

MULTIMONO

Spider boat

Inclassable Multimono... Voilier collectif, régatier, voile-aviron, bateau à moteur pour amateurs de ski nautique, ce drôle de canot de 7,50 mètres a plus d'un tour dans ses ballasts. Nous nous sommes pris au jeu, comme des gamins !

TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL VAN DETH



PLUS ON EST DE FOUS, PLUS ON RIT !
L'ADAGE SE VÉRIFIE À BORD... ET SUR L'EAU.



Il nous fait tourner la tête, ce Multimono. Claude Martinuzzi, ancien professeur d'EPS, a conçu un incroyable day boat prêt à toutes les utilisations sur l'eau. La carène planante, validée par l'architecte Pascal Conq, promet des surfs sauvages. Côté organisation, notre ancien prof n'a pas fait les choses à moitié. Habitué aux rassemblements de vieux gréements, il a levé une véritable armée pour naviguer sur trois de ses bateaux. sûr, aujourd'hui, il y aura de l'ambiance sur l'eau. En attendant, chacun grée son drôle d'engin. Avec un mât court et léger, un petit foc endraillé et une grand-voile houari, c'est l'affaire de dix minutes. Sortie du port. Là, il y a trois écoles. Les puristes évoluent à l'aviron, les motorisés profitent de leur mécanique et les opportunistes se font remorquer... Même si l'essai que nous avons effectué portait

principalement sur les aptitudes sous voiles du Multimono, il faut ouvrir dès maintenant une parenthèse. Ce bateau est certes avant tout un voilier. Ce sera voile en famille, en course, en collectif ou pour le raid, rien que ça. Plus étonnant: notre embarcation se mue en voile-aviron et peut accueillir jusqu'à six rameurs. On laisse le plus spectaculaire pour la fin: avec un moteur de 30 Ch, le Multimono frise les 20 nœuds. Parfait pour le skim-board les jours sans vent.

Retour à Pornic. Nos trois Multimono attrapent les 15 nœuds de vent d'est dès les jetées franchies. Les vitesses au bon plein sont très proches, de l'ordre de 8 nœuds. À première vue, il s'agit d'un constat étonnant car un des équipages est nettement plus nombreux. L'explication est toute simple: *Cyclamer* n'est pas ballasté. À vide, le Multimono est chavirable mais reste

PERCHÉS SUR LES AILES, L'ÉQUIPAGE ASSURE UN RAPPEL TRÈS EFFICACE.

CARACTÉRISTIQUES MULTIMONO

Longueur de coque	7,50 m
Longueur à la flottaison	7,00 m
Largeur sans et avec les ailes	2,29/4,50 m
Tirant d'eau	0,30/1,60 m
Déplacement léger	530 kg
Déplacement ballasté	900 kg
Poids de la dérive	45 kg
Surface de voile	33,00 m ²
Surface spi asy	30,00 m ²
Prix kit coque seule	10 900 euros
Prix kit complet	18 000 euros
Prix barre en main avec deux voiles	23 900 euros

La grand-voile houari demande un peu

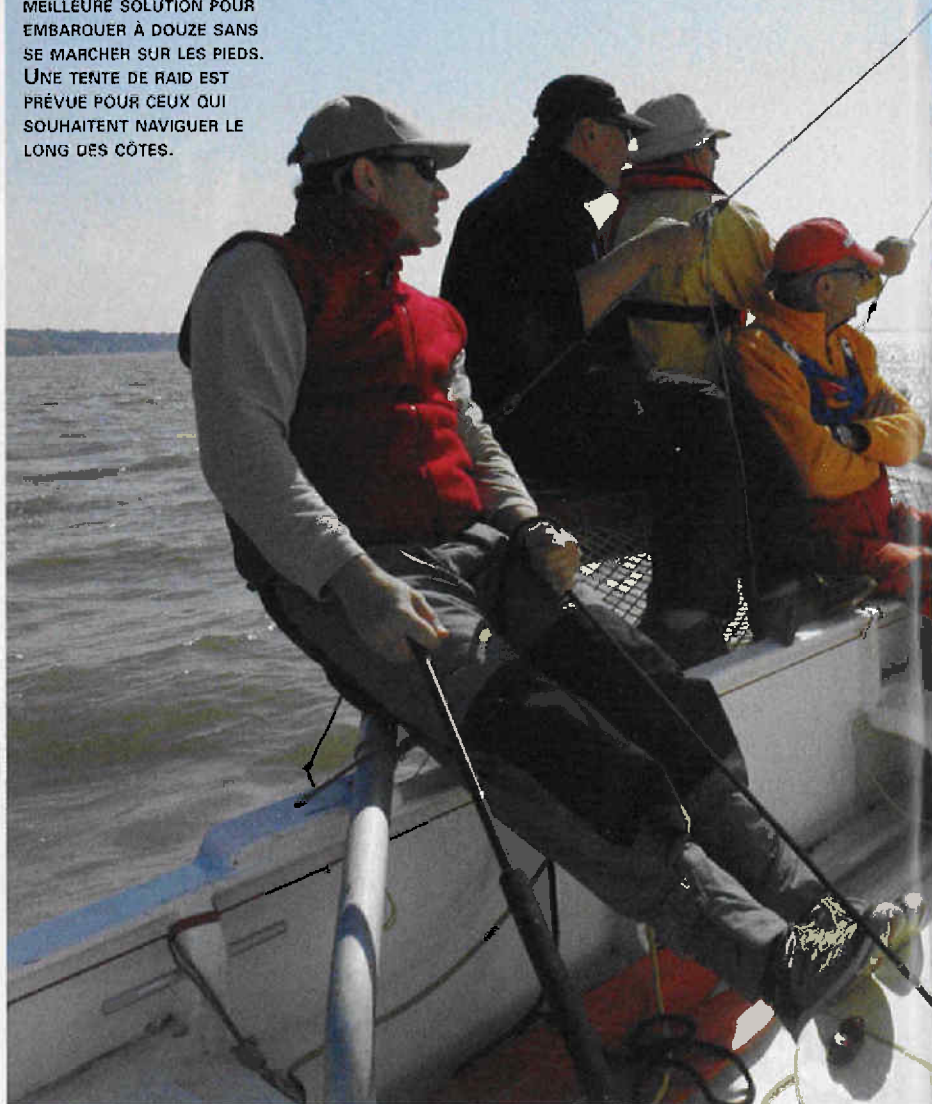
sûr. Sa dérive de 45 kg, le mât étanche (60 l) et les 40 litres de flottabilité cachés dans le gousset de vergue permettent à un homme seul de relever le bateau, comme un Laser. Il en est tout autrement si le bateau est ballasté à fond. Les 400 litres (qui occupent quatre des treize coffres du bord) assagissent radicalement le comportement du Multimono.

Voile, aviron ou moteur

Performant à toutes les allures, ce voilier atypique nous a surpris par son équilibre de barre et le plaisir qu'il procure. À bord, c'est l'éclate. Le cockpit, dégagé et profond, est bien adapté à un équipage nombreux. On cale ses pieds sur des tubes en alu. Ils servent également, placés en travers, d'appui aux rameurs ou encore de support au bimini. Vite, on monte les échelles pour améliorer le rappel. Claude, qui a été champion de France de Surprise en 1984, ne résiste pas longtemps à son goût pour la compétition: il lance une procédure de départ de régata. Cap, vitesse, contrôle, fumée, l'équipage féru de J 80 se laisse prendre au jeu et ne lâche plus le commandement de la flotte. Malgré une apparente complexité générale, les manœuvres sont simples et intuitives. Le mode d'emploi est vite trouvé. Seule la grand-voile houari (26 m² tout de même!) demande un peu de métier pour être parfaitement réglée. Le petit spi asy dope encore la vitesse au portant, soit presque 10 nœuds. Pas de doute, le Multimono peut naviguer très largement à 15 nœuds pour peu que la brise s'en mêle... Pendant quelques heures, les trois équipages ont complètement occulté les autres possibilités du bateau pour ne profiter que de ses étonnantes performances sous voiles. Car le Multimono peut s'avérer un excellent support pour le

UNE BÂCHE ET 50 M² DE TERRAIN FONT UN PARFAIT CHANTIER.

PAS DE ROUF. C'EST LA MEILLEURE SOLUTION POUR EMBARQUER À DOUZE SANS SE MARCHER SUR LES PIEDS. UNE TENTE DE RAID EST PRÉVUE POUR CEUX QUI SOUHAITENT NAVIGUER LE LONG DES CÔTES.



raid. En collaboration avec Jade Voiles, Claude Martinuzzi a en effet conçu un taud pour fermer le cockpit. Ce petit day boat à tout faire mérite, selon nous, une diffusion moins confidentielle (seulement sept exemplaires construits à ce jour). D'autant que Claude Martinuzzi a concocté un

guide de construction très abouti pour tous ceux qui veulent se lancer dans la construction en kit. Un choix qui permet d'économiser près de 6 000 euros, mais il faudra prévoir 350 heures de travail. Un temps que Claude espère réduire, astuce après trouvaille, à 200 heures. ■ EVD



Construisez-le chez vous !

Pour assembler un Multimono, nul besoin de louer un local. Un jardin peut faire l'affaire. Les nouvelles résines époxy supportent désormais bien l'humidité et les basses températures, ce qui permet de travailler même en hiver. Seule restriction: le temps de séchage. Il devient très long, ce qui ne simplifie pas les opérations de ponçage. Grâce à son guide de montage, la construction du Multimono en kit est accessible à un amateur. Seul, comptez une vingtaine de week-ends avant de naviguer, mais seulement dix à douze jours si vous êtes quatre. Les parties exposées et/ou inaccessibles de la coque sont en CP de moabi, le reste en CTBX de 8 mm. Toute la coque est protégée par une stratification époxy.

de métier pour être bien réglée.

LA GRANDE BAILLE EST PARFAITE POUR PROTÉGER LE FOC, MAIS SURTOUT POUR FACILITER L'ENVOI ET L'AFFALAGE DU PETIT SPI ASY. BIEN PROTÉGÉ PAR LE PAVOIS, L'ÉQUIPIER D'AVANT MANŒVRE EN TOUTE SÉCURITÉ.



GRÂCE À SON POIDS PLUME (9 KG) ET À SON EMBLANTURE ADAPTÉE, LE MÂT S'INSTALLE EN QUELQUES INSTANTS. UN AVANTAGE ÉVIDENT POUR CEUX QUI SORTENT LEUR BATEAU DE L'EAU APRÈS CHAQUE NAVIGATION... ET DE NOUVELLES PERSPECTIVES DE PLACES AU PORT OU AU CORPS-MORT EN AMONT DES PONTS ROUTIERS.

LE PALAN DE RELEVAGE DE DÉRIVE EST ACCESSIBLE POUR FACILITER LA MAINTENANCE. À L'ARRIÈRE DU PUIXS, UNE FENÊTRE AMOVIBLE PERMET D'APPUYER SUR LA DÉRIVE SI CETTE DERNIÈRE SE BLOQUAIT.

LE TRÈS GROS RANGEMENT CENTRAL SERT DE CALE-PIED ET DE SUPPORT À L'ÉCÔUTE DE GRAND-VOILE. SOUS LE PLANCHER, LES NOMBREUX COFFRES ÉTANCHES SONT IDÉALEMENT PLACÉS POUR OPTIMISER LE CENTRAGE DES POIDS.

LES AVIRONS SE RANGENT SOUS LES BANCs. SIX RAMEURS PEUVENT PRENDRE PLACE DANS LE COCKPIT.



DEUX TUBES COUDÉS EN ALU, UN TRAMPOLINE ET UN BANC AMOVIBLE QUI SE TRANSFORME EN PATIN : UNE AILE FACILE À MONTER QUI PERMET UN USAGE ENCORE PLUS LUDIQUE DU BATEAU. À LA GÎTE, L'AILE SOUS LE VENT N'ENGAGE PRATIQUÈMENT PAS ET SA FORME BIEN PROFILÉE NE FREINE PRATIQUÈMENT PAS LE MULTIMONO. SOUS LE VENT, ELLE TOUCHE PARFOIS L'EAU SANS PERTE DE VITESSE NOTABLE (CI-DESSUS). AU REPOS, LES AILES PROLONGENT LES BANCs DU COCKPIT (CI-DESSOUS).



LE MULTIMONO DE L'ASSOCIATION CYCLAMER, FORT D'UN ÉQUIPAGE NOMBREUX, NAVIGUE AVEC SES BALLASTS VIDES. SES PERFORMANCES SONT ALORS IDENTIQUES À CELLES DES DEUX AUTRES BATEAUX.



Adresses utiles page 71