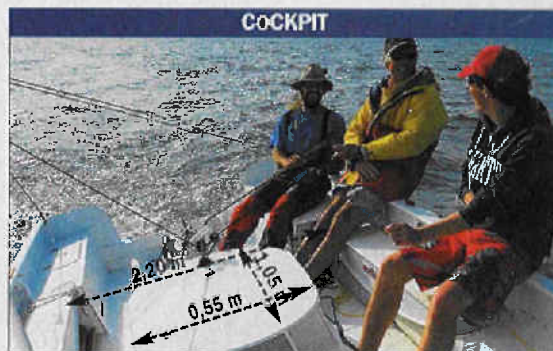




Un collectif très particulier !

Inclassable mais efficace, le Multimono nous a surpris. Reste à savoir à quel public il se destine. Collectivités ou particuliers ?

Bon à tout faire. Ce qualificatif colle à la peau du Multimono. «Bon», il l'est avec des performances et un comportement marin louables. «A tout faire», c'est indéniable. Pascal Martinuzzi a dessiné son voilier pour cela. Du coup, on s'y perd un peu : avec le Multimono, vous pouvez naviguer seul ou embarquer jusqu'à 11 personnes. Les ballasts liquides lestent la coque pour le stabiliser. A moins que l'on ne cherche la vitesse et le sport : dans ce cas, des ailes s'installent pour augmenter le couple de rappel. Si vous êtes friand de voile-aviron, huit rameurs pourront s'exprimer sur les quatre bancs de nage. Et encore ? Ce transportable s'échoue grâce à une dérive pivotante. Non habitable, il ouvre les portes du camping côtier grâce à son bimini. En plus, il supporte un hors-bord de 25 chevaux derrière lequel un enfant fera du ski nautique. Multimono, le monocoque multi-usage !



COCKPIT

De la place pour tous. Il est autovideur et les francs-bords, modérés, restent rassurants. En configuration de navigation «sage», l'espace est bien dégagé grâce au mât implanté très en avant. L'installation des ailes complique la circulation, les quatre avirons traversant le cockpit.



GRÉEMENT

Pratique. Le gréement houari avec mât alu et corne carbone très apliquée facilite le mâtage. Les deux espars se rangent facilement au fond du bateau pour le transport. L'absence de hale-bas rend les réglages au portant délicats. Au près, la chute déverse dans les risées, ce qui participe à la stabilité.

GENÈSE ET FONCTIONNEMENT. Il faut remonter à la genèse du projet pour comprendre ses fondements. Claude, enseignant, découvre que la voile-aviron est un fantastique vecteur de communication avec les jeunes. Pour éviter les bateaux traditionnels - les yoles, trop contraignantes -, il imagine un voile-aviron léger avec une étrave en «V» pour le passage dans la mer et un arrière plat pour partir au planing.

La coque en contreplaqué-époxy n'est pas pontée. Le cockpit est large, mais peu profond. A bord, chaque élément a plusieurs utilisations. Ainsi, les deux caissons des bancs de nage en forme de demi-lune s'installent en travers de la route pour ramer. Une fois sous voiles, ils se trans-



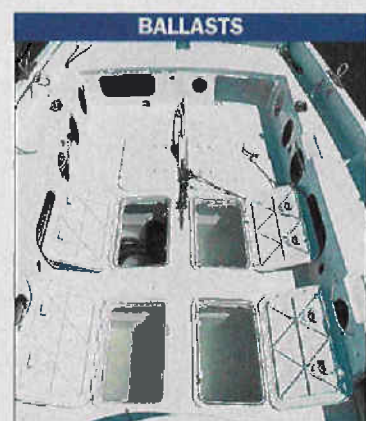
TRANSPORT

L'avantage du lest liquide. Pesant 500 kilos, il sort de l'eau sans immerger les roues de sa remorque. En revanche, le Multimono peut dessaler. Mais le volume étanche du mât lui évite de chapeauter et une seule personne le redresse.



COFFRE CENTRAL

Le seul rangement sec. Taillé pour recevoir une glacière, c'est pour l'instant le seul endroit sec du bord, ce qui oblige à prévoir des sacs étanches ! Sur les prochaines versions, d'autres coffres étanches vont être installés.



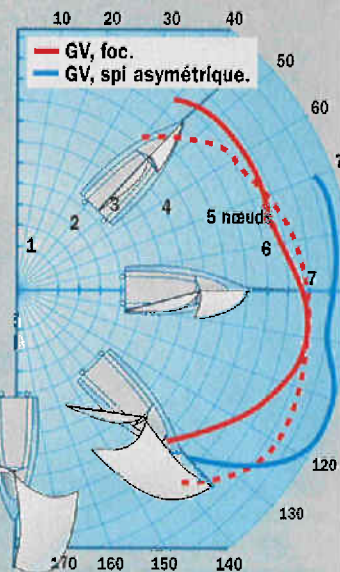
BALLASTS

La liberté... contraignante. Les quatre volumes de 100 litres autour du puits se remplissent par gravité. Une pompe manuelle peut se charger de la vidange, mais le seau est plus efficace...

Les chiffres de Voiles et Voiliers

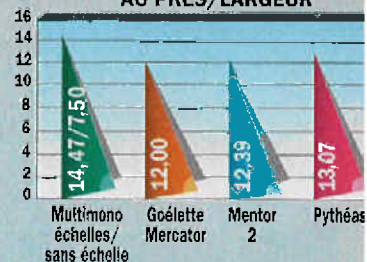
VITESSES MESURÉES*

(* Vitesse mesurées avec le GPS Garmin 12 par rapport au vent réel)

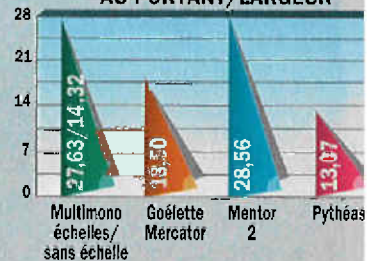


- Mer belle. Vent réel : 15 nœuds. Voilure : grand-voile, foc puis spi asymétrique 5 personnes à bord sur les ailes, ballast
- En pointillé, mer belle. Vent réel : 12 nœuds. Voilure : grand-voile, foc, 5 personnes à bord sans les ailes, 400 litres dans les ballasts

SURFACE DE VOILE AU PRÈS/LARGEUR



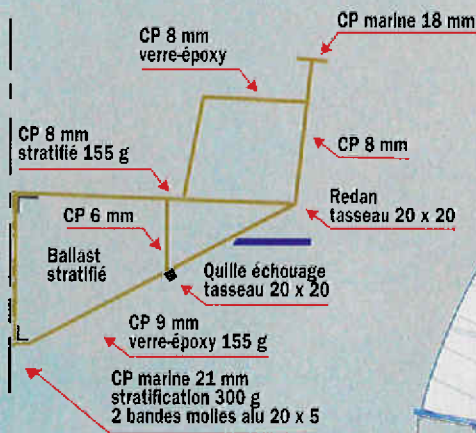
SURFACE DE VOILE AU PORTANT/LARGEUR



Au près, les ailes permettent de maintenir la coque du Multimono à plat.

Texte et photos François-Xavier Ricardou.
Plans et infographie François Chevalier.

COUPE DE LA COQUE



Jauge : 2,53 tx.
Coefficient prismatique : 0,57.
Homologation CE : Catégorie C pour 11 personnes.



Architecte : Claude Martinuzzi.
Constructeur : Phlloautic, 19 rue des Chaumes, 44210 Pornic, tél./fax 02.40.82.34.06, mobile 06.86.27.39.64, www.phlloautic.com, info@phlloautic.com

Prix et options

Prix version de base :	29 601 €.	Kit coque :	10 920 €.
Principales options		Kit gréement voiles :	7 525 €.
Spl :	1 435 €.	Prix du bateau essayé :	31 036 €.

Caractéristiques techniques comparées

	MULTIMONO	GOÉLETTE MERCATOR	MENTOR 2	PYTHÉAS
Longueur de coque	7,50 m	7,65 m	8,95 m	8,95 m
Largeur	2,28 ou 4,40 m	2,00 m	2,72 m	2,80 m
Tirant d'eau	0,34-1,70 m	nc	0,70-1,40 m/1,30 m	1,35 m
Voilure au près	33,00 m ²	24,00 m ²	33,70 m ²	36,60 m ²
Grand-voile	26,00 m ²	20,00 m ²	18,70 m ²	22,00 m ²
Foc	7,00 m ²	4,00 m ²	15,60 m ²	14,60 m ²
Spi	30,00 m ²	13,00 m ²	44,00 m ²	nc
Poids annoncé	500 kg	435 kg	1500 kg	2000 kg
Poids du lest	-	nc	530 kg	nc
Matériaux	CPE	polyester	CPE-polyester	nc
Homologation CE	C	C	nc	nc
Nombre de pers.	11	11	13	12
Lancement	2003	2002	2002	nc
Architecte(s)	Martinuzzi	Loday	Meyran	nc
Chantier	Phlloautic	Siréna	CN des Baux	Scotto
Prix TTC	29 601 €	22 900 €	47 240 €	33 500 €

Points forts

- Comportement toujours sain.
- Accastillage de bonne qualité.
- Multi-usage.

Points faibles

- Barré neutre, peu vivante.
- Remplissage et vidange des ballasts.
- Pas assez de rangements «secs».

forment en places assises contre le bordé. Enfin, ils servent aussi d'échelle. Pour les déporter, Claude utilise les avirons – des tubes d'aluminium –, soutenus par un hauban. Ces mêmes haubans servent aussi de lazy-jack ! Enfin, les avirons font office de cale-pieds à la gîte. Et les cale-pieds pour le barreur ? Ce sont des tubes plus courts qui viennent s'emplanter dans le coffre central pour supporter le mât et la bôme lors du bivouac. L'énumération s'arrête ici, mais les astuces sont encore nombreuses. Les années de gestation ont laissé le temps à Claude de trouver une réponse à tout. Un peu trop, on l'aura compris, au risque de compliquer le fonctionnement.

Sous voiles. Au départ de Pornic, le vent de terre nous pousse vers Noirmoutier. Immédiatement, nous passons le Multimono dans sa configuration la plus performante. Les ballasts vides, nous équipons les échelles. Malgré un très net sentiment de bricolage, l'installation est facile. L'asymétrique se gère sur un bout-dehors amovible. Le Multimono accélère. La gîte n'est pas excessive, la coque se cale sur son bouchain. Malgré des poulies-winches – Rons-tan, comme le reste l'accastillage –, l'équipier en charge de l'écoute a vite mal aux mains. Un taquet sur la console centrale résoudreait le problème. La barre est neutre, presque trop. Même en jouant avec la dérive, on n'arrive pas à rendre le Multimono ardent. Ce bateau est un modèle d'équilibre. Un bon point pour un voilier destiné aux collectivités. Assis sur les échelles, avec une vue imprenable sur la coque, l'équipage s'amuse à rétablir l'assiette. Si, dans une survente, l'échelle sous le vent touche l'eau, le volume du banc de nage le transforme en flotteur, freinant le voilier, mais sans effet croche-pied.

Retour au près. Les ailes permettent de garder la coque à plat. Sans rail de grand-voile, difficile de bien travailler la chute. Le gréement à corne n'aide pas non plus. Mais cette grand-voile qui déverse dans les surventes rassure. Dessaler sera un exercice difficile ! Replions les ailes et remplissons les ballasts. Les 400 kilos supplémentaires apportent un passage plus doux dans la mer. Le Multimono, plus gité, cape un peu moins bien et réduit sa vitesse.

Les deux jours passés à bord avec de 10 à 25 nœuds de vent nous ont prouvé que l'ensemble était bien né et polyvalent. Après avoir inventé le voilier à tout faire, il ne reste plus qu'à trouver la clientèle qui va avec... **F.X.R. ●**