



Le magazine des propriétaires Lagoon

The magazine for Lagoon owners - #3, printemps / spring 2010

Editorial

Lagoon(s) 3

Editorial

Un contributeur de « Wikipedia » propose l'explication suivante quant aux origines du nom *catamaran* :

« Le pirate et aventurier anglais *William Dampier*, alors qu'il parcourait le monde dans les années 1690, fut le premier à décrire un catamaran alors qu'il naviguait dans le golfe du Bengale, dans la région du Tamil Nadu. Le mot *catamaran* provient de la langue tamoule, (*katta* : lien et *maram* : bois). »

Jolie histoire, mais qu'importe qu'elle soit exacte ou non ? Le plus important est que le catamaran a depuis largement acquis ses lettres de noblesse : tout en reprenant les idées simples mais géniales des origines (stabilité, surface mouillée réduite, vitesse...), les architectes et les chantiers proposent aujourd'hui d'étonnants voiliers qui ajoutent à ces qualités les plaisirs de la simplicité, du confort et de la sécurité, comme en témoignent le succès des catamarans de croisière en général, et de Lagoon en particulier.

Vous trouverez dans ce **Lagoon(s)** N° 3 deux articles qui confirment magnifiquement cette évolution : le témoignage d'un Malouin qui a traversé l'Atlantique sur son Lagoon 380 pas moins de 4 fois en un peu plus de trois ans, et celui d'un skipper professionnel portugais qui nous raconte son convoiage d'un Lagoon 500 depuis Bordeaux jusqu'en Floride...

La « Lagoon Attitude » est à nouveau en bonne place dans ce numéro : au Portugal, en Australie, les propriétaires Lagoon se sont retrouvés pour partager les joies de la navigation en flottille et en toute amitié. Dans notre rubrique « performance », vous découvrirez les brillants résultats des Lagoon dans l'incontournable ARC (Atlantic Rallye for Cruisers) de 2009.

Et quoi de neuf chez Lagoon ? Tout d'abord, une menuiserie « High Tech » à Bordeaux, afin d'améliorer encore la qualité de nos menuiseries intérieures et la productivité de nos usines. Côté technique, nous avons saisi l'opportunité du moulage d'un pont de Lagoon 620 pour vous raconter l'infusion sous vide et ses avantages.

Et l'annexe, alors ? Dans le cadre de notre partenariat avec Caribe France, nous avons demandé à leurs techniciens de vous révéler quelques trucs pour l'entretien et la réparation (éventuelle) de votre annexe.

Enfin, en exclusivité pour les lecteurs de **Lagoon(s)**, nous levons (légèrement) le voile sur les bonnes surprises de la rentrée 2010-2011... Nous vous souhaitons une bonne lecture de ce **Lagoon(s)** N° 3, et n'oubliez pas : nous attendons vos témoignages avec impatience !

Bien cordialement,
Yann Masselot

A Wikipedia contributor offers the following explanation for the origins of the word *Catamaran*:

"In 1690, William Dampier, a British pirate and adventurer, was apparently the first person to describe a catamaran, observed while he was sailing off the gulf of Bengal near the Tamil Nadu region. The word *catamaran* comes from the Tamul language (*katta* for "link" and *maran* for "wood").

Nice story indeed, but who cares if it is true or not? What is important is that catamarans have long since established their pedigree. While retaining the simple but brilliant basics of the cats (stability, reduced wetted surface, speed), today's designers and shipyards now offer amazing boats that complement these qualities with simplicity, comfort and safety, as demonstrated by the success of multihull builders in general, and Lagoon in particular.

In this 3rd issue of *Lagoon(s)*, you will find 2 articles that confirm this wonderful evolution: the testimonial of a St Malo (Brittany) seaman turned pleasure boater, who crossed the Atlantic Ocean 4 times in less than 4 years, and that of a professional Portuguese skipper who tells us all about his delivery of a Lagoon 500 from Bordeaux to Florida.

The "Lagoon Attitude" is extremely present again in this issue: Lagoon owners in Portugal and in Australia have met to share the pleasures of friendly flotilla sailing.

In our "Performance" section, you will also read about the impressive results of Lagoon catamarans in the world-renowned Atlantic Rally for Cruisers (ARC).

What else is new at Lagoon? Well, we have added a new high-tech woodshop in Bordeaux, so as to further improve the quality of inside woodworking and our plants' productivity. On the technical side, we seized the opportunity of a Lagoon 620 deck molding to tell you more about the vacuum infusion molding process and its advantages.

And what about tenders? As part of our partnership with Caribe France, we asked their technicians to give you some tips concerning the maintenance and repairing of your tender.

Last but not least, we will (partially) unveil some of the good Lagoon surprises for 2010-2011, exclusively for *Lagoon(s)* readers.

We hope you enjoy reading this issue of *Lagoon(s)* and look forward to receiving your testimonials!

Best regards,
Yann Masselot

Sommaire - Contents

Portraits / Profiles.....	p 2	Innovation / Innovation.....	p 7
Evasion / Escape.....	p 3	Récit / Story.....	p 9
Performance / Performance....	p 4	Exclusif / Scoop.....	p 11
Evènements/ Events.....	p 5	Technique / Technique.....	p 12

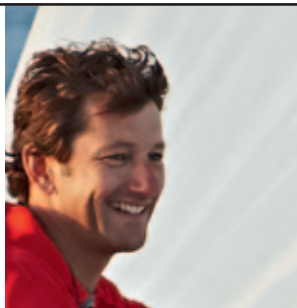
CONTRIBUTEURS / CONTRIBUTORS

Yann Masselot,

Directeur commercial Lagoon. Responsable de la commercialisation des Lagoon depuis 10 ans.

Lagoon's Sales Manager.

In charge of the marketing of Lagoons for the last 10 years.



Jean Grumellon,

Ancien patron pêcheur de St-Malo, ce marin confirmé a finalement opté pour un Lagoon 380 pour concrétiser ses rêves transatlantiques (25000 milles en moins de 4 ans).

This former professional fishing boat captain finally chose a Lagoon 380 to achieve his transatlantic dreams (25 000 miles in less than 4 years).

Laurent Gaultier,

Entré en 2006 chez CNB comme responsable méthodes composite, il est aujourd'hui chef d'atelier composite à Bordeaux.

Laurent joined CNB as technician in charge of composite methods & organisation in 2006. He is now running the composite workshop in Bordeaux.



Edwige Goéminne,

Arrivée chez CNB en 2008 pour la mise en place du projet de découpe par commande numérique de la nouvelle menuiserie, Edwige est aujourd'hui chef d'atelier de la menuiserie de Bordeaux pour les bateaux de série.

Edwige came to CNB in 2008 to manage the CNC wood cutting machine project. She is now in charge of the production boats woodwork shop in Bordeaux.

Captain Jorge Ventura,

Skipper professionnel et titulaire du diplôme de Yachtmaster de la fameuse Royal Yachting Association, ce portugais a découvert son amour de la mer il y a 13 ans en traversant l'Atlantique à bord d'un sloop de 33'.

Jorge Ventura is a Portuguese professional delivery captain, with a RYA Yachtmaster degree. He discovered his passion for sailing by buying an old 33 feet sloop and setting off across the Atlantic 13 years ago.



David Farrington,

Responsable du Service Clients CNB-Lagoon. Conseille et assiste les clients et distributeurs Lagoon depuis 10 ans.

In charge of CNB-Lagoon Customer Service. Has been advising and helping Lagoon's clients and distributors for 10 years.

Lagoon(s)

Le magazine des propriétaires Lagoon - The magazine for Lagoon owners # 3, printemps /spring 2010

CNB - 162, quai de Brazza - 33072 Bordeaux Cedex

Directeur de publication : Dieter Gust

Rédaction : Joël Jarrijon assisté de Cécile Wittmann

Mise en page / fabrication : Claris, image builder - Photo de couverture : Nicolas Claris

Toutes correspondances : magazine@cata-lagoon.com ou par votre distributeur.

Publisher: Dieter Gust

Editor: Joël Jarrijon assisted by Cécile Wittmann

Production / art work: Claris, image builder - Cover page photo: Nicolas Claris

All correspondence: magazine@cata-lagoon.com or through your Lagoon dealer.



Photo : Seaway

LAGOON DANS LE MONDE

PORTUGAL

Après 6 ans de régates en Angola et dans le monde en dériveur (Moth, Finn, Snipe, Flying Dutchman...), José Augusto Oliveira s'intéresse ensuite aux voiliers de croisière au Brésil. C'est là qu'il crée, en 1984, la société de courtage Sea Way. Il y rencontre Salette Novaes, avec qui il créera le groupe Siroco au Portugal en 1994. Sea Way Portugal, créé en 2006, se consacre exclusivement à la vente et au service des catamarans Lagoon, auxquels José Augusto voue une affection sans faille.

L'équipe Sea Way est composée de 3 personnes et œuvre chaque jour pour maintenir et renforcer sa position de leader sur le marché portugais.

Seaway - Galerias Gonçalves Zarco, Loja 9 - Doca de Alcântara - 1350-352 Lisbonne - Portugal

FRANCE

Le Comptoir du Catamaran a été créé en 2000 par Frédéric Morvant, qui a travaillé 10 ans chez Lagoon avant de décider de prendre son indépendance, tout en continuant d'assouvir sa passion pour le multicoque. D'abord courtier en location, il fait rapidement évoluer son activité vers la vente de catamarans, à la demande de nombreux clients.

Tout jeune homme, Frédéric a couru de nombreuses régates en dériveur, en monotype et même en 8m JI. Et comme beaucoup de professionnels, il a fait de sa passion son métier.

En 2010, il lance avec des amis le 1^{er} Salon du Multicoque, qui aura lieu à Lorient en avril prochain.

Le Comptoir du Catamaran - 45, quai Emile Cormerais - Lot n°7 - Plein Sud - 44800 St Herblain - France

BIENVENUE

La famille Lagoon s'agrandit encore avec l'arrivée de nouveaux distributeurs :

• XIAMEN C&D Yachts

N°119, Dongdu Road - Xiamen 361012 - République populaire de Chine

Contact : Dongxu Chen (directeur général)

• VISUN International Yacht Club Ltd

Times Coast - n°2 Yuya Blvd - Sanya, Hainan 572000 - République populaire de Chine

Contact : Stuart HU (directeur des ventes)

• Golden Comet Marina

98 Paphos Road - 4152 Limassol - Chypre

Contact : Costas Kyriakides

• Mediterranean Yacht Sales

52 Msida Road - GZR 1400 - Gzira - Malte

Contact : Mark Vassalo

• NAOS Yachting

13555A Fidji Way - Marina Del Rey - California - USA

Contact : Charles-Etienne Devanneaux (directeur)

WELCOME

New distributors in the Lagoon family :

• XIAMEN C&D Yachts

N°119, Dongdu Road - Xiamen 361012 - People's Republic of China

Contact : Dongxu Chen (CEO)

LAGOON IN THE WORLD

PORTUGAL

After 6 years of dinghy racing in Angola and around the world (Moth, Finn, Snipe, Flying Dutchman, etc.), José Augusto Oliveira got into cruising keel-boats in Brazil.

This is where he created Sea Way, a yacht broking company.

This is also where he met Salette Novaes, with whom he created Group Siroco in 1994 in Portugal.

Sea Way Portugal was created in 2006 to specifically distribute and service Lagoon catamarans, that Jose Augusto is very fond of.

Sea Way is a team of 3 persons who strive to maintain and reinforce Lagoon's leadership in Portugal.

Seaway - Galerias Gonçalves Zarco, Loja 9 - Doca de Alcântara - 1350-352 Lisbonne - Portugal

FRANCE

The Comptoir du Catamaran was created in 2000 by Frédéric Morvant, who had previously worked for Lagoon for 10 years. Frédéric decided to branch out on his own, while satisfying his passion for multihulls. He started as a charter broker, but soon got involved in sales when several customers asked him to.



Photo : Comptoir du catamaran

As a young man, Frédéric raced on dinghies, one design keel boats and even on classic 8m boats. Like a lot of people in this business, his passion became his profession. He is also one of the "founding fathers" of the 1st *Salon du Multicoque* (Multihull boat show), that will be held in Lorient (Brittany) this coming April.

Le Comptoir du Catamaran - 45, quai Emile Cormerais - Lot n°7 - Plein Sud - 44800 St Herblain - France

• VISUN International Yacht Club Ltd

Times Coast - n°2 Yuya Blvd - Sanya, Hainan 572000 - People's Republic of China

Contact : Stuart HU (Sales Manager)

• Golden Comet Marina

98 Paphos Road - 4152 Limassol - Cyprus

Contact : Costas Kyriakides

• Mediterranean Yacht Sales

52 Msida Road - GZR 1400 - Gzira - Malta

Contact : Mark Vassalo

• NAOS Yachting

13555A Fidji Way - Marina Del Rey - California - USA

Contact : Charles-Etienne Devanneaux (Manager)

Jean Grumellon à la barre
du Lagoon 380 Kae.

Jean Grumellon at the helm of
the Lagoon 380 Kae.



JEAN GRUMELLON

PROPRIÉTAIRE DE KAE
OWNER OF KAE

25 000 MILLES EN LAGOON 380 : LE PARCOURS DE KAE

En 2005, Jean Grumellon, patron pêcheur originaire de Saint-Malo, prenait sa retraite, sans réellement se douter qu’il allait se lancer un an plus tard dans une aventure transatlantique considérable.

En effet, en presque 4 ans, ce marin chevronné a effectué 4 « transats » sur son Lagoon 380 Kae (du nom d’un dessin animé japonais), soit un total d’environ 25 000 milles entre Saint-Malo et les Antilles. Après avoir tiré ses premiers bords dès l’âge de 5 ans, ce petit-fils de capitaine à la pêche hauturière devient moniteur de voile à 25 ans, et enfin chef de base à Saint-Malo. Mais c’est finalement à bord d’un catamaran de croisière que Jean décide de réaliser ses rêves de « transats ».

Comme il le dit lui-même, « l’Atlantique, c’est quand même un peu mythique ».

LAGOON 380 KAE: 25,000 MILES ON THE ATLANTIC OCEAN

When Jean Grumellon, a professional fisherman from Saint Malo in Brittany, retired in 2005, he was far from thinking that he would find himself sailing in the middle of the Atlantic Ocean one year later...

In a little less than 4 years, this highly experienced sailor has crossed the Atlantic Ocean 4 times onboard his Lagoon 380 Kae (named after a Japanese cartoon), covering about 25,000 nautical miles between Saint Malo and the Caribbean Islands. Jean started sailing when he was 5 with his grandfather, a high-sea fishing master himself. He became a sailing instructor at 25 and became head of a Saint Malo sailing school. However, Jean finally chose a cruising cat to fulfil his “transatlantic dreams”.

As Jean says: “After all, there is still something mythical about crossing the Atlantic”.

Jean Grumellon’s route in brief:

1. St MALO – LE MARIN (french Antilles): from Oct. 10 to Dec. 12, 2006
Stopovers in Audierne (close to St Malo) because of a very bad gale in the bay of Biscay, then in La Coruña in Spain
2. St MARTIN – AUDIERNE (Brittany): from April 12 to May 12, 2007
3. St MALO – Ste ANNE (Martinique): from Oct. 27 to Dec. 8, 2007
4. St MARTIN – St MALO: April 10 to 28, 2009

During the last trip, and after a stopover in Horta (Azores), the bad weather accompanied Kae all the way back to Saint Malo... “Truly awful!” says Jean, who adds: “But luckily, time erases the bad memories first...”

Jean purchased his Lagoon 380 secondhand: “a great bargain”, for a “very seaworthy boat, even in very rough conditions. The boat feels safe, is well equipped and extremely comfortable”...rather flattering comments, especially coming from a professional seaman!

Jean finally “hung his hat” on April 28, 2009, his head full of memories: good and bad ones of course, but with a “nagging feeling that I will want to do it again soon”.

What are his best sailing memories? Seeing the land on the horizon at the end of a crossing...and a great laugh when one of his crew announced that his next cruise would take him from Mâcon to Dijon (both Rhone Valley towns very famous for their food and drink)!

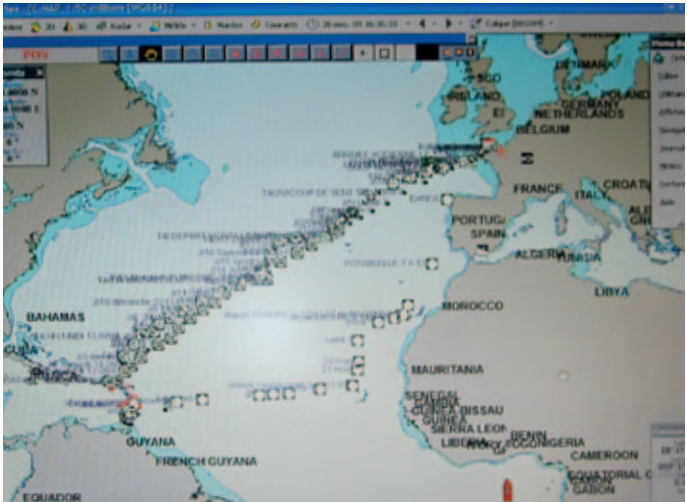
And at ports of call? The moment when you “drop the pick” (the anchor) when arriving at a mooring.

How about his worst memory? At a mooring where anchoring was forbidden, we made fast on a mooring buoy. We decided to dive to have a look...and discovered that Kae was tied to a small truck engine resting on the sand! And of course, it was too late to move to another mooring, the night was falling and the wind was seriously picking up...

Any future projects? First, sailing on friends’ boats, as Kae is now for sale, and a classic boat renovation (Jean is currently negotiating the purchase of a 30m Brig-Schooner) that he hopes to sail from Amsterdam to St Malo soon...basically: staying close to the sea!

La première « transat » de Jean.

Jean’s first crossing.



Bref tour d’horizon des 4 « transats » de Jean Grumellon :

1. St-MALO – LE MARIN (Antilles) : du 18/10/2006 au 8/12/2006
Escalaes à Audierne (non loin de St-Malo) pour cause de grand mauvais temps sur le golfe de Gascogne, puis à La Corogne.
2. St-MARTIN – AUDIERNE : du 12/04/2007 au 12/05/2007
3. St-MALO – Ste ANNE (Martinique) : du 27/10/2007 au 08/12/2007
4. St-MARTIN – St MALO : du 10/04/2009 au 28/04/2009
Une escale à Horta, à partir d’où le mauvais temps ne l’a pas lâché jusqu’à la fin du voyage... « l’horreur », selon Jean.
Heureusement qu’avec le temps, seuls les bons souvenirs restent !

Son Lagoon 380, il l’a acheté d’occasion : une « super affaire » pour un bateau avec un « très bon comportement dans la grosse brise et dans la mer formée. C’est un bateau très sécurisant, bien équipé, hyper confortable. » ... commentaires plutôt flatteurs de la part d’un professionnel de la mer !

Jean est donc rentré de son escapade maritime le 28 avril 2009 avec des souvenirs plein la tête : des bons comme des mauvais, bien sûr... mais « l’envie de repartir guette ».

suite page 4

Evasion, suite - Escape, continuation

Ses meilleurs souvenirs en mer ? La vue de la terre à l'horizon en fin de parcours...

Et une franche rigolade quand un équipier lui lance : « Ma prochaine croisière, ce sera entre Mâcon et Dijon ! »

Et en escale ? Le moment où on laisse tomber la pioche (lisez : « le moment où on mouille l'ancre »...) en arrivant au mouillage...

Son pire souvenir ? Arrivés dans une zone où le mouillage était interdit, il nous fallut amarrer *Kae* à une bouée de corps mort : petite plongée de vérification pour découvrir que le corps mort en question n'était en fait qu'un... petit moteur de camion ! Et bien sûr, trop tard pour changer d'île, avec la nuit tombante et une brise qui forçait... Des projets ? Naviguer... sur le bateau des copains (le Lagoon 380 *Kae* est en vente) ; un projet de réhabilitation de vieux gréement (il est en pourparlers pour un Brick Goélette de 30 m) et son convoyage d'Amsterdam à Saint-Malo début mars... la mer, toujours la mer !

L'océan Atlantique, le vrai...

The true Atlantic ocean...



Photo : Jean Grumellon

Performance

Lagoon(s) 3

Performance

AMERICA'S CUP : VPLP AU PLUS HAUT SOMMET

Ils auront donc tout gagné ! Après tous ses records et victoires en course au large, VPLP, le cabinet le plus titré du monde en multicoques, architecte exclusif de tous les catamarans Lagoon, s'offre la Coupe de l'America ! Bravo à toute l'équipe VPLP, et à tous ceux qui ont mené le trimaran BMW Oracle à cette éclatante victoire !

AMERICA'S CUP : VPLP AT THE TOP OF THE TOP

What will they not have won? After all their offshore races victories and records, VPLP, the 1st multihull naval architecture firm in the world and exclusive designer of all Lagoon catamarans, wins the America's Cup! Congratulations to the whole VPLP team and to all those who made the BMW Oracle's victory possible!

ATLANTIC RALLY FOR CRUISERS 2009 UN LAGOON 420 1^{ER} DE LA DIVISION MULTICOQUES

Né de la participation active des propriétaires de catamarans Lagoon à ce rallye transatlantique, le partenariat entre Lagoon et l'ARC a fêté en 2009 ses 5 ans.

La flotte Lagoon réunit à elle seule, depuis des années, plus de 50 % de la division Multicoques participant à l'ARC.

Depuis toujours, les clients Lagoon affectionnent ce rallye, qui propose une traversée de l'Atlantique entre Las Palmas et Sainte-Lucie (Caraïbes), ouverte aux régatiers comme aux croiseurs, et donc placée sous le signe du plaisir de naviguer.

ATLANTIC RALLY FOR CRUISERS 2009 A LAGOON 420 WINS THE MULTIHULLS DIVISION

The partnership between the ARC and Lagoon, which celebrated its 5th anniversary in 2009, was born quite naturally out of Lagoon owners' fondness for this world-renowned event.

The Lagoon fleet regularly accounts for more than 50% of the multihull entries, as Lagoon owners have enjoyed the ARC concept from its very beginning.

This crossing from Las Palmas in the Canaries to St Lucia in the Caribbean, open to racers as much as to cruising enthusiasts, is above all dedicated to the pleasure of sailing.



Photo : World Cruising Club 2009



Photo : Tim Wright - Photoaction.com

En 2009, le départ a eu lieu le 22 novembre et les 216 bateaux sont arrivés progressivement durant le mois de décembre.

Les catamarans Lagoon ont réalisé une belle performance en temps compensé puisque c'est un Lagoon 420, *Vanora*, qui a remporté la victoire, au grand bonheur de son propriétaire allemand, M. Peter Seitz. M. Jan Trygve Jensen (Norvège), quant à lui, prend la 2^{ème} place à bord de son Lagoon 440 *Far Far II*.

Félicitations à tous les équipages, et rendez-vous l'année prochaine à tous ceux d'entre vous qui voudraient relever le défi, et surtout participer à cette belle aventure transatlantique !

www.worldcruising.com

The rally started on November 22 and the 216 boats all arrived during December.

Lagoon catamarans did beautifully on corrected time, with the 1st place going to the Lagoon 420 *Vanora*, making Peter Seitz, her German owner, very happy. Jan Trygve Jensen (Norway) took the 2nd place onboard his Lagoon 440, *Far Far II*.

Congratulations to all the crews! And for those of you who would like to take up the challenge and take part in this great sailing adventure, contact the World Cruising Club at:

www.worldcruising.com



RASSEMBLEMENT DE PROPRIÉTAIRES LAGOON AU PORTUGAL

Les 19 et 20 septembre 2009, le distributeur portugais Lagoon, Seaway, conviait pour la 1^{re} fois ses clients propriétaires de Lagoon à un week-end de navigation convivial et festif, dans l'esprit Lagoon.

Le concept : partager tout simplement quelques heures de navigation entre passionnés, pour se rendre de Lisbonne à la Marina de Tróia, à quelque 40 milles.

Mais c'est bien connu : un voilier sur l'eau, c'est une promenade ; mais à partir de 2... c'est une régate !

Et les propriétaires de Lagoon n'ont pas résisté au plaisir de comparer les performances de leurs catamarans. Les Lagoon 440 ont bien tiré leur épingle du jeu, avec *Calmeiro* arrivé premier, suivi de près par *São Francisco 4*.

De leur côté, les Lagoon 380 couraient leur propre régate...

Il fallait bien sûr une petite anecdote à se raconter le soir : et c'est le Lagoon 420 hybrid *Enigma* qui en a été la victime, en enroulant un bout à la dérive autour d'une hélice. Arrivés bien sûr beaux derniers, le skipper et son équipage ne se sont pourtant pas départis de leur bonne humeur.

A LAGOON OWNERS' MEETING IN PORTUGAL

The first Lagoon owners' meeting in Portugal, organized by the Lagoon distributor Seaway, was held on Sept. 19 and 20, 2009, in the shape of a friendly Lagoon sailing weekend.

Participants sailed from Lisbon to Marina de Troia, located about 40 miles away.

Despite the concept of "cruising sailing", everyone knows that if one boat sailing on the water can be called cruising, from the moment there are 2 or more sailboats around, it becomes a regatta! Owners could not resist the pleasure of comparing their Lagoon's performance with the others: Lagoons 440 were hard to beat at that game, with *Calmeiro* finishing 1st and *São Francisco 4* in second place, while the Lagoon 380 fleet decided to have their own race.

There is no such meeting without an anecdote to be told. The Lagoon 420 hybrid *Enigma* offered one, by getting a drifting line wound around one of her propellers. Guess what? The captain and crew were last to arrive, but proved their sense of humor throughout the evening!

All in all, a beautiful sailing weekend under the radiant Portuguese

Les Lagoon sur le Tage.

The Lagoon fleet on the Tagus.



Au final, un week-end de navigation sous un soleil radieux, entre cocktail musical et dîner dans un sympathique restaurant. Chaque équipage s'est vu attribuer un trophée personnalisé au nom de son Lagoon : une initiative très appréciée par tous les participants. ■

sun, between dancing cocktail parties and dinner in a very pleasant restaurant. Each crew was awarded an individual trophy featuring the name of its catamaran...a nice initiative by Seaway, welcomed by all participants. ■

LA LAGOON CUP À SYDNEY

Deux mois plus tard, dans l'hémisphère sud, des propriétaires australiens de Lagoon se présentaient sur la ligne de départ de la première Lagoon Cup, à Sydney.

Un rassemblement organisé par le distributeur Lagoon Vicsail. Une journée, 2 parcours, des conditions météo idéales (12-15 nœuds le matin, 20-25 nœuds l'après-midi, sous un grand soleil donnant 35 degrés !) : toutes les conditions étaient réunies pour passer une belle journée dans la magnifique baie de Sydney. Un programme organisé dans les règles du savoir-vivre australien :

- Départ à 10 h 30 du fameux Cruising Yacht Club of Australia, après le briefing des skippers et un petit déjeuner au club.
- Régate du matin : le Lagoon 380 *Team Vicsail*, accueillant à son bord de nombreux clients, remportait cette première course haut la main.
- Mouillage dans une baie pour le déjeuner offert par Vicsail.
- Régate de l'après-midi : félicitations au Lagoon 410 *Talon* qui, en remportant cette deuxième course, gagnait un bon d'achat de 500 \$ offert par la société River Quays (entretien, accastillage...)
- puis, soirée détente autour de l'incontournable « barbie » (barbecue) australien, avec des danseurs (et danseuses) brésiliens invités pour l'événement.

L'avis des équipages ? « Une journée fantastique... je relèverai le défi l'année prochaine, et j'emmènerai mes amis avec moi » ; « une des plus belles journées de ma vie... je reviendrai l'an prochain... mais seulement si les danseuses brésiliennes reviennent elles aussi ! »

Encore une belle démonstration de l'ambiance des réunions de propriétaires organisées par le réseau Lagoon... vivement la prochaine ! ■

THE LAGOON CUP IN SYDNEY

2 months later, in the southern hemisphere, Australian Lagoon owners met for the first Lagoon cup in Australia, organized by VICSAIL, the Lagoon distributor in Sydney.

2 courses were organized in one day on magnificent Sydney Bay under ideal conditions: 12 to 15 knots in the morning, 20 to 25 knots in the afternoon, under beautiful sunshine and with a temperature of 35°C!

A simple but busy program, under Australian Lifestyle regulations:

- The boats departed from the famous Cruising Yacht Club of Australia at 10.30a.m. after the Skippers' briefing and breakfast at the club.
- The morning race was won by the Lagoon 380 *Team Vicsail*, with many VIP guests onboard.
- Around midday, all boats anchored in a bay to enjoy lunch offered by Vicsail.
- In the afternoon, *Talon*, a Lagoon 410, won the second race and was presented with a purchase voucher for \$500 by River Quays (a Sydney-based company specialized in deck fittings and boat maintenance).
- And of course, the day ended around the famous Australian "barbie", along with a show by Brazilian dancers who had been invited for the event.

Some comments from participants: "a fantastic day...I will be back next year with some friends"... "one of the most beautiful days in my life...I'll be back next year - if the Brazilian dancers are back as well!"

Lagoon distributor-organized owners' meetings are usually successful, but it seems that the Lagoon Cup in Sydney has set a new standard...the 2010 edition looks promising! ■



UN LAGOON SUR UNE COQUE ?

Une fois n'est pas coutume...

à l'occasion de la 3^{ème} China Cup, courue du 30 octobre au 2 novembre 2009 entre Hong Kong et Shenzhen, Lagoon China (le bureau Lagoon pour la zone Asie) avait armé un monocoque (First 40.7 Bénéteau) avec un équipage chinois (propriétaire d'un Lagoon 440).

Cet événement, dédié à la promotion de la voile en Asie, réunissait une cinquantaine de voiliers avec des équipages provenant du monde entier.

Ambiance à bord garantie, avec des conditions variant du petit temps à 30 nœuds de vent établis, mais aussi à terre, avec conférences de presse, dîners et cocktails auxquels étaient conviés tous les participants. Pour sa première participation, *Lagoon China* terminait 17^{ème} dans sa classe ! ■

Insolite

Lagoon(s) 3

Unusual

A DOS DE CHAMEAU...

John et Robin Coombridge sont néo-zélandais ; ils ont pris livraison de leur Lagoon 440 aux Sables d'Olonne et sont aujourd'hui de retour sur la terre ferme. Durant leur voyage, John et Robin ont combiné les plaisirs d'être en mer et sur terre... ou à dos de chameau !

Leur Lagoon 440 est actuellement en hivernage à Barcelone, sous la surveillance de Wind Barcelona, le concessionnaire Lagoon local, à la demande de Yachtfinders Global, le distributeur basé à Auckland. ■



ON A CAMEL'S BACK...

John and Robin Coombridge, from New Zealand, took delivery of their Lagoon 440 in Les Sables d'Olonne, and are now back on dry land. Throughout their travels, John and Robin combined the pleasure of being at sea and on land - or should we say on camel! Their Lagoon 440 is now in Barcelona for the winter, where it is being looked after by Wind Barcelona, the local Lagoon dealer, as requested by Yachtfinders Global, the New Zealand distributor. ■

DEUX COQUES ET DEUX FLOTTEURS

Vous ne rêvez pas... C'est bien un hydravion qui est amarré à ce Lagoon 380... Johan Strömbäck, un propriétaire Lagoon suédois, nous raconte : « Mon téléphone sonne, c'est un ami qui veut nous rendre visite et nous demande notre position. Quelques minutes plus tard, nous le voyons arriver en... hydravion ! Et il nous a offert un vol à bord, afin de repérer les plus beaux mouillages de l'archipel ! » ■

TWO HULLS AND TWO FLOATS

You are not dreaming... a seaplane is really tied to this Lagoon 380...

Johan Strömbäck, a Swedish Lagoon owner, tells us: "A friend asked for our position because he wanted to pay us a visit and the next minute, we saw him landing by seaplane!

He then took us for a flight that enabled us to locate the best mooring spots in the archipelago!" ■



UNE CÉRÉMONIE SHINTO

C'est le 9 novembre dernier, au port de plaisance Shin Nishinomiya d'Osaka, qu'une cérémonie selon la tradition Shinto a eu lieu pour célébrer la mise à l'eau de *Nagu*, le nouveau Lagoon 400 de M. Yoshida.

Nagu signifie « le calme » en Japonais... Tout un programme pour ce client de First Marine, qui s'apprête à emmener son 2^{ème} Lagoon (il possédait un Lagoon 410 auparavant) à Okinawa, pour une « promenade » d'environ 1700 milles. ■

A SHINTO CEREMONY

On November 9, 2009, a traditional Shinto ceremony was held at the Shin Nishinomiya Yacht Harbor in Osaka, to celebrate



Photo : DR

A SINGLE HULL LAGOON?

The 3rd China Cup was held between Hong Kong and Shenzhen, from Oct. 30 through Nov. 2, 2009.

Among 49 entries from around the world, Lagoon China had chartered a monohull (Bénéteau First 40.7) to join the event dedicated to the promotion of sailing in China and Asia, with an entirely Chinese crew onboard (owner of a Lagoon 440!). Lots of fun was had on the water, with winds ranging from light airs to 30 knots, but also on shore, with press conferences, dinners and cocktail parties for all participants. *Lagoon China* finished 17th in her class... not too bad for her first time! ■



Photo : DR



Photo : DR

the launching of Mr Yashuda's new Lagoon 400, named *Nagu*. *Nagu* means "stillness" in Japanese...a promising name given by her owner who purchased his second Lagoon from First Marine (he previously owned a Lagoon 410), and who will soon take her to Okinawa for a 1700-mile "boat ride"... ■



Photo : DR

Innovation

Lagoon(s) 3

Innovation

LAURENT GAULTIER

CHEF D'ATELIER COMPOSITE, CNB-LAGOON
IN CHARGE OF COMPOSITE WORKSHOP, CNB-LAGOON

L'INFUSION

Chez CNB, tous les composants structurels en composite (imprégnation de tissus de verre par de la résine) sont fabriqués par infusion : coques, ponts, cloisons... Un vrai plus technologique par rapport à ceux qui ne pratiquent l'infusion que sur certaines pièces.

Ce procédé demande un savoir-faire spécifique tant dans sa préparation que dans sa mise en œuvre : ainsi, l'infusion d'une coque de Lagoon requiert 6 techniciens, 1 journée de préparation, 1 h 30 d'infusion proprement dite, et 3 h de séchage. A la différence de la stratification manuelle (par laquelle le tissu de verre est « mouillé » de résine couche par couche, à l'aide d'un rouleau), l'infusion (ou infujection) consiste à imprégner l'ensemble de l'épaisseur des tissus de façon homogène, en une seule fois par aspiration sous vide de la résine, grâce à un réseau de spires (petits tuyaux de plastique).

THE INFUSION PROCESS

All composite structural components made at the CNB plant (fiberglass impregnation with resin) are built using the infusion process (hulls, decks, bulkheads, etc.). This is a real technological advantage compared to those yards whose use of infusion is limited to certain parts only.

This process requires specific know-how in its preparation and implementation. As an example, the complete infusion process for a Lagoon hull takes 6 qualified technicians, about 1 day for preparation, 1.5 hours for the actual infusion and 3 hours for drying. Unlike conventional manual molding (the fiberglass is manually "wetted" with resin using a roller brush), the infusion (or infujection) consists in impregnating the whole thickness of the fiberglass layers uniformly in "one shot" by having the resin sucked in by vacuum in via a network of small plastic pipes.

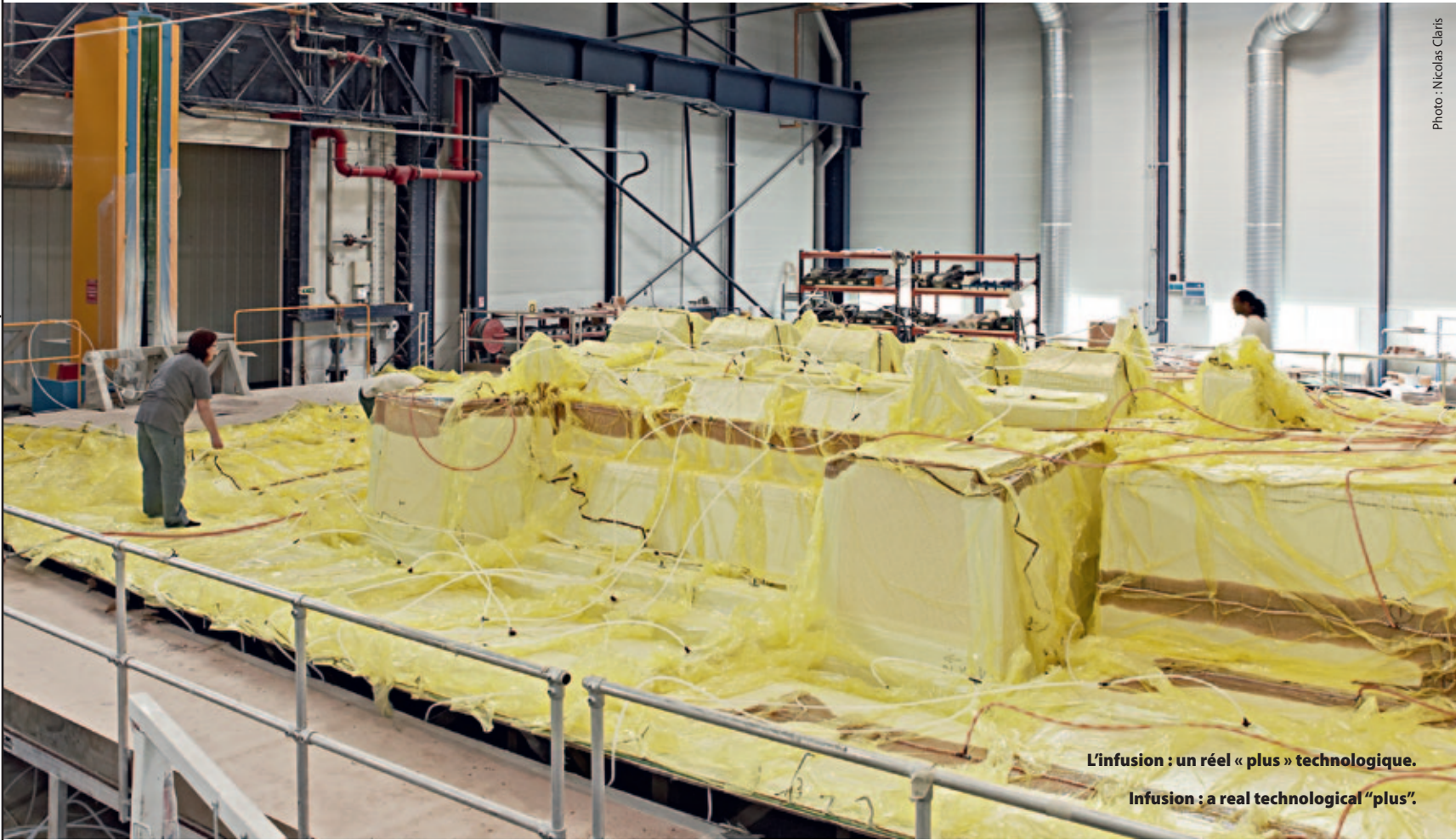


Photo : Nicolas Claris

L'infusion : un réel « plus » technologique.
Infusion : a real technological "plus".

Les étapes principales

- 1 - Toutes les couches de tissu de verre sont placées dans le moule.
- 2 - Le réseau d'infusion est disposé sur les couches de tissu (pour une homogénéité maximale).
- 3 - 1 bâche plastique enveloppe l'ensemble, refermée par un joint d'étanchéité sur toute la superficie du moule.
- 4 - Les tissus sont mis sous vide d'air par aspiration.
- 5 - La résine est injectée dans les tissus (température entre 16 et 25°C, quantité minimum injectée).
- 6 - Le séchage de l'ensemble se fait par un catalyseur infusé avec la résine.

Les + de l'infusion

- Un procédé plus respectueux de l'environnement : pas d'émanation de solvant durant la polymérisation, pas de contact direct avec la résine pour les opérateurs.
- Une plus grande qualité de fabrication : le risque d'un « ébullage » manuel imparfait est évité, le compactage et le ratio tissus / résine sont optimisés.
- Des bateaux plus légers donc plus performants.

Les contraintes de l'infusion

- Une technicité plus importante que la stratification manuelle : formation spécifique des techniciens requise.
- Une technologie qui ne peut s'appliquer qu'aux voiliers construits à l'unité ou en « petite série ». ■

The main steps

- 1 - All fiberglass layers are placed in the mold.
- 2 - The infusing "network" is placed on the fiberglass layers so as to obtain the best possible uniformity.
- 3 - A plastic cover is placed on the whole surface and sealed around the mold so as to be fully airtight.
- 4 - The fiberglass layers are placed in a vacuum by sucking the air out.
- 5 - Only the required quantity of resin is then sucked into the fiberglass layers (temperature of 16°C to 25°C).
- 6 - The layers are dried using a catalyst that has been infused with the resin.

The pros of infusion

- Environmentally friendly: there are no styrene emissions during the chemical process nor direct contact with the resin for workers.
- Better manufacturing quality: the risk of imperfect manual evacuation of air bubbles is avoided, and the resin/fiberglass ratio and compaction are optimized.
- Lighter boats: As we all know, this also means a better performance under sail.

The cons of infusion

- Infusion is technically more demanding than conventional molding, and technicians have to be specifically trained.
- Infusion only makes technical sense for limited series or custom boat manufacturing. ■

CHEF D'ATELIER DE LA MENUISERIE DE BORDEAUX POUR LES BATEAUX DE SÉRIE.
IN CHARGE OF THE PRODUCTION BOATS WOODWORK SHOP IN BORDEAUX.

UNE NOUVELLE MENUISERIE À BORDEAUX : L'ATELIER BX4

La nouvelle menuiserie du site de production de CNB à Bordeaux est entrée en activité le 15 Juillet 2009, après plusieurs mois de développement et de chantier. Implantée sur le site du 125, à côté de l'atelier de montage, elle a pour objectif principal de fournir les pièces bois pour les bateaux de série.

L'intérêt d'un tel investissement était de pouvoir :

- Simplifier les flux logistiques d'approvisionnement des pièces bois,
- Récupérer certaines opérations réalisées en sous-traitance,
- Gagner en qualité et réactivité,
- Réduire les délais de fabrication.

Pour ce faire, cet atelier de 3 500 m² est divisé en 3 zones principales :

- Le stock des panneaux, avec une capacité maxi de 3 200 panneaux et actuellement 58 références,
- L'atelier d'usinage équipé d'une commande numérique identique à celles du Groupe, et de machines permettant de travailler les bois massifs et les panneaux de contreplaqué,
- L'atelier de vernis, équipé d'une cabine ouverte à aspiration en façade et d'un laboratoire pour préparer les divers vernis et teintes.

La menuiserie livre des kits de structure à l'atelier composite et des kits meubles à l'atelier montage.

La découpe « haute technologie » :

Alimentée par un dépilateur automatique, les panneaux sont déposés sur le tapis sans fin de la Commande Numérique (CN). Cette opération est faite pendant que la tourelle travaille sur le panneau précédemment chargé.

Le pilote CN appelle un programme de débit. Le tapis se déplace pour amener le nouveau panneau et l'usinage est initié. La tourelle est équipée de 8 outils permettant d'effectuer principalement les tâches suivantes :



Photos : Nicolas Chénier

- Les découpes droites et en pente,
- Le perçage,
- Les feuillures,
- L'usinage charnière et les passe-doigts,
- Le détournage,
- Le traçage.

Pendant cette opération d'usinage, les opérateurs CN ont pour mission d'identifier les pièces et de les ébavurer pour ensuite les ranger dans des caisses classées par gamme d'usinage.

La découpe numérique garantit une grande précision d'usinage, une meilleure exploitation de chaque panneau et donc une importante réduction matières. Elle permet aussi une très grande réactivité lorsqu'une pièce est abîmée en cours de chaîne de montage. Sa programmation est assurée par l'équipe méthodes qui récupère des fichiers numériques auprès du Bureau d'Etudes. ■

A NEW WOODSHOP IN BORDEAUX: THE BX4 PLANT

The new woodshop at the CNB-Lagoon production site in Bordeaux was inaugurated on July 15, 2009, after several months of development and installation. Its main function is to supply the wooden parts for production boats.

The reasons behind such an investment were:

- To simplify the supply flows of wooden parts,
- To insource some of the previously outsourced operations,
- To improve quality and responsiveness,
- To reduce the manufacturing time.

The new 3,500 sq.m. factory is divided into 3 main areas:

- The panel storage area, where up to 3,200 panels can be stored, and that currently includes 58 different references.
- The parts machining shop, equipped with a digital cutting machine and various automated tools for hard and plywoods.
- The varnish shop, that also includes a laboratory dedicated to various varnishes and stains.

The woodshop supplies the composite shop with structural parts and the assembly shop with pre-assembled furniture.

High-tech cutting:

The panels are automatically placed on the conveyor belt of the digitally controlled cutting machine.

This is done while the tool selecting turret is working on the preceding panel.

The operator in charge requests a cutting program and the belt moves forward to position the new panel so that machining can start. The turret is equipped with 8 tools that will enable the machine to perform the following tasks:

- Cutting and angled cutting,
- Drilling,
- Rabbet joint cutting,
- Hinge and finger hole location machining,
- Routing,
- Marking out.

During this operation, operators identify and trim the finished parts to then store them in crates to obtain complete kits.

Digital cutting guarantees excellent manufacturing precision, optimized use of each panel and a significant reduction in waste. It also enables great responsiveness when a part is damaged during assembly. The machine is programmed by the CNB-Lagoon methods department with files provided by our R & D office. ■

EXEMPLE EN CHIFFRES POUR

UN LAGOON 620 :

200 panneaux de bois (3,10 m X 1,53 m)

=> 50 h de découpe numérique

=> 16 caisses de pièces usinées pour assemblage

Un « kit bois » complet pour un Lagoon 620 comporte... 2 376 pièces !

A FEW FIGURES FOR A LAGOON 620 WOODWORK KIT:

200 wooden panels (3.10 m x 1.53 m)

=> 50 h of digital cutting

=> 16 crates of finished and/or pre-assembled parts

A complete wooden kit for a Lagoon 620 consists of...2,376 parts!



JORGE VENTURA

CAPITAINE, MERIDIAN YACHT SERVICES LLC, FORT LAUDERDALE, FLORIDE.
CAPTAIN, MERIDIAN YACHT SERVICES LLC, FORT LAUDERDALE, FLORIDE.

UNE LIVRAISON TRANSOCÉANIQUE

La livraison d'un Lagoon 500 flambant neuf depuis l'usine de Bordeaux jusqu'à Fort Lauderdale en Floride (extraits).

C'est en octobre dernier que nous sommes allés au chantier Construction Navale Bordeaux en France, pour assurer le convoyage d'un nouveau Lagoon 500 vers Fort Lauderdale.

Pour la plupart des skippers, la préparation d'un convoyage est l'objet d'un ensemble de procédures établies depuis longtemps et qui varient somme toute assez peu. Nous commençons par une inspection du bateau depuis la cale jusqu'à la tête de mât, suivant une « check-list » précise.

Soit dit en passant, le contrôle qualité du chantier s'est avéré très professionnel. Tous les systèmes de bord fonctionnaient parfaitement, et seules quelques imperfections dans le gel coat nécessitaient une intervention.

Après la vérification de l'inventaire, pour s'assurer que tout ce que comporte la facture est bien à bord, toutes les surfaces « sensibles » du bateau doivent être protégées pour un tel convoyage. Notre équipage de 3 personnes allait vivre à bord durant 5200 milles, et un manque de soin se verrait vite à l'arrivée. Les housses en plastique sur la sellerie intérieure doivent donc être laissées en place et tous les

ANOTHER CAT COMES ACROSS

The delivery of a brand new Lagoon 500 from the factory in Bordeaux to Fort Lauderdale (excerpts).

Last October, we went to Construction Navale Bordeaux's yards in France, contracted to deliver a brand new Lagoon 500 to Fort Lauderdale.

For most captains, the delivery preparation follows a set of procedures established long ago and varies little. We start with an inspection of the yacht from bilges to masthead following a checklist.

The Lagoon quality control proved thorough. All systems were operating perfectly and only a couple of gelcoat blemishes needed addressing.

After the inventory check, to make sure that everything on the invoice is actually on-board, comes the job of protecting all the fragile surfaces throughout the boat. We are a crew of 3 facing about 7 weeks of sailing over 5,200 miles and it will show if the yacht is not protected and we are not careful. We keep plastic wrappers on all inside cushions and mattresses, and stow all the outside ones. The objective is to arrive good as new.

We then move to provisioning. Our first leg is roughly 1,300



Photos : Jorge Ventura

coussins extérieurs mis à l'abri, l'objectif étant de livrer un bateau en état neuf.

L'avitaillement est lui aussi un point clé : notre première étape allait nous emmener de Bordeaux jusqu'à Las Palmas aux Canaries, soit une distance d'environ 1300 milles, ce qui devait nous prendre environ 9 jours : un approvisionnement pour 12 jours était donc adapté...

L'approvisionnement comprend un peu de tout, des bouteilles de gaz aux ustensiles de cuisine. Puis, la dernière séance d'achats concerne l'équipement de sécurité. A cet égard, l'expérience des équipages de convoyage les amène en général à faire preuve d'une certaine frugalité pour se contenter de l'indispensable : un radeau de survie « offshore », un jeu d'extincteurs, une bouée fer à cheval et une trousse de premiers secours. Les équipiers ont leur propres harnais, couteaux et lampes torches. Quant au skipper, il dispose normalement du reste de l'essentiel : paire de jumelles, GPS, VHF, perche EPIRB 406, une bonne boîte à outils complète, des pièces de rechange pour le moteur et le gréement, une radio BLU, des cartes, les ouvrages de navigation adaptés, peut-être un sextant avec ses tables astronomiques, un téléphone par satellite, et bien sûr... de nombreux livres. Nous sommes donc des voyageurs plutôt chargés et passons fréquemment de nombreuses heures à expliquer notre cas dans les aéroports.

Après une dernière sortie de l'équipe CNB pour calibrer l'électronique, les réservoirs d'eau et de carburant étant pleins, la nourriture étant à bord, je signai le document de réception du bateau un jour et demi après notre arrivée au chantier. Bordeaux est à environ 60 milles en amont de l'estuaire sur la Garonne, et notre heure de départ devait bien sûr coïncider avec le début de la marée descendante, pour ne pas avoir à lutter contre un courant de 5 nœuds. Les prévisions météo nous annonçaient 30 à 40 nœuds de vent d'est dans le sud Gascogne, ce qui nous convenait bien : avec les vents d'est, il suffit d'ariser comme il faut, et c'est parti... En 2 jours, nous avons atteint le Cap Finisterre en Galice, à une moyenne de 10 nœuds. Et pendant ce temps, nous prenions nos repas à l'intérieur en regardant passer la côte inhospitalière de l'Espagne du nord...

Vers le Cap Finisterre, il faut bien surveiller les douzaines de cargos qui se croisent, en route pour les (ou en provenance des) différents ports d'Europe du Nord.

miles long, from Bordeaux to Las Palmas in the Canary Islands. It should take about 9 days, we lay in stores for 12.

Provisioning includes everything from propane bottles to all the galley equipment, and then there's another round of shopping, for safety gear. In that field too, delivery crews have learned to be frugal and find the sensible minimum which comprises: an offshore life raft, a set of fire extinguishers, a throwable buoy, an offshore flare pack and a first aid kit. Crew members will have their own PFDs with harnesses and tethers, knives and flashlights. The skipper will have the rest of the essential equipment like binoculars, GPS, VHF, 406 EPIRB, a comprehensive toolkit, spares for the engines and rigging, SSB receiver, charts, reference publications, perhaps a sextant and tables, a satellite phone and of course, lots of books. We don't travel very lightly and usually do a lot of explaining at airports.

CNB's crew took the boat out one last time to calibrate the electronics. The fuel and water tanks were full and all provisions on board. I signed on the dotted line and a day and a half after we got to the yard, we were ready to depart. Since we were docked 60 miles up the Garonne River, the departure needed to coincide with the start of the ebb so we wouldn't have to buck 5 kts of tide. The offshore forecast was 30 to 40 kts of Easterly winds in Southern Biscay, which was fine. With Easterly winds, it's a matter of reefing deep and going for it. In 2 days, we rounded Cape Finisterre averaging over 10 kts. The boat taking it well in its stride, we were cooking full meals below and watching the forbidding coast of Northern Spain pass by.

We cleared the busy traffic separation schemes off Cape Finisterre with dozens of ships bound for and coming in to all the ports in Northern Europe.

By the latitude of the Portuguese border, the wind backed to the Northwest and eased gradually. The next day we were motor sailing South. Given the vast fuel capacity of the Lagoon 500,

Recit, suite - Story, continuation

Le vent tourna au nord-ouest au niveau de la frontière portugaise en baissant régulièrement, et nous nous retrouvâmes en mode « motor-sailing » vers le sud le lendemain. Grâce à la grande capacité de carburant du Lagoon 500, nous n'avions pas besoin d'envisager une escale supplémentaire pour remplir les réservoirs : même si le vent ne revenait pas avant notre arrivée aux Canaries, nous pouvions tranquillement naviguer au moteur jusqu'à Las Palmas si nécessaire. Malgré tout, le prix du fuel étant ce qu'il est et un voilier étant fait pour naviguer à la voile, nous restions en général sous voile et ne démarrions un moteur que quand la vitesse passait sous les 5 nœuds.

Le 7^{ème} jour, à environ 350 milles de Gran Canaria, la brise d'ouest-nord-ouest se décida enfin à revenir en se stabilisant à 18 nœuds. Au large, notre vitesse moyenne tournait autour de 10 nœuds, nous permettant de rattraper et rapidement dépasser 2 voiliers qui suivaient le même cap que nous.

Si les Alizés sont l'autoroute de l'Atlantique, il est également certain que Las Palmas en est la station-service.

Tous les ans, des centaines de bateaux y convergent pour s'équiper et s'approvisionner, en profitant de l'emplacement agréable, des avantages fiscaux de l'archipel, et surtout des prix pratiqués

there was no question of a refueling stop. Even if the breeze didn't show itself again, we could motor clear to Las Palmas if needed. Still, diesel being expensive and sailboats being meant to sail, we made the best of the light airs, engines only come on if we can't keep 5 kts.

On day 7, we were 350 miles NNE of Gran Canaria and the wind finally picked up again, 18 kts steady from the WNW and off we went on a reach averaging 10 kts, catching up with and leaving well behind 2 other yachts headed the same way.

If the Trade Winds route is the Highway of the Atlantic, Las Palmas is certainly the service station.

Every year, hundreds of sailing yachts converge there to fit out and provision, taking advantage of the location, the tax breaks that the archipelago enjoys and not least, the prices charged by the marina, always buzzing with activity. One local supermarket delivers loads of provisions right to the pontoons. Our "to do" list after the 1,300-mile passage was limited to a thorough clean up, provisioning, servicing the engines, checking the rig from aloft, replacing a bent shackle (caused by lack of attention when moving the mainsheet traveller with the electric winch with a



Photos : Jorge Ventura

par la capitainerie du port public, sans cesse en pleine activité (un supermarché local propose même de livrer les provisions jusqu'aux pontons !). Notre liste, après 1300 milles, se limitait à un nettoyage de fond en comble, un réapprovisionnement, la révision des moteurs, la vérification du gréement, le changement d'une manille tordue (suite à une erreur d'inattention en réglant le rail d'écoute de grand voile avec un cam cleat fermé...), et la réinstallation du gréement courant en fonction des zones d'usure.

Nous pûmes repartir 3 jours plus tard. La brise d'est se leva le 4^{ème} jour, nous permettant de naviguer au portant avec 25 nœuds établis et un ris, parcourant 210 milles ou plus par jour. Arrivés au 21^{ème} parallèle nord, le vent tourna à l'est-nord-est en se stabilisant aux alentours de 12 nœuds. Sans spinnaker ou gennaker, le meilleur choix de voilure vent arrière reste le « ciseau » avec la grand voile d'un côté (pas trop débordée pour éviter d'abîmer la voile et les lattes sur les haubans) et le génois de l'autre. Le vent nous poussa ainsi durant une semaine, jusqu'à ce que l'anticyclone des Açores se déplace vers le sud, repoussant les vents d'est et nous laissant dans des conditions typiques de faible brise entrecoupée de grains.

Le vent ne se stabilisa enfin que par une longitude de 50° ouest, à environ 800 milles de Tortola où nous arrivâmes 18 jours après notre départ de Las Palmas. La base de location de Catamaran Company nous autorisa à utiliser un de leurs pontons, nous permettant ainsi de nettoyer le bateau, de faire quelques travaux d'entretien et de charger facilement l'approvisionnement. De plus, tout est près à Road Town : les douanes, l'immigration, le supermarché et... oui, les bars, dont la présence revêt une importance toute particulière après 18 jours de mer.

Trois jours plus tard, nous repartions sous des pluies torrentielles et une météo nous annonçant des vents faibles pour la plus grande partie de la semaine... pas très plaisant avec des réserves de carburant plutôt basses, et celles en cash dans un état encore plus piteux ! Prenant grand soin de notre fuel, nous tirâmes parti le mieux possible du faible vent, avec une vitesse oscillant autour de 3 nœuds ou un peu plus. Quand nous atteignîmes la longitude d'Haïti, je décidai d'éviter le passage du « Old Bahama Channel » et de faire route au nord-ouest : nous irions plus vite au large que vent arrière avec ces vents d'est, et nous aurions plus d'escales possibles sur la route en cas de besoin.

Enfin, nous pénétrâmes dans Port Everglades le 24 novembre, presque à sec de carburant, 43 jours après notre départ de Bordeaux. Remontée de "l'intracoastal" pour rejoindre notre ponton, 2 jours de nettoyage et de préparation pour l'expertise obligatoire à l'arrivée... et bientôt la livraison à l'heureux propriétaire ! ■

cam cleat locked), and re-setting the running rig so as to change the chafe points.

We were able to leave under a light breeze three days after our arrival. On the 4th day, the wind freshened and we had several days of running reefed before 25 kts out of the East and clocking 210 miles and more day's runs. About 21 degrees North, the wind backed to the ENE at around 12 kts and there it stayed. Lacking a spinnaker or gennaker, the downwind rig of choice is the goose wing, with the main out to one side (minding not to touch the shrouds and therefore stain and chafe the sail and damage the battens) and the jib out to the other. With this wind and sail plan, we ran for 7 days until the Azores High moved South, pushing the Easterlies and leaving us with variable light winds and squally weather.

The wind never steadied until we reached 50 West, some 800 miles West of Tortola, where we docked 18 days after we left Las Palmas. The Catamaran Company's charter base there let us tie up on one of their pontoons to clean up, do maintenance and board the provisions. Also, in Road Town, everything is within a short walk: Customs and Immigration, the supermarket and, yes, the bars, quite an important feature when you have just spent 18 days at sea.

Three days later, we left under heavy rain with a forecast of light winds for most of the coming week. Not a very cheering prospect since our diesel reserves were low and the funds were even lower. We nursed our diesel and made the most of the breeze, sometimes moving at 3kts, sometimes a little more. By the time we got to the longitude of Haiti, I decided against the Old Bahama Channel and headed Northwest. We would make better speeds reaching than running on the Easterly breeze, and there would be places to come in should we need it.

We entered Port Everglades almost on diesel fumes on the 24th, 43 days after leaving Bordeaux. Up the intracoastal and to our assigned dock where we spent the next couple of days getting her shipshape and ready for the surveyor and on to her proud owner. ■

AVANT PREMIERE : RECONNAISSEZ-VOUS CES 2 LAGOON ?

PRIVATE PREVIEW: CAN YOU IDENTIFY THESE 2 LAGOONS?



To the left, the new Lagoon 450; to the right, the new Lagoon 560.

A gauche, le nouveau Lagoon 450; à droite, le nouveau Lagoon 560.

A découvrir lors des prochains salons d'automne.
Pour plus d'information, rendez vous sur www.lagoon450.com et www.lagoon560.com à partir du 15 avril... et dans le N° 4 de **Lagoon(s)** !

Public presentation at the coming fall boat shows.
For more information, please go to www.lagoon450.com and www.lagoon560.com as of April 15... and all details will be in **Lagoon(s)** # 4 as well!

Salon

Lagoon(s) 3

Boat show



Esplanade de la Base de Sous Marins et de la Cité de la Voile Eric Tabarly - Lorient

LE SALON DU MULTICOQUE :
UNE PREMIERE MONDIALE

C'est à Lorient, en Bretagne, que les organisateurs ont décidé d'inaugurer cette première mondiale, du 15 au 18 avril prochains.

4 jours pendant lesquels les amateurs et passionnés de mer, de voile, et surtout de multicoques bien sûr, pourront venir apprécier les productions des chantiers, ainsi que visiter plusieurs multicoques de légende...

Chantiers de France et d'ailleurs qui, pour la plupart, ont répondu présent à l'invitation.

Lagoon soutient avec enthousiasme ce nouveau Salon du Multicoque, imaginé par Frédéric Morvant (Comptoir du catamaran, distributeur Lagoon en Bretagne) et Philippe Michel.

Quatre catamarans Lagoon y seront présentés : les Lagoon 380, 400, 421 et 500.

Vous êtes donc cordialement invités à venir nous retrouver sur notre stand, à la Cité de la Voile Eric Tabarly, à Lorient (Bretagne).

www.le-salon-du-multicoque.com

THE "SALON DU MULTICOQUE":
A WORLD PREMIERE

Lorient, in Brittany, will be hosting this first ever multihull dedicated boat show, from April 15 through 18, 2010.

4 days during which sea, sailing and, of course, multihull aficionados will be given an opportunity to appreciate most major catamaran builders' products, as well as visit some legendary racing multihulls...

Builders from around the world will be represented, and Lagoon fully supports this initiative by Frédéric Morvant ("Comptoir du Catamaran", the Lagoon distributor in Brittany) and Philippe Michel.

4 Lagoon catamarans will be exhibited: the Lagoons 380, 400, 421 and 500.

Please join us at the Lagoon stand, at the "Cité de la Voile Eric Tabarly" in Lorient.

www.le-salon-du-multicoque.com

DAVID FARRINGTON

RESPONSABLE DU SERVICE CLIENTS CNB-LAGOON
IN CHARGE OF CNB-LAGOON CUSTOMER SERVICE

ENTREtenir OU RéPARER SON ANNEXE

David invite les techniciens d'Yves Brintet, Président de Caribe France, « le » spécialiste des annexes gonflables.

Pour le changement d'une pièce (poignée, support de dame de nage...), ou de petites réparations :

1. Décollez entièrement la pièce avec l'aide d'un séchoir ou d'un décapeur à une température comprise entre 60 et 70° C, à environ 20 cm de la surface.
2. Passez un chiffon imbibé d'acétate d'éthyle pour enlever la colle. Si ce produit n'est pas disponible, utilisez un mélange d'acétone + essence (50 / 50 %). Faites un petit essai avant utilisation sur la surface concernée.
3. Attendez 5 minutes.

TENDER MAINTENANCE AND REPAIR:

In this Lagoon(s) issue, David has invited the technicians of Yves Brintet's Caribe France, "the" inflatable tenders specialists.

When changing a part (handle, oarlock support, etc.) or for minor repairs:

1. Fully remove the part using a hair dryer or a heat gun (temperature between 60° and 70° C), keeping the heat source approximately 20 cm from the surfaces to be treated.
2. Wipe the area with a rag and some ethyl acetate to remove the glue. If you do not have this product to hand, try a mixture of gasoline and acetone (50/50). Test it before use.
3. Wait for about 5 minutes.

Depuis septembre 2009, les annexes Caribe sont proposées en option pour tous les modèles Lagoon.

Caribe tenders have been available as an option on all Lagoon models since September 2009.



Photothèque Lagoon

Dans chaque numéro de Lagoon(s) Magazine, vous trouverez quelques conseils pour l'entretien de votre bateau. N'hésitez pas à nous faire part de vos questions, nous serons heureux d'y répondre dès que possible. (magazine@cata-lagoon.com).

In each Lagoon(s) issue, you will find some advice for the maintenance of your boat. Please do not hesitate to send us your queries, we will be happy to reply as soon as possible (magazine@cata-lagoon.com).

4. Frottez à l'aide d'une éponge grattante type « Scotch Brite » avec ce même mélange pour enlever le plus gros de la colle.
5. Finissez avec du crêpe si vous en avez à votre disposition.
6. Poncez au papier de verre 120 les surfaces avant application.
7. Dépoussiérez les surfaces.
8. Encollez sur les 2 surfaces avec la colle néoprène fournie avec votre kit de réparation Caribe (si l'hygrométrie est supérieure à 65 % et/ou si la température est inférieure à 15°C, utilisez le séchoir pour « réchauffer les surfaces » avant application de la colle).
9. Attendez 10 minutes (sec au touché).
10. Encollez une 2^{ème} couche sur les 2 surfaces.
11. Attendez une nouvelle fois 10 minutes.
12. Assemblez les surfaces.
13. Marouflez fortement avec un outil non « blessant » (morceau de bois arrondi par ex.).
14. Laissez sécher 72H sans gonfler.

www.caribe-france.com

4. Scour the area with an abrasive sponge and the same mixture to remove most of the remaining glue.
5. Finish off scouring with hard rubber if available.
6. Sand the area with 120 grit sandpaper.
7. Dust the surfaces.
8. Apply the neoprene glue supplied in the Caribe repair kit to both parts (if humidity is above 65% and/or temperature is below 15°C, use the heat gun to warm up the surfaces before applying the glue).
9. Wait for about 10 min (the surfaces should feel dry).
10. Apply a second coat of glue to both surfaces.
11. Wait for another 10 min.
12. Assemble both surfaces.
13. Make sure all the air bubbles are removed (using a rounded piece of wood, for example).
14. Let the repair dry for 72 hours without inflating the tender.

www.caribe-france.com

LA PAROLE EST A VOUS...

La rubrique *Evasion* vous est réservée : vos témoignages, vos expériences nous intéressent.

Partagez avec nous vos moments les plus beaux, insolites, émouvants à bord de votre Lagoon en nous envoyant vos récits :

- par courrier : CNB Lagoon, Magazine Lagoon, 162 quai de Brazza, 33072 Bordeaux cedex, France
- par e-mail : magazine@cata-lagoon.com

Le site Internet cata-lagoon.com dispose également d'une rubrique **Témoignages** dans laquelle nous nous proposons de publier vos récits. Si vous ne souhaitez pas qu'ils soient publiés sur Internet, merci de nous le préciser dans votre courrier.

Enfin, nous vous invitons à nous envoyer quelques photos au format original (3 maximum) illustrant votre témoignage. Par l'envoi de ces photos, vous reconnaissez en être l'auteur et nous en céder les droits pour publication dans **Lagoon(s)** et sur notre site Internet cata-lagoon.com.

Merci d'avance à tous pour vos contributions !

HAVE YOUR SAY...

The *Escape* section is exclusively yours: we are interested in your reports and your experiences.

Share your best times and your unusual and moving adventures on board your Lagoon with us by sending your articles:

- by mail: CNB Lagoon, Magazine Lagoon, 162 quai de Brazza, 33072 Bordeaux cedex, France
- by e-mail: magazine@cata-lagoon.com

The Website cata-lagoon.com also includes a **Testimonials** section in which we intend to publish your accounts. If you do not wish to see your accounts published on the Web, please say so in your correspondence.

Finally, we invite you to send some original photographs (3 maximum) to illustrate your article.

By sending these photos, you acknowledge ownership and accept to assign the rights to us for publication in **Lagoon(s)** and on our Website cata-lagoon.com.

We look forward to receiving your input!

