

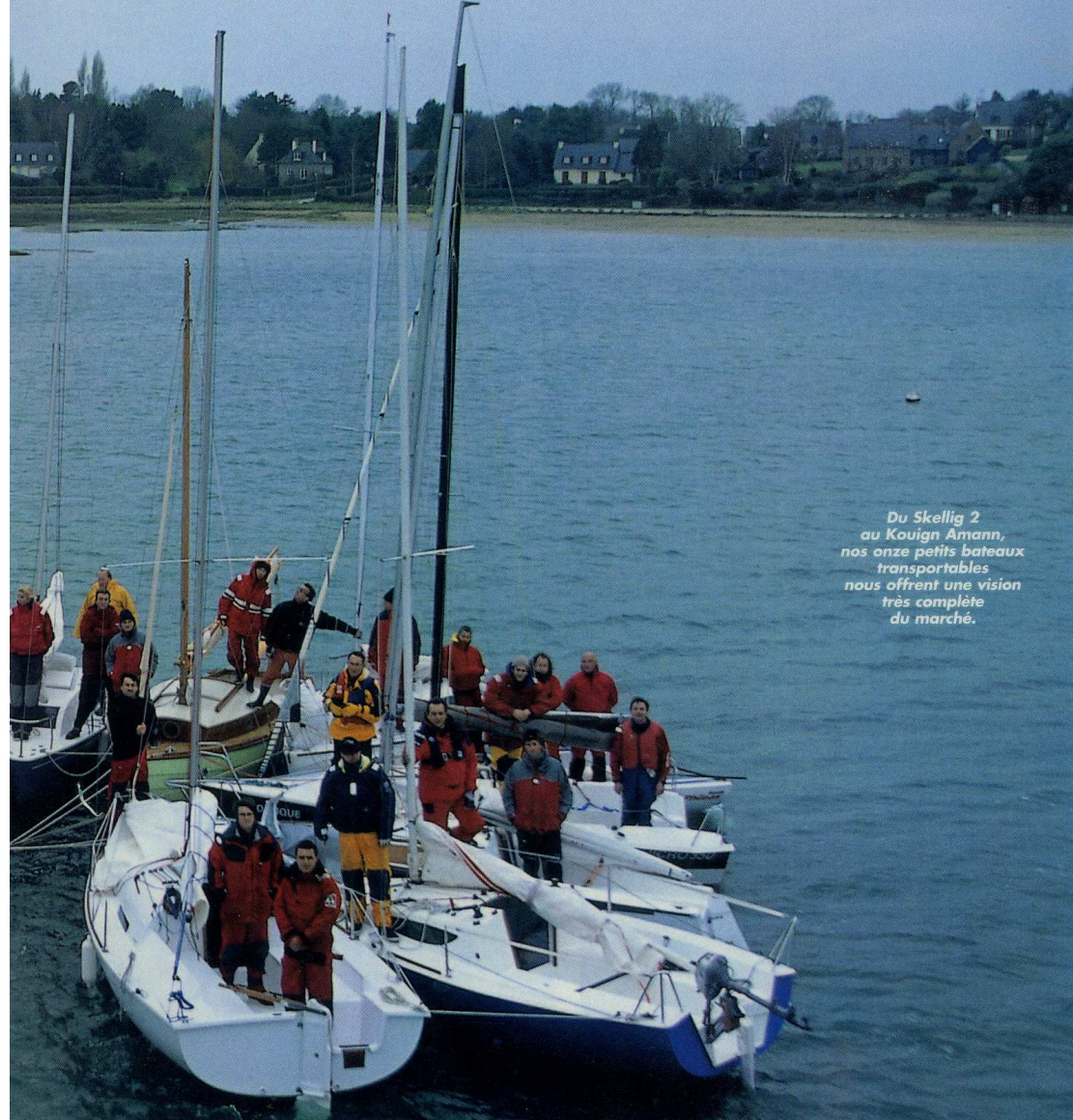


De 5,30 à 5,80 mètres

Onze petits transportables à l'essai

Petits mais costauds! Les onze voiliers transportables que nous avons conviés début janvier n'ont pas hésité à braver les kilomètres et les conditions hivernales pour naviguer sur la Rance. En dépit de personnalités très marquées, tous sont faciles à transporter comme à mettre à l'eau.

Texte : la rédaction. Photos : Jean-Marie Liot.



Du Skellig 2 au Kouign Amann, nos onze petits bateaux transportables nous offrent une vision très complète du marché.



Les petits hors-bord conviennent très bien à nos voiliers transportables. Mais la godille ne tombe jamais en panne!

temps. L'Atao et le Go 5.50, derniers à toucher l'élément liquide, laisseront d'ailleurs l'empreinte de leur coque sur un banc de vase avant de réussir à rejoindre leurs petits camarades. Sur l'eau, le fond de l'air est plutôt frais (entre deux et cinq degrés) mais le vent, entre 12 et 15 nœuds, permet à tous de s'en donner à cœur joie. Entre Minihic-sur-Rance et Saint-Suliac, les voiliers croisent et recroisent leur route et, très vite, des groupes se forment. Sans surprise, les petites luges se tirent la bourre. Et les micros-Go 5.50 et Microsail pour l'instant – en font autant. A la barre du Kouign Amann, Corentin Douguet, le récent vainqueur de la Mini-Transat, se régale. Conçu en dehors de toute jauge, ce 5.50 réus-

sit à conjuguer un volume intérieur généreux et des performances flatteuses, ne souffrant pas de la comparaison avec les micros de référence.

Vent frais mais vin chaud

Les équipages présents forment un ensemble joyeusement hétéroclite, entre des chefs d'atelier habitués à travailler les mains dans la résine, des régatiers assidus perpétuellement à la recherche de l'adonnante magique, des architectes venus vérifier le bien-fondé de leur parti pris, des copains de passage et une rédaction au grand complet. Tout ce petit monde profite de la pause déjeuner pour se ré-



chauffer autour d'un vin chaud servi dans le bar « Le Grainfollet » à Saint-Suliac. Autant dire, une fois évacuées les références obligatoires à une météo de saison, que les sujets de discussion ne manquent pas. L'on évalue déjà les qualités du nouveau plan de voile du 5.70, le confort des matelas glissés dans le Speed Feet ou l'on déplore une barre trop molle sur le Go 5.50 ou enfièvre l'absence de stick sur le Corsaire. Après cette pause, les journalistes changent de bateau et très vite chacun s'active à la manœuvre, que ce soit pour se

réchauffer ou pour ne pas se laisser distancer par les copains. En retard pour la mise à l'eau, le Spéculation d'Edouard Koch se joint à notre petite flotte. Une fois que notre photographe, Jean-Marie Liot, a libéré la meute réunie le temps d'une photo de groupe, la flotte s'étale largement depuis le pont Saint-Hubert, en amont, jusqu'à La Richardais, en aval. Le vent est pratiquement dans l'axe de la rivière et l'on alterne les longues descentes au portant avec des bords de près à la recherche des contre-courants. En



Le charmant bourg de Saint-Suliac offre un beau décor à nos essais et aussi quelques corps-morts à l'heure du casse-croûte.



Le mât carbone du Speed Feet est léger (8 kg), c'est toujours plus facile pour le monter sur sa rotule.

Deux bons points pour le mâtage du Béniguet : des jumelles hautes et un mât court grâce au gréement aurique.



Champion toutes catégories : le Hamac se mâte facilement avec une seule personne.

Sur le Corsaire, le pied de mât est réglable, maintenu par un axe dans une gouttière perforée.

PRATIQUE

Naviguer sur la Rance

Plan d'eau exceptionnel fermé par la célèbre usine marémotrice, la Rance permet de naviguer quelles que soient les conditions comme le montre ce comparatif. Mais cette porte d'entrée vers le réseau fluvial breton (et donc vers l'Atlantique via la Vilaine), mérite en toute saison une visite approfondie. 9 milles séparent l'usine marémotrice de l'écluse du Châtelier qui marque la séparation entre la Rance maritime et la Rance fluviale. A partir de là, on compte les distances en kilomètres : il en faut 9 pour rallier Dinan. Avant d'y parvenir, vous ne pourrez qu'être séduit par les paysages vallonnés que vous traverserez. Attention, qui dit barrage ne dit pas eaux mortes et la Rance subit aussi l'influence des marées et des courants. Simplement, leurs horaires sont dictés par l'usine marémotrice et donc décalés par rapport aux heures de flot données par le SHOM pour Saint-Malo. Mieux vaut en tenir compte, d'autant que le courant se fait particulièrement sentir dans les passages étroits (comme sous le pont Saint-Hubert, par exemple).



La navigation reste toujours possible jusqu'à Saint-Suliac. Plus loin, surveillez horaires et coefficients de marées.

Outre de multiples cales de mise à l'eau et des chantiers d'hivernage, la Rance offre deux ports de plaisance. L'accès à celui de la Minotais, à Plouër-sur-Rance, est protégé par une porte abattante et celui du Lyvet se trouve juste en amont de l'écluse du Châtelier.

- La carte du SHOM n° 4 233 à compléter par la carte de l'IGN n° 1 116 ET.
- Horaires des marées et de l'écluse de l'usine marémotrice : 02 99 16 37 33.
- Un site intéressant recense les cales de mise à l'eau du littoral et donc de la Rance : capbreizh.pneuboot.com.



TROIS INVITES DE MARQUE

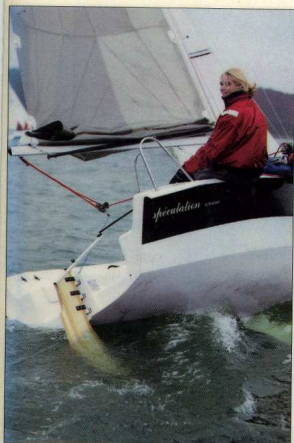
Corentin, François et Guy

Si Corentin Douguet, François Vivier et le Malouin Guy Fertel partagent tous la même passion pour le bateau, chacun l'interprète sur un registre différent. Corentin, brillantissime vainqueur de la Transat 6.50 La Rochelle-Salvador de Bahia, on ne le présente plus. Il a dominé de la tête et des épaules la saison 2005. C'est pour aider son vieux pote Thomas Madrange, constructeur du Kouign Amann, que Corentin avait fait le déplacement depuis Locmiquélic. Leur amitié date de plus de quinze ans, depuis leur terminale au lycée Clémenceau de Nantes où un certain Arnel Tripou, vainqueur de la 6.50 en 2003 faisait également partie de la bande. « Il fut notre parrain lors du baptême du Kouign Amann, précise Thomas, mais Corentin, c'est un peu notre tonton ». Un tonton pour lequel Dominique a réalisé les appendices de son mini-François Vivier, lui, 49 ans, était il d'architecte du Béniguet. Polytechnicien, ingénieur du Génie maritime – excusez du peu –, il a depuis deux ans abandonné ses autres activités, l'Institut de recherche de la construction navale, pour se consacrer à plein temps à l'architecture navale. Sa modestie est à la hauteur de sa compétence. C'est à lui que l'on doit les plans du Corentin et de la Belle-Angèle, deux superbes reconstructions. Mais c'est à cet ex-fondateur du Chasse-Marée que l'on doit aussi les plans de nombreux bateaux voile-aviron. Les plus connus : l'Aven, l'Illur ou l'Aber. Quant au troisième de la bande, Guy Fertel, c'est au titre de responsable de l'Ecole de voile de la SNBSM, Société nautique de la baie de Saint-Malo qu'il



Corentin Douguet le régatier, François Vivier l'architecte naval et Guy Fertel le formateur, réunis pour le comparo.

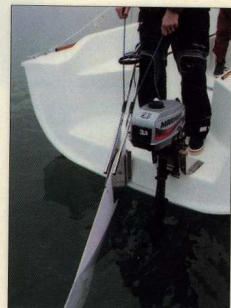
avait répondu sans se faire prier à notre appel. Combien de journées passe-t-il sur l'eau à enseigner la voile aux scolaires malouins ou aux régatiers ? Il ne saurait répondre précisément. Mais avec les sorties qu'il effectue pour le simple plaisir, il est sur l'eau plus de 300 jours par an. N'empêche ! Son enthousiasme est intact et Guy n'a pas manqué de surveiller de très près le comportement de l'Open 5.70 qu'il verrait bien intégrer la flotte de son école de voile. Reste que tous trois, Corentin le champion, François l'architecte et Guy l'enseignant méritent un sacré coup de chapeau. Naviguer par une température de 2 degrés, il fallait le faire.



Ce safran est d'une seule pièce : un gage de rigidité pour ce régatier. Un peu gênant pour accoster la cale.



Sportive, peinarde ou traditionnelle, la voile se conjugue sur tous les modes avec nos transportables.



Le bout de relevage n'est pas suffisant pour aider la pelle à remonter depuis sa position basse.



La pelle immergée en contreplaqué est articulée et l'ensemble se manie sans difficulté depuis la barre franche grâce à un système de palan installé sur le Béniguet.

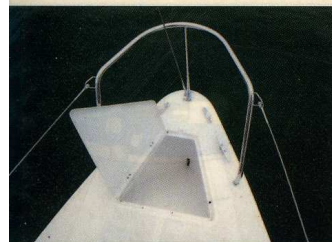
termes de performances, il y a les bonnes surprises, comme le Kouign Amann qui se révèle très à l'aise ou les moins bonnes comme le Corsaire qui ne peut décidément pas rivaliser au près, la faute à un accastillage inadapté qui l'empêche de border correctement sa voile d'avant. Pas de surprise du côté des petites luges qui ont déjà souvent eu l'occasion de se confronter. Plus léger et plus toilé, le Speed Feet démarre un peu plus tôt au portant dans la risée. Plus long et plus puissant, l'Open impose sa loi au près. Pour ce qui est de l'esthétique, mention spéciale au Béniguet plein de charme à bord duquel avaient pris place le constructeur et l'architecte.

Le Skellig 2 avait également fière allure, d'autant que son constructeur, Eddy Mithois, affichait en guise de couvre-chef un bérêt à pompon du plus bel effet. Du côté des micros, la palme revenait sans doute au Go 5.50 dont la coque était parée d'une jolie robe bleue.

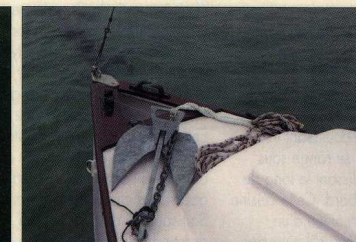
L'amarrage à l'usage

Difficile, à l'issue de cette première journée de navigation, de tirer un bilan définitif sur nos montures. Mais nous avons déjà pu nous en faire une petite idée. Récapitulons : mâtage et mise à l'eau, navigation en flottille pour régler sa vitesse, bords de près et de portant, prise de coffre à l'heure du déjeuner puis à la fin de la journée... autant d'éléments qui permettent de nourrir quelques réflexions. D'autant que si les performances varient d'un bateau à l'autre, les possibilités de mouiller ou de s'amarrer solidement sont également bien différentes. Entre la plage avant sans taquet ni balcon de l'Open et l'étrave bien équipée du Hamac (baille à mouillage, taquet, balcon et chaumard), il y a une sacrée palette de possibilités. Y compris des bailles tout juste assez grandes pour accueillir quelques longueurs de chaîne et de câblot mais dans lesquelles l'ancre ne pénètre pas comme c'est le cas sur le Skellig. En attendant que le semi-rigide de Jean-Marie ne dépose

tout le monde à terre, certains profitent de l'abri offert par les cabines. Et c'est peu de dire que tout le monde n'est pas logé à la même enseigne ! La palme du volume intérieur revenant sans conteste à l'Atao 2 suivi du Hamac. Le Kouign Amann se tire également assez bien de cet exercice. A l'autre bout du spectre, l'Open 5.70 n'offre qu'un abri sans aucun aménagement. Dans ce registre l'on apprécie la toute nouvelle cuisine coulissante proposée à bord du Corsaire : la croisière est plus que jamais au programme de ce grand ancien toujours vert. Cela étant dit, nous n'avons pas essayé le dîner à bord. Sans doute parce que notre conscience professionnelle montre quelquefois ses limites, surtout après une journée passée à naviguer par moins de cinq degrés. Mais surtout parce que nous souhaitons nous retrouver tous ensemble pour prolonger à terre les échanges menés sur l'eau. Et à quelque trente-deux personnes, nous investissons les « Saisons gourmandes », une pizzeria sise rue des Bas-Sablons à Saint-Malo. Un comparatif ne s'arrête pas une fois que l'on a posé le pied à terre. Surtout quand il s'agit de transportables. Et la richesse des échanges à terre vaut largement quelques bords tirés de conserve en mer. Car quand un constructeur rencontre un architecte, de quoi parlent-ils sinon de bateaux ? Bref, après ce bon repas, rendez-vous le lendemain matin pour une navigation que



L'étrave du Hamac (1) est équipée : balcon, chaumards, taquets et une vraie baille à mouillage. Celle du Skellig (2) ne reçoit que la chaîne : l'ancre se fixe sur le pont. A bord du Speed Feet (3), l'anneau de remorquage sur l'étrave sert à l'amarrage.



BONNE ADRESSE

Chantier naval du Grand Val

C'est en 1982 que Françoise et Luc Delahaye ont démarré le chantier naval du Grand Val. Avec, au départ, quelques blocs de béton qui servaient à la fois de maison et d'atelier et un premier terrain pour accueillir les voiliers en hivernage et les bricoler. Vingt-quatre ans plus tard, la maison, tout habillée de bois, est séparée du chantier mais celui-ci n'a cessé de grandir. Un bel endroit pour hiverner avec un maximum de place autour des bateaux. Et un travellift qui permet de mettre à sec des unités jusqu'à 12 tonnes. Le chantier répond aussi aux problèmes de ses clients. Il sait travailler le bois, cela reste la grande spécialité de Luc qui a toujours un bateau en construction ou en rénovation. Mais ici on fabrique également des pièces en inox, il y a une cabine de peinture et l'on y trouve même un plancher de volerie. Luc et Françoise représentent la marque Nacra depuis des années en France et Françoise importe les équipements Magic Marine spécifiquement conçus pour la pratique du dériveur. Ajoutons à ces activités la réalisation de décors de théâtre, notamment de planchers de scène comme celui sur lequel se joue actuellement « Le roi Soleil ». Bref, voici un chantier qui a de l'espace et une équipe qui ne manque ni de travail ni de projets. On ne peut que leur souhaiter de disposer d'une cale de mise à l'eau un peu plus longue pour faciliter leur travail. Tél. 02 99 88 55 07.

Françoise et Luc devant le Grand Val, un 13 m construit par Luc, évidemment !

nous espérons dans de meilleures conditions. Mais la vilaine dépression qui balaie le nord de l'Irlande est assez puissante pour nous envoyer de sombres nuages. Au moins le plafond est-il plus haut. Mais le vent est toujours de la partie.

Après le sport, le réconfort

C'est ainsi que l'on a pu croiser un Bruno Hervouet hilare tenant d'une main le stick de son Open 5.70 et de l'autre un GPS portable : 18 nœuds sous spi dans une risée, pas mal non ? Moins jouissif, le bain forcé de l'équipier du Spéculation parti à l'eau dans une abattée alors qu'il revenait de la plage avant. Très vite récupéré par l'Atao tout proche, il est tout de suite évacué vers le chantier pour se changer. Un petit bateau, c'est souvent plus sportif qu'un gros ! Mais l'on peut également s'y reposer.



Vin chaud pour tout le monde ! Essayeurs et constructeurs ont investi le Granjololet à Saint-Suliac pour y manger leurs tartines. Un bistrot dont l'accueil nous incite à le garder sur nos tablettes.

C'est précisément ce que nous allons vérifier, mètre en main, en attendant que la marée nous permette de sortir nos jolis jouets de l'eau. Longueur du cockpit, taille des couchettes et possibilités de rangement sont soigneusement relevés. Certains s'offriront même un petit

somme en attendant la marée. Eh oui, on peut tout faire avec un petit bateau : même y dormir. Avant de partir en croisière, on prendra tout de même soin de vérifier que l'on peut y caser avitailement et sacs de couchage. Si certains sont de purs day-boats, d'autres permettent vrai-

ment la croisière. Et comme qui peut le plus, peut le moins... tout leur est permis ! En tout cas ces petits transportables autorisent l'accès à tous les plans d'eau, y compris les plus lointains et leur mise en œuvre rapide est le meilleur gage d'un maximum de temps passé à naviguer. ▲ ▶