

Méaban

Dans la plume cancalaise

Gwendal Jaffry



Le nouveau-né du couple Vivier-Grand Largue a du charme à revendre et de véritables qualités nautiques. À Cancale, par 25 nœuds de vent, le Méaban a su nous séduire, comme il saura certainement conquérir les amateurs de plaisance traditionnelle en quête d'un élégant voilier transportable qui puisse les mener loin.

Le mouillage de Port-Picain n'est pas de tout repos! D'heure en heure, la petite brise de Sud-Sud-Est se renforce, levant par moments une mer un peu courte qui rentre dans l'anse et vient bousculer notre Méaban au mouillage. Dans le grément, le vent se transforme en chef d'orchestre des drisses et espars qui interprètent sa mélodie automnale. Quant à nous, nous nous trouvons bien au chaud dans le carré!

Au plus près sous foc et grand-voile à un ris, le Méaban du chantier Grand Largue croise au vent du fort des Rimaux. Remarquez le petit bout-dehors, qui sert à l'établissement du spi asymétrique.

C'est sur le coup de 13 heures, après quelques bords matinaux, que Pierre-Yves de La Rivière, patron du chantier Grand Largue et constructeur du Méaban, nous a proposé de faire une pause déjeuner. Quelques secondes plus tard, François Vivier, l'architecte du bateau, me fait face, tandis que Pierre-Yves s'installe en bout de triangle avant. Une planche de contre-plaqué vernie est bientôt extraite de la couchette-cercueil bâbord. Son pied amovible est déployé tandis qu'un de ses côtés vient s'appuyer sur deux équipets. Voilà la table du carré à poste. "Nous avons mis au point pas mal d'astuces de ce type, s'enthousiasme Pierre-Yves. Une table à cartes de 60 sur 70 centimètres coulisse dans le cercueil tribord en épousant ses contours. Les toilettes chimiques – ce qui permet d'éviter tout réseau – sont dissimulées sous la couchette du triangle avant. Des coffres se trouvent dans son prolongement, les côtés étant réservés à l'insubmersibilité." Les rangements, notamment sous forme d'équipets, sont nombreux dans le Méaban, aux volumes décidément bien exploités. La grande longueur des deux couchettes du carré, 2,26 mètres, permet même d'envisager de stocker des sacs au fond... Quant aux avirons, aux béquilles ou à la gaffe, ils prennent place sous le cockpit.

Une coque en contre-plaqué époxy qui allie deux techniques de construction

Nous allons rester près de deux heures à discuter tranquillement dans ce carré lumineux, convivial et particulièrement confortable, qui laisse augurer de belles croisières en famille. Bientôt, le réchaud à pétrole fait vrombir la bouilloire, signalant l'heure du café. "Le projet du Méaban est né d'une double demande, rappelle François Vivier. Il y avait d'une part quelques amateurs de Stir Ven qui nous sollicitaient pour un bateau approchant mais plus habitable, et surtout, il y a eu la demande d'un constructeur amateur. Thierry Fouchier avait déjà construit un Ilur dont il était amoureux. Quand il a souhaité mettre sur cale un bateau plus grand, il m'a contacté pour que



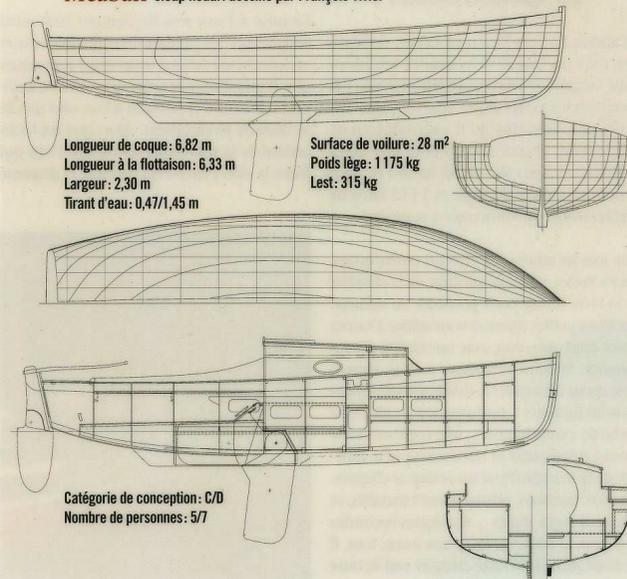
je le lui dessine, me précisant qu'il voulait que son voilier ait des formes proches de celles de l'Ilur, notamment quant au profil de l'étrave. Ce bateau devait également être transportable et doté de quatre couchettes.

"Dans ce concept, le bateau de référence reste pour moi le Belouga. Cela dit, ce plan Cornu souffre de quelques défauts, comme le puits de dérive, vraiment encombrant, ce qui impose un rouf très haut et un petit cockpit. Par ailleurs, le Belouga ne correspond plus aux normes européennes. Il fallait donc trou-

ver les solutions pour faire mieux, que ce soit en habitabilité ou en comportement à la mer, la difficulté avec un bateau transportable étant de réussir à lui donner suffisamment de stabilité malgré l'absence de quille." Pour résoudre ce problème, François Vivier a conçu un dériveur quasi intégral, avec une dérive pivotante dont le puits n'encombre ni la cabine ni le cockpit et un saumon encastré dans les quelques centimètres de quille.

Thierry Fouchier a construit son Méaban en petites lattes à partir de tracés sur calque fournis par l'architecte. Son bateau a été mis à l'eau le 29 avril 2006 à Socoa, au Pays basque. Une seconde unité a ensuite vu le jour avec la même technique de fabrication grâce à l'association Chti' bateaux. Quant au troisième Méaban, celui du chantier Grand Largue, il a été fabriqué en contre-plaqué, le bordé associant un grand bordage de fond dévlopable et trois plis de contre-plaqué moulé. "Ce type de mise en œuvre est plus simple que celle des petites lattes, précise François Vivier, et en plus, cela donne une coque plus légère et inerte. Quoi qu'il en soit, le montage se fait dans les deux cas sur un ensemble de cloisons transversales et longitudinales imbriquées les unes dans les autres qui forment une structure très rigide."

Méaban Sloup houari dessiné par François Vivier



Longueur de coque: 6,82 m
Longueur à la flottaison: 6,33 m
Largeur: 2,30 m
Tirant d'eau: 0,47/1,45 m

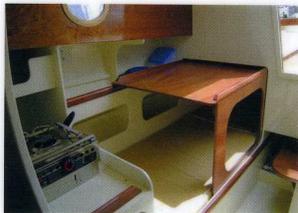
Surface de voilure: 28 m²
Poids lége: 1 175 kg
Lest: 315 kg

Catégorie de conception: C/D
Nombre de personnes: 5/7



Ci-contre: le Méaban est entièrement construit en contre-plaqué. Si une partie de son bord est développable, l'autre doit être traitée en contre-plaqué moulé.

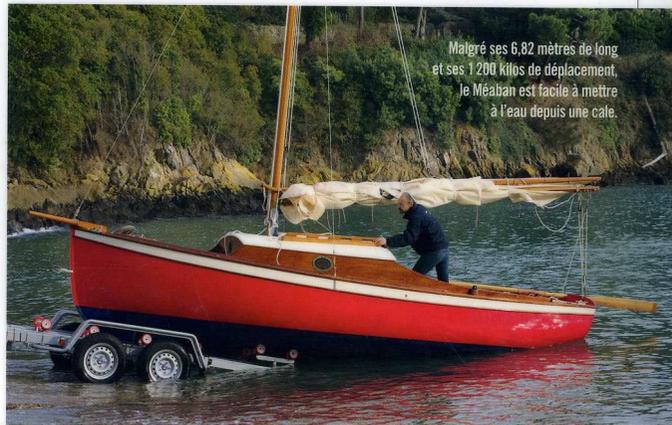
Ci-dessous: les deux couchettes latérales sont séparées du triangle avant par des équipets, dont l'un reçoit le réchaud. La table à cartes coulisse dans la couchette-cercueil tribord.



Le mâtage et la mise à l'eau depuis une cale ne nécessitent que quelques minutes

En arrivant à Port-Picain en milieu de matinée, c'est un bateau de plaisance traditionnelle élégant et bien proportionné que j'ai découvert sur sa remorque. Pourtant, très vite, je me suis laissé dire qu'il s'agissait tout de même d'un "grand" bateau pour être mis à l'eau depuis une cale... 6,82 mètres de long pour 2,30 mètres de large et 1 115 kilos de déplacement, ça commence à compter!

Une fois les affaires de chacun embarquées, Pierre-Yves a souhaité profiter de la stabilité de la terre ferme pour procéder au mâtage. Quelques petites minutes vont suffire à mener à bien cette opération, avec une facilité déconcertante. Si deux personnes sont indispensables pour manipuler le mât jusqu'à l'engager dans les jumelles – une astucieuse cale l'empêche de s'en échapper –, une seule suffit à le dresser, l'opération se terminant par le capelage de la manille d'étau sur la ferrure d'étrave. Les deux haubans, préalablement installés, se trouvent alors réglés... Quelques secondes plus tard, la bôme prend place à son tour. Il ne reste plus qu'à faire circuler son écoute



Malgré ses 6,82 mètres de long et ses 1 200 kilos de déplacement, le Méaban est facile à mettre à l'eau depuis une cale.

du Méaban au treuil. Trente secondes plus tard, me voilà à godailler en eaux calmes...

Notre navigation du jour va nous conduire de Port-Mer à Cancale. L'aire de jeu est plutôt belle, d'autant plus qu'aujourd'hui elle est animée par un vent de plus de 20 nœuds qui lève une mer courte. Quelques encablures sous foc et grand-voile à deux ris suffisent d'ailleurs à nous convaincre de prendre un troisième ris dans la grand-voile et d'ariser aussi le foc. Naviguer avec un hiloire qui se prend pour une préceinte atteint vite ses limites! Tandis que François s'occupe de la voile d'avant, nous diminuons celle de l'arrière avec Pierre-Yves, des manœuvres efficaces et bien positionnées rendant la tâche aisée.

C'est donc sous cette nouvelle configuration que nous allons évoluer, avec le plus grand plaisir. Au louvoyage, nous faisons route dans le Sud, laissant le rocher de Cancale à tribord et les Rimains sur bâbord. Dominés par le fort construit il y a plus de deux siècles sur ordre de Louis XVI, nous luttons contre le courant de fin de jusant. Le Méaban remonte bien au



L'accastillage du Méaban est simple et efficace. Il conviendra néanmoins de ramener l'écoute de grand-voile en fond de cockpit pour faciliter les manœuvres et pouvoir les partager avec un équipier.

vent, en puissance, les virements s'enchaînant efficacement à condition de bien choisir sa vague. Comme dans le carré, nous sommes très à l'aise dans le cockpit, bien abrités même si de temps à autre une vague maladroite éclate sur l'étrave pour nous arroser. Les quelques gouttes qui atteignent le fond de cockpit s'évacuent aussitôt. "On n'a pas voulu sacrifier la taille du cockpit d'un bateau, dont la vocation est d'alterner sortie à la journée et petites croisières côtières jusqu'à quatre équipiers, souligne l'architecte. Par ailleurs, on y trouve deux grands coffres, dont un est doté d'un support pour la nourriture, ainsi que, complètement sur l'arrière, le puits moteur qui est dissimulé sous le pont. Enfin, et c'est une astuce trouvée par Pierre-Yves, un des planchers a été conçu pour servir également de table."

La construction en kit permet de gagner temps et argent

Parvenus devant Cancale, nous décidons de repartir au large quand la couleur de la mer témoigne de la faible hauteur d'eau. Travers au vent, le Méaban allonge la foulée, mais c'est au petit largue que nous atteignons les 7 nœuds, sans recourir au spi asymétrique qui

restera pour aujourd'hui dans son sac. Comme au plus près, le bateau est stable et sécurisant, avec un excellent équilibre à la barre. "Quelques bords en compagnie du Stir Ven ont montré que les performances des deux voiliers sont assez proches, poursuit François. Si le Stir Ven l'emporte par petit temps, le Méaban fait jeu égal au près dans la brise, pour s'imposer au portant où il tire profit d'une longueur à la flottaison supérieure de 50 centimètres environ. On remarque également que sa quille un peu plus haute et longue contribue davantage à la stabilité de route." Reste un détail qui mériterait d'être revu, ou laissé au choix du propriétaire: l'écoute de grand-voile. Comme sur son Bénéguet, l'architecte a choisi de la laisser au tableau, ce qui oblige le barreur à se retourner pour les réglages, tout en limitant la possibilité de confier la grand-voile à un équipier. Une écoute qui reviendrait en fond de cockpit résoudrait ce problème... et m'aurait évité un virement lof pour lof un tantinet brutal!

Alors que le soleil décline, nous prenons notre mouillage à Port-Picain. Le bord est rapidement rangé, comme l'annexe est vite gonflée sur le pont. Le vent commence à faiblir tandis que nous regagnons la cale à la pagaie, laissant derrière nous ce joli sloup utilitaire qui mérite assurément la mention "très bien". Une

valeur sûre pour quiconque recherche un voilier de caractère, élégant, performant, facile à transporter – une solution qui réduit les frais de port et étend singulièrement les zones de croisière! – et ouvrant l'accès aux plus beaux mouillages forains grâce à ses béquilles et son petit tirant d'eau... "Et c'est un bateau facile à entretenir, souligne Pierre-Yves, grâce notamment à sa fabrication en contre-plaqué époxy." "Le contre-plaqué pâtit aujourd'hui encore d'une mauvaise image, ajoute François. Or ses qualités sont bien supérieures à celles du polyester, que l'on parle de performances, d'entretien ou de longévité!"

Une dizaine de Méaban sont aujourd'hui en construction, dont un en Australie. Si les tracés sur calque sont disponibles auprès de l'architecte, la version barre en main (44 800 €) ou à terminer, comme le kit contre-plaqué en découpe numérique (8 390 €) – qui permet de réduire très sensiblement le temps de construction – sont proposés par le chantier Grand Largue... qui loue également le bateau! ■

Remerciements: à René Tréneuf pour sa disponibilité et sa précieuse aide.
Contact: Grand Largue, Le Saudrais, 22100 Calorguen. Tél. 02 96 88 01 03, Internet <www.grand-largue.fr>.
► Poursuivez votre découverte du Méaban sur <www.chasse-maree.com>, rubrique "Les compléments du Web".