

MÉABAN

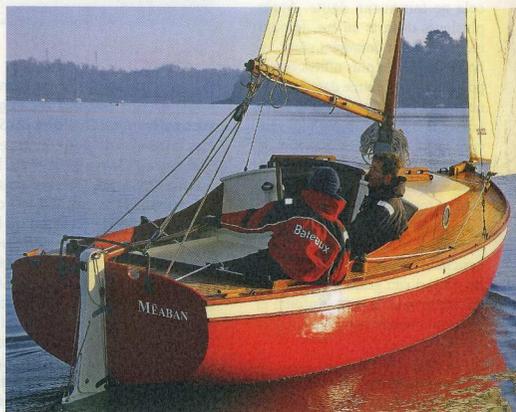
GRAND LARGUE
6,82 M - 53200 €

Coque volumineuse, quatre couchages, grand cockpit, moteur en puits, grément très maniable, tirant d'eau relexable... ce petit croiseur transportable est ambitieux!

TEXTE OLIVIA MAINCENT,
PHOTOS PILOU

Performances

Froid glacial, la Rivière a gelé à Plouër-sur-Rance, et le pont du Méaban est habillé d'une jolie couche de givre, poussière blanche sur vernis acajou et accastillage en bronze. Le vent est paresseux pour notre essai, ce qui ne nous empêche pas de porter gants et bonnets par une température de -3 °C. **Grément.** Le choix d'un grément à l'ancienne est, esthétiquement parlant, une évidence pour le Méaban! De type houari, il offre plusieurs avantages. D'abord une simplicité d'utilisation. Le mât est



posé et stabilisé par des mâchoires afin de mâter et démâter à deux sans avoir besoin d'une grue. Le choix d'une unité transportable implique une capacité à ranger le mât sur le pont du bateau. Autre atout de l'houari, la mise en place rapide de la grand-voile, pas plus compliquée que sur une voile Marconi. Enfin, ce type de grément implique une puissante grand-voile, bienvenue dans le petit temps, et dotée de trois bandes de ris en cas de brise. **Au près.** Même si le bateau peine à se

déhaler avec son déplacement lourd de 1 200 kg, la grand-voile puissante très apiquée et le génois recouvrant permettent de bien caper. Mais par ce vent faiblard, mieux vaut ne pas trop serrer. On le sent, dès la moindre risée, le Méaban accélère doucement mais reste longtemps sur son erre. **Au portant.** C'est à cette allure que le Méaban se sent le plus à l'aise, au regard de sa généreuse surface de voilure - 40 m² avec son spi asymétrique que l'on amure sur un bout-dehors.

On pourra s'amuser à régler les voiles pour gagner quelques dixièmes de nœuds en creusant la grand-voile et en choquant un peu de la drisse de foc, monté sur mousquetons. **Passage dans la mer.** La forme très ronde de la carène, et

notamment de l'étrave, ne devrait pas faciliter la navigation dans la mer formée, à moins de mettre du poids sur l'avant (le mouillage dans sa baille appuyant un peu plus l'avant du bateau). **Brise ou petit temps?** Compte tenu d'un >

Sa place dans le paysage nautique

Le plus grand de la gamme du chantier Grand Largue (Laïta, Minahouët, Beniguet et Stir Ven) a peu de concurrents de même taille et de même programme. Il y a bien Solenn, du chantier Franck Roy, mais de construction polyester et à la carène plus moderne.

Ou encore, comme nous l'avons essayé un peu plus haut, le Classic 6,50, tout en bois comme le Méaban. Ce dernier joue la carte de l'indémorable et du volume sur un marché de niche, où l'effet coup de cœur passe bien avant l'idée de la raison et du budget.

LA GRAND-VOILE TRÈS APIQUÉE ET LE GÉNOIS RECOUVRANT PERMETTENT DE BIEN CAPER.

DES ASTUCES QUI FACILITENT LA VIE À BORD ET, SURTOUT, QUI NE PRENNENT PAS DE PLACE!

techniques. Les deux immenses coffres compartimentés, situés de chaque côté du cockpit, suffisent à contenir le matériel du bord.

Confort

Volumes et hauteur sous barrots.

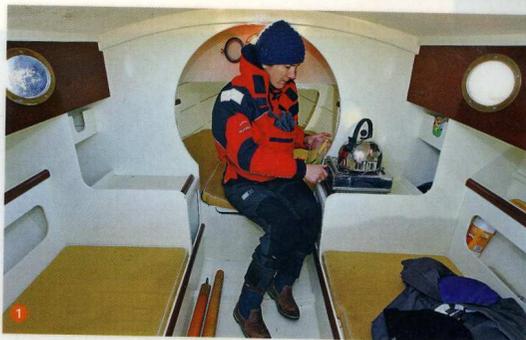
Il est plus grand qu'il n'y paraît, c'est en tout cas ce qui nous a sauté aux yeux! Avec 1,37 m de hauteur sous barrots, la position assise dans le carré est très confortable. Une multitude de détails de rangement prouvent que les volumes ont été optimisés: sur tribord, un réchaud avec de quoi ranger verres et assiettes derrière, sur bâbord, nombre d'équipets. La table du carré et la table à cartes se glissent au-dessus des banquettes latérales. Des astuces qui facilitent la vie à bord et surtout ne prennent pas de place!

Couchages. Le lit breton à l'avant permet à deux adultes, même grands, de dormir sans se disputer: 1,90 m de long sur 1,67 m au plus large. Les banquettes latérales (2,27 m sur 60 cm) sont également confortables et permettent de ranger sacs et duvets dans

l'espace inutilisé. **Finitions.** Peinture laquée, pièces d'acajou, hublots ronds en bronze et dessin du mobilier courbe participent à créer une ambiance douce et harmonieuse. **Stockage de vivres.** Sous les banquettes ou derrière les dossiers, la place ne manque pas pour partir quatre jours à plusieurs ou une semaine à deux.

Construction

Matériaux coque et pont. La coque en forme est en bois moulé de contreplaqué sur un ensemble de cloisons transversales et longitudinales imbriquées les unes dans les autres pour former une structure très rigide, le tout stratifié à l'époxy. Le Méaban est proposé en kit découpé numériquement, sachant que pour la version finie, 1 500 heures sont nécessaires. **Appendices.** Le saumon lest et la dérive (0,44 m/1,35 m) pivotant sous le cockpit concilient l'avantage du dériveur presque intégral sans l'encombrement d'un puits de dérive dans la cabine. ↓



1 Le lit breton à l'avant dissimule un WC chimique. L'avitaillement trouve sa place derrière le réchaud et dans les équipets en face.

2 De chaque côté de la descente, une table à cartes coulissante à tribord et, à bâbord, la table du carré.

3 Le cockpit est profond et doté de deux grands coffres. Le callebotis central s'enlève pour se glisser entre les bancs et servir de table.

