



Le Nouveau
CATANA

EXCLUSIF

SCOOP ! **BALI 4.2**

Bienvenue à bord du **BALI 4.8** O P E N S P A C E

SOMMAIRE

PAGE 2 EDITO / LES CHIFFRES DE CATANAGROUP

PAGE 3 CATSPACE, UN ACCUEIL TONITRUANT

PAGES 4/5 LE TOUT NOUVEAU BALI 4.8

PAGES 6/7 LE NOUVEAU CATANA "OCEAN CLASS"

PAGES 8/9 BALI EN TOUTE ÉLÉGANCE

PAGES 10/11 LE FUTUR BALI 4.2

PAGES 12/13 LE PONT AVANT RIGIDE DES BALI

PAGES 14/15 PROGRAMME BALI RENT A CAT

PAGES 16/17 INNOVATION : FILTRE ET BIORÉACTEUR

PAGES 18/19 CATSPACE MOTORYACHT

PAGE 20 RÉSEAU ET GAMMES

Après une excellente année 2018-2019 et un premier semestre de notre exercice 2019-2020 en significative progression, la pandémie COVID 19 a meurtri l'économie mondiale et particulièrement certains secteurs.

Celui du tourisme auquel nous appartenons a été fortement affecté, notamment du fait de l'interdiction de navigation sur de nombreuses côtes pendant plus de trois mois.

Avec 297 unités en commande fin février dernier, notre objectif était de livrer légèrement plus de 200 unités sur notre exercice achevé fin août. Il a été contrarié par la fermeture pendant 10 semaines des trois sites de production en raison du confinement, avec la conséquence que seuls 151 bateaux auront été produits sur l'exercice écoulé.

Mais toutes les crises ont des vertus et celle que nous vivons n'échappe pas à la règle, malgré sa soudaineté, sa violence et son caractère universel ! Néanmoins, tout en ajustant nos perspectives pour les mois à venir, nous avons pu axer nos efforts sur la R&D en vue de vous proposer encore plus d'innovations et sur les développements des nouveaux modèles à venir, travailler sur notre stratégie à 3 ans et améliorer nos process de qualité de fabrication, etc.

Et puis restons positifs grâce à quelques solides acquis :

- Notre niveau d'innovation fait tous les jours davantage la différence sur le marché et dans la lignée des CATANA depuis 35 ans, les BALI sont à présent connus partout dans le monde où l'on navigue,

- Le concept « BALI » est plébiscité par de plus en plus de plaisanciers,



- Après une légitime hésitation, l'efficacité architecturale du pontage complet des BALI est à présent comprise, le comportement sous voile plus marin et plus confortable des BALI, salué par tous les journalistes nautiques,

- Année après année, notre clientèle des particuliers augmente, attirée par l'espace offert par le concept « OPEN SPACE » et des aménagements en constante amélioration, adaptés aux

critères de finition et de confort toujours plus exigeants du marché,

- Il est en outre établi à présent que les BALI grâce à leurs entrées d'eau fines, sont de très bons marcheurs sous voiles, qui n'ont rien à envier à leurs compétiteurs,

- Le seul BALI 4.1 a atteint le niveau de plus de 250 ventes en moins de 5 ans,

- En fin d'exercice, nous disposerons du nouveau CATANA « OCEAN CLASS », fruit de plusieurs années d'intense réflexion de nos bureaux d'études,

- Nos fondamentaux bilantiels et notre situation financière sont extrêmement sains avec d'importants fonds propres, peu de dettes et une bonne trésorerie, lesquels permettront de surmonter avec sérénité les conséquences économiques de la crise sanitaire actuelle, votre confiance et celle de nos actionnaires nous confortant dans cette analyse.

- Le BALI 5.4 lancé fin 2018 s'est déjà forgé une place enviable dans le marché des grands catamarans de croisière,

- Notre réseau d'agents s'est étoffé, preuve de la pertinence de nos produits,

- Notre clientèle de loueurs professionnels a grandi,

- Nous disposons toujours d'un bon carnet de commandes pour l'exercice 2020-2021 qui débute en septembre, malgré quelques incertitudes qui planent toujours sur le secteur de la location de bateaux,

- Dès cette année, nous produisons plusieurs nouveaux modèles BALI : le CATSPACE MY, le BALI 4.2, le BALI 4.6, qui permettent d'ores et déjà de disposer d'une gamme complète, récente et très homogène.

- En fin d'exercice, nous disposerons du nouveau CATANA « OCEAN CLASS », fruit de plusieurs années d'intense réflexion de nos bureaux d'études,

- Nos fondamentaux bilantiels et notre situation financière sont extrêmement sains avec d'importants fonds propres, peu de dettes et une bonne trésorerie, lesquels permettront de surmonter avec sérénité les conséquences économiques de la crise sanitaire actuelle, votre confiance et celle de nos actionnaires nous confortant dans cette analyse.

Et puis les crises ne sont pas éternelles et compte tenu de toutes les actions entreprises, le groupe CATANA est bien armé pour répondre encore mieux à vos attentes lorsque la tempête actuelle sera derrière nous. »



CATSPACE : UN ACCUEIL TONITRUANT !

Janvier 2020 :

Un salon nautique, qu'il soit à flots ou indoor est avant tout un lieu de rencontres, d'échanges, entre constructeurs et passionnés. Notre souhait étant d'améliorer constamment le dialogue avec nos visiteurs. Alors à Düsseldorf, je dois avouer que le challenge était à relever ! La curiosité que suscitait le CATSPACE se faisait déjà ressentir depuis quelques mois... : D'abord par les commentaires que nous avons pu entendre de la part de nos clients et du reste de la profession, mais également par l'engagement lisible dans notre carnet de commandes. Alors forcément, quand nous l'avons présenté pour la première fois, le CATSPACE a été très remarqué.

Sa configuration est en rupture avec tous les codes du marché du catamaran de 40', jusqu'alors en vigueur :

- Des cabines avant grandes et volumineuses, face à la mer, en travers du sens de la marche du bateau, avec un lit accessible par les 2 côtés. Elles offrent ainsi un confort égal aux cabines arrière.

- Une nacelle « carré » totalement décloisonnée complet du carré, à l'identique des autres bateaux de la gamme BALI, avec l'avantage de la porte oscillo-basculante très à l'arrière, qui donne à la cellule de vie et à la cuisine tous les avantages d'un grand cockpit (ou d'un grand carré !)

- Un flybridge avec poste de pilotage et 2 assises, ainsi qu'une zone de bain de soleil pour 4 personnes

- Un cockpit avant rendu possible par le pontage intégral du bateau, de l'avant à l'arrière.

Le CATSPACE est le résultat d'une longue réflexion (déjà menée avec la

première génération de BALI), pour répondre encore mieux aux attentes de nos propriétaires mais également de nos clients locataires :
Que recherche-t-on à bord de son bateau ?

- L'espace, pour vivre normalement, sans une sensation de compromis,



- Le confort qui passe par l'autonomie en froid, en carburant et en eau,

- Et pouvoir conserver l'intimité recherchée grâce à la multiplication de différentes zones de vie, adaptées au farniente, à la baignade, au lounge ou à la convivialité autour d'une grande table.

C'est dans cet esprit que nous avons conçu le CATSPACE et d'ailleurs tous nos visiteurs se sont pressés pour venir découvrir ce concept unique.

Juin 2020 :

Après presque trois mois de confinement et d'interdiction de naviguer sur les côtes françaises, c'est le grand jour d'un vrai essai en mer. Deux journalistes nautiques de grandes revues nous accompagnent et leur étonnement sur les performances du CATSPACE se lit sur leur visage. Visiblement ils ne s'attendaient pas à ce qu'un catamaran aussi confortable marche si bien sous voiles. La carène de Samer Lasta s'avère en effet très efficace, mais plutôt que d'en parler nous-mêmes, nous vous laissons lire les articles à paraître dans « Die Yacht » et « Multicoques Magazine ».

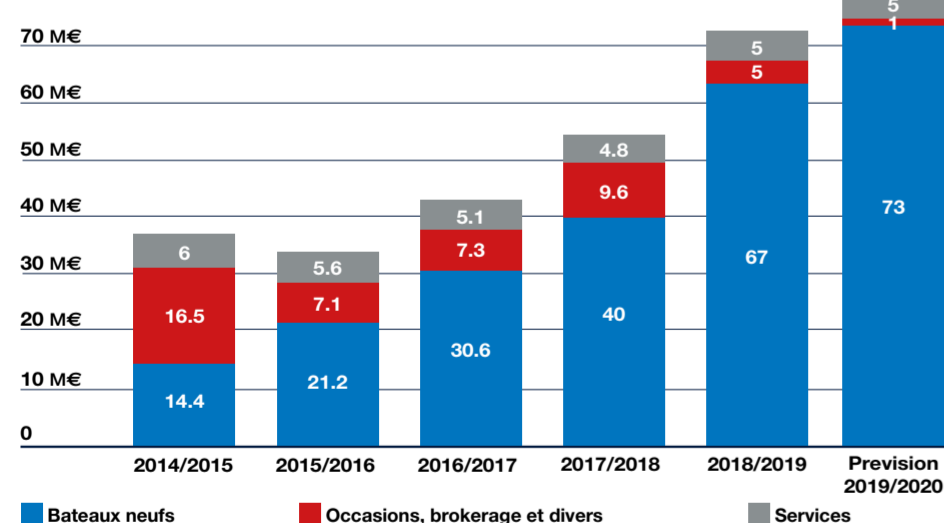


À retrouver sur notre site internet : www.bali-catamarans.com à partir de septembre 2020.

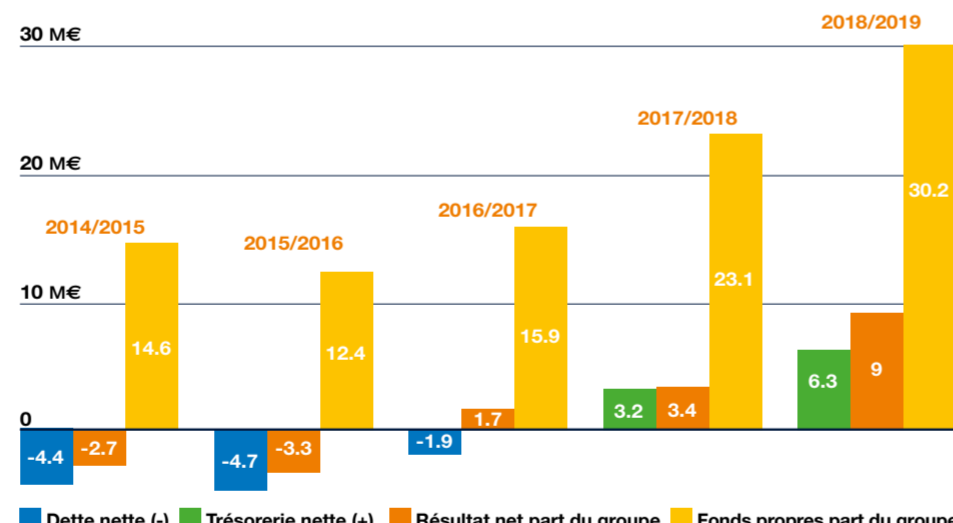
Boris COMPAGNON - Directeur Commercial Groupe.

CATANAGROUP SA EN BOURSE - STOCK MARKET : CODE Euronext PARIS FR0010193052CATG

CHIFFRE D'AFFAIRES



BILAN / RÉSULTAT



LIZmer

Vivez vos rêves, nous les finançons*

+33 (05) 62 24 76 06 | lizmer@capitole-finance.fr | www.lizmer.fr

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

LIZmer est une marque de Capitole Finance-Tofino, filiale à 100% de la Caisse d'Épargne de Midi-Pyrénées, établissement de crédit n° 14648, SA à Directoire et Conseil de Surveillance, au capital de 32 293 310 euros, immatriculée à TORIAS sous le numéro 08040602, RCS Toulouse 433 952 918, dont le siège social est situé 2839 La Lauragaise BP 28208 - 31 682 Labège Cedex.

* Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Capitole Finance-Tofino et après expiration du délai légal de rétractation.



Bienvenue à bord du **BALI 4.8**

Le tout nouveau 4.8 vu par un professionnel de la mer.

C'est toujours un grand challenge que d'être l'un des premiers à naviguer un nouveau modèle, surtout en convoi.

On s'interroge sur la fiabilité, les capacités marines du bateau, les choix techniques du chantier...

En qualité de skipper/marin professionnel, et avec plus de 25.000 miles à mon actif, je ne fais confiance qu'à mon instinct et à mon expérience pour évaluer la fiabilité du navire dont j'ai la charge. Il est vrai que j'ai quand même l'habitude des **CATANA** pour en avoir livré quelques-uns aux 4 coins du monde et je connais bien le chantier.

Donc je pars avec un apriori positif, mais l'excès de confiance n'exclut pas la vigilance !

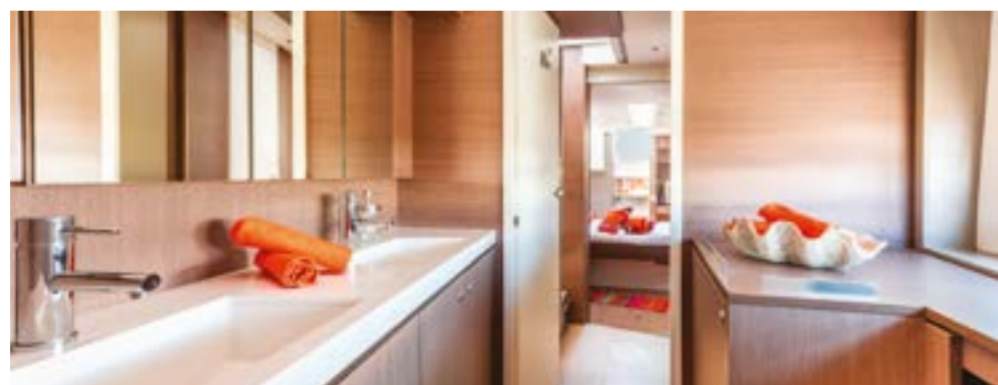
Le convoi de ce **BALI 4.8**, prévu à la mi-mars vers la Grèce, finalement se retrouve décalé à la mi-juin. Le chantier **CATANA**, comme ses fournisseurs et toute l'économie, a dû fermer et réadapter radicalement son calendrier de livraison. Nous réussissons à trouver la meilleure des dates pour notre client loueur, qui attend avec

impatience son nouveau bateau, déjà loué pour la saison prochaine.

À Canet-en-Roussillon, nous avitailons, et organisons les pleins : 1 000 litres de carburant et 1 000 litres d'eau. Autant dire que d'après mes calculs, il est quasiment possible de rallier la Grèce depuis Canet sans vent. C'est très appréciable ! Pour ce qui est de

distributeur d'eau fraîche, etc. Même si nous sommes en mode « convoi », ces éléments de confort me conviennent bien !

Nous prenons la mer en fin de journée, pour profiter d'une accalmie de Tramontane, qui soufflait très fort ce jour-là. Mais elle a la vertu de nous propulser dans le Golfe du Lion vers le



l'eau : 1 000 litres pour 2 et 6/7 jours de mer maximum, cela devrait suffire aussi... ! Au pire, nous avons un dessalinisateur à bord.

Pour le frais, le grand frigo du **BALI** est un must, comparé aux autres frigos marins que j'ai l'habitude d'utiliser : Grand congélateur (pour les glaces), machine à glaçons,

sud Sardaigne.

Code 0, Grand-voile haute, mer peu agitée, 5 beaufort, nous affichons des vitesses au-dessus de 12 nœuds, sans arrêt. Le métier de convoyeur ne prévoit ni tourisme, ni croisière, alors mon second et moi-même, sommes heureux de voir défiler les miles à cette allure.



La mer se forme un peu plus dans le sud Sardaigne et les mouvements du bateau sont plus brusques. J'avoue malgré cela bien apprécier que grâce à la plateforme avant rigide, il n'y ait pas de projection d'eau sur la partie avant. Ce qui est perturbant, c'est que le **BALI 4.8** est raide et ne donne aucun signe de fatigue. Nous avions trop de GV et le fait de prendre un ris, nous a rendu la vie à bord plus confortable, sans à-coup. Sur beaucoup d'autres bateaux, j'aurais eu des signes avec des grincements par exemple, de la souplesse dans la mâture. Mais là...rien ! Nous devons donc rester vigilants, car même si le bateau a un excellent comportement, cela

n'empêche pas une fatigue du gréement.

Au passage de la Sicile, le vent tombe, et c'est au moteur que nous poursuivons la route. 2400 t/m, 7 nœuds. Nous n'avons pas utilisé de carburant jusqu'alors (sauf 2h de groupe électrogène pour recharger les batteries le jour où le ciel était nuageux), donc nous pouvons faire route, sans nous soucier de l'autonomie.

Cependant, dans un souci d'économie pour le client, nous alternons un moteur sur 2. On ne perd finalement que 15% de vitesse, mais pour une

consommation divisée par 2 ! Donc c'est une bonne option quand par très petit vent nous avons besoin d'appuyer notre route voile avec un moteur.

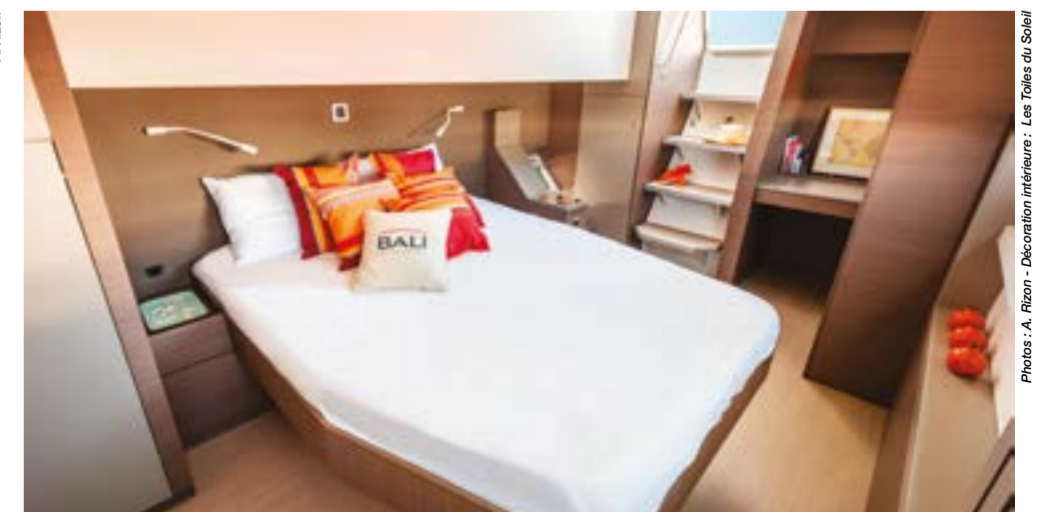
La fin de notre périple se terminera au moteur (cette fois les 2 !) face à une mer agitée, et dans 30 nœuds de vent. Le Fly-bridge devient alors très ventilé, et chose inespérée, c'est le cockpit avant, qui nous permettra d'être, à l'extérieur, le plus protégé, sans projection d'eau, bien calé dans la banquette avant sur tribord, juste à côté de la porte donnant accès au carré par la partie avant du bateau et donc à la table à cartes.

Cela nous a permis de profiter malgré tout de nos dernières heures avant notre arrivée à Athènes.

Nous livrons le bateau sans encombre, avec une petite liste de bricoles à mettre au point avant la première location prévue 2 jours plus tard.

Pour finir, nous aurons mis 6 jours et 8 heures, sans escale, sans encombre et surtout sans jamais fermer la grande porte arrière : quelle idée géniale !

Philippe Delpech
Convoyeur depuis 15 ans



Photos : A. Ribon - Décoration intérieure : Les Toiles du Soleil



CATANA "OCEAN CLASS" LA RÉFÉRENCE OCÉANIQUE

Latta Design



Latta Design



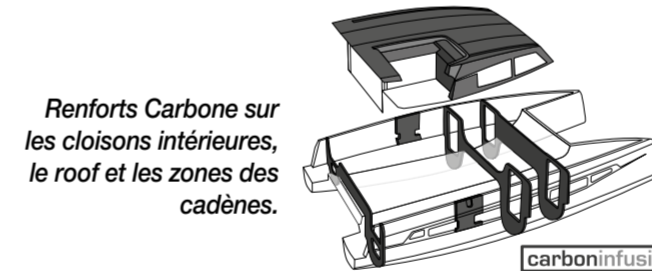
Latta Design



Latta Design

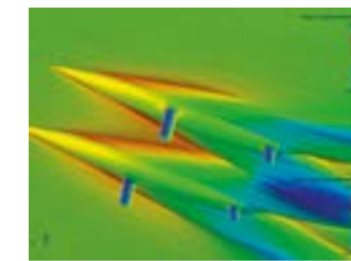


Latta Design



Renforts Carbone sur les cloisons intérieures, le roof et les zones des cadènes.

carboninfusion



Études Hydraulique dynamiques des nouvelles coques et des dérives de «l'Ocean Class».



Nacelle

Version Propriétaire
(+ cabine équipage en option)

Version 4 cabines / 4 salles d'eau

"OCEAN CLASS" LA RÉFÉRENCE OCÉANIQUE

Concevoir un nouveau **CATANA** est toujours un challenge quand on sait la passion et l'exigence des propriétaires de **CATANA** qui le plus souvent veulent effectuer de grandes navigations autour du monde en toute sécurité avec leur bateau. C'est pourquoi, **Olivier PONCIN**, plusieurs architectes navals indépendants et notre bureau d'études de Canet-en-Roussillon, site historique de **CATANA**, ont travaillé pendant plus de 2 ans pour dessiner le **CATANA « OCEAN CLASS »**.

Les gènes « **CATANA** » sont bien là :

- des flotteurs inclinés,
- des étraves fines,
- un retour aux sources avec un poste de barre recentré offrant une visibilité optimale,
- un poids bien maîtrisé grâce à un process de stratification en infusion renforcé carbone,
- des masses bien centrées garantissant une absence de tangage,
- des dérives spécialement étudiées garantissant une excellente performance au près,
- un grand trampoline,
- un grément puissant optimisé pour une manœuvrabilité aisée même en équipage réduit, pouvant être décliné en une version « full carbon » pour encore plus de performances.

Mais un bateau moderne conçu pour les grands voyages ne nous suffisait pas !

Nous voulions innover, toujours innover pour rester en tête... et apporter aux futurs propriétaires un confort à bord inégalé dans cette catégorie de catamarans performants.

Nous vous proposons donc aujourd'hui un nouveau concept pour ce **CATANA** qui conserve toutes les qualités marines de ses pairs et apporte en plus un espace de vie tout à fait novateur pour sa taille.

Une nacelle décloisonnée permettant d'offrir grâce à trois larges baies coulissantes à ouverture intégrale un grand espace de vie, pouvant au choix être totalement protégé ou entièrement ouvert sur l'extérieur.

Adieu le fait de devoir faire le choix d'avoir un catamaran performant ou un catamaran confortable et cosy... Le **CATANA « OCEAN CLASS »** vous offre enfin les deux.

A vous de juger...

Longueur avec bout-dehors : 15,60 m / 51.2 ft
 Largeur maximum : 7,80 m / 25.6 ft
 Déplacement : 12.7 T / 19.5 T Approx.
 Surface de voilure au près maxi : 220 m² / 2,367 sqft

BALI en toute **Élégance**

Avec son nouveau pack **élégance**, **BALI** s'impose également comme créateur d'ambiance. Le designer a porté une grande attention à chaque détail noble, et a su ainsi créer une atmosphère chaleureuse et feutrée. Ambiance lumineuse et cosy dans chaque espace, travail des matières et confort de la sellerie « made in France » pour apporter toujours plus de plaisir à nos propriétaires. Car se sentir chez soi en mer, est un luxe dont on ne veut plus se passer.



Poignées en cuir sur les meubles ouvrants



Lampe de table aluminium «Theodora Quick»



Épontille de mât inox poli miroir



Nouveau choix de tissus



NACELLE DU BALI 4.2



TABLE À CARTES DU BALI 4.8



CABINE ARRIÈRE DU BALI 4.6



Appliques murales inox sur variateur



Au choix : méridienne standard ou Fauteuils Club en option



Porte-revues simili cuir dans les cabines



Eclairage d'ambiance à LED sous les lits

LE NOUVEAU BALI 4.2

Concevoir le successeur du Bali 4.1 construit en 5 ans à plus de 250 exemplaires n'était à vrai dire pas facile tant il avait acquis la maturité qu'on lui reconnaît !

Avec l'aide de nos deux architectes navals de longue date, Xavier Fay et Samer Lasta et l'assistance toujours aussi efficace de nos bureaux d'études, le Bali 4.2 a pris forme avec des atouts qui vous séduiront :

- Ses dimensions tout d'abord : Un bateau plus grand de 2 pieds de plus (63 cm) et une largeur d'un pied de plus (36 cm), soit 4,5 m² d'espace de vie supplémentaire !
- À l'instar de ses aînés, pour profiter de tout l'espace de la nacelle centrale, le nouveau Bali 4.2 dispose de l'incroyable confort d'une porte avant offrant un passage intérieur entre le carré et le cockpit avant !
- La porte oscillo-basculante et la banquette arrière sont encore élargies.
- Le nouveau Bali 4.2 dispose d'une version « ELEGANCE » qui en surprendra plus d'un !
- L'espace de vie dans le carré a progressé de plus de 7%. Plus que jamais, le concept « Open Space » procure une énorme différence avec les unités qui ont un carré « plus classique » !
- Tout en gardant des entrées d'eau fines pour lui permettre de bien marcher sous voiles, les flotteurs sont plus larges au-dessus du redan, procurant ainsi un confort accru dans les cabines.
- Chaque cabinet de toilette a été allongé de 30 cm.
- Pour la première fois au monde sur un catamaran de croisière de série de cette taille, grâce à un BIO REACTEUR à MEMBRANE immergée et déportée (BAMID), le Bali 4.2 rejetera à la mer des eaux noires « propres ». Adieu à la pollution et aux réservoirs d'eaux noires (holding tank) et leurs contraintes, (voir article page 16).

BALI 4.2

O P E N S P A C E



NOUVEAUTÉ
2021
NEW FOR

Xavier Fay & LASTA
Design Studio

- La capacité d'eau est de 860 litres et la cuisine dispose d'un « filtre purificateur à charbon actif alimentaire » qui assure la rétention de toute bactérie, virus, particule et macromolécule. C'est la fin des centaines de bouteilles d'eau en plastique si encombrantes à bord, onéreuses et de plus si nocives pour notre environnement !
- Par rapport au Bali 4.1, la capacité de gas-oil est doublée pour être portée à 800 litres au total, vous disposerez à présent d'une autonomie au moteur de plus de 1 000 miles en vitesse de croisière.
- Le froid n'est pas en reste, Réfrigérateur et Congélateur offrent 326 litres (+22% que son prédécesseur), avec en prime un distributeur d'eau glacée.
- La puissance des moteurs a été augmentée, les deux moteurs standards Yanmar développent chacun 30 cv, des 45 cv étant disponibles en option.
- Malgré tous ces éléments de confort, la performance de ce nouveau Bali 4.2 n'a pas été négligée. Le plan de voilure est plus généreux, la bôme a été abaissée de 15 cm, ce qui améliore considérablement l'action de prises de ris.
- La surface de voiles a été augmentée de + de 8% avec une GV de 51 m² et un Solent auto-vireur de 35m², toujours aussi facile à utiliser. Enfin le Code 0 totalise 63 m².
- Le poste de barre toujours semi encastré est encore plus confortable, tout comme l'espace bain de soleil du fly-bridge qui gagne 30 cm en largeur.
- Plus long à la flottaison avec des entrées d'eau plus fines et significativement plus toilé, le 4.2 sera assurément performant sous voiles.

Le BALI 4.2 sera disponible à l'essai dès le mois de mars 2021 à Canet-en-Roussillon puis exposé en première mondiale au salon international du multicoque de La Grande Motte en avril.



Pont et flybridge



Nacelle et cockpits



Version 3 cabines / 3 sdb (propriétaire)



Version 4 cabines / 4 sdb (symétriques)



LE PONT AVANT RIGIDE DES BALI GRAND AVANTAGE OU MAUVAISE IDÉE ?

Par Stephen & Estelle Cockroft - Catamaran Guru™

Depuis cinq ou six ans, nous avons eu écho d'histoires de divers « experts » informant les clients potentiels sur la dangerosité d'un pont avant rigide sur un catamaran de croisière, mettant en exergue l'instabilité du bateau et un tapage excessif du pont avant. Certains sont allés jusqu'à publier des photos de camionnettes sur l'avant du bateau pour montrer combien de poids un pont avant rigide ajoute aux étraves - ce qui est évidemment une très mauvaise chose pour les catamarans. Dans cette optique, nos amis ont voulu avoir un retour de notre expérience sur la solidité du pont avant lors de notre traversée de l'Atlantique.

Le verdict : Avec 6 112 milles nautiques parcourus sur notre Bali 5.4 depuis l'Europe, à travers l'Atlantique, les Antilles et jusqu'en Floride nous pouvons dire que nous avons adoré naviguer sur un Bali ! Au cours de cette longue navigation affrontant toutes les conditions météorologiques, nous n'avons jamais rencontré de problèmes avec le pont avant rigide. Au contraire, en navigation, nous avons profité de cette zone. Un des endroits les plus appréciés par nos huit membres d'équipage !

Après avoir navigué sur un bateau avec un pont avant rigide, nous avons le sentiment que ces préjugés ne rendent pas service aux acheteurs de catamarans. Il est important d'expliquer

les forces de chaque conception de catamaran de croisière, et de ne pas critiquer dans le but d'effrayer les acheteurs !

Le pont avant rigide, est-il à la hauteur, et pourquoi ?

- Résistance et flottabilité.

Il est bien connu qu'avec le développement de la technologie de l'infusion et des âmes en mousse très légères et rigides, la nécessité de réduire le poids à l'avant des filets

plus solide qu'un filet. Il possède une flottabilité incomparable. Lorsque les étraves sont submergées jusqu'aux trampolines, la seule flottabilité dont vous disposez se trouve dans les deux étraves. Une fois, ces dernières enfoncées dans une vague, vous ne pouvez compter que sur celles-ci pour vous remonter.

Avec la conception Bali, vous avez un pont et une coque qui assurent la flottabilité du bateau. Le dessous incliné du pont avant rigide agit comme un déflecteur inversé, de sorte qu'avec le passage vers

Ce ne sera pas le cas des bateaux dont les filets évacuent l'eau instantanément. Nous avons eu des catamarans équipés de nombreux types de filets et nous sommes d'accord sur le fait que l'évacuation d'un filet ouvert à 80% est instantanée. Nous avons également eu des catamarans avec des filets ouverts à 40 % qui, bien que très confortables pour marcher (contrairement aux filets ouverts à 80 %), n'évacuent pas l'eau aussi rapidement. Ils sont bien souvent arrachés par le poids des vagues déferlantes.

Alors, la question est de savoir combien de temps un catamaran avec un pont avant rigide (ou avec un cockpit avant) prend à évacuer l'eau lorsqu'il est submergé. À notre avis, cela se résume à l'efficacité des dalots ou du système d'évacuation. Le système d'évacuation des catamarans BALI est constitué d'une grille de 1,80 m de long sur 1,20 m de large, qui déverse l'eau dans un dalot situé au fond du pont. Elle est suffisamment grande pour qu'une personne puisse y rentrer la tête et les épaules. Elle est également assistée par des dalots séparés dans la baïe à mouillage et dans le puits à chaîne. Le capot du puits à chaîne est également conçu pour servir de dalot supplémentaire afin d'évacuer l'eau sur le pont avant. La capacité d'évacuation est donc énorme !

Le concepteur et l'architecte Bali nous ont informé que si une vague envahissait complètement le pont avant, il faudrait moins de 12 secondes



n'est plus très importante chez les catamarans de croisière. Il suffit de regarder les modèles actuels de catamarans pour constater que les ponts avant deviennent de plus en plus grands, et les filets de plus en plus petits. Certains catamarans n'ont plus que des trampolines « symboliques ».

Un élément à considérer, nous avons constaté lors de notre navigation de la France vers la Floride, qu'un pont avant rigide est beaucoup

l'avant du bateau lorsque les étraves commencent à s'immerger, le pont rigide soulève ou pousse les étraves vers le haut.

- Système d'évacuation d'eau du pont avant rigide.

Les « experts » vous diront aussi qu'une fois le pont avant inondé, les étraves seront surchargées et rendront le catamaran instable.



Le cockpit avant du BALI 4.3 véritable espace de vie relié à la cuisine par la grande fenêtre rétractable



Grille du dalot d'évacuation ouverte en navigation et fermée au mouillage



Pont et coques d'une seule pièce pour plus de rigidité structurelle

pour évacuer toute l'eau, ce que je crois être exact. Durant notre traversée nous avons pris une grosse vague et l'eau a disparu presque instantanément. Le but de cette analyse et de ce comparatif est d'évaluer si être submergé par une vague est dangereux sur un bateau à pont avant rigide et nous affirmons que ce n'est absolument pas le cas.

- Taper et faire du bruit sous le pont avant rigide.

Les « experts » ont aussi soutenu qu'un pont avant rigide tape. Tout le monde sait que l'effet de taper se produit principalement sous le pont, là où les vagues de proue convergent, et non à l'avant du bateau, donc ceci est tout simplement trompeur. Les catamarans ayant un pont avant rigide ou un trampoline ne tapent pratiquement pas, car la flottabilité des étraves soulève la partie avant du catamaran lors du passage dans la houle. Par conséquent, bien que le bateau avec un pont rigide puisse taper s'il s'enfonce dans les vagues, il se comporte comme tout autre catamaran avec un trampoline dans les mêmes conditions. Le Bali 5.4 tape moins, si l'on considère que le Bali possède un tunnel très net, et que la hauteur de la nacelle est supérieure à ce qui est acceptable.

Cela soulève un autre point très important. Sur les bateaux équipés d'un trampoline, lorsque le bateau se trouve dans une mer très agitée, il y a beaucoup

d'embruns qui passent à travers les filets, aveuglant l'équipage et recouvrant le bateau d'eau salée. Avec un pont avant rigide, rien de tel ne se produit, le pont avant reste sec et l'équipage est protégé contre les embruns à la barre, tout bruit des embruns frappant le dessous du pont avant est sans conséquence. Nous avons fait l'expérience des deux situations et nous vous assurons que le pont avant rigide l'emporte haut la main.

- Surface utile du pont avant rigide.

Le pont avant devient un lieu de vie où il est agréable de se retrouver, même en navigation. Nous avons dégusté le repas de Thanksgiving sur le pont avant, au milieu de l'océan Atlantique, sous voile entre 8 et 10 nœuds. C'est aussi devenu l'un des endroits préférés de notre équipage, pour se détendre, se reposer et faire la sieste pendant la traversée de l'Atlantique. Circuler entre le salon et le pont avant nous permet de profiter de cet espace sans jamais être éclaboussé. Le pont avant était sec et nous étions parfaitement à l'aise. Rien que cela est le MEILLEUR argument de vente de la gamme de catamarans BALI !

Résumé : Un pont avant rigide sur un catamaran.

Alors que nous nous sommes lancés dans l'achat d'un BALI en sachant que le pont avant était un élément de controverse, nous ne savions pas qu'il s'agissait en fait d'un avantage extraordinaire ! Nous ne pourrions pas renoncer à ce pont avant rigide maintenant que nous l'avons testé ! Nous considérons que le pont avant rigide est un argument de vente et nous serons très surpris de ne pas voir plus de constructeurs aller dans ce sens.

“ Si vous ne l'avez pas essayé, ne le critiquez pas ! ”

Après un long voyage de 6 112 milles nautiques qui comprenait un coup de vent violent en Méditerranée (jusqu'à 45 nœuds), plusieurs grains pendant la traversée de l'Atlantique ainsi qu'une mer de travers et des grains assez violents aux Antilles et en Atlantique Nord, nous sommes sûrs d'avoir testé le bateau dans toutes les conditions. Nous voulions faire une traversée rapide puisque nous faisons partie du Rallye ARC. C'est ce que nous avons trouvé :

- Le pont avant est resté sec dans pratiquement toutes les situations et il n'y a eu ni embruns ni gêne pour l'équipage.

- Le bateau n'a pas tapé excessivement, ou pas plus que tout autre catamaran de croisière dans les mêmes conditions.

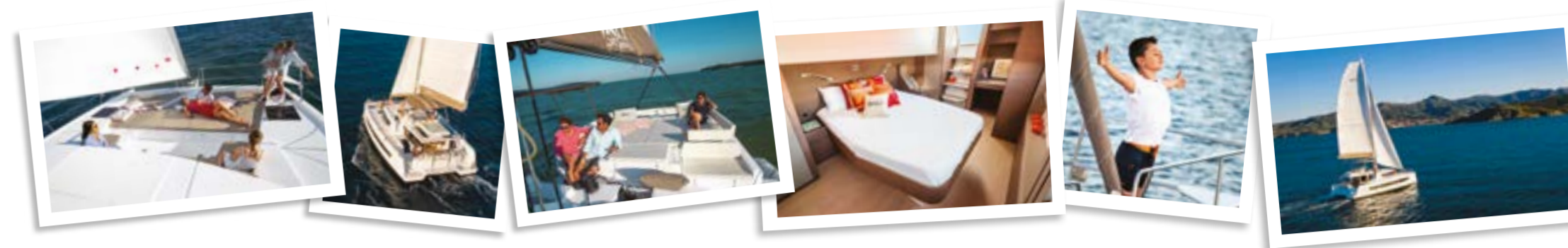
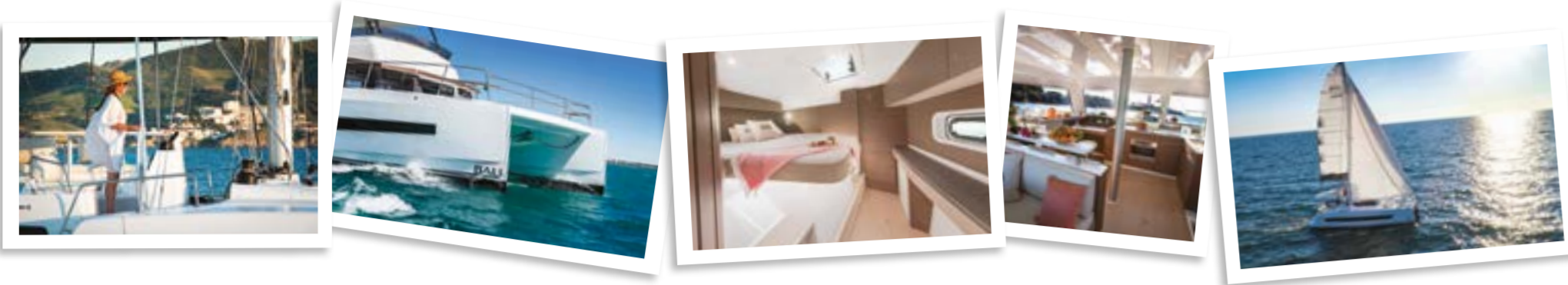
- La structure est très solide, et nous avons toujours senti que le bateau pouvait supporter tout ce qu'on lui faisait subir. La structure est belle, rigide et le bateau est très silencieux, avec peu ou pas de grincements.

- Lorsqu'une vague déferla sur le pont avant, l'eau a été évacuée quasi instantanément.

- Parfois, lorsque nous descendions dans des creux, le pont avant rigide entraînait en jeu et nous ne prenions jamais les étraves ou l'eau à l'avant du bateau, y compris en Méditerranée où la mer est très raide et où nous avons eu un vent de 45 nœuds au portant.

Ayant été propriétaires de bateaux avec les deux options (filets et pont avant rigide) et ayant navigué de manière intensive, nous pensons que les deux conceptions se valent et nous n'avons aucun problème avec l'une ou l'autre. Les détracteurs du pont avant rigide devraient essayer avant de porter des jugements. Ils pourraient être très agréablement surpris !

Nous disons : « **Si vous ne l'avez pas essayé, ne le critiquez pas !** »



Programme
BALI
RENT
aCAT

PROFESSIONNELLS DE LA LOCATION : SI VOUS NE SOUHAITEZ PAS L'ACHETER, LOUEZ VOTRE FLOTTE !

Rent a Cat : Une offre de « Location Longue Durée (LLD) » réservée aux professionnels de la location et aux particuliers préférant louer plutôt qu'acheter pour s'adonner aux plaisirs d'un grand voyage.

Renseignez-vous sans plus attendre sur : [www / bali-catamarans.com / rent-a-cat](http://www/bali-catamarans.com/rent-a-cat)

Reconnus pour être très recherchés par les plaisanciers désireux de louer un bateau pour leurs vacances, les « **BALI** » sont donc particulièrement appréciés par les loueurs professionnels de catamarans de croisières hauturières.

Ainsi plus de 400 **BALI** sont d'ores et déjà proposés par une cinquantaine de loueurs à travers le monde, leur nombre augmentant de près de 25 à 30% par an.

Conscient de la difficulté pour certains professionnels de financer la flotte de catamarans dont ils

ont besoin, le **groupe CATANA** a décidé d'accroître son offre et propose désormais aux loueurs professionnels de devenir un acteur majeur en louant certains catamarans de notre gamme, pour une durée minimum de 4 ans et maximum de 7 ans. Une offre simple et facile à mettre en œuvre pour une entreprise de location.

Pour le **groupe CATANA**, l'objectif est de permettre à davantage de loueurs de proposer des **BALI** dans leurs flottes ou tout simplement d'en augmenter le nombre.

Par conséquent, avec un dépôt de garantie de 10% minimum

et toujours sous réserve d'une étude personnalisée et de l'approbation de sa demande de location, un loueur pourra désormais louer un **BALI** pour une longue durée sans contraintes importantes et ainsi développer son entreprise sans devoir disposer de gros capitaux ou tout simplement s'endetter lourdement.

Les unités proposées sont des **catamarans BALI neufs ou très récents** qui bénéficient de tous les équipements nécessaires à la location pouvant être exploités dans le monde entier.

Les particuliers ayant un projet de grand voyage pour plusieurs années et ne souhaitant pas acheter un bateau, peuvent également bénéficier de ce programme inédit.



KOONAA
Multihull

Elvstrøm Sails France
+33 (0)4 93481211
elvstromsails.com

Explorez notre monde :
elvstromsails.com

UNE COQUE N'EST PAS ASSEZ



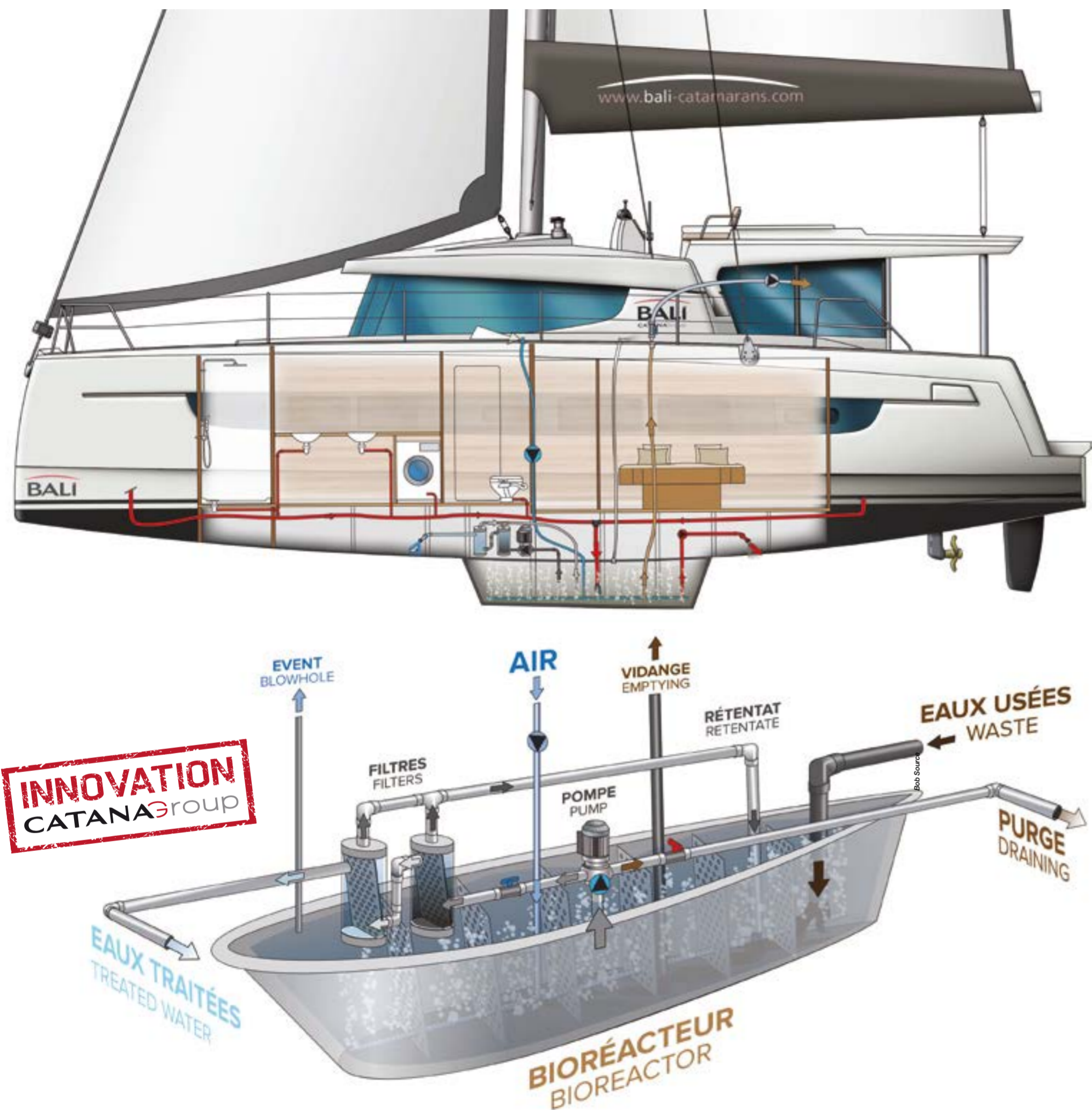
LOUEZ VOTRE BALI AVEC
BOOK YOUR BALI WITH
DREAM YACHT CHARTER

DISPONIBLE AU DEPART DE : AUSTRALIE - BAHAMAS - BALEARES - CROATIE - GRENADE - GUADELOUPE - ILES VIERGES - MARTINIQUE - ST MARTIN - THAILANDE - TURQUIE AVAILABLE FROM : AUSTRALIA - BAHAMAS - BALEARIC ISLANDS - CROATIA - GRENADA - GUADELOUPE - BRITISH VIRGIN ISLANDS - MARTINIQUE - ST MARTIN - THAILAND - TURKEY

+33 (0) 1 56 68 70 81 - info@dreamyachtcharter.com

DREAM YACHT CHARTER
www.DreamYachtCharter.com

FILTRE & BIOGÉNÉRATRICE, PROFITEZ DE LA VIE À BORD EN MODE 2.0 !



Tout le monde en rêvait, CATANA GROUP propose désormais des bateaux vraiment éco-responsables. CATANA GROUP a toujours été à l'avant-garde en matière de développement durable en mettant en œuvre dans ses productions des résines à faibles émissions de styrènes et des bois labélisés PEFC, un label garantissant la provenance du bois de forêts gérées durablement.

À partir de septembre 2020, tous les bateaux commandés bénéficieront dans notre pack Excellence de deux avancées majeures pour vous permettre de devenir de vrais acteurs de la transition écologique tout en améliorant votre confort :

- Un filtre purifiant l'eau de votre réservoir d'eau et la rendant complètement potable :

Un robinet spécifique alimenté à travers un filtre purificateur permet de consommer l'eau stockée dans les réservoirs ; **il s'agit d'un filtre à endotoxines issu de technologies médicales associé à une filtration sur charbon actif alimentaire.** Ce filtre assure la rétention de toute bactérie, virus, particule et macromolécule. Il assure aussi la suppression de toutes les molécules organiques, du chlore, ainsi que le redressement du goût, le traitement des odeurs tout en permettant la conservation des minéraux.

Finies les contraintes des packs d'eau minérale qu'il faut acheter, transporter, embarquer, stocker à bord d'abord pleins puis vides, et enfin éliminer.

- Chaque catamaran du groupe sera équipé d'un bioréacteur à membrane immergée déportée (BAMID) qui permet de traiter directement toutes les eaux usées du bord en stérilisant grâce à l'action combinée d'une dégradation bactérienne et d'une ultra filtration. Ce double procédé permet de rejeter une eau totalement dépolluée et stérile. Fonctionnant silencieusement et de façon entièrement automatique, ce système rejette donc à la mer une eau parfaitement dépolluée compatible avec une certification MARPOL :

- Plus de risque d'une mauvaise rencontre lors d'une baignade autour de votre bateau...

- Plus de réservoirs d'eaux noires (holding tank) et donc plus de contrainte de vidange, tout le monde sait qu'ils sont souvent pleins aux mauvais endroits ou aux mauvais moments,

- Plus d'entretien et nettoyages périodiques des réservoirs,

- Plus de risque de mauvaises odeurs,

- La satisfaction de ne pas polluer son plan d'eau et sa faune maritime.

- L'assurance de pouvoir accéder à des zones à fortes pressions écologiques comme les réserves et parc naturels dans le respect le plus total de l'environnement.

Enfin, pour être totalement cohérent avec le thème engagé, la totalité des composants qui constituent le **BAMID** sont interchangeables pour échapper à l'obsolescence.

Cet équipement est donc conçu pour ne pas générer de déchets supplémentaires tout au long de sa durée d'utilisation.

**VIVE L'INNOVATION,
STOP À LA POLLUTION !**

Fear no wave

Reduced overall weight for ultra-tough and robust structures, excellent chemical resistance, superior damage tolerance, thermal & acoustic advantages, compatibility with all resins used in marine...

We could go on forever listing the advantages of our Divinycell core sandwich solutions, but we will shorten it to this: Your products will be so light that you can simultaneously increase performance in terms of speed, range or payload, and decrease your cost.

diabgroup.com



BALI
CATAMARANS

CATANAGroup

www.bali-catamarans.com



CATSPACE
MOTORYACHT



CATSPACE MOTOR YACHT UN VRAI CATAMARAN MY !

En lançant le CATSPACE MY, notre ambition était double :

- Procurer à leurs propriétaires un espace de vie unique, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.
- Permettre une navigation à une bonne vitesse de croisière à un coût plus réduit que ses concurrents...

Pour y parvenir nous avons une fois encore fait des choix innovants :

- Tout d'abord nous avons demandé à notre architecte, **Samer Lasta** de dessiner une carène entièrement nouvelle qui n'a donc aucun point commun avec celle de la version « voilier ».
- Ensuite nous avons établi un partenariat avec le motoriste « **YANMAR** », dans le but d'optimiser la consommation au mile parcouru, notre objectif étant de limiter la consommation des moteurs à 3 000 tours, à +/- 25-26 litres par moteur à une vitesse de croisière de +/- 15/16 nœuds et une

vitesse maximum de 22/24 nœuds selon la charge du bateau et l'état de la mer (*).

Ainsi, le **CATSPACE MY** sera le seul bateau de sa catégorie à offrir une consommation aussi réduite et donc une autonomie de plus +/- 450 miles en vitesse de croisière, grâce à des réservoirs de gas-oil totalisant 1 400 litres.

- Bien sûr, dans le même temps, le challenge était d'offrir aux acquéreurs un confort intérieur digne d'un vrai MotorYacht, offrant l'espace d'un monocoque d'au moins 15 mètres, ce qui a été rendu possible grâce au concept « OPEN SPACE », au maître bau de 6,60 m permettant ainsi d'offrir une surface d'aménagement de plus de 75 m².

- La finition « **ELEGANCE** » s'invite dans les deux aménagements : 3 cabines offrant un flotteur entièrement dédié à son propriétaire ou 4 cabines avec 4 cabinets de toilette, les deux versions ayant un vrai coin salon très novateur.

- Côté extérieur, le cockpit avant, le Fly-bridge d'une surface exceptionnelle avec un second espace salon et ses baignoires raviront les plus exigeants sans compter la grande plateforme arrière sur laquelle on peut poser une belle annexe garantissant un maximum de sécurité.

- De plus, la très grande nacelle centrale permettra à ceux qui aiment utiliser leur bateau en inter-saison, de profiter d'un grand espace clos et sûr, souvent plus grand que le salon d'un appartement en bord de mer.

- Enfin, le prix du **CATSPACE** vous étonnera. Une longue réflexion de notre architecte et de nos bureaux d'études, permettant aujourd'hui d'offrir probablement le prix le plus affûté du marché pour un catamaran MY offrant ce volume, ces performances et ce niveau de finition.

(* Estimation faite sur la base d'un calcul CFD d'un **Catspace MY** en pleine charge, les performances réelles dépendant toujours de l'état de la mer et du mode de conduite du bateau.

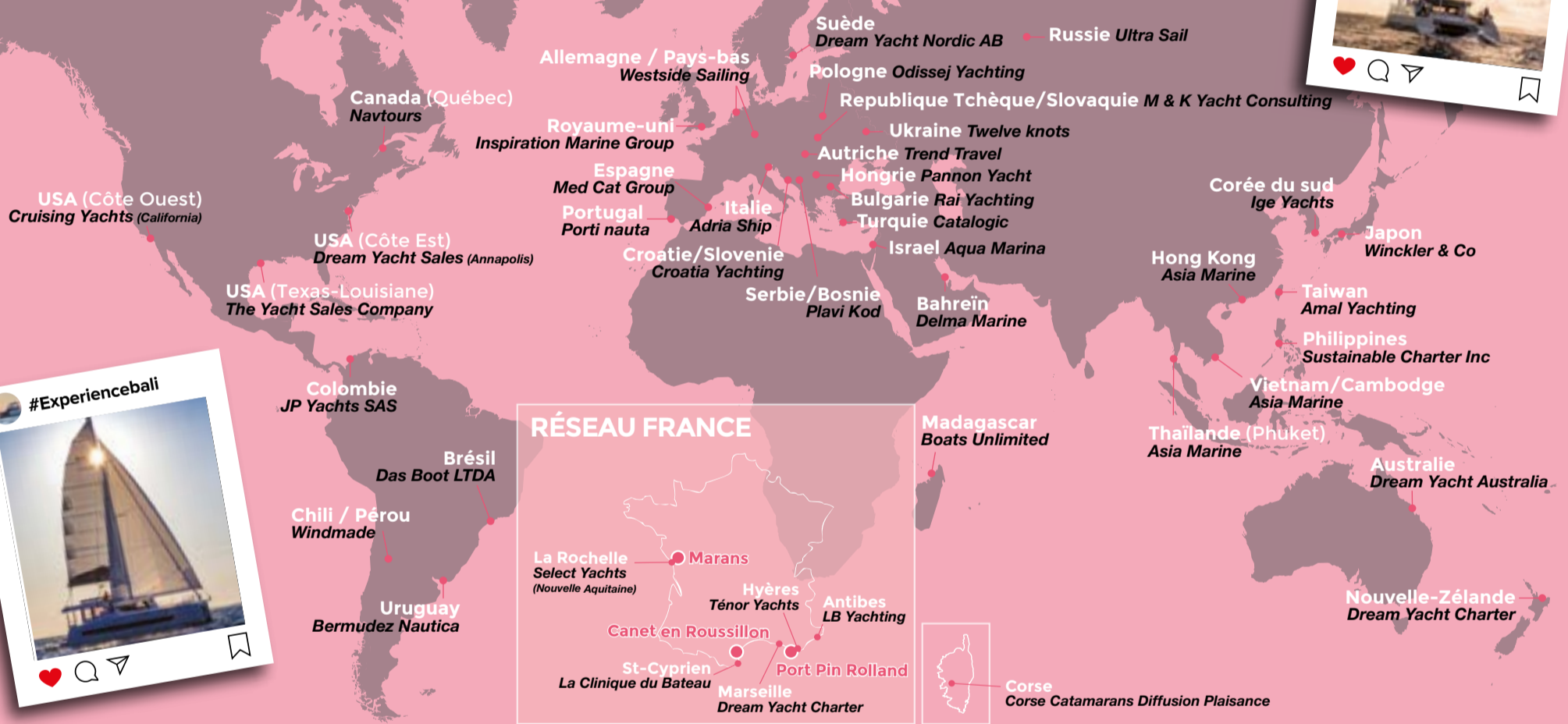




**VOUS ÊTES DÉSORMAIS NOMBREUX
À NOUS SUIVRE SUR NOS PAGES FACEBOOK ET INSTAGRAM.
POUR NOUS FAIRE PARTAGER VOS CLICHÉS ET VIDÉOS
N'OUBLIEZ PAS DE NOUS MENTIONNER :**

www.instagram.com/catana_catamarans www.instagram.com/bali.catamarans
#catanacatamarans #ExperienceCatana #balicatamarans #ExperienceBali
www.facebook.com/CatanaCatamarans www.facebook.com/BaliCatamarans

UN RÉSEAU D'AGENTS DANS LES PLUS BEAUX ENDROITS DU MONDE



www.catana.com

www.bali-catamarans.com

CATANA MAG est un magazine d'information
édité par CATANA Group
Zone technique du Port - 66140 Canet en Roussillon - France
Directeur de la publication : Boris Compagnon
Coordinateur : Mathilde Grauet
Traducteur : Graham Shaw
Directeur Artistique : Bob Source

Crédits photos et illustrations : A. Rizon (Couverture), L. Fruchaud,
C. Breschi, Istion, S. & E. Cockroft, Y. Ronzier, BalibeyMedya, L.
Lacombe, Kavas, Lasta Design, DR

Pour toute correspondance : info@catanagroup.com
Textes, photos et documents non contractuels
Les modèles présentés peuvent comporter des options.



CATANAgroup