



BANANA 43

Le multi sans limite

Le Banana 43 par Garcia est un baroudeur, capable d'affronter toutes les mers du monde...

En seulement deux unités, ce catamaran dessiné par Marc Fazilleau a déjà marqué le petit monde du multicoque par les voyages au long cours de ses heureux propriétaires. Alors, quand, sur un marché très formaté par les grandes productions, ce plan atypique passe entre les mains d'un chantier français qui a fait sa réputation depuis 40 ans sur les bateaux de grand voyage en aluminium, notre curiosité, déjà naturellement élevée, atteint son paroxysme. Essai en Manche, fin juin, sous le chaud soleil de Cherbourg, du Banana 43 par Garcia.

Photos : Antoine Soubigou

C'est la question piège de tout salon nautique qui se respecte pour les permanents de l'incontournable stand Multicoques Mag : "Quel est le catamaran idéal pour partir autour du monde ?". A chacun sa tactique pour contourner l'écueil d'une interrogation, certes légitime, mais qui n'a pas de réponse absolue ou alors en a cent. Pour ma part, j'aime filer la métaphore avec le Paris-Dakar des origines, celui du vrai désert africain. On y voyait alors tout et n'importe quoi arriver jusque sur les bords du lac Rose : des 4L aux Rolls Royce. On a même vu des Porsche y briller ! Comme quoi, tout peut traverser. Le désert comme l'Atlantique. Il s'agit juste de savoir ce que souhaite le pilote. Mais ce qui est intéressant, c'est de chercher quel véhicule utilise celui qui vit à l'année dans le désert ou la brousse : à l'époque (je parle là d'un temps que les moins de quarante ans, hélas, ne peuvent pas connaître), le fameux « Land » était incontournable. Je ne crois pourtant pas me souvenir

qu'il ait jamais brillé dans l'épreuve imaginée par Thierry Sabine.

Voilà, c'est comme cela que je vois le Banana 43 dessiné par Marc Fazilleau : c'est le "Land" des océans. Pas là pour séduire, suivre la ou les modes, briller, rouler des mécaniques, se louer à la petite semaine dans des paradis exotiques. Non, le Banana 43 sent bon l'authenticité, la simplicité, la fiabilité, la solidité à toute épreuve, tout en s'efforçant d'éviter l'anachronisme de la rusticité. Accueillir famille et/ou amis, à l'abri, par tous les temps, flirter avec le corail polynésien ou les "Williwaws" du cap Horn, en chaussons au coin du feu, l'esprit libre, profitant de l'environnement exceptionnel, sans craindre le moins du monde un accident, une avarie, ni même le moindre petit incident. En cela, la première version du Banana réalisée par Prometa a montré le chemin. "Mowgli", c'est son nom de baptême, allant, après un demi-tour du monde en famille, taquiner la Terre de Feu depuis l'Australie, une première

mondiale pour un catamaran mené en solo (voir Multicoques Mag No 150).

Une facilité de manœuvre en solitaire que l'on retrouve immédiatement à bord de "Mandala", le Banana 43 que nous essayons aujourd'hui. Au premier contact depuis le ponton proche du chantier, la silhouette est quand même assez massive. Quarante-trois pieds, nous sommes bien dans le bas de la fourchette de taille pour partir en grand voyage sur deux coques, et il faut bien un peu de volume quand on veut vivre à bord sans limite de temps. Mais la Land-Rover non plus n'est pas un premier prix de beauté. C'est sa praticité qui en a fait un mythe, faisant non seulement oublier sa ligne un peu cubique, mais l'élevant même au rang d'icône, dont on ne changerait pour rien au monde aujourd'hui le moindre degré d'angle au capot ou

à l'inclinaison du pare-brise. N'en est-il pas déjà un peu de même avec le Banana 43, dont la ligne, et le nom, bien sûr, ne sont pas sans rappeler celle d'un fameux bateau jaune ? Mais si, vous le connaissez, bien sûr, celui d'un célèbre chanteur français qui ne voulait pas se faire couper les cheveux, et qui fait indirectement la promotion du cata en alu tout autour du globe, à travers moult livres et DVD ! (NDLR : Antoine à bord de son catamaran nommé Banana Split).

A BORD

D'un pas, montons à bord. C'est facile depuis le ponton vers la jupe, ou depuis un quai plus élevé par les portes ménagées dans les filières de chaque bord. Souple et efficace, la peinture de pont antidérapante TBS21 – associée à d'impressionnants rails de fargue alu – donne tout de suite le ton, nous sommes



La silhouette massive du Banana ne lui enlève pas ses qualités marines.

LES FANS DE VITESSE AURAIENT PEUT-ÊTRE AIMÉ UN ÉLANCEMENT PLUS PRONONCÉ ET DES SURFACES DE VOILURE PLUS IMPORTANTES, MAIS LÀ N'EST PAS LA PRIORITÉ



Le cata en alu, une solution originale pour naviguer loin et longtemps.



Du poste de barre, on a une excellente vue sur le plan d'eau tout en étant bien protégé.



La construction de ce bateau est du genre costaud, comme le montre le support de panneaux solaires, les bossoirs d'annexe et le mât-articulé de relevage du hors-bord...



Un carré confortable et surtout une vraie table à carte avec une vue panoramique idéale pour les nuits de veille.



La plage avant du Banana est un appel au farniente.

bien à bord d'un bateau de marin, Bernard, le commanditaire du projet désormais devenu propriétaire, nous accueille très gentiment à bord. Si sa voix semble quelque peu éteinte, c'est par l'émotion de ces premières navigations, l'accomplissement d'un projet mûrement réfléchi et qui a pris près de deux ans à se concrétiser. Car sinon, visiblement, les prestations fournies et la cohérence du bateau dans son ensemble semblent le combler au plus haut point. Les savoir-faire ont visiblement été précieusement conservés au sein du chantier Garcia, et la qualité de la chaudronnerie est tout simplement impressionnante. Associée à l'habile coup de crayon de l'architecte pour arrondir listons et jupes, on pourrait croire au premier coup d'œil qu'il s'agit de coques en formes. Il n'en est rien, et si l'aluminium épais a été abandonné pour des raisons d'homologation, le

d'un accès facilité par une échelle sur mesure et une plate-forme évitant d'endommager d'un pas mal assuré les périphériques les plus fragiles. Ceux-ci, comme tous les différents systèmes du bord (plomberie, électricité), font d'ailleurs l'objet d'une installation particulièrement soignée, dans la droite ligne des standards qui ont fait la réputation du chantier Garcia. C'est particulièrement important concernant l'électricité sur une coque alu.

A bâbord, le cockpit reçoit une table aux dimensions modestes et dont seuls les occupants latéraux bénéficieront d'un dossier. Mais la circulation est aisée et on est impressionné par l'ensemble bimini rigide / support de panneaux solaires / bossoirs d'annexe / mâtèreau articulé de relevage du hors-bord ! Du costaud, car il supporte également le rail d'écoute de grand-voile et les efforts conséquents qui vont avec. Du pratique, car si une bonne annexe bien motorisée est le gage indispensable d'une croisière réussie, c'est encore plus vrai lorsque le bateau devient maison. Et ce qui ne gâche rien, l'ensemble présente une finition tout à fait remarquable. En effet, là comme sur le pont ou le roof, la peinture est particulièrement réussie. Antonio, le responsable technique du chantier,ousse bien un peu en pensant au nombre d'heures qu'il a fallu y passer, mais le résultat est vraiment probant.

A tribord du roof est positionné le poste de barre auquel la plupart des manœuvres reviennent. "Mandala" est d'ailleurs équipé d'un winch électrique que l'on trouve vite indispensable. Résultat, on effectue toutes les manœuvres en solo sans difficulté. A commencer par monter la grand-voile, dont le mouflage en têtère est rendu indispensable pour réduire les efforts, mais double la longueur de drisse à hisser. Seul hic, pour

quoi avoir positionné les taquets si loin en avant ? Leur position oblige à se mettre sur la pointe des pieds et à les actionner à bout de bras, à moins d'avoir la taille et l'envergure d'un géant... Dommage ! De même, on regrettera la trop grande proximité entre la barre à roue et les commandes moteurs. On s'y coincera inévitablement les doigts lorsque ces dernières seront au neutre, je le crains. Ce sont là les deux seules ombres, aisément corrigeables qui plus est, à un endroit stratégique pour le programme et qui rassemble par ailleurs toutes les qualités. Grâce à la différence de niveau judicieusement positionnée, on est à la barre, soit fort bien protégé des éléments, soit en vue des deux jupes et des deux étraves, pour réaliser au millimètre entrées et sorties de port. Celles-ci sont facilitées par des moteurs Volvo 40 CV saildrive très bien dimensionnés et une manœuvrabilité que ne laisse pas deviner le gabarit général. Dès 1 800 t/min, on file à 6 nœuds par mer plate, gage de faible consommation. A 2 500 t/min, le speedo monte à 7 nœuds, vous assurant de trouver un abri dans les meilleurs délais si nécessaire. Toutes les manœuvres sont à portée de main et la barre à roue est des plus agréables. Pour peu que l'on s'assure d'être bien au près serré et d'un minimum de vitesse, les virements de bord se passent sans problème. Le mât de 17 m, portant grand-voile et génois (qui sera idéalement complété d'une trinquette sur bas étai), est solidement

DÈS QUE L'ANÉMOMÈTRE DAIGNE AFFICHER DEUX CHIFFRES (11 NOEUDS RÉELS), ON OUVRE UN PEU (125 DEGRÉS APPARENTS), ON DÉROULE LE GENNAKER ET "MANDALA" FILE TRANQUILLEMENT SES SIX NOEUDS...

concepteur en a profité pour apporter une cure d'amaigrissement salvatrice par rapport aux ancêtres du Banana que sont les Cat Floteur. L'utilisation du Silium 5384 et une structure spécialement étudiée ont ainsi permis de gagner 20 % de poids sur la partie aluminium... L'accès au cockpit est aisé. Teugue et pont sont remontés de 5 cm par rapport à l'original, tout au bénéfice du volume intérieur. De même, la plate-forme arrière présente sur "Mowgli" a été astucieusement aménagée pour recevoir des coffres de rangement supplémentaires, fermés par des panneaux de pont étanches. Les cales moteurs bénéficient elles aussi d'une fermeture étanche et

- ◆ Cohérence de l'ensemble
 - ◆ Niveau de finition
 - ◆ Qualité de construction
-
- ◆ Coinceurs trop avancés
 - ◆ Interaction barre/commandes moteurs
 - ◆ Revêtement plan travail cuisine



On est à bord d'un cata de voyage, d'où les nombreux rangements à disposition des propriétaires...

soutenu par un gréement dormant généreux, rassurant en toutes circonstances. Les fans de vitesse auraient peut-être aimé un élan plus prononcé et des surfaces de voilure plus importantes, mais là n'est pas la priorité. Le Banana doit pouvoir supporter de brus-

ques rafales grand-voile haute en toute sérénité, et le gréement plus ramassé assure des angles de haubanage et d'étais plus ouverts et donc une tenue plus assurée.

SOUS VOILE

Les faibles 6-7 nœuds de vent au départ nous permettent malgré tout de nous déhaler sous grand-voile haute et génois à 3,4 nœuds à 50 degrés du vent apparent. Mais au fait, pourquoi se presser quand on a le temps de naviguer en toute sérénité ? Il suffit d'attendre que l'anémomètre daigne afficher deux chiffres (11 nœuds réels), d'ouvrir un peu (125 degrés apparents), de dérouler le gennaker monté sur bout-dehors articulé, et "Mandala" file tranquillement ses 6 nœuds. Immédiatement, on se voit bien traverser tous les océans à ce rythme apaisant, déstressant, où la seule crainte est celle d'arriver et de devoir s'arrêter.

Car, entrés par la baie vitrée coulissante, où l'on apprécie au passage l'absence de marche entre cockpit et carré, on s'installe à la table à cartes, sise à l'avant bâbord du roof. La vision panoramique dont on bénéficie à ce poste est un traître appel à... ne rien faire ! Ah si, profiter du spectacle du monde qui défile doucement sous vos yeux, tout en assurant une veille rassurante, comme monsieur Jourdain faisait de la prose, sans le savoir. Le carré situé sur tribord, cohérent avec l'extérieur, n'accueillera pas douze convives, ce n'est ni le programme ni la taille, mais votre équipage de 6 personnes, 8 exceptionnelle-

ment, très confortablement. La cuisine tournée vers le cockpit sur la face arrière bâbord du roof est vaste et particulièrement bien équipée, notamment ses deux vastes réfrigérateurs à tiroirs. Tout juste s'étonnera-t-on du matériau retenu pour le plan de travail. Tant sur un plan esthétique (les goûts et les couleurs...) que pratique (résistance au chaud ?), nous ne sommes pas sûrs de la pertinence du choix fait sur cette unité. Avantage de la construction sur mesure, un prochain client pourra opter pour une autre finition. Rien à redire en revanche sur l'essence de bois clair retenue, et la qualité des menuiseries. Certes réalisées dans un style plus moderne que sur les valeureux "Passoa" du chantier, elles ne dépareillent cependant pas dans la prestigieuse lignée Garcia. Les rangements présents à profusion, équipés selon les besoins de boîtes de rangement amovibles, aussi astucieuses que résistantes, participent définitivement à classer le Banana 43 dans la catégorie "grand voyageur". On notera, dans ce même registre, la cabine arrière tribord en disposition atelier/couchage d'appoint. Au centre de chaque coque, une vaste cabine double vient prendre place sous la plage avant. Si les invités trouveront la coque tribord des plus accueillantes, l'armateur se réservera naturellement la coque bâbord, dont la salle d'eau arrière bénéficie d'une très belle douche séparée. Totalement invisible, mais particulièrement soignée à la demande de Marc Fazilleau qui sait d'expérience que l'envie de latitudes septentrionales vient en navigant, l'isolation des coques a fait l'objet d'un soin tout particulier.

Au mouillage, la vaste plage avant est aussi pratique pour manœuvrer que...pour bronzer ! On n'oubliera pas auparavant, quand même, de mouiller. Le guindeau électrique à axe vertical, partiellement intégré, est logé au-dessus d'une vaste baille à mouillage qui recevra toute la longueur de chaîne nécessaire à des nuits sans souci. Son accès aurait par contre peut-être mérité une ouverture un peu plus large. Taquets d'amarrage et d'avisiers étant à l'image du reste du bateau, costauds, on dormira bien sur ses deux oreilles. Et s'il nous prend l'envie d'échouer, les deux solides quilles fixes se chargeront d'assurer stabilité et protection des



La vaste cuisine, qui donne sur le cockpit est très bien équipée.



À bord d'un cata en alu, on peut faire les aménagements que vous souhaitez. Les cabines sont ici situées au milieu des coques.

safrans et embases de saildrive. Il n'y a pas de bateau universel. N'y a que des compromis correspondant à des programmes, des attentes, des vécus de propriétaires. En cela, le Banana 43 est peut-être le chaînon manquant pour de nombreux navigateurs, pour qui grand voyage rime depuis des décennies avec l'acier puis l'alu, mais dont la foi dans le dieu Monocoque, Dériveur Intégral si on pousse le cliché jusqu'au bout, est ébranlée par les avantages mis en avant avec succès depuis bientôt trente ans par nos chers multicoques. Dans ce rôle, on peut dire que la version proposée ici par Garcia Yachting répond parfaitement au cahier des charges, et qu'un tour du monde, quelle que soit la latitude, s'effectuera à son bord en toute sérénité. L'ADN revendiqué par ce nouveau partenariat Fazilleau / Garcia est la sécurité et l'autonomie sans limite de terrain de jeu. Si la demande pour ce type de programme ne représente que quelques unités par an, gageons que les tenants des latitudes les plus extrêmes trouveront dans le Banana 43, ou ses projets de grands frères, une réponse très intéressante à leurs préoccupations.



FICHE TECHNIQUE

Longueur HT : 13,00 m
Longueur à la flottaison : 11,70 m
Bau : 6,50 m
Déplacement : 10,6 t
Tirant d'eau : 1,20 m
Tirant d'air : 19,00 m
Hauteur de mât : 17,00 m
Capacité fuel : 2 x 250 l
Capacité eau : 2 x 300 l
Couchages : 6/8 personnes
Motivisation : 2 x Volvo 40 CV Saildrive
Architecte / Concepteur : Marc Fazilleau / Prometa
Construction : Garcia Yachting
Prix : à partir de 495 000 euros HT