choisie. Une seule descente mène à une coursive où prennent place le congélateur, le lave-vaisselle et de nombreux placards. Cette coursive distribue les deux cabines, l'une vers l'avant symétrique de celle que j'occupe,



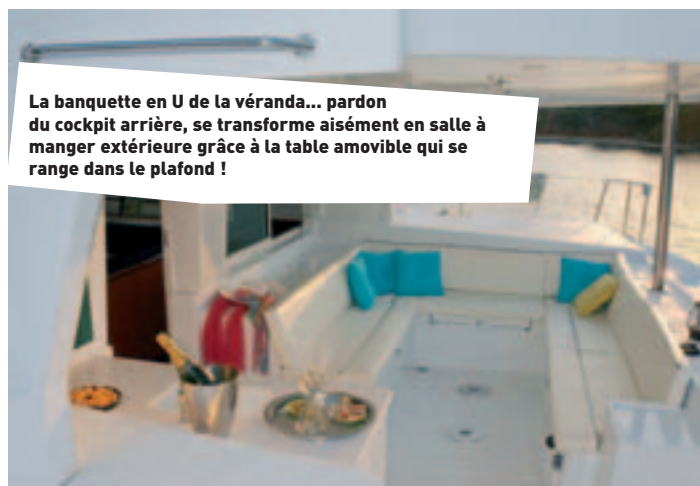
Le fameux fly : il y a ceux qui adorent et ceux qui détestent. A essayer pour se faire sa propre idée !

Ce petit espace deviendra vite le plus demandé du bord, aussi bien au mouillage qu'en navigation dans les mers chaudes...



l'autre vers l'arrière reprend la disposition de la suite princière sans le dressing. Dans chaque cabine, les WC sont à réservoir à gravité aux normes actuelles. Ici, la propriétaire a fait le choix judicieux de pompes électriques dans les salles d'eaux arrières et manuelles pour les cabines avant.

En quittant la véranda, pardon le cockpit arrière, on accède directement à la jupe bâbord dans laquelle



La banquette en U de la véranda... pardon du cockpit arrière, se transforme aisément en salle à manger extérieure grâce à la table amovible qui se range dans le plafond !



La cuisine en U avec vue imprenable sur la mer, et la partie salon... Le 500 offre un espace vie incroyable !

une trappe ouvre sur le compartiment moteur bâbord et la poutre arrière qui reçoit le système de barre, à drosses sur ce modèle. Deux blocs diesel de 55 cv équipent le bateau en standard, deux blocs de 75 cv sont disponibles en option. Le propriétaire qui aime naviguer à la voile a fait installer des hélices Maxprop repliables. Vérification des niveaux faite, nous montons sur le flybridge qui est accessible de chaque bord par un escalier. La banquette tournée vers l'avant peut accueillir cinq à six personnes autour du barreur qui occupe une position centrale idéale. Toutes les commandes sont à portée de main, des leviers et tableaux de contrôle moteurs aux winches d'écoutes et de drisses au nombre de quatre dont un motorisé sur chaque bord. La vision est excellente, il n'y a pas d'angle mort pour les manœuvres de port, seule l'extrémité des jupes reste masquée par la casquette de cockpit.

LE CONFORT D'UNE MAISON ET LES PERFORMANCES D'UN VRAI VOILIER !

Toutes les amarres passées en double nous sommes parés à appareiller. Attention avec ce franc-bord et ce déplacement en ordre de marche de 21 tonnes, il ne s'agit pas de déborder à la main puis de sauter à bord. Même si la belle "bête" se manœuvre bien à deux, rigueur et coordination sont indispensables. Grâce au moment de giration offert par les deux moteurs dont les arbres sont séparés de près de 7 m, nous quittons le ponton sans difficulté. Nous sortons en avant lente puis cherchons un lieu suffisamment dégagé au vent afin d'envoyer la grand-voile. Avec l'aide du winch électrique c'est un jeu d'enfant et malgré les 50 m de drisse qu'il faut embrayer, il nous faut moins de cinq minutes pour envoyer toute la toile, grand-voile plus génois et lancer le Lagoon 500. Les winches sont largement dimensionnés et permettent de border sans souci dans la brise, mais cela est quand même physique. Il y a donc de la place pour le sport et le farniente à bord.

À ma grande surprise, même si on ne peut parler de vivacité, les sensations sont au rendez-vous, les accélérations sensibles. Après plusieurs jours de navigation à bord, j'ai été particulièrement bluffé par les performances dans le petit temps : au près, avec tout juste six nœuds de vent réel, nous nous déhalions à 3



Bienvenue chez vous... Un intérieur des plus lumineux et très agréable à vivre.

En entrant dans le 500, on découvre à tribord la cuisine très pratique et particulièrement réussie, et devant soi l'espace salon très confortable...

FLYBRIDGE POUR OU CONTRE ?

Comme nombre d'observateurs, j'avais un avis négatif sur le flybridge tant esthétique que pratique. Cependant après plusieurs dizaines de milles à bord, les avantages du flybridge sont patents en navigation à la voile. Toutes les manœuvres sont centralisées, bien placées pour manœuvrer à la bonne hauteur sans se casser le dos, tout en gardant les yeux sur l'horizon et sur le plan de voile ; ceux qui ne veulent pas participer seront tenus hors du circuit des manœuvres sans se sentir exclus du plaisir de la navigation. Pour un usage charter, le skipper ne pourra certes pas surveiller les personnes qui se trouvent dans la nacelle mais sur ce type d'unité, je n'imagine pas que celui-ci soit seul avec les passagers : un marin ou une hôtesse est indispensable pour le seconder et mener une telle unité en sécurité. Cette disposition n'est évidemment pas idéale pour une famille dont un seul membre est à même de manœuvrer, l'autre devant surveiller les enfants.

Spécifications

- › Longueur hors tout : 15,54 m
- › Longueur flottaison : 14,93 m
- › Largeur : 8,52 m
- › Tirant d'eau : 1,40 m
- › Tirant d'air : 23,76 m
- › Déplacement léger : 18,6 T
- › Grand-voile lattée : 93 m²
- › Génois sur enrouleur : 67 m²
- › Eau : 4 x 240 l
- › Gasoil : 4 x 240 l
- › Motorisation : 2 x 56 CV
- › Prix : 509 796 euros HT

nœuds avec un angle de remontée au vent réel excellent. Il faut dire que les lignes d'eau et le plan anti-dérive ont été particulièrement soignés afin de garantir de bonnes performances à toutes les allures quelles que soient les conditions de vent. Je me demande, paraphrasant une publicité automobile, "que reste-t-il aux monocoques ?" Le plaisir de la gîte sans doute !

Dès que le vent fraîchit, le Lagoon 500 allonge la foulée gaillardement pour atteindre rapidement sa vitesse de croisière qui se situe entre 7 et 10 selon l'allure et la force du vent. Au près jusqu'à 28 nœuds de vent apparent, nous avons foncé tout dessus à plus de 9 nœuds de moyenne avec un angle de louvoyage de 100° dans un confort sur-

prenant. Le plancher de nacelle en aile de mouette a été étudié pour offrir un passage dans la vague adouci, même si de ce point de vue, le Lagoon 500 reste un catamaran qui tape dans le clapot. Dans les petits airs au portant, le Lagoon 500 montrera comme tout voilier à déplacement ses limites. Cependant même si vous démarrez les moteurs pour maintenir votre moyenne, l'insonorisation soignée vous permettra de le faire agréablement.

Quoi qu'il en soit, le Lagoon 500 est bien un authentique voilier dont la motorisation standard suffit largement. Même pour les manœuvres de port dans du vent frais, la puissance ne manque pas mais, en équipement réduit la manœuvre devra être soigneusement préparée. Le Lagoon 500 donnera toute la mesure de son confort en navigation et dans les mouillages forains où il est assez facile à manœuvrer. Le talkie-walkie devrait d'ailleurs faire partie de l'armement de base du bateau pour éviter d'avoir à hurler lors des manœuvres. Les marinas ne sont pas pour lui.

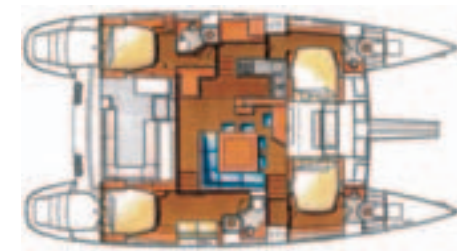
CONSTRUCTION

Héritier et continuateur du célèbre chantier Jeanneau Techniques Avancées, JTA pour les intimes, Lagoon construit ses catamarans avec tout le savoir faire issu de l'expérience des multicoques de course océanique (Pierre 1er à Florence Arthaud, Fleury Michon à Philippe Poupon). Son site du Chantier Naval de Bordeaux produit les grandes unités comme le Lagoon 500. L'infusion permet de stratifier (même si le terme ne convient plus parfaitement) des coques légères grâce à une proportion quasi idéale de résine et de fibres. De plus, les caractéristiques mécaniques élevées de la résine vinylester supérieures à celles du polyester mais compatibles avec le gel-coat pour la finition permettent d'obtenir des coques résistantes. Le résultat est là : un compromis poids/ habitabilité/ performance exceptionnel. Comme nous le confiait un architecte naval "aujourd'hui (nous) savons faire des catamarans habitables et performants". Dont acte.

Le lagoon 500 sera un voilier de voyage et de vie à bord proche de la perfection pour qui souhaite conserver le confort de sa maison...

QUELQUES REGRETS SUR CE NUMÉRO UN DE LA SÉRIE.

D'un point de vue sécurité d'abord En raison du surbau de pont, les filières garde-corps sont trop basses pour assurer une bonne sécurité sur mer agitée. Des chandeliers plus hauts avec une troisième filière seraient plus sécurisants. Les mains courantes sont bien insuffisantes autour du rouf et notamment autour de la casquette de hardtop où elles font défaut lorsqu'on descend du fly ou quand on fait le tour de la nacelle par l'arrière (le chantier a normalement ajouté ces mains courantes). Les poulies de prise de ris automatique sont sous-dimensionnées, nous en avons cassées deux en deux jours ! Elles ont depuis été changées par le chantier. La bôme classique ne permet pas de monter dessus facilement pour le ferlage ou la maintenance. Une bôme large "à ailes" ou un balcon type "pied de mât" serait bienvenu pour intervenir en bout de bôme en sécurité. Le chantier a, depuis ce numéro un, installé des échelons escamotables sur le mât pour faciliter l'accès à la bôme. L'absence d'un bas étai largable pour gréer une trinquette ou un tourmentin sur un voilier hauturier m'étonne d'autant que grâce aux textiles modernes et autres emmagasineurs, il est possible de se passer de l'étai pour gréer cette voile. Le système de renvoi de barre à drosse est peu agréable, seul plaisir de barre : conduire un grand et puissant cata. Une nouvelle biellette de barre a été réalisée afin de rendre toute sa souplesse à la barre... Le cintre du mât empêche tout réglage du lazyjack dont il faudrait modifier le circuit. Là encore le chantier a (bien) travaillé, puisque les lazy sont désormais réglables. A noter que Lagoon travaille actuellement avec Incidences sur un Lazy bag spécialement adapté à ces bateaux à bôme haute qui permettra d'éviter de devoir aller sur la bôme...



La cabine propriétaire avec son salon dressing... princière.

Après plusieurs jours de navigation à bord, j'ai été particulièrement bluffé par les performances dans le petit temps



L'espace dans les cabines est vraiment important, et la luminosité et la ventilation au top...