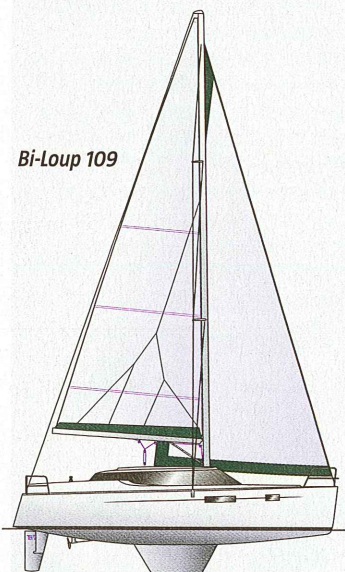


MAMAN LES P'TITS BATEAUX...

Quels modèles pour échouer?

Pour visiter des lagunes et des bancs de sable, bien sûr, l'idéal est d'avoir un bateau à (tout) petit tirant d'eau. Mais l'essentiel est peut-être de pouvoir échouer. Nous passons ici en revue les différentes configurations de lest qui conviennent à ce genre d'exercice.



LE BIQUILLE

Beaucoup de tirant d'eau

L'inconvénient est évident : avec cette configuration, on a un tirant d'eau à peine inférieur à celui d'un bateau à quille fixe (comptez environ 1 mètre pour un petit croiseur et 1,50 mètre pour un croiseur de 9 ou 10 mètres). Ce qui n'est vraiment pas idéal pour entrer dans les havres du Cotentin ni pour se glisser au fond du bassin d'Arcachon. Mais bien sûr un biquille reste parfaitement

manœuvrant au moment de se poser : il n'y a rien à relever, rien à faire, à part éventuellement une petite béquille arrière de soutien à poser. C'est un avantage non négligeable. Autre argument en faveur du biquille : comme on peut facilement nettoyer la coque à l'échouage, et qu'il n'y a pas d'entretien particulier à faire, pas de puits de dérive qui se bouche avec la vase ou le sable, ce type

de lest est parfait pour des bateaux qui restent stationnés sur corps-mort. En revanche, si la stabilité à l'échouage est bonne, il faut quand même se méfier des forts courants traversiers et ne pas omettre le cas échéant d'utiliser un mouillage arrière (comme on doit le faire avec un dériveur lesté ou un bateau à quille relevable). Autre inconvénient : le bateau échoué est très haut...

Tirant d'eau : 1/5 • Echouage : 3/5 • Manœuvrabilité : 5/5

LE DÉRIVEUR INTÉGRAL

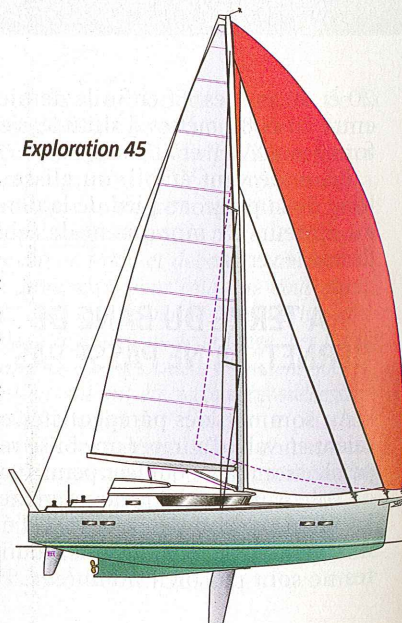
Radical et confortable

A priori, c'est l'idéal : tout le lest est dans le fond de la coque, et la dérive s'escamote entièrement. Du coup, le tirant d'eau est minimal, guère plus de 50 centimètres, même pour un gros croiseur : cela correspond au creux de la coque, avec éventuellement un petit aileron de protection pour l'embase Saildrive et les safrans. Sur des petits bateaux tels que le Stir Ven qui nous a emmenés dans les havres du Cotentin, ou encore les Maxus du chantier polonais Northman,

le tirant d'eau ne dépasse pas 30 centimètres ! Les Maxus ont la particularité d'être disponibles dans (presque) toutes les configurations de lest : dériveur intégral, mais aussi quillard, biquille ou quille relevable... Sur un dériveur intégral, la stabilité à l'échouage est bonne (on échoue sur le fond de coque). Les Ovni, construits en aluminium à bouchains vifs, sont un peu l'archétype du dériveur intégral, mais on peut citer aussi les Allures (aluminium en forme), et

quelques modèles en stratifié (Feeling). Citons encore les Blue Djinn et Djinn 7 du chantier B2 Marine. Mais ce type de bateau a un inconvénient : une fois que l'on a relevé la dérive, on n'est plus guère manœuvrant. A noter que certains petits bateaux transportables (tels les excellents Seascope 18 et 24) sont dotés d'une quille pivotante qui s'escamote dans la coque. Il arrive que l'on parle de «dérive» au sujet d'un tel appendice, bien qu'ici tout le lest y soit intégré.

Exploration 45



Tirant d'eau : 5/5 • Echouage : 4/5 • Manœuvrabilité : 1/5

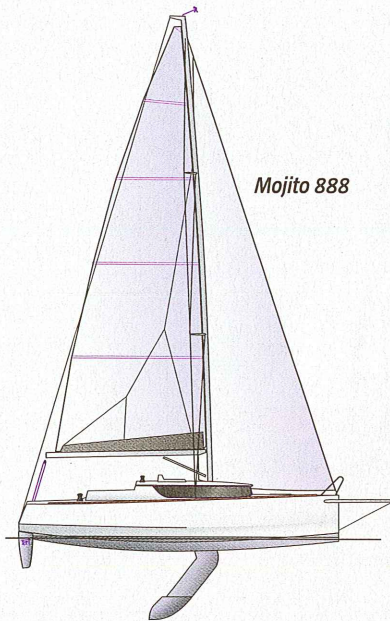


LE CATAMARAN

Ailerons fixes ou dérives ?

Ici, il y a deux écoles qu'il faut bien distinguer. D'un côté, les ailerons fixes. Ils sont bien pratiques : pas de pièces mobiles à manœuvrer, on se pose dessus, les embases des moteurs et les safrans sont bien protégés, le bateau reste toujours parfaitement manœuvrant. On ne peut guère faire mieux pour l'échouage. Même si le tirant d'eau, avec un gros cata de croisière, peut être non négligeable (autour de 1,20 mètre pour un bateau de 12 ou 13 mètres). Avec

des dérives sabre, le cap au près serré est meilleur et le tirant d'eau plus faible, mais encore faut-il que le chantier ait prévu un moyen de protéger les embases des moteurs et les safrans... dont le tirant d'eau est supérieur à celui de la coque ! Sur les Dazcat, ces catas de croisière rapides venus d'outre-Manche, un long aileron triangulaire est par exemple prévu à cet effet. Sur les Outremer, c'est un aileron plus court («skeg») qui joue le même rôle.



Mojito 888

LA QUILLE RELEVABLE

Efficace à tout point de vue

Popularisée à l'origine par Jean-Marie Finot et le chantier Bénéteau, cette solution a fini par s'imposer comme la plus efficace en termes de performances. En effet, quand la quille est en position basse, on ne perd rien par rapport à une quille fixe. Les chantiers IDB Marine (Malango et Mojito) ou Jeanneau (Sun Odyssey 349) l'ont bien compris. Pour l'échouage, on est dans un

cas similaire à celui du dériveur lesté. Le tirant d'eau peut être légèrement plus important que celui d'un dériveur lesté, mais la manœuvrabilité quille haute reste bonne. Pour échouer, il faut généralement faire usage de béquilles mais les Malango et les Mojito sont équipés de béquilles intégrées escamotables. Comme avec un biquille ou un dériveur lesté, on doit

juste se méfier des forts courants traversiers. Attention toutefois, certains bateaux à quille relevable ne sont pas vraiment conçus pour être échoués (RM, Pogo, JPK). Il existe une variante : la quille rétractable, dotée d'un bulbe qui reste à l'extérieur et sur lequel se pose le bateau, tandis que le voile se glisse dans un puits. On peut citer le Django 6.70 (Marée Haute).

Tirant d'eau : 3/5 • Echouage : 3/5 • Manœuvrabilité : 3/5

LE DÉRIVEUR LESTÉ

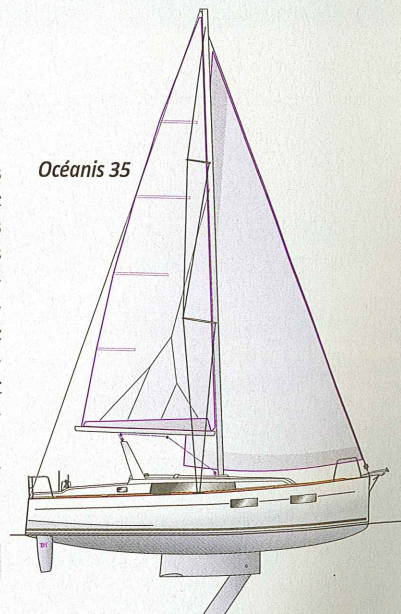
Une nouvelle jeunesse

Dans les années 1980, cette configuration était assez répandue – elle était proposée sur tous les modèles du chantier Jeanneau. Elle connaît depuis quelques années un regain d'intérêt. Ainsi la retrouve-t-on sur le Sun Odyssey 389 (Jeanneau), sur les Océanis 31, 35 et 38 (Bénéteau), ou encore sur les croiseurs du chantier polonais Delphia. Le principe est simple : un «saumon» de quille en fonte, épais mais peu profond, protège la coque à l'échouage et in-

tègre le puits de dérive, ce qui fait que celui-ci ne prend pas de place à l'intérieur. Les anciens dériveurs lestés se posaient plutôt avec des béquilles, mais aujourd'hui les Océanis, les Sun Odyssey et les Delphia peuvent s'en passer grâce à des ailettes intégrées au saumon de quille (les deux safrans ne sont pas forcément conçus pour supporter le bateau échoué). D'une manière générale, la configuration dériveur lesté est une solution de compro-

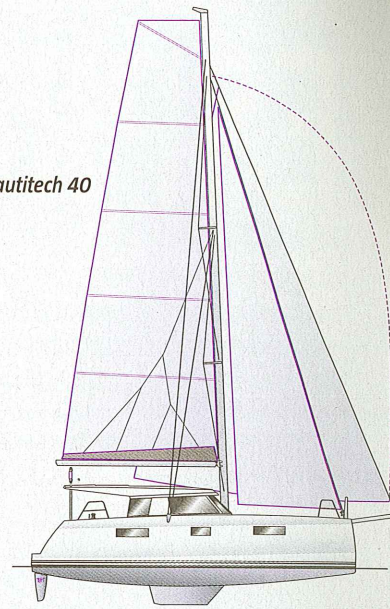
mis qui donne satisfaction dans tous les domaines – sauf peut-être dans celui des performances sous voiles : ici, on a un peu les mêmes problèmes qu'avec un dériveur intégral. Grâce à la présence du saumon de quille, la manœuvrabilité dérive relevée est correcte. On évitera quand même de se poser avec un fort courant traversier – penser à utiliser un mouillage arrière, comme avec un biquille ou un bateau à quille relevable.

Océanis 35



Tirant d'eau : 3/5 • Echouage : 3/5 • Manœuvrabilité : 3/5

Nautitech 40



AVEC DES AILERONS

Tirant d'eau : 3/5
Echouage : 5/5
Manœuvrabilité : 5/5

AVEC DES DÉRIVES

Tirant d'eau : 4/5
Echouage : 4/5
Manœuvrabilité : 3/5