

# **Essai**

# **Lagoon 380**

## Lagoon 380



Lagoon

La silhouette toute en rondeur du rouf du Lagoon 380. Notez sur l'étrave le bout-dehors sur lequel on amure le gennaker.

Le Lagoon 380 n'est certes pas une nouveauté puisqu'il est sur le marché depuis 10 ans et qu'on en a déjà construit plus de 500 unités. La nouvelle tient au fait qu'il est maintenant importé au Québec par Marina Gagnon. Nous avons pu jeter un coup d'œil l'automne dernier sur un modèle 2009 dans la salle de démonstration de Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix, en attendant un essai sur l'eau en bonne et due forme.

La plate-forme a connu peu de changements depuis son lancement. Les coques sont moulées dans un sandwich de mousse/polyester, tandis que le chantier utilise du balsa dans la construction de la nacelle et du pont. Notez également qu'on a choisi de protéger le bordé de l'osmose en appliquant des couches de résine vinylester sur la peau extérieure. Le poids est l'ennemi numéro 1 des multicoques, raison pour laquelle on a choisi d'élaborer une structure en sandwich, plus complexe à réaliser, mais plus légère et plus rigide finalement qu'une structure monolithique. Rappelons pour la petite histoire que les architectes attirés de la maison Lagoon, Marc Van Pethegem et Vincent Lauriot Prévost, ont construit leur réputation avec les trimarans ORMA de 60 pieds.

Les catamarans de croisière sont choses rares sous nos latitudes, comme si les plaisanciers canadiens devaient encore apprivoiser les rudiments de la navigation sur deux coques. Conçu au départ pour les besoins des compagnies de location, le Lagoon 380 est aussi disponible en version propriétaire avec 3 cabines, au lieu des 4 de la version charter, et c'est bien un bateau de propriétaire que nous avons pu visiter.

Quand on n'a pas les mis les pieds sur un multicoque de croisière depuis un bon moment, on s'étonne toujours du fantastique espace disponible sur le pont: un autre monde. À partir des marches moulées dans le tableau arrière, on accède au cockpit par le côté bâbord où l'on a ménagé un corridor de passage encavé dans le pont. Le poste de barre se trouve du même côté, sous un bimini rigide, au sommet duquel un panneau de plexi permet de surveiller les voiles. À portée de main du barreur, sur le sommet du rouf, on a installé un winch électrique pour la drisse et l'écoute de grand-voile dont les boutons de commande se trouvent aux pieds du barreur. Le manufacturier n'a pas chipoté sur le choix et les dimensions de l'accastillage Harken qui inspire confiance; un détail qu'il faut garder à l'esprit à

bord des catamarans dont la stabilité et la raideur à la toile génèrent des tensions importantes sur le grément.

La casquette du rouf semi-circulaire avec sa série de 10 hublots (dont 2 ouvrants) est un signe distinctif de la marque. Elle offre une vue imprenable à 180° aux passagers dans le carré. On aime ou l'on déteste ce type de design, personnellement je le trouve plutôt réussi, à la fois moderne et pratique; certains le trouvaient «osé» voilà 10 ans. Devant le rouf, une série de coffres particulièrement volumineux permet de stocker beaucoup de matériel. Une configuration très pratique puisqu'elle évite les allers-retours de l'équipage entre le cockpit et la plage avant. Les manœuvres à l'avant, la détente à l'arrière, c'est l'esprit catamaran. Sur cette plage avant, une structure de polyester entre les deux trampolines va jusqu'au capelage de l'étrave et la chaîne d'ancre circule dans ce chemin rigide.

Retour dans le cockpit où une banquette en U peut recevoir confortablement tout l'équipage autour d'une table. Sous l'une des banquettes, on trouve même une glacière. Une porte coulissante donne accès de plain-pied au carré, tandis qu'à tribord, face à la cuisine, un autre panneau vitré s'efface pour transformer

le comptoir de bois en passe-plat: un bateau vraiment pensé pour profiter du beau temps et vivre à l'extérieur.

On a installé le petit coin navigation à bâbord derrière la porte coulissante, à deux pas du poste de barre. La table du carré est disposée en plein centre sur l'avant de la nacelle, laissant libre la circulation des deux côtés vers les coursives qui conduisent aux cabines. L'ébénisterie en panneau de contreplaqué de chêne clair renforce encore la luminosité du carré.

La coque bâbord abrite deux cabines très spacieuses aux deux extrémités, coin toilette et équipets au centre. La coque tribord est réservée au propriétaire qui dispose d'une véritable suite. L'immense cabinet de toilette occupe toute la partie avant du flotteur, la douche et la toilette étant séparés par une porte vitrée. La coursive est meublée de penderies et d'une bibliothèque, tandis que la chambre à l'arrière est identique à celle du flotteur

bâbord. Voilà un bateau où trois couples ne se marcheront certainement pas sur les pieds.

La motorisation standard prévoit deux Yanmar Saildrive de 20 CV. Ils sont installés sur l'arrière des flotteurs et l'accès se fait pas des trappes logées dans les jupes. L'idée de les éloigner le plus possible des cabines n'est certainement pas mauvaise pour le confort sonore de l'équipage. Le bateau visité était équipé de moteurs de 30 CV, une option proposée par le fabricant. Les 6 000 \$ supplémentaires pour des moteurs plus puissants constituent un très bon investissement. Un catamaran génère beaucoup de fardage et lorsqu'il faut progresser contre le vent dans le clapot, on sera bien content de disposer de 10 CV de plus sous chaque coque.

Outre les versions charter et propriétaire, le Lagoon 380 est proposé dans 3 choix d'aménagement et d'équipement: Essential, Cruising et Comfort.



Michel Sacco

Les dimensions du coin cuisine donnent une bonne idée du confort disponible à bord. Notez le passe-plat accessible depuis le cockpit.



Michel Sacco

La table du carré sur l'avant de la nacelle. Les hublots frontaux s'ouvrent vers l'extérieur, celui de tribord permet le passage de la télécommande du guindeau.



Michel Sacco

Les cabines arrière offrent un espace exceptionnel; le hublot sur la muraille apporte la luminosité nécessaire et un joli coup d'œil.

## Lagoon 380

Longueur HT: 11,55 m

Largeur: 6,53 m

Tirant d'eau: 1,15 m

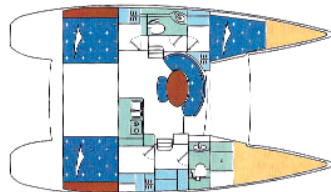
Déplacement : 7 200 kg

Surface de voilure: 79 m<sup>2</sup>

Eau: 300 l

Carburant: 2 x 100 l

Motorisation: 2 Yanmar Saildrive de 30 CV (option)



Prix hors taxe de la version Comfort livrée aux Etats-Unis et prête à naviguer: 395 000 \$ US  
Distribué par Marina Gagnon  
[www.cata-lagoon.com](http://www.cata-lagoon.com)