

MULTICOQUE

by **Voile**
magazine**WINDELO 50**Un cata
du futur**PATRIMOINE**Sport, nature
et tradition
à la Tahiti Pearl
Regatta**LAGOON 55**Découverte d'un
grand Lagoon
entre croisière
et yachting

Tanna 47

NOUVEAUTESIls seront à
Cannes et à La
Rochelle... cap sur
les stars
de l'automne !



THIBAUT DESPLATS

104 Batteries lithium

La révolution électrique à bord de nos catas ?



BERTRAND DUQUEINE

84 Tahiti Pearl Regatta

Une course d'exception aux sources de la voile



NICOLAS CLARIS

60 Lagoon 55

Grand yacht accessible, croiseur d'exception

WINDELO 50

Il innove sans complexe !

50



CAMILLE MOIRENC

Nos plus belles escales corses

Des mouillages fabuleux
vus par Camille Moirenc

68

SOMMAIRE

SEPT.-OCT.-NOVEMBRE 2021 #17

ACTUS

- Actus 10
- Nouveautés Cannes et La Rochelle 18

OU MOILLER ?

- A Oléron L'ase de la Maleconche 24

MATOS

- Shopping 26

CULTURE

- Livres 30

ESSAIS

- Astus 14.5 34
- Tricat 6.90 38
- Leopard 42 44
- Windelo 50 50
- Lagoon 55 60

DECOUVRIR

- Mouillages de rêve
Nos plus belles escales corses 68
- Continent-Corse
Préparez-vous à traverser 80
- Tahiti Pearl Regatta
Une course d'exception 84

FORMATION

- Institut nautique de Bretagne La voie royale 94

TECHNIQUE

- Matelotage Faire une estrope courte 102

EQUIPEMENT

- Comparatif batteries
La révolution électrique ? 104

LE MONDE DU

MULTICOQUE

by *Voile magazine*

Rendez-vous sur le site de la rédaction :
www.voileetmoteur.com

ABONNEZ-VOUS page 114
ou sur le site www.editions-lariviere.fr

 Retrouvez-nous
sur Facebook

Windelo 50

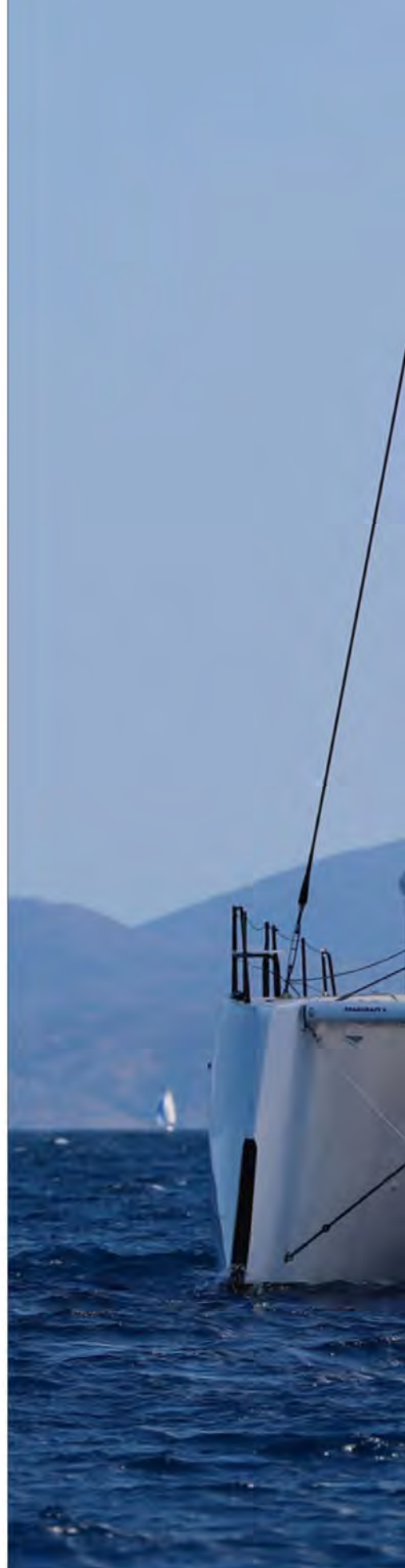
Vive le cockpit central !

Très attendu, le Windelo est une petite révolution. Il faut noter cette réorganisation fondamentale des espaces à bord et cette fibre naturelle avec laquelle il est construit pour mesurer la remise en question permanente qui a abouti à sa naissance.

Texte et photos Damien Bidaine

Des surprises, ce tout premier Windelo 50 nous en a réservé plus d'une lors de cet essai, et plutôt des bonnes. La plus évidente nous saute aux yeux alors que nous passons la frontière espagnole et que nous filons, poussés par une bonne brise en direction du cap Creus. D'une enjambée, j'ai quitté le cockpit placé au pied du mât pour rejoindre le carré sans jamais perdre de vue le plan d'eau ni au vent ni sous le vent, ni dans notre sillage ni, surtout, devant nos étraves. Force est d'admettre

que je n'ai jamais navigué sur une nacelle offrant une telle visibilité sur le plan d'eau. Les angles morts sont inexistantes ou presque. Le seul identifié est lié à ce qu'il reste de cloison entre le carré et le cockpit. En effet, depuis les sièges de barre, ces deux petits panneaux bouchent la vue sur le sillage – mais est-ce grave ? – et, inversement, empêchent le cuisinier de surveiller l'étrave tribord, ou l'équipier de repos sur la couchette de quart de voir l'étrave bâbord. Un angle mort qui devrait vite disparaître, le chantier envisageant d'ouvrir ces deux demi-cloisons non structurales avec pour chacune d'elles un large panneau en plexiglas. Des ajustements, le chantier en prévoit quelques-uns dont une montée en qualité des finitions qui laissent encore trop de place au Sikaflex autour de certains panneaux de plexiglas et de certains vaigrages. Mais globalement, je suis là encore heureusement surpris. Cette première unité réalisée par un chantier créé par des entrepreneurs non issus de l'industrie nautique et sorti de terre il y a deux ans à peine (voir encadré), fait preuve d'une grande maturité dans sa conception et dans sa réalisation. Coupons court à tout suspense : plus qu'un nouveau concept, le Windelo 50 est un voilier marin qui présente de nouvelles propositions attrayantes aux plaisanciers désireux de naviguer au large sur deux coques. Pour le moment, la tramontane souffle à 25 nœuds, levant une mer courte mais ordonnée devant la côte Vermeille. Nous glissons tranquille-





“ Une architecture qui va de l'avant, entièrement tournée vers le plaisir de naviguer ensemble et en sécurité. ”

ment au grand largue, passant sans encombre les creux de 2 m de cette mer cabossée. Nous sommes un peu sous-toilés avec deux ris dans la grand-voile et quelques tours dans le solent car nous sortons d'une série de bords au près pour tester le comportement de ce grand catamaran. Un test passé avec succès sur quelques milles au nord de Canet-en-Roussillon depuis un cockpit qui est resté sec malgré sa situation en pied de mât et de larges ouvertures sur le trampoline avant. Certes, le vent apparent s'engouffre par la seule ouverture maintenue ouverte. Mais si le courant d'air est trop frais, il suffit de fermer les baies coulissantes du cockpit ou du carré.

Face à la route et pourtant à l'abri des éléments

Par cette simple action, un tampon d'air se forme naturellement et l'effet ventilo s'interrompt. Concernant le passage dans la mer, le dessin des carènes de Christophe Barreau fait le job : les étraves effilées qui prolongent des coques étroites impriment un rythme de croisière soutenu et très confortable. La nacelle haut perchée (90 cm) ne tape qu'exceptionnellement et nous remontons tranquillement au vent toute dérive basse : 8 nœuds sur le fond à 40° du vent apparent. La prise du deuxième ris s'est faite en mer avec un sentiment de sécurité assez incroyable directement lié au positionnement du cockpit qui simplifie tout : les manœuvres de drisses évidemment, mais aussi la communication avec les équipier(e)s. Tout est à portée de main. Evidemment, un tel positionnement du poste de barre offre une visibilité médiocre

sur la chute de la grand-voile, le rail d'écoute ainsi que sur la tête de mât et son éventuelle girouette malgré le plexi du rouf (qui devrait être considérablement agrandi sur les prochaines unités). De girouette, notre espar n'en possède pas : on navigue en se fiant aux données des capteurs électroniques répétés sur un grand écran à côté du barreur. Mais ici, pas de problème de lisibilité liée à la pluie, aux embruns ou à la réverbération. D'ailleurs, on navigue en chaussettes ! Ce positionnement central du cockpit permet à tous les membres d'équipage – navigants ou passagers – de naviguer avec beaucoup de sérénité. Installé au plus près du centre gravité, on ressent moins les effets de roulis et de tangage. Ajoutons qu'il n'est plus nécessaire pour les navigants d'arpenter le pont au point que l'on peut s'interroger sur l'utilité même des passavants ! En effet, la circulation de la poupe à la proue par l'extérieur de la nacelle n'a plus aucun sens en navigation. Barreur ou équipier de veille sont en permanence au contact de l'équipage, même lorsqu'il s'agit de lâcher un ris et de dérouler le solent, ce que nous nous apprêtons à faire. Instantanément, le Windelo 50 accélère : 9, 10, bientôt 11 nœuds, parfois un surf à 12 nœuds. Evidemment, la prise d'un ris implique tout de même de monter sur le rouf pour vérifier que la bosse de ris est correctement prise au niveau du point d'écoute ou pour arranger la voile. Gare alors aux plus de 3 000 W de panneaux solaires posés à plat pont. S'ils sont certes pensés pour être piétinés, l'effet antidérapant n'a pas l'efficacité de la peinture de pont appliquée sur les autres zones de passage. Cette débauche de cellules



Le concept de la nacelle remet la partie navigation au cœur du voilier et place son skipper en son centre.



L'arrière du Windelo s'ouvre largement au mouillage.

photovoltaïques est la face visible mais très discrète d'une unité qui s'efforce avec succès de réduire son empreinte carbone. Car n'oublions pas que la marque Windelo correspond certes à une conception originale du multicoque de croisière, mais aussi à une construction unique où un sandwich écoresponsable associant fibre de basalte (une roche) et mousse PET (du plastique recyclé) a majoritairement remplacé le sandwich fibre de verre/PVC (voir reportage LMM 13). Gautier Kauffman, à la tête du chantier, nous rappelle que la réduction de moitié (47 %) de l'empreinte carbone passe par une démarche globale : des matériaux biosourcés certes, mais aussi une construction plus légère (moins de matière première produite) et une propulsion sans énergie fossile ou presque. Voilà la raison d'être de cette « centrale photovoltaïque » collée sur le rouf et chargée d'alimenter les batteries nécessaires à la vie du bord et aux 4 moteurs électriques assurant la propulsion et l'autonomie du Windelo 50 lorsque le vent fait défaut (voir encadré moteur). Un mode de propulsion



ultra silencieux aussi déconcertant qu'efficace lors des manœuvres de port ou de mouillage comme nous avons pu le constater en jetant l'ancre derrière le cap Creus dans la baie de Guillola. Le Windelo 50 réagit comme tout autre unité de taille et de far-dage équivalents.

Cette première journée passée en mer fut riche d'enseignements, tant sur les qualités nautiques des œuvres vives que sur l'intérêt du cockpit central ou l'incroyable visibilité à 360° qu'offre cette nacelle. Un régal pour faire la veille en mer et profiter du paysage au mouillage. En revanche, cette petite navigation nous enseigne aussi que les places conviviales à l'extérieur manquent lorsqu'une partie de l'équipage souhaite prendre l'air sur le pont. Car de pont, il ne reste qu'une coursive arrière un peu coincée entre la cloison du carré (amovible au mouillage) et le garde-corps arrière (également amovible) qui court d'une jupe à l'autre. Un espace restreint large d'un mètre où peuvent s'installer les tabourets du cockpit. En les alignant, on reproduit une petite banquette. Mais attention, comme

chez tous les constructeurs, les tabourets sont une option, ici facturée 468 € l'unité. Alors, où s'installe-t-on à l'extérieur en nav' ? Dans cette coursive, sur les marches donnant accès au passavant, sur le rouf où l'on trouve un petit bain de soleil optionnel, ou encore dans la descente du cockpit au pied du mât. Une descente inspirée de celles des monocoques : quatre marches, un panneau coulissant et une porte en toile pour en fermer l'accès. Au mouillage, la configuration change du tout

au tout. Ça commence avec l'ouverture de l'immense cloison arrière du carré à l'aide d'un winch électrique, car celle-ci pèse tout de même près de 200 kg. La transformation de la nacelle continue avec l'effacement du garde-corps arrière qui devient plancher et crée un nouvel espace de vie entre les jupes. Sortie d'un simple placard, une table vient alors occuper la place soit en position basse pour l'apéro, soit haute pour un repas en terrasse. L'aménagement du Windelo 50 se ré-

WINDELO, UNE ENTREPRISE HORS CADRE

Si Olivier et Gautier Kauffmann ont créé Windelo, c'est par esprit d'entreprise et goût de l'innovation. D'où ce long travail réalisé sur les matériaux avec les chercheurs des Mines d'Alès et un parti pris radical pour le design de leur catamaran. « Nous avons voulu des formes développables, intemporelles pour concentrer nos efforts sur l'innovation la construction, l'écologie, et une vie à bord plus fluide, plus sécurisante, plus évidente. » Un travail facilité par Jean-Pierre Prades (fondateur de Catana) et grâce à une culture d'entreprise née loin de la mer au service de la performance et de l'innovation. D'ailleurs, l'entreprise qui ne cesse de recruter à l'esprit large et cherche ses talents dans la filière nautique, mais aussi dans l'aéronautique ou l'industrie automobile sans jamais s'interdire aucun profil.



“ Le 50 Adventure accélère rapidement dans les risées. ”

vèle au mouillage plus convivial qu'il ne l'est dans sa configuration « navigation » en multipliant les zones où chacun peut œuvrer sans complexe à ses occupations : apéro en terrasse, déjeuner dans le carré, préparation des repas dans la grande cuisine, farniente sur le rouf ou le trampoline, jeux d'eau depuis les jupes... Deux grandes soutes arrière dont l'espace est libéré de l'emprise classique des moteurs thermiques pourront accueillir de nombreux jouets de mouillage gonflables : paddles, kitesurfs, dériveurs gonflables.

Des cabines largement ouvertes sur le plan d'eau

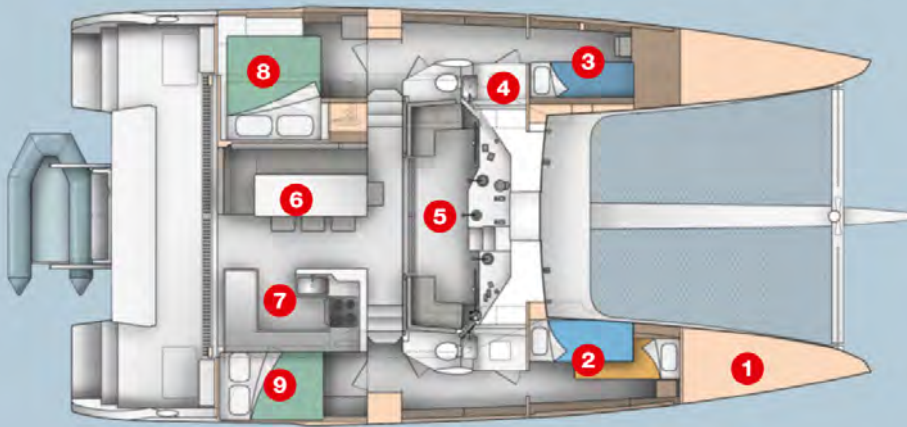
Mais l'heure passe et il est grand temps d'explorer nos cabines. L'aménagement de ce premier exemplaire est assez éloigné des propositions standards du chantier. Le propriétaire a opté pour un superbe bureau dans le tiers avant de la coque bâbord, transformant celle-ci en vaste suite privative. Celle de bâbord accueille une couchette double secondaire un peu moins spacieuse et dans la pointe avant, une couchette Twins avec lits superposés. Une configuration intelligente adaptée à un programme de navigation en famille. Dans chacune des coques, la distribution est assurée par une courte coursive dans laquelle on distingue à peine les puits de

dérive parfaitement intégrés aux aménagements. Notons que les commodités des deux bords partagent la même configuration – WC séparés et salle d'eau – et le même défaut : l'absence d'ouverture remplacée par une ventilation forcée (VMC électrique). En revanche, les rangements, coffres, équipets et penderies présents en nombre dans l'ensemble du voilier montrent l'attachement du chantier à sortir un voilier adapté à la vie au long cours. Comme pour le carré, c'est l'ouverture des cabines sur l'extérieur qui impressionne. Dans le tiers avant, le bureau et la cabine Twins disposent chacune d'un très long hublot de 1,70 m de long au moins long. Quand aux cabines arrière, elles bénéficient de ce magnifique vitrage courbe qui fait – avec l'ouverture du bordé – la signature stylistique du Windelo. C'est au petit matin que le clou du spectacle finit de plaider en

faveur de ce panneau vitré, lorsque les allées et venues sous ma « fenêtre » d'un grand dauphin solitaire me sort de ma couchette. La côte Vermeille fait partie du Parc marin du Golfe du Lion. Entre Cerbère et Banyuls, la zone côtière est érigée en réserve marine depuis 1974 et la Catalogne a placé le cap Creus en réserve naturelle. Il n'est ainsi pas rare d'observer le long de cette côte préservée de nombreuses espèces animales. Après une belle baignade avec notre dauphin solitaire mais avide de rencontres, nous repassons le cap pour nous diriger à nouveau vers la France et le plaisant mouillage de Paulilles. Le vent est tombé à 15 nœuds, la mer s'est assagie, nous appareillons avec tout dessus : grand-voile haute et code 0 sorti de la grande soute avant tribord, prêt à être envoyé. Avant cela, les dérives ont été descendues à 50 % pour limiter la dérive une fois l'ancre relevée.

	Windelo 50	ITA 14.99	Catana OC	ORC 50	Outremer 51
Longueur	15,24 m	14,99 m	14,99 m	15,23 m	15,65 m
Largeur	7,92 m	7,80 m	7,83 m	8,20 m	7,45 m
Tirants d'eau	1,20-2,32 m	0,57-2,35 m	1,17-2,49 m	1,70-2,70 m	0,95-2,35 m
Déplacement	11 200 kg	10 500 kg	12 700 kg	9 400 kg	10 900 kg
SV au près	135 m ²	140 m ²	154 m ²	148 m ²	122 m ²
Matériau	sandwich basalte/PET-PVC	sandwich verre/PVC	sandwich verre/carbone/PVC	sandwich verre/polyester/carbone	sandwich verre/PVC
Architecte(s)	C. Barreau, F. Neuman	François Pérus	BE Catana	Christophe Barreau	C. Barreau, F. Neuman
Constructeur	Windelo	ITA Catamaran	Catana	ORC	Outremer
Prix de base	954 000 €	1 213 000 €	1 590 000 €	786 588 €	996 000 €

Le Windelo 50 en 9 points



- 1 La soute avant offre un volume de près de 1300 l avec une hauteur de 1,25 m sur une longueur de 2,90 m.
- 2 La couchette avant tribord propose des lits superposés (1,95 x 0,78 m) et un bureau amovible (0,75 x 0,45 m).
- 3 La pointe bâbord est personnalisée avec un large bureau (90 x 1,40 m), un lit escamotable (0,80 x 1,95 m), et de nombreux petits rangements.
- 4 L'espace douche des deux cabinets de toilette est de 0,90 x 0,84 m pour une hauteur sous barrots de 2 m.
- 5 Le cockpit occupe la largeur de la nacelle (plus de 3 m) sur 1,35 m avec une hauteur sous barrots de 1,98 m identique à celle du carré.
- 6 La table du carré (1,60 x 0,75 m) est encadrée par une assise de 3,85 m sur 0,52 m de profondeur. En option, des tabourets rangements.
- 7 La cuisine en G (non standard) dispose d'un beau plan de travail qui regarde vers la jupe de 1,20 x 0,75 m.
- 8 La cabine propriétaire a un lit standard de 2 x 1,60 m, ici élargie en option à 1,80 m. Une penderie, cinq tiroirs et deux coffres insérés dans le podium. Hauteur sous barrots : 2 m.
- 9 La cabine arrière tribord dispose d'une penderie, d'une assise de 0,68 x 0,34 m et d'équipets sur toute la longueur du lit qui mesure 140 x 200 m.



L'absence d'ouverture dans les toilettes ou les salles de douche est compensée par une VMC. Insuffisant en grand voyage.



Des étagères qui servent aussi d'échelles prouvent le sens pratique dont font preuve tous les aménagements de ce catamaran.



Un winch unique et électrique pour basculer la porte et abaisser ce qui deviendra une terrasse extérieure.



Les drisses des voiles d'avant tombent directement dans le coffre de la poutre avant !

Le Windelo 50 en chiffres...

Longueur	15,24 m
Largeur	7,92 m
Tirants d'eau	1,20-2,32 m
Déplacement	11 200 kg
SV au près	1135 m ²
Grand-voile	92 m ²
Génois	43 m ²
Gennaker	161 m ²
Réser. générateurs	500 l
Réservoirs eau	400 l
Motor. électrique	2 x 20 kW
Architectes	C. Barreau/F. Neuman
Constructeur	Windelo
Prix de base	954 000 €
Prix bateau essayé	1 334 682 €



Un superbe piano en pied de mât mais des bloqueurs un peu trop bas qui vont accélérer l'usure des cordages.

Là encore, l'opération est d'autant plus simple qu'il suffit de tourner la tête pour avoir un visuel de contrôle. 18 nœuds en réel, 8 nœuds sur le fond. Nous remontons à 37° du vent apparent. Le point de tire du génois (comme plus tard du code 0) assez haut permet de conserver une visibilité d'autant plus belle sous le vent que le fond du cockpit, abaissé par rapport au trampoline, place notre regard au ras du pont. La barre est douce, plutôt sensible grâce à une transmission par drosses et bielles. Mais soyons honnêtes, comme sur beaucoup de croiseurs hauturiers, c'est le pilote qui se chargera de maintenir le cap. L'utilité du poste de barre bâbord (qui ne nous a jamais servi) peut alors être remise en question. Sans doute un espace dédié à la navigation pourrait-il trouver là une place attrayante, à moins de privilégier un petit salon de cockpit... Il est vrai que cette nacelle très ouverte alimente sans cesse des envies de personnalisation.

Un modèle de série mais trois déclinaisons possibles

Mais le chantier veut rester dans un esprit de série. Pas question de proposer des aménagements à la carte, d'autant que les possibilités sont déjà nombreuses. En effet, le Windelo 50 ici présenté dans sa version Adventure est aussi commercialisé dans des finitions Yachting et Sport avec, pour chacune, des aménagements spécifiques.

Retour sur le pont avec cette fois-ci tout l'équipage à la manœuvre sur le trampoline pour envoyer le code à la volée depuis le winch du mât. La drisse tombe ensuite directement dans le coffre de la poutre avant. C'est un bon point, surtout avec un cockpit placé au centre de l'espace de vie : toutes les manœuvres sans exception ont leur baille à bouts dédiée, surdimensionnée et facilement accessible. Sans doute mériteraient-elles d'être compartimentées pour limiter l'effet fourre-tout de ces grands bacs placés sous les consoles de winches. Notre navigation se termine sous code 0 après un mouillage au pied du phare de Béar et un salut à Collioure, la perle de la côte Vermeille, capitale du fauvisme. Une côte qui concentre en quelques milles un panorama naturel et construit de toute beauté et dont nous avons pleinement profité depuis ce croiseur hauturier qui voit loin et large tant dans l'espace que dans le temps, pour le bien-être de l'équipage, mais aussi un peu pour celui de notre planète. ●

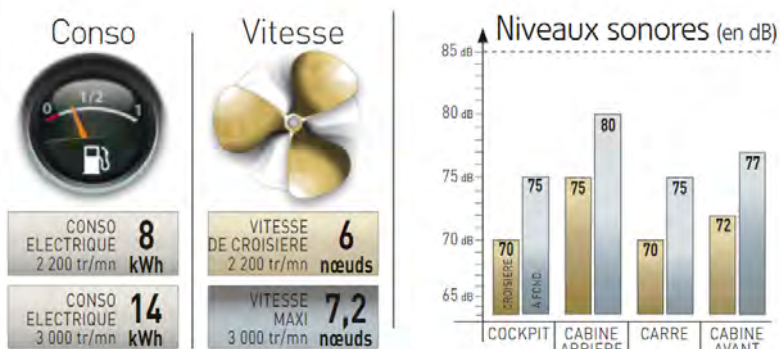


MOTEUR : SILENCE, ÇA TOURNE !

Les quatre moteurs électriques – deux par arbre d'hélice – délivrent un couple supérieur à bas régime et un peu inférieur en puissance maximum à un moteur thermique équivalent de 54 ch. C'est leur silence et leur compacité qui impressionnent. Attention, cette installation n'apporte aucun gain de poids une fois additionnés moteur, batteries ainsi que l'indispensable générateur et son réservoir de 500 l qui assure – avec les panneaux solaires – une autonomie digne d'un voilier hauturier. En effet, le parc batteries seul n'offre que deux heures de propulsion électrique à



6 nœuds. Une donnée théorique surestimée s'il faut remonter face au vent et aux vagues, sous-estimées si la mer est plate. Une valeur qui ne prend pas en compte l'ensoleillement, or les panneaux compensent une partie de la consommation et augmentent généralement l'autonomie de 10 % minimum. Enfin à 75 % de décharge du parc, le système informatique lancera automatiquement le groupe qui alimentera à la fois la propulsion et le parc batteries. Entre les panneaux solaires et le groupe, l'autonomie réelle est alors de 1 100 milles. Enfin, n'oublions pas que sous voiles, les moteurs électriques propulsifs se muent en hydrogénérateurs dès 5 nœuds, rechargeant jusqu'à 1 000 watts à 8 nœuds !





Le trampoline et le pied de mât épuré rassemblent pourtant toutes les manœuvres.

Sur le pont

Mais quel pont ? En réalité, le pont utile à la navigation est réduit à l'espace du cockpit [3], au pied du mât [2], un peu au rouf lorsqu'il s'agit de ranger sa voile et au trampoline où circulent dans la poutre centrale les drosses d'enrouleur du solent autovireur et de l'emmagasineur du code [1]. Une configuration qui limite de façon considérable les renvois des manœuvres et donc la force requise pour les actionner, et la longueur des bouts. Attention, nous restons sur une unité de 50 pieds et opter pour des winches électriques n'est pas superflu. On quitte peu le cockpit même pour mouiller puisque le guindeau est implanté à côté des winches. Il faut encore sortir pour agraffer la patte-d'oie, affaler les voiles de portant, mais tout se fait à portée de voix et sous les yeux du skipper. Un exemple de sécurité. En revanche, pour se hisser sur le rouf, une main courante sur le mât en plus du marchepied serait plus sécurisante à la montée comme à la descente.



Le pont, c'est aussi l'espace détente arrière qui s'ouvre entièrement au mouillage.

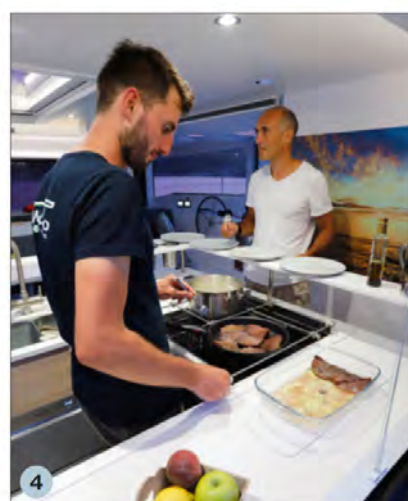


Nacelle et coques

La visibilité semble avoir été le maître mot des concepteurs de cette unité tant pour les architectes, Christophe Barreau et Frédéric Neuman que pour le BE du chantier et le designer Jean-Yves Carteret qui a participé à la conception des aménagements. Que l'on soit dans la nacelle ou dans les cabines, nous avons toujours une vue sur l'environnement (1 & 2). Depuis la nacelle, cette visibilité flirte avec les 360° et elle s'avère excellente sur l'avant. Un atout pour la veille en mer. La seconde originalité de cette nacelle est, au mouillage, son ouverture complète une fois la porte basculante remontée et le garde-corps abaissé (3). Cette configuration rendue possible par la disparition physique de la poutre arrière est une innovation qui transforme la vie au mouillage en facilitant l'embarquement et le débarquement depuis l'annexe. La cuisine (4) en G assez étroite n'accueille qu'une personne derrière les fourneaux mais avec son petit bar elle s'avère très conviviale.



Bureau et couchage escamotable à bâbord.



VOTRE SPÉCIALISTE



100% MULTICOQUE



CATA MARIS Vous voulez du sur mesure ?
Découvrez www.catamaris.com

30 ANS D'EXPÉRIENCE : ACHAT & VENTE



Catherine Rolandeau
🇩🇪 🇫🇷 🇮🇹 🇯🇵 🇺🇸

Depuis 1989, je mets à votre service
mon expérience du catamaran de plus de 50'.
Vendeur ou Acheteur, nous définissons ensemble vos objectifs.
Un réseau riche de compétences
m'accompagne dans le monde entier !

CATHYACHT INTERNATIONAL | « Les Charmettes » | 3 rue Guynemer 85100 | Les Sables d'Olonne (France)
Tél +33(0) 6 892 792 06 | contact@cathyacht.com | www.cathyacht.com

C - CATAMARANS

Le Sur-Mesure à l'italienne

C-CAT 37

Essais possibles à Hyères



C-CAT 48

Nouveauté 2021 : Essais en septembre & octobre
livraison possible en 2022



C-CAT 37



C-CAT 48



C-CAT 56



C-CAT 62

www.c-cat-france.fr

Siège à Hyères: contact@c-cat-france.fr

09 82 35 09 80

Agent la Rochelle: larochelle@c-cat-france.fr