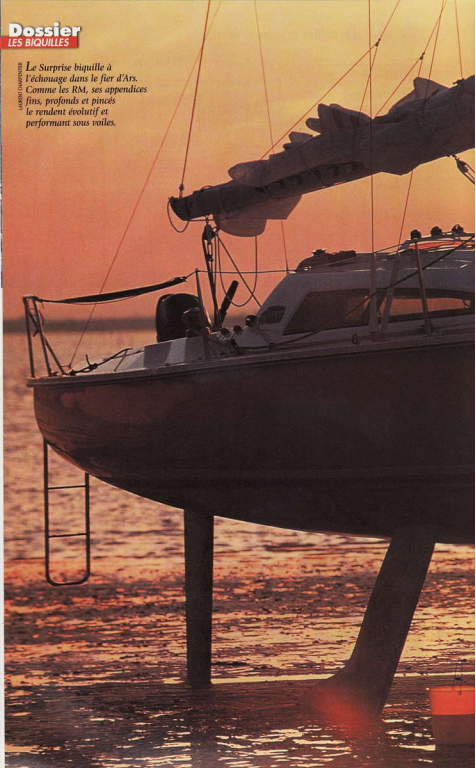


Dossier

LES BIQUILLES

LAURENT CHAMPAGNE

Le Surprise biquille à l'échouage dans le fier d'Ars. Comme les RM, ses appendices fins, profonds et pincés le rendent évolutif et performant sous voiles.





BIQUILLES COMME UN CHIEN DANS UN JEU DE QUILLES

Avantage 28, Foxy, Hamac, RM 10.50, Surprise...
Une nouvelle génération de biquilles, tous proposés
par des petits chantiers, vient de naître.

Aussi rapides et manœuvrants que bien des quillards
modernes, ils bouleversent l'image de voiliers lents,
rétifs à marcher au près, qui collait à la lourde
carène de leurs aînés.

Au fond, biquilles êtes-vous? Réponses...

Dossier réalisé par Laurent Charpentier et Philippe Guégon.



Pataud, rondouillard, lent... Le biquille traîne un sillage de mauvaise réputation. Longtemps, on l'a considéré comme le gros lard des cours de récré, le mou, celui que l'on dédaigne, dont on se moque parce qu'incapable de grimper seul à la corde. Tout juste bon à se poser sur une vasière, cet hippopotame, ce court sur pattes, bien à l'écart des bassins à flot où se bercent d'illusions les vrais voiliers, forcément rapides, que sont les monoquilles!

L'histoire du biquille reste à écrire. Rien n'empêche de penser que de tels voiliers aient pu être lancés bien avant la Seconde Guerre mondiale, dans les débuts imaginatifs et fortunés du yachting... Ce qui est sûr c'est que, dans les années 50, des Anglais naviguent à bord de biquilles. Jean Merrien, écrivain

maritime, en témoigne dès 1956. Dans un ouvrage intitulé «Possession de la mer», il présente Butter Cup, un voilier d'environ 9 mètres, dont les formes audacieuses ne sont pas sans rappeler celles des beurriers de l'époque! Sur ce bateau, on trouve un régulateur d'allure, un pont bombé, un rouf arrondi, une bôme courbée et, surtout, une double quille lestée avec aileron porteur à l'arrière... «La coque de Butter Cup a fait preuve d'une grande stabilité, ce qui se conçoit puisque, à la gîte, l'une des quilles "lève la patte" avec tout son lest, qui forme un puissant rappel; mais aussi d'une bonne remontée au vent sans dérive anormale.» Merrien entrevoit déjà les éléments d'une équation délicate à résoudre: concilier double quille et performances sous voiles. «Si la double quille n'est pas de construction

trop onéreuse, on voit que le problème de l'échouage, problème capital en croisière et pour l'hivernage du bateau, est résolu de façon absolue!»

Jean Merrien, subjugué, dessine avec son compère, M. Chauveau, un nouveau biquille de 7 mètres, le Diable. Non content d'avoir trouvé une solution pour l'échouage, il imagine, pour la mise à l'eau du bateau, de percer les deux quilles pour passer un moyen supportant deux roues! Mais la famille des Diable (Grand Diable, Petit Diable et Haut Diable), complexe à construire, peu toileée, est handicapée par la taille et le profil approximatif des quilles, qui induisent une forte traînée. Une tare qui, chez nous, va durablement compromettre la réputation des biquilles.

Les Français délaissent la formule, regardant avec condescendance

Le Custom Yacht posé dans l'anse de Pouldolhan. Ce biquille en Strongall, signé Joubert-Nivel, est l'exemple même d'un voilier de voyage évolutif.



Des 1978, le Trebez propose une alternative aux biquilles patauds dont le Butter Cup (ci-contre au milieu) est un exemple. L'amélioration des performances sous voiles provient avant tout du dessin des quilles, dont les profils plus travaillés (photo du bas) offrent moins de surface mouillée.

HISTORIQUE LA MAUVAISE REPUTATION

Les biquilles ont toujours été considérés comme des voiliers peu rapides et incapables de remonter au près. La floraison d'une nouvelle génération rend les plaisanciers moins suspicieux à l'encontre d'un système qui pourrait bien être adopté par les croiseurs de série.

Par Laurent Charpentier.

ins anglo-saxons naviguer
premiers Westerly 22. Dessi-
53 par le capitaine D. Ray-
bilier en polyester de 6,70
est destiné à une clientèle
il dispose de trois plans
et, afin de rendre l'échou-
ommode en un temps où
à flot sont rares... Vers la
années 60, sur les côtes fran-
nient déjà les marins où
nt les voiliers, à la manière
près sur les parkings de
ché. A cette ordonnance
e, les Anglais préfèrent les
s, les ports d'échouage, les
vrières et les criques enva-
ment choisis d'amarrer leurs
ans une nature plus sauva-
ge la nôtre...

06, il faudra attendre la fin
70 pour voir un chantier
se glisser dans la niche du

biquille tranquille. Les Bi-Loup, dessi-
nés et construits par Richard Wri-
ghton, regroupent les caractéristiques
méprisées par les amateurs de vite-
se sous voiles : tirant d'eau réduit,
quilles longues, profil épais et cap
au près médiocre. Si ces paisibles
croiseurs font rire les régatiers et sou-
pirer les architectes, l'importance
accordée au volume intérieur préfi-
gure ce que sera le voilier des années
90. «Voici 23 ans, après avoir parcouru
différents salons, j'ai compris que le
marché allait s'orienter vers la croisière
familiale, explique Richard Wri-
ghton. J'ai donc conçu un bateau rafini-
néux, un peu plus haut sur l'eau, où la
rapidité n'était pas le critère premier.
Ma priorité étant d'allier faible tirant
d'eau et absence de mécanique im-
mervoyé, j'ai choisi le biquille plutôt que
le dériveur. Ce croiseur était inexploré
et le nom que je porte, aux consonances

anglaises, me semblait
un ajout.» Pour Wri-
ghton, ce choix est un parti-pris.
Il sait qu'on peut construire des
biquilles plus performants...

En 1978, soit à la même époque,
le chantier Rameau lance un voilier
de 8,48 mètres, le Trebez, alias «Té-
pied» en breton - il porte deux
quilles et un safran porteur. Né sous
le crayon de Dominique Paulet, un
ingénieur ayant fait ses classes au
chantier La Périère, le bateau pré-
sente en effet les qualités d'un voilier
rapide. Les voiles de quille sont fins,
profonds (le tirant d'eau est de 1,34
mètre), profilés et légèrement angu-
les par rapport à l'axe du bateau pour
une meilleure remontée au près, à la
gîte. La recette fait merveille - à peine
à l'eau, le Trebez remporte sa premi-
ère régates, le Tour de Belle-Ile -, mais
passe inaperçu...

Il faut
encore atten-
dre quinze ans avant que Marc
Lombard dessine le RM 900, en affi-
nant encore ces principes. La réus-
site technique et commerciale de
cette nouvelle famille de biquilles
provoque un regain d'intérêt pour
la formule.

Au prix d'un tirant d'eau un peu
plus important, les nouveaux
biquilles ont gagné en vitesse. Des
appendices peaufinés avec l'appui
de l'informatique, associés à une
large carène, pourraient garantir de
meilleures performances aux volu-
mineux croiseurs des chantiers de
série. 13 000 Westerly n'ont-ils pas
été vendus depuis 1963? L.C.

COMPARATIF DE BONNES SURPRISES !

En faisant naviguer de conserve un Surprise quillard et sa version à deux quilles dans les eaux rochelaises, nous avons pu évaluer les qualités de la nouvelle génération de biquilles. Un comparatif à surprises !

Par Laurent Charpentier.

La gelée blanche s'étend sur les pontons des Minimes. Les flaques de glace figées au pied des mâts annoncent une journée de doigts gourds et de pieds ankylés de froid...

Qu'importe ! Le vent de Nord-Est nous offre une lumière qui rend les couleurs clinquantes et promet un bonheur de navigation dans l'écrin des pertuis. Catway de gauche, *Free Mouse*, un Surprise monoquille rouge et sa voile standard. Catway de droite, *Pauline*, même carène, même couleur, mais cachant dans l'eau glacée deux quilles, chacune in-

clinée à 22 degrés par rapport à la verticale.

Pauline est le fruit de la passion de Robert et Thérèse Scarwell pour la voile (voir «Paroles de propriétaires»). Ils ont acheté ce Surprise biquille au moment du dernier Grand Pavois de La Rochelle. Venu du Dart 18, Robert découvre, au fil des sorties, la manière de mener ce petit habitable aux réactions et aux manœuvres très éloignées d'un cata de sport. La prudence des débutants guide ses premières navigations. Nous décidons, pour commencer ce comparatif, de tenter un bord de portant sans hisser

le spi. Les équipages sont répartis de façon à équilibrer la charge des deux bateaux. Génôis déployé et grand-voile haute, les deux voiliers rouges prennent cap au 245, laissant dans leur sillage une curieuse maison sur pilotis : la réplique fraîchement installée du Phare du Bout du Monde, dont l'original est sur l'île des Etats, au Nord-Est du cap Horn...

Une demi-heure de navigation et 2,86 milles plus loin, un premier pointage place le monoquille en avance de 1 minute et 50 secondes. *Free Mouse* a parcouru ce bord avec une vitesse de 5 % supérieure à celle de *Pauline*, le biquille. Un avantage a priori conforme à ce que nous attendions d'une unité qui, à cause de son double appendice, traîne davantage de surface mouillée... Cela dit, l'essai ne fait que commencer. À border les voiles, nous voilà au près ! Tout dessus, dans 12 nœuds de vent réel, *Pauline* s'incline d'environ 20 degrés. Avec une telle gîte, le plan anti-dérive sous le vent agit quasi verticalement quand celui au vent augmente le couple de rappel. Les quatre personnes qui constituent notre équipage n'ont aucu-

ne difficulté à maîtriser le bateau. Il est aussi nerveux et sensible à la barre que le Surprise «classique»...

Un détail, cependant, me chiffonne : la couleur de la quille au vent, visible dès qu'elle frotte la surface. L'appendice est verdâtre de micro-algues et autres saletés qui révèlent un urgent besoin de carénage. De quoi rendre vert de rage Michel Joubert, l'architecte du bateau, militant notoirement pro-biquille ! Nos mesures de cap et vitesse seraient-elles faussées ? A peine : notre adversaire n'a pas été caréné depuis quatre mois. Je redoute beaucoup plus le savoir faire d'Arnaud et Bénédicte Decourrages, ses propriétaires, qui, en régatiers aguerris, ne sont pas prêts à attendre que nos virements de bord s'affinent... En effet, l'équipage du biquille *Pauline* ne prétend pas rivaliser en réglage avec son concurrent ! A vitesse égale, nous perdons inexorablement en cap face au monoquille. A l'issue d'un louvoyage

Au près, *Pauline*, le Surprise biquille, va 4 à 5 % moins vite que son homologue quillard. Un écart modeste qui s'explique surtout par une différence dans le réglage des voiles...



de 50 minutes, les deux voiliers ne sont séparés que de deux minutes. Un écart en vitesse de 4 %, valeur raisonnable qui va dans le sens des propos de Michel Joubert: «En dessinant le biquille, nous avons réduit le tirant d'eau de 30 %, en le passant de 1,60 à 1,05 mètre. Les performances du biquille sont donc un peu plus faibles, mais dans des proportions négligeables compte tenu du programme du bateau.»

Comme sur des rails...

Un deuxième parcours contre le vent confirme nos premières impressions: *Pauline* perd encore en cap contre *Free Mouse*. Là faute vient de la réduction du tirant d'eau et non du système des deux quilles, assenèrent Joubert. Il est vrai qu'en régate, les Surprise biquilles arrivent régulièrement au milieu de la flotte

de leurs congénères à un seul appendice...

Fouetté par l'insolence victorieuse du quillard, réchauffé par le soleil rasant de cet après-midi de janvier, l'équipage de *Pauline* ose l'envoi du spi pour le prochain bord de portant. La bulle rouge tire notre ambition de victoire vers des sommets - et la prochaine bouée. Nous voilà donc devant, avec la ferme intention de tenir notre rang. A la barre, le biquille semble posé sur des rails. A part un roulis intermittent, rien ne compromet notre victorieux équilibre. L'effet d'une trainée importante pouvant handicaper *Pauline* au portant est - par cette brise frisant les 15 nœuds réels - insignifiant. Il serait bien plus handicapant dans les petits airs... Hélas, justement, le vent de Nord-Est, que semblait garantir un bel anticyclone posé sur l'océan, donne des signes de faiblesse! Il pousse toujours, mais commence à soupirer. A bord du biquille, nous avons beau chipoter le tangon, débrider encore l'écoute, maugréer contre l'antifouling au Téllon (certes sale) de l'adversaire, rien à faire... *Free Mouse* gri-

gnote notre avance et ne s'embarasse d'aucun sentiment de culpabilité pour prendre, une ultime fois, l'avantage. Treize secondes après le monoquille, nous frôlons la bouée de la Roche Sud. Sur un parcours d'une heure, une poussière de temps dérisoire!

Ravalons notre bile: tout compte fait, notre bref comparatif met en lumière qu'un biquille aux appendices hydrodynamiques, profonds et légèrement angulés par rapport à l'axe du bateau, tient convenablement sa place dans la confrérie des quillards classiques: «On a souvent cherché à faire des bateaux sans ambition de performances en choisissant le biquille pour le faire à l'anglaise, insiste Michel Joubert. Le résultat ne vient pas du choix de la double quille, mais de la volonté de faire un bateau très paisible, loin du bateau rapide». Les qualités marines des RM, dessinées par Marc Lombard, confirment l'analyse. On sait depuis longtemps construire des voiliers de balade rapides, capables de rivaliser avec les quillards classiques. On ne devrait plus confondre biquille et biquille... L.C.



Au portant, par brise soutenue, les deux bateaux font jeu égal. En revanche, dès que le vent faiblit, sa plus grande surface mouillée ralentit le biquille. Les schémas ci-dessous montrent la différence d'appendice entre les versions dériveur, quillard et biquille.



Caractéristiques comparées

	Surprise	Surprise biquille
Longueur coque	7,65 m	7,65 m
Flottaison	6,60 m	6,60 m
Largeur	2,45 m	2,45 m
Tirant d'eau	1,60 m	1,05 m
Voilure	35 m ²	33 m ²
Poids	1,25 t	1,30 t
Couchettes	4	4
Matériau	PL	PL
Prix	160 000 F (24 392 euros)	174 900 F (26 663 euros)

Un biquille peut-il être aussi performant qu'un quillard ?

Michel Joubert : « Je suis formel : tirant d'eau égal, un biquille marche mieux qu'un bateau à quille classique – sauf dans les tout petits airs, au débride, au large et au vent arrière, quand le plan antidérive est inutile et que le biquille traîne un peu plus de surface mouillée. Hélas, quand on conçoit un biquille, on essaie d'associer ces qualités à une réduction de tirant d'eau... »

Alain Mortain : « Le biquille est une solution intéressante. Avec Philippe Harlé, j'avais modifié le Fantasia dans ce sens. Nous avions testé ensemble les versions quillard, dériveur lesté et biquille : le dernier marchait remarquablement... Mais il ne s'est jamais vendu : quand on parlait de biquille, les clients pensaient tout de suite aux Westerly. Le défaut de ces bateaux était l'épouvantable dessin de leur lest. A l'époque, pour le Fantasia, nous avions choisi des quilles assez fines. Ainsi, au près dans la brise, le biquille allait plus vite que le quillard. Quand le lest est bien dessiné et assez fin, le plan antidérive, sous le vent, est quasi vertical. La quille, au vent, «relevée», perturbe finalement assez peu. Bien sûr, la surface mouillée est plus importante. Au portance dans un vent mollissant, le biquille marchait donc un peu moins bien que les autres... »

Jacques Fauroux : « Cela fait douze ans que je prône le biquille pour les bateaux de croisière auprès des chantiers ! Personne n'en veut, car tout le monde a

**QUESTIONS AUX ARCHITECTES
TO BIQUILLE
OR NOT...**

Six questions permettent à huit architectes d'exposer leur point de vue. S'ils s'entendent (presque) sur l'intérêt théorique de la formule, leurs avis divergent sur les avantages des biquilles face aux dériveurs intégraux.

de des modèles peu performants... La meilleure façon de améliorer croiseur et faible tirant d'eau reste la biquille, solution nettement supérieure au dériveur ! Le bateau de plaisance bon marché, facile d'emploi, ayant peu de tirant d'eau et laissant beaucoup de place à l'intérieur, ne peut être qu'un biquille... Et cela marche très bien, notamment au près. A tirant d'eau égal, l'angulation des appendices d'un biquille lui permet de mieux marcher qu'un quillard classique !

Dominique Paulet : « En théorie, de manière rationnelle et hydrodynamique, on peut faire des biquilles marchant mieux que des monoquilles... A condition de respecter certaines choses, comme l'implantation des ailerons. Dès le Trebez, que j'ai dessiné en 1978 (voir notre "Historique", n°17), ces choses ont peu progressé, mais on a continué à construire de mauvais biquilles ! »

À TIRANT D'EAU GAL, UN BIQUILLE MARCHÉ MIEUX QU'UN BATEAU QUILLÉ CLASSIQUE

Michel Joubert

Philippe Briand : « Le biquille est pas une mauvaise formule, je veux pour preuve les avions dans d'autrefois. Ils se heurtent à la difficulté qu'ont les eaux de croisière d'aujourd'hui : l'impossibilité d'augmenter l'envergure. A cause de la hauteur d'eau pour les bateaux, en raison de problèmes de structure et des avions. Pour l'hydrodynamique et la performance, le biquille est une bonne solution, même le biplan. Je suis aussi en faveur car cela permet d'avoir un bateau stable à l'échouage, avec

une coque naturellement protégée par des plans antidérive fixes et efficaces. »

Gilles Vatou : « Je ne vois pas très bien ce qu'apporte le biquille. Malgré ses deux quilles, il garde du tirant d'eau. Le seul avantage, c'est l'échouage sans mécanique... Mais, selon moi, l'idéal reste le dériveur intégral, surtout s'il est doté d'un mât en carbone ! Sur nos dériveurs intégraux, nous avons mis au point des dérives très effilées. Pour limiter la traînée en navigation, une plaque vient maintenant boucher l'arrière du puits. Si le bateau est légèrement plus lourd qu'un biquille, son tirant d'eau minimum est celui des deux safrans ou de la quille protégeant l'hélice : c'est vraiment très peu ! Si, sur une telle unité, on installe un mât en carbone, le gain de poids compense le lest supplémentaire. »

Qu'est-ce qu'un bon biquille ?

Jacques Fauroux : « C'est d'abord une carène spécialement dessinée. Les quilles doivent être inclinées par rapport à la verticale (entre 15 et 17 degrés) et sont aussi inclinées de 1 à 2 degrés par rapport à l'axe du bateau, c'est-à-dire pincées, avec une distance plus courte devant que derrière. Ainsi, la quille sous le vent, verticale, travaille parfaitement par rapport à la ligne d'eau, puisqu'elle est pile dans son axe. La quille au vent, avec ses deux degrés d'incidence vers le bas, se comporte comme un foil ayant tendance à faire enfoncer le bateau. »

Richard Wrighton : « C'est un bateau à faible tirant d'eau qui peut échouer facilement. Beaucoup de nos clients apprécient le coût saugé de l'échouage. Ils préfèrent s'abri-

ter dans une crique ou un bras de rivière, en méditant que dans un port bondé. En Méditerranée, les Bi-Loup sont appréciés dans les ports à tirant d'eau réduit et les ports à sec : l'hivernage du bateau à terre est facilité. »

Marc Lombard : « Ce sont des bateaux où les deux quilles sont bien adaptées aux carènes modernes (très larges à l'arrière et qui ont, à la gîte, un axe angulé et décentré). Quand on dessine un biquille, pincer légèrement les deux quilles, de 2 à 3 degrés par rapport à l'axe du bateau, va dans le sens de la performance, à condition que l'allongement des ailerons soit correct. Les gens associent souvent biquille et faible tirant d'eau : c'est, à mon avis, une erreur fondamentale. En réduisant l'allongement des quilles, on réduit les performances au près sans améliorer celles au portant, la surface mouillée restant importante. Deux fines dérives angulées avec un allongement important sont plus performantes au près qu'une seule quille. »

Dominique Paulet : « C'est un bateau où chaque aileron est implanté sur un bouchain bien tracé, ramenant l'écoulement dans le plan longitudinal en amont de son encastrement. De cette manière, l'approche du bord d'attaque n'est pas plus perturbée que pour une quille classique. En combinant ce dispositif avec une position des quilles rapprochée et un allongement des ailerons important, on obtient une carène vélocité... »

Pourquoi les anciens biquilles ne marchent-ils pas ?

Jacques Fauroux : « Leurs défauts ? Un look désuet et des performances pas vraiment extraordinaires. Du coup, tous les biquilles ont eu la réputation de ne pas marcher. De bons appendices permettent de bonnes performances. Le jour où tout le monde maîtrisera le dessin des quilles, preuve sera faite qu'un biquille peut rester vélocé avec beaucoup moins de tirant d'eau qu'un quillard classique. »

Le jour où tout le monde maîtrisera le dessin des quilles, preuve sera faite qu'un biquille peut rester vélocé avec beaucoup moins de tirant d'eau qu'un quillard classique. »

LE SEUL AVANTAGE C'EST L'ÉCHOUAGE SANS MÉCANIQUE... Gilles Vatou

Dominique Paulet : « Il est très facile de rater un biquille : si l'on fait deux quilles trop longues, la surface mouillée devient excessive. En outre, les quilles reçoivent les filets d'eau de travers, ce qui provoque des turbulences... »

Richard Wrighton : « On fête toujours du mouton à cinq pattes ! Il y a les Porsche et les Deux Chevaux : il faut faire un choix. Dans les salons nautiques, j'entends souvent les gens dire du Bi-Loup : "Il ne fait pas performant". Mais, quand je discute avec les vrais utilisateurs, ce n'est pas vraiment un problème. De plus, ce genre de bateau marche mieux qu'on ne veut bien le dire. Le biquille est surtout distancé dans le petit temps. Aujourd'hui, les profils de mes quilles sont asymétriques. Ils annulent pratiquement la dérive au près : à 45 degrés d'un vent de force 3, elle est nulle. Et, même si la traînée générée au portant n'est pas négligeable, la vitesse est meilleure, donnant un bon compromis. Il faut savoir aussi qu'il y a une clientèle qui fait de la croisière familiale, heureuse d'avoir un bateau dans lequel on se sent en sécurité, dont la manœuvre reste facile... »

Les huit architectes interrogés

Philippe Briand. Créateur des séries Océanis, Ovis, Sun Fast, signés les Atoll 3 et 6 (Dufour), le Feeling 39 (Kirié), le Sun 20 (Francaeur).

Jacques Fauroux. First Class 8, Aloa ou Sun Rise comptent parmi ses vieux succès. Le Sun Odyssey 37 et les biquilles Universal 40 et Hamac sont ses dernières nouveautés.

Michel Joubert. En association avec Bernard Nivali, il est l'auteur de près de 80 voiliers de série. Il a récemment dessiné le Feeling 52, le Surprise biquille, le Grand Surprise et le SLR 16M (Mété).

Marc Lombard. Le spécialiste des multicoques, qui a dessiné le Mistral-Europe 2, de Catherine Chabaud, est l'architecte privilégié 435 et de la série des RM, biquilles construits par Sophia Marine.

» **Alain Mortain.** Ce collaborateur de Philippe Harlé, associé avec Yannis Mavrikios a - entre autres - dessiné les Dufour 36, 39 Intégral et 43 ; l'Étap 34 S ; le Feeling 456 et les Passoa 50 et 54.

» **Dominique Paulet.** Ancien ingénieur aux chantiers Le Perrière et Dubigeon, il a suivi la construction des Pen Duick III, IV et V. Il a dessiné le Trebez et l'iboué, deux biquilles rapides.

» **Gilles Vatou.** Architecte spécialisé dans les grandes unités, il est un ardent partisan du dériveur intégral. Son best-seller est le fameux Feeling 35E.

» **Richard Wrighton.** Le constructeur-architecte des Bi-Loup est le premier à avoir popularisé le biquille de croisière familiale en France.

Gain de volume intérieur, absence de mécanique sous la coque, facilité d'échouage et poids plus faible : quatre atouts pour détourner les amateurs de dériveur de voyage vers le biquille.

Peut-on concilier performances et facilité d'échouage ?

Alain Mortain : « Si l'on veut construire des biquilles ayant de bonnes performances, il faut prévoir des plans antidérive de faible corde, ayant donc des semelles d'appui relativement faibles. Un tel bateau devra, à l'échouage, prendre appui sur trois points. Or, quand le safran est un de ces points d'appui, on ne peut s'échouer que sur des cales ou des plages parfaitement planes. Bilan mitigé, donc... »

Dominique Paulet : « Sur trois points, un bateau se pose parfaitement. Les surfaces de repos doivent être suffisantes pour que le bateau ne s'enfoncé pas trop dans la vase molle. C'est un ajustement à définir, comme avec un quillard et ses béquilles. Le choix de base de la formule biquille, c'est de vouloir et de pouvoir s'échouer. Et là, le biquille reste la solution la plus simple, puisqu'on n'a pas d'appendice à rentrer. »

JE NE DESSINE PAS DES DÉRIVEURS, CE SONT DES BATEAUX PEU PERFORMANTS

Marc Lombard

Richard Wrighton : « Je suis plutôt contre les biquilles à grand tirant d'eau : on augmente les bras de levier pour des bateaux que l'on veut échouables. Ces bateaux vont souffrir au moment de se poser : certains biquilles performants ont d'ailleurs des soucis avec leurs quilles. Cela dit, je dois avouer que, depuis dix ans, j'augmente un peu les tirants d'eau des Bi-Loup (+ 10 %), de façon à gagner en raideur et en vitesse, mais il faut rester dans le compromis... Le biquille de plus de 10 mètres, je n'y crois pas trop : le tirant d'eau devient trop important. Si je dessine un bateau de 12 mètres, le tirant d'eau sera de 2 mètres minimum : je ne vois plus d'intérêt pour l'échouage ! »

Un biquille est-il aussi intéressant qu'un dériveur ?

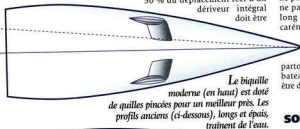
Michel Joubert : « Est-il vraiment passionnant de construire un bateau de 60 centimètres de tirant d'eau ? Ce qui est intéressant, c'est de pouvoir échouer de temps en temps. D'ailleurs, les Anglais, qui ont beaucoup plus de ports

d'échouage que nous, n'ont pas de dériveurs, mais ont de nombreux biquilles... Je n'ai jamais vu quelqu'un aller échouer son dériveur sur le ventre dans un fond de port où peuvent se trouver des corps-morts ou de vieilles ancrés. Avec un biquille, vous pouvez vous mettre là-dedans. Au pire, le bateau sera un peu sur une patte - et après ! »

Alain Mortain : « Ça n'a rien à voir : avec un dériveur intégral, on ne s'échoue pas si souvent que ça ! L'avantage du dériveur intégral sur le biquille, c'est la possibilité d'effacer le plan antidérive et d'avoir un bateau plus stable au portant. Pour moi, le dériveur intégral est devenu intéressant quand on a commencé à raffiner les plans antidérive. Par ailleurs, pour les plaisanciers nordiques, ne pas avoir de lest sous la coque est une hérésie ! Pour ces marchés-là, le

permettant de reposer à plat, mais la carène est difficile d'accès pour le carénage, le démontage et l'entretien. On peut aussi décider d'une dérive extérieure, de type First, rendant le bateau impossible à poser sans béquilles. Avec le Sun Fast 26, nous avons choisi une dérive extérieure ayant deux ailerons qui permettent au bateau de rester parfaitement stable à l'échouage... Le biquille devrait être un genre au moins aussi répandu que le dériveur : il permet un échouage sécurisant et facile, et ses performances sont finalement intermédiaires entre le dériveur et le quillard classique. »

Marc Lombard : « Dériveurs et biquilles n'ont rien à voir ! En terme de stabilité, un biquille est un quillard, alors qu'un dériveur a du lest dans les fonds. Aujourd'hui, la réglementation dit que 50 % du déplacement réel d'un dériveur intégral doit être



lest doit peser lourd et être relativement bas... Le biquille garde cet avantage psychologique. »

Jacques Fauroux : « L'intérêt du biquille réside dans la combinaison d'un faible tirant d'eau et d'une courbe de stabilité satisfaisante. En effet, avec les nouvelles normes européennes, les dériveurs vont devoir être très lourds. Les biquilles n'ont pas de dérive géante à l'intérieur, ne posent pas de problèmes mécaniques et permettent d'éviter le contact direct de la coque (et des vannes) avec le sol à l'échouage... Quant au carénage, c'est un jeu d'enfant ! »

Philippe Briand : « Le dériveur offre le choix entre deux solutions imparfaites. On peut faire une dérive intégrée dans le bateau, lui

composé de lest : un bateau de 10 tonnes en navigation doit donc avoir 5 tonnes de lest ! Les anciens dériveurs, avec des rapports de lest de 25 à 30 %, sont dangereux, ce qui n'était pas dit au client. Je ne dessine pas de dériveurs parce que ce sont des bateaux dangereux et peu performants... Les gens associent souvent voiliers à faible tirant d'eau et biquilles : or, les buts ne sont pas les mêmes ! Un dériveur intégral convient pour remonter les rivières, pour un programme d'exploration. Le dériveur intégral est un fantasme de plaisancier. »

Gilles Vatou : « Je préfère la formule du dériveur intégral : on se pose sans soucis et où l'on veut... Le biquille convient peut-être pour des bateaux rustiques et économiques. Mais, quitte à faire com-

pliqué, j'aime autant mettre une dérive ! Le biquille est sûrement une bonne formule pour les petits bateaux-écoles, à bouchains, mais on doit pouvoir faire des dériveurs plus performants. Rien n'empêche de les construire avec une dérive profilée profonde, une trappe qui ferme, deux safrans plus fins... Avec l'avantage de pouvoir relever complètement cette dérive dans les mauvais temps et d'éviter les crocs en jambe dans la grosse mer. »

Quel avenir pour les biquilles ?

Michel Joubert : « Cela fait de nombreuses que je considère le biquille comme la meilleure solution pour faire un bateau de croisière très polyvalent. C'est tellement pratique de pouvoir stocker son bateau à terre sur ses quilles, de pouvoir caréner où l'on veut, de ne pas être tributaire d'un ber, de ne pas être obligé de se coller le long d'une cale quand on veut caréner... Bref, cela a tellement d'avantages que ce devrait être une formule qui se développe partout... Je trouve que tous les bateaux, aujourd'hui, devraient être des biquilles ! »

LE BIQUILLE EST UNE SOLUTION BARATRE

Alain Mortain

Alain Mortain : « Le biquille est une solution baratre : il ne permet pas de naviguer dans de faibles hauteurs d'eau, en dépit de ses deux quilles. Si ses appendices sont très raffinés, au près dans la brise, il marche mieux qu'un quillard, mais ralentit au portant sous l'effet de la traînée... De plus, les biquilles ne sont proposés que par les constructeurs ou par les architectes. Jamais les clients ne viennent en disant : "Je veux un biquille". Je ne crois donc pas trop au biquille et ne pense pas qu'il y ait un marché considérable, mais cela peut être intéressant pour des petits chantiers. »

Jacques Fauroux : « Les chantiers ne demandent qu'une chose : avoir un énorme habitat, qui marche encore bien à la voile avec un mètre de tirant d'eau... Pour ce programme, quoi de mieux qu'un biquille ? Je pense que les chantiers de série y viendront. Pour l'instant, ils attendent que la mode soit là pour en construire... »

PRÉSENTATION LES PRINCIPAUX BIQUILLES

10 M - HAMAC - 63 800 FRANCS

Avec ses 5,30 mètres, ce carboat biquille est le plus petit du marché. Destiné à la pêche côtière, il offre la possibilité d'installer un moteur fixe, le tout à un prix très attractif.

LARG. 2,36 M - TE 0,65 M - VOL. 15 M³ - POIDS 0,55 T - COUCH. 2 - POLYESTER - 1999 - FAUCON - ESCAPADE MARINE, 02.41.54.90.56.

10 M - ARVOR 550 - 81 100 FRANCS

Ce biquille, destiné aux plaisanciers pêcheurs, est le premier d'une gamme signée Centkowski et baptisée Armor. Un voilier mixte aux performances modestes, mais agréables.

LARG. 2,45 M - TE 0,65 M - VOL. 14 M³ - POIDS 0,70 T - COUCH. 2 - POLYESTER - 1994 - CENTKOWSKI - MARINE POLSKA REGA, 0.802.348.346.

10 M - BI-LOUP 66 (HB) - 153 000 FRANCS

Joli petit bateau, le Bi-Loup 66 se distingue avant tout par une silhouette tout à fait inhabituelle / Attermisson : le chantier Wighton le propose à son catalogue pour la dernière saison.

LARG. 2,49 M - TE 0,75 M - VOL. 25 M³ - POIDS 1,20 T - COUCH. 4 - POLYESTER - 1992 - WIGHTON - WINGTON, 03.21.57.13.51.

10 M - CHALLENGER HORIZON - 167 000 FRANCS

Pour ses vingt ans, ce voilier insubmersible, sain à la barre et rapide à la toile, s'offre une version bidériver (flexible), un rajeunissement du pont et de son plan de voilure.

LARG. 2,50 M - TE 0,40 M - VOL. 27 M³ - POIDS 0,80 T - COUCH. 5 - POLYESTER - 1980 - GAUBERT - UN ALUVALE, 04.90.95.15.91.

10 M - CORNISH YAWL - 472 800 FRANCS

Surtout connu dans sa version dériveur (Cornish Crabber 24), ce biquille anglais est importé par Etoile Marine à Saint-Malo. Legique : ce concept semble adapté aux mouillages en Manche...

LARG. 2,59 M - TE 1,07 M - VOL. 37 M³ - POIDS 3,55 T - COUCH. 5 - POLYESTER - 1993 - SOMAR - ETOILE MARINE, 02.99.40.48.72.

10 M - BI-LOUP 77 NV - 192 000 FRANCS

Bateau stable au portant, le Bi-Loup est moins à l'aise au près. Le chantier de Béthune privilégie le confort plutôt que les performances pures. Un authentique bateau de croisière familiale.

LARG. 2,50 M - TE 0,85 M - VOL. 35 M³ - POIDS 1,50 T - COUCH. 5 - POLYESTER - 1986 - WIGHTON - WINGTON, 03.21.57.13.51.

10 M - SURPRISE BIQUILLE - 174 900 FRANCS

Le légendaire Surprise décline maintenant ses dessous en deux versions. Une dizaine d'exemplaires, destinés à la balade rapide et à l'échouage, affichent dorénavant le double appendice.

LARG. 2,45 M - TE 1 M - VOL. 33 M³ - POIDS 1,30 T - COUCH. 4 - POLYESTER - 1999 - JOUBERT/NEVELT - ARCHAMBAULT, 05.48.86.40.67.

10 M - FOXY - 370 000 FRANCS

Tout en alu, cet original day-boat est destiné à la balade avec bécot éventuel. Stable, fin et bas sur l'eau, doté de deux safrans, le Foxy est rapide à la toile et vivant. Un concept novateur...

LARG. 2,46 M - TE 0,95 M - VOL. 36 M³ - POIDS 2 T - COUCH. 2 - ALUMINIUM - 1999 - BROUAS - SOMAR, 04.78.40.58.18.

10 M - RM 800 (HB) - 297 500 FRANCS

Comme son grand frère, le 10,50, le RM 800 est solidement construit en bois imprégné d'époxy. Il possède des emménagements clairs et décalottés et un plan de pont épouillé et sécurisant. Une réussite...

LARG. 3,40 M - TE 1,08 M - VOL. 47 M³ - POIDS 2,47 T - COUCH. 4 - CONTRAQUE - 1999 - LOMBARDO - SYBIA MARINE, 05.46.44.73.00.

8,50 M - AVANTAGE 28 - 380 000 FRANCS



Pensé comme un pêche-promenade moderne, l'Avantage 28 privilégie les volumes et la simplicité. Certains choix, comme un véritable vivier dans le cockpit, sont aussi innovants qu'étonnants.

LARG. 3,10 M - TE 1,10 M - VOL. 35 M³ - POIDS 3 T - COUCH. 4 - POLYESTER - 1999 - VIVANT - AMS, 02.97.52.49.51.

8,90 M - BI-LOUP 89 - 355 000 FRANCS



Le Bi-Loup 89 reste dans la droite ligne du chantier Wighton : le confort intérieur prend ici une place primordiale. Un voilier spacieux et fonctionnel, mais qui sait rester léger à la barre.

LARG. 3 M - TE 1 M - VOL. 46 M³ - POIDS 3 T - COUCH. 4 - POLYESTER - 1986 - WIGHTON - WINGTON, 03.21.57.13.51.

9,30 M - HERMINE 31 - SUR DEVIS



Le 31 pieds de Technimar - le plus petit d'une gamme qui compte un 36, un 40 et un 47 pieds - est le premier sorti du chantier malouin. Tous sont des bateaux en aluminium, types agrandis croisière.

LARG. 3,33 M - TE 1,40 M - VOL. 52 M³ - POIDS 4,20 T - COUCH. 4 - ALUMINIUM - 1999 - LUCAS - TECHIMAR, 02.99.40.15.15.

10,15 M - WESTERLY OCEAN 33 - 904 200 FRANCS



Sorti des cartons de l'architecte Ed Dubois, l'Ocean 33 en version biquille dispose d'un classique cockpit arrière. Typiquement anglais, il fait la part belle aux emménagements et à la vie à bord.

LARG. 3,40 M - TE 1,68 M - VOL. 78 M³ - POIDS 4,20 T - COUCH. 6 - POLYESTER - MC - DUBOIS - YACHTING PLUS, 04.94.43.45.94.

10,20 M - BI-LOUP 102 - 521 000 FRANCS



Extrapolation du Bi-Loup 10 sorti en 1983, le 102 présente une surface de voile plus importante, une jupe arrière, un rouf rallongé ainsi que des capots plus grands qui améliorent la ventilation.

LARG. 3,33 M - TE 1,25 M - VOL. 61 M³ - POIDS 5 T - COUCH. 7 - POLYESTER - 1990 - WIGHTON - WINGTON, 03.21.57.13.51.

10,50 M - RM 10,50 BIQUILLE - 740 000 FRANCS



Original et cohérent, ce voilier du chantier Sysba présente toutes les qualités pour une croisière au long cours. Ce voilier à bouchains est l'un des seuls de sa catégorie à posséder des ballast.

LARG. 3,90 M - TE 1,60 M - VOL. 72 M³ - POIDS 4 T - COUCH. 6/8 - B08 EPOXY - 1998 - LOMBARDO - SYBIA MARINE, 05.46.44.73.00.

10,54 M - WESTERLY OCEANQUEST 35 - 1 084 100 FRANCS



Comme pour tous les Westerly, le constructeur anglais propose ici un voilier spacieux et confortable, qui possède deux vraies cabines de propriétaires - et des performances moyennes au près.

LARG. 3,74 M - TE 1,19 M - VOL. 67 M³ - POIDS 6,38 T - COUCH. 4 - POLYESTER - MC - DUBOIS - YACHTING PLUS, 04.94.43.45.94.

11,95 M - UNIVERSAL 40 - 1 195 000 FRANCS



Élégant et race, ce voilier en aluminium et en forme est d'abord destiné à la grande croisière. Il présente tous les équipements pour naviguer vite et fort, avec un tirant d'eau réduit.

LARG. 3,78 M - TE 1,30 M - VOL. 79 M³ - POIDS 6,20 T - COUCH. 4 - ALUMINIUM - 1999 - HODDOR - UNIVERSAL YACHTING, 04.93.29.07.00.

12 M - HERMINE 40 - SUR DEVIS



Comme son petit frère de 31 pieds, l'Hermine 40 est disponible en version dériveur et en version biquille. Un concept tout alu «tourdondistes» déjà éprouvé, mais toujours performant et fonctionnel.

LARG. 4,04 M - TE 1,60 M - VOL. 89 M³ - POIDS 8,50 T - COUCH. 6 ou 8 - ALUMINIUM - 1999 - LUCAS - TECHIMAR, 02.99.40.15.15.

13,70 M - UNIVERSAL 44 - 1 459 000 FRANCS



On retrouve la même philosophie chez ce 44 pieds d'Universal Yachting que chez son cadet de 40 pieds : concept réussi, qualité de finition remarquable. Un romantisme moderne en quelque sorte.

LARG. 4,15 M - TE 1,55 M - VOL. 121 M³ - POIDS 10,52 T - COUCH. 6/9 - ALUMINIUM - 1999 - LUCAS - UNIVERSAL YACHTING, 04.93.29.07.00.

SIX PROPRIÉTAIRES TÉMOIGNENT LES PLAISIRS DE DE L'ÉCHOUAGE

Six propriétaires de biquille expliquent ici leur choix, leur motivation et leur programme. De la balade côtière à la grande croisière, le double appendice est pour eux idéal. Et double les plaisirs de l'échouage !

Par Philippe Guégan.



LORENZO PIQUERAS SANLO II (FOXY)

Lorenzo Piquer a eu un véritable coup de foudre pour les concepteurs du Foxy. «J'ai été séduit par l'état d'esprit de Jean-Pierre Brouns, l'architecte, et celui du constructeur, Soprani, explique ce propriétaire heureux. Etant moi-même architecte, j'ai communiqué avec le chantier par croquis interposés. Très ouverts, les responsables ont été intéressés par mes propositions pour la maturation et l'évolution de mon bateau. Du véritable cousu main, qui a en partie décidé mon choix.» Une décision qui s'est

confirmée à l'essai du bateau. «Le Foxy est d'une stabilité remarquable. Malgré son faible tirant d'eau, il est très facile à la voile.» Sanlo II, le Foxy numéro 2, ira dès cet été plonger sa carène en mer Ionienne. «Sur la côte Ouest de la Grèce, un biquille est indispensable. Son faible tirant d'eau permet de flirter avec les criques et les plages, dont la cartographie n'a pas été actualisée depuis 1946 !»

Lorenzo envisage un programme typique du biquille. Navigation côtière à la journée ou balades de deux-trois jours, échouage en famille sur les plages. Autre motiva-

tion importante pour un programme de navigation dans cette région : l'accès à des ports qui possèdent rarement des quais. P.G.

Soprani Marine, RN 518, 38540 Heyrieux, tél. 04.78.40.58.18, fax 04.78.40.58.78, e-mail : SOPRANIZIMARINE@wanadoo.fr



BERNARD HAILLOY PARADOXE (RM 900)

Basé à Trébeurden, en Bretagne Nord, Bernard Hailloy a un programme de navigation typique du biquille. Paradoxe, son RM 900, écume les mouillages forains à fort marée du Sud de l'Angleterre, des Scilly, des Anglo-Normandes et de Bréhat. «Je cherchais un bateau adapté à mon type de navigation, pas spécialement un biquille, souligne Bernard. J'ai choisi le RM 900 pour son concept général, sans entretien, sans vernis, son intérieur nettoyable au jet d'eau,

son faible tirant d'eau par rapport à sa taille, son échouage facile - et, surtout, ses qualités marines.» Autre point important : les facilités d'échouage et de carénage du RM 900. Sans oublier son mât autoporté de type catamaran, pourvu de barres de flèche puissantes mais sans pataras.



D'autant que Bernard Hailloy ne voulait à aucun prix revivre les angoisses du dériveur : «Je mouille sans devoir relever la drève, sans souci d'abîmer le plan anti-dérive, et je ne me pose pas la fameuse question de savoir si ça va coïncider !» Bref, un plaisancier en parfaite symbiose avec son bateau... P.G.
PS. Actuellement, Sysba Marine ne propose plus de RM 900. Une nouvelle version sortira bientôt, baptisée RM 930.

Sysba Marine, La Ville-en-Bois, 17000 La Rochelle, tél. 05.46.44.73.00.

DENIS JOSSE GAJONM (BI-LOUP 102)



Avant et sa famille, le Loup Gajonm a tout fait d'abord de l'échouage en Bretagne Sud, puis un transit et, au

jourd'hui, du cabotage aux Antilles. «Je cherchais le bateau idéal pour me poser sur la plage Sud à Houat, raser les îles du Golfe et hiberner dans l'archipel des Gârnans», explique Denis Josse.

Pour cela, il lui fallait un bateau économique, à faible tirant d'eau capable d'être un compagnon fiable pour son projet de traversée de l'Atlantique. En 1995, son choix se porte sur un Bi-Loup 102. A l'automne 1999, une garde-robe neuve est embarquée, et c'est le grand départ, cap sur les Canaries, puis les Antilles, au sein de la flotte de la Transat des Passionnés. Dès la première étape, les performances étouffent. «Il y avait un JOD 35 dans la flotte, explique fièrement Gajonm, équipier lors de la première étape. Il pensait arriver trois à quatre jours avant nous. Au départ de La Trinité, nous avons mis 11 jours et 13 heures, soit à peine 30 heures de plus que lui.» Mieux : Gajonm termine en tête de sa classe à Fort-de-France.

Avec une moyenne quotidienne record de 154 milles et une pointe, 10,6 nœuds, la famille Josse ne regrette pas le choix du biquille et, dès son retour de Cuba, Gajonm retrouvera ses collègues bretonnes. P.G.

Chantier Wrighton, rue du Siffon, Essars, ZI A, 62400 Béthune, tél. 03.21.57.13.51.



THÉRÈSE ET ROBERT SCARWELL PAULINE (SURPRISE)



Dès le retour de la belle saison, Pauline effectuera ses premiers échouages. Et les rêves de Robert et Thérèse deviendront enfin réalité! P.G.

Chantier Archambault, RN 10, 86220 Dangé-Saint-Romain, tél. 05.49.86.40.67.

...ar Thérèse et Robert, l'achat de Pauline, un Surprise bi-moteur, correspond à une nouvelle manière de concevoir la navigation. Après des années de régates en 18, fini les bagarres endiablées, le flotteur au vent hors de l'eau. Aujourd'hui, cap est mis sur les plus beaux sites d'échouage de la côte Atlantique.

...ar ces deux Rochelais, bien sûr, rime avec rase-cailloux, petites plages et échouages et petites plages. «Nous avons signé avec le chantier Archambault juste après le lancement du Grand Pavois. Pour le moment nous rêvons en attendant la belle saison. Comme nous sommes habitués au mal de mer, nous ne naviguons pas de jour, de criques en criques, de la Gironde à la Bretagne sans compter les week-ends dans les criques charentaises, à La Flotte-en-Poitou, au port du Douhet, dans le fier port de la baie du Bûcheron...» Robert explique aussi son choix de la Surprise biquille par le fait que, dans un monde où le démon de la régates, il tactique le dimanche... un Surprise classique. «Mais bientôt courir avec mon bateau malgré mon double appendice... ça m'a accepté. A la fin de la semaine, l'esprit de convivialité et de l'ensemble des quinze projets. Et, surtout, il y a une vraie régates!»



JEAN-MARC ROUX BALIOS (UNIVERSAL 44)

Comme beaucoup de plaisanciers, Jean-Marc Roux pense au grand voyage. Avec son biquille Balios, un Universal 44 en alu, il estime avoir trouvé le bon compromis. «Je cherchais un bateau en alu français ou néerlandais qui, pour moi, sont les meilleurs sur le marché. Dans l'optique d'une grande croisière, un dériveur me semblait une solution éprouvée, le quillard posant quelques désagréments en mouillage forain. Mais cet appendice mobile me gênait. Et l'Universal biquille m'est apparu comme la solution...»

Pour le moment, après un Nice-La Rochelle de 4 000 milles et des échouages bre-

tons, Balios hiverne aux Minimes. Jean-Marc, lui, prévoit un programme polyvalent : week-ends sur la côte Atlantique, quelques années de vacances d'été en Espagne et au Portugal, des balades en Irlande et en Ecosse et, plus tard, un tour de l'Atlantique et une balade de plusieurs mois dans le grand Nord. P.G.

Universal Yachting, ZI de Carros, 1^{er} avenue, Km 5, 06510 Carros, tél. 04.93.29.07.00.



BERNARD THIRY ARTOS (ADVANTAGE 28)

«J'ai 60 ans, affirme d'emblée Bernard Thiry. Mon expérience est limitée et, pour un "vieux débutant" comme moi - même si je possède tous les permis - la facilité de manœuvre était primordiale...» Le choix d'une navigation simple lui a fait opter pour un foc autovireur, un winch unique à portée du barreur, une barre à roue et beaucoup d'espace. «L'attaché énormément d'importance au confort. Cela fait partie de mes motivations d'achat. L'Advantage 28 - agréé pour sept personnes en catégorie C et cinq en B -

possède beaucoup d'espace, sans grand cockpit comme dans la cabine. Autre point important : le confort en mer. Peu toile, ce biquille de trois tonnes gite très peu.»

Bernard, qui navigue essentiellement dans les pertuis charentais, recherchait un bateau très stable à l'échouage. Le choix du biquille s'est imposé. Autres particularités décisives, le moteur Diesel de 15 chevaux qui ne consomme qu'environ 1,5 litre à l'heure à 5-6 noeuds, et la signature de l'architecte, Jean-Michel Viant, «un gage de sérieux et de qualité», conclut Bernard. P.G.

Advantage Mazda System, BP, 56340 Plouharnel, tél. 02.97.52.49.51.



Le RM 10,50 posé sur un banc de sable. La famille RM a bouleversé l'image pataude du biquille.

PHOTO: J. L. LEBLANC

ATTERRISSAGE LE VOYAGE IMMOBILE

Les carènes bigames ont d'abord été conçues pour échouer facilement, à l'époque où les bassins à flot étaient rares. Aujourd'hui, après un calcul de marée et le choix d'un terrain dégagé, l'échouage offre le dépaysement. Récit d'une robinsonnade sans soucis.

Texte et photos Laurent Charpentier.

Pleine mer à 4 heures 36... A travers les panneaux en Plexiglas fumé de la descente, la nuit de lune noire laisse scintiller Orion. Ce 5 février est le jour de l'an chinois. Il marque l'entrée dans l'année prospère du Dragon mais, ce matin, nous nous intéressons au banc du Bûcheron. Un thé tiède avalé, nous entraînons la coque rouge de *Pauline*, le Surprise biquille de notre comparatif, vers son premier échouage. Le roc d'ombre des Islettes défile à bâbord. Il vient confirmer le point

calculé en relevant la bouée Nord et le feu à occultations de Saint-Martin-de-Ré. Face à l'étrave, un feu vert vient d'apparaître. Il ne brille intensément que sur deux degrés, signalant au navigateur le chenal au 265 menant à l'entrée du fier d'Ars. La douceur d'un vent de Sud-Est nous pousse à longer la digue de Loix. Le faisceau de la lampe de poche vient de rebondir sur la première bouée verte du banc du Bûcheron. Il est 5 heures 55. Comme si son ronronnement pouvait nous épargner tout dan-



laisse tourner le moteur
bord.

ale, la navigatrice, repère un
intilliant blanc au 232, cli-
ment timide dans les loins
ampadaires d'Ars-en-Ré. Un
éclair, et la lampe-torche
la perche rouge de la roche
blon - cette navigation au ras
souées sans feu nous a en
et bien réveillés! Nous lo-
ons de 30 degrés. *Pauline*,
re *Surprise*, s'incline en
longeant la pointe du fier.
Vif à la barre, il évite les
plates ostréicoles mouil-
lées, sans le moindre
fanal, sur l'alignement
de ce deuxième chenal.
Une perche jaune se
glisse sous notre vent:
il est temps de quit-
ter la passe que le
courant de jusant
rend clapoteuse.

L'affaire la
grand-voile,
Pascalie roule
le foc. Nous
laissons le
voilier sous
le contrôle
du mo-
teur. Un

coup de barre donne au *Surprise* le
cap peu orthodoxe du banc de
sable, encore immergé, qui s'étend
entre le Riveau et le chenal des Vil-
lages. Trois mètres, deux mètres...
Nous progressons lentement, au
plomb de sonde. Le bateau semble
freiner dans une matière molle.
Nos deux quilles viennent d'effleu-
rer le fond. Un tour de ronde, fil de
sonde à la main, nous confirme
qu'autour du bateau, le sol est plat
et constitué de sable. Le hors-bord
enfin stoppé laisse les sons de cette
fin de nuit envahir le bateau. Un
clapotis vient tapoter la voûte
arrière du *Surprise* qui se dandine
un instant, d'une quille sur l'autre,
comme un badaud hésitant.

Nous goûtons la saveur d'une solitude choisie...

L'eau se retire à toute allure, aban-
donnant le voilier. La barre, bloquée
dans l'axe, ne bouge plus. Il est 6
heures 45, les étoiles plissent à
peine. Le silence et l'étrange stabilité
du voilier, à présent posé, nous lais-
sent bizarrement désœuvrés, mais
seriens. Nous ne flotterions pas avant
une dizaine d'heures...

Au lever du jour, la réserve natu-

relle d'oiseaux du fier d'Ars com-
te un drôle de spécimen en plus.
Dressé sur quilles et safran, notre
Surprise ravirait les bambins ama-
teurs de comptines serinant des
histoires de jambes pour les
bateaux... Un minutieux nettoyage
à la brosse et aux seaux d'eau de
mer libère la carène des souillures
de quatre mois de port. Nous nous
apercevons aussi que, pendant la
phase d'atterrissage, le gelcoat
entre la coque et les quilles s'est
fendillé. Rien de grave: il est nor-
mal qu'une liaison entre une lour-
de pièce métallique et une structu-
re en polyester, moins rigide,
bouge un peu. Un joint étanche
élastique conviendrait sans doute
mieux à la souplesse de l'assem-
blage. A l'arrière, le bateau est sou-
tenu par le safran dont la mèche,
en acier de 110 kilos/millimètre
carré, a été portée à 40 millimètres
de diamètre (contre 32 pour le
quillard classique). Cette véritable
béquille supporte directement la
coque, mais présente une légère
inclinaison, sans doute due au jeu
dans la jumenterie. L'extrémité de
la pelle est protégée par un sabot
métallique préservant le bois de
toute écorchure avec le sol... Mais
il ne peut être question d'échouer

sur de la roche, contrairement aux
rêves de Jean Merrien (voir notre
historique)!

Sur cette longue langue de sable,
inaccessible aux visiteurs venus à
la Patache pour observer les
oiseaux aux jumelles, nous goû-
tons la saveur d'une solitude choi-
sie, temporaire, esthétique. En se
retirant, la mer nous a offert une
île déserte que nous lui emprun-
tons. Ce biquille béquille de nos
rêves d'îles lointaines. Le temps
d'une marée, il nous offre un véri-
table voyage immobile...

Quand, tout propre, notre voi-
lier se fait lécher les semelles de
quilles par les premières vague-
lettes de la marée montante, je
remise le mouillage inutile. La
brise de Sud étant faible et le cla-
pot nul, aucun risque de dérive au
moment du flot. Peu à peu, l'eau
inonde notre territoire éphémère.
Mais il faut attendre encore que la
mer ait pris assez de hauteur pour
soulever notre voilier, 15 heures
40: nous sentons le *Surprise*
vaciller. Le coup de fouet du
moteur lancé à pleine vitesse nous
décolle du sable. Voiles hautes,
nous prenons le chenal du retour.
Ce soir, nous serons chez les
hommes... L.C.

Contrairement à ses
aînés à longues quilles,
le biquille moderne (tel
notre *Surprise*, au fier
d'Ars) est en réalité un
triplan: le safran est une
béquille nécessaire à son
équilibre. Cet appendice
doit être bien sûr adapté
aux efforts de l'échouage.

PHOTO: L. CHIFFREAU



D. ALLUY/STANISLAVE
Assis - en chaussons - à la timonerie de Marguerite, Michel Joubert surveille la progression de son dernier bateau.

«**N**ous serons à Saint-Sébastien pour le petit déjeuner !» Il est 6 heures. La Rochelle ne s'est pas encore réveillée, et nous voilà réunis pour un petit week-end d'hiver à bord de Marguerite, le dernier voilier de Michel Joubert en partance pour l'Espagne. En ce mois de décembre, la météo n'est guère fameuse sur le golfe de Gascogne, et il faut tout l'enthousiasme d'une bonne bande de copains à qui Michel a promis de traverser le Golfe en pantoufles, pour se décider à affronter les frimas d'une

aube glaciale. La Rochelle-Saint Sébastien, 180 milles de route à faire en 23 heures - faites le compte: cela représente quand même 8 nœuds de moyenne. Joli challenge pour un fifty que nous comptons bien mener à la voile, au grand désespoir de Michel qui tient absolument à nous convaincre de sa philosophie: à moins de 50 degrés du vent et 15 nœuds de vent, rien ne vaut la puissance de deux bons 110 chevaux Nanni-Man Diesel!

Pourtant, même si, dans une autre vie, il a été officier mécanicien dans la Marchande, même si

nombre de plaisanciers l'ont vu écumer les plans d'eau à bord de Lullu-Belle, sorte de bolide à moteur tout terrain, on ne peut guère suspecter l'architecte du one-tonner Diav de ne pas aimer la voile. Jusqu'à preuve du contraire, c'est même sans doute l'architecte naval français qui a derrière lui le plus grand nombre de milles en croisière à bord des voiliers les plus divers: après Tigre Mou, un lourd Damien II, il a sillonné toutes les côtes de France et de Méditerranée à bord de JNP, son catamaran de 18 mètres, un engin si minimaliste

que le seul éclairage était constitué par des plafonniers à piles! Pour ne pas être embêté par tous ces équipements qui transforment un voilier de croisière en usine à problèmes électriques.

Pour aller à la découverte des fjords du Nord

Mais l'homme n'est pas inoxidable. Il avait envie d'aller encore plus loin sans se mouiller la couenne, il voulait un engin qui lui permette de découvrir les fjords



DÉCOUVERTE **MARGUERITE :** **UN BIQUILLE A VIVRE !**

Après un quillard relevable en acier
et un catamaran de 18 mètres très dépouillé, Marguerite, le dernier voilier
personnel de Michel Joubert, est un biquille qui ne ressemble à aucun autre.
Petite traversée du golfe de Gascogne en guise de démonstration.

Texte et photos Daniel Allisy.

de Norvège et des Lofoten sans
s'apercevoir de la douce quiétude de son
cabin. Il n'a pas sa bande de copains qui ne
peut pas tous nécessairement des
dépenses du costume trois pièces
salon-de-ciré-veste-de-quart-
essence-étoupe. Joli programme
double d'un impératif de chemi-
sot : pour retrouver ce beau petit
monde aux escales, l'engin devait
être la ponctualité même. D'où la
matinée du rendez-vous pour le
déjeuner à Saint-Sébastien...
Vent de Nord-est, un bon 30 nœuds.
Si nous voyions ce que ce ketch a
dans le ventre ? Grand-voile haute,

général entièrement déroulé et arti-
mon en batterie, la bête s'ébroue.
Puissamment. La première surprise
vient de cette étrave très en «V» (il
paraît que c'est d'abord un bateau à
moteur) qui guide la route de notre
Marguerite au grand large, procurant
une impression étonnante à la
barre. Mieux encore, mais nous
nous en apercevrons surtout au
retour, ce bateau ne tape jamais - je
dis bien jamais. Pourtant, on ne
peut pas dire que l'avant est particu-
lièrement pincé ! Les - petites - sen-
sations de barre ne sont toutefois
guère améliorées par le circuit de

drosses : toujours guidé par le souci
de simplicité qui l'anime, Michel a
imaginé des drosses en Vectran,
courant le long du pavois jusqu'au
secteur arrière : tout est à l'air libre,
permettant une intervention immé-
diate en cas de problème. Mais on a
compris que le plaisir d'un tel
bateau ne réside pas dans la finesse
de la barre. Régatiers s'abstenir !

Non, ce qui m'a le plus gêné
pendant toute cette croisière, c'est
l'absence du bruit de la vague
d'étrave, vous savez, ce puissant
mugissement de l'avant qui creuse
régulièrement son chemin, gui-

dant les rêveries de l'homme de
quart. Car Marguerite, que je ne
vous ai toujours pas présentée, est
d'abord un petit cargo, avec passe-
relle, salon de pont donnant sur
la mer et «salon de cockpit» de
plain-pied avec la terrasse arrière.
Encore un peu (il s'en est fallu de
deux mètres de longueur de plus,
mais le devis était beaucoup plus
élevé), et notre petit cargo était
affublé de passavants couverts !
C'est fou ce que l'on peut s'habi-
tuer au confort en mer : chaque
fois que j'ouvrais la porte latérale
pour pouvoir profiter du bruit de

la mer, il se trouvait toujours un équipier en pantoufles pour crier au courant d'air...

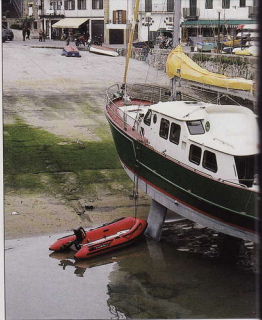
Parce que, vous l'avez tous compris, *Marguerite* est d'abord un fantastique bateau à vivre. A la passerelle, le navigateur peut disposer une carte grand-aigle en bénéficiant d'une vision sur 360 degrés. Juste derrière lui, les occupants du «carré-salle à manger», assis sur des sièges en lattes vernies, fauchent des années pré-RER, n'ont pas besoin de se hausser du col pour voir le paysage. Descendez deux marches et vous voilà dans le salon doté de deux canapés se faisant vis-à-vis, juste devant le cockpit arrière, lui-même protégé par le prolongement du toit du rouf. Évidemment, cette configuration correspond à une version «pays froids» : les amateurs de bains de soleil en seront pour leurs frais, encore que le toit du rouf (qui accueille l'annexe en temps ordinaire) est paraît-il un solarium formidable. L'impression de se trouver à bord d'un petit cargo, plus que d'un voilier, est encore renforcée par le pavois qui ceinture les passavants jusqu'à mi-banche, procurant une protection exemplaire. La journée se passe à 7,8

Le mât d'artimon autoporté est en carbone pour supprimer le haubannage.

noeuds de moyenne, le vent ayant même tendance à se renforcer à la tombée de

la nuit. Dilemme. Michel voudrait affaler et continuer au moteur, prétextant qu'immanquablement, nous serons obligés de manœuvrer. Ce qui se produira d'ailleurs vers 2 heures du matin, quand il faudra prendre un ris par 35 noeuds, obligeant à des acrobaties sur le toit du rouf à 2,50 mètres au-dessus de l'eau. Mais une telle bonne brise avec un voilier qui gîte modérément et affiche gaillardement ses 23 tonnes de déplacement est un vrai plaisir : au moteur, nous n'irions pas plus vite, mais avec nettement plus de bruit ! Michel devra s'y faire : nous atteindrons Saint-Sebastien sans avoir touché aux manettes. A 7 heures du matin très exactement. Qui dit mieux ?

Bien évidemment, il n'y a aucune place disponible dans le port, les bateaux de pêche sont à touche-touche dans le bassin des chalutiers, les voiliers ont pris leurs quartiers d'hiver dans le deuxième



Petite séance d'ouverture d'huitres dans le cockpit arrière. Notez le prolongement du toit du rouf.



bassin, à tel point qu'on doit pouvoir quasiment traverser le port à pied et trois bateaux encombrant l'avant-port. On ne va quand même pas aller mouiller dehors. Et la cale ? Juste sous le poste de secours, le plan incliné de l'avant-port nous tend les bras. *Marguerite* arrive doucement à mourir sur le béton de la cale de mise à l'eau des petits bateaux. A peine le temps d'aller porter les amarres à terre, et notre voilier est déjà solidement posé sur ses deux quilles et l'aileron porte-safran. Sans

aucune des inquiétudes qui accompagnent d'ordinaire ce type de manœuvre. Solidement campé sur ses deux larges semelles de quille, *Marguerite* se trouve aussi à l'aise que sur un ber. Ah ! nous avons ce beau jeu de dauber pendant des années sur ces biquilles d'outre-Manche ! La solution s'impose d'elle-même une fois qu'on l'a pratiquée ; pour qui veut vraiment naviguer en croisière dans les mers à marée, le biquille permet de profiter sans soucis de mouillages auxquels le commun des quillards n'a pas droit. Et ce ne sont pas les moins désagréables ! Quant aux performances – en tout cas pour un voilier comme *Marguerite*, qui a tiré un trait sur le près serré –, elles sont tout à fait acceptables : avec

ses 2 mètres de tirant d'eau et ses 4 tonnes de lest, nous avons navigué en toute sérénité tout dessus par 30 noeuds de vent. Sacré voilier de croisière !

Et sacrée croisière. Je crois bien que c'est la première fois que, parti au portant, je suis revenu au portant ! Car quelques tapas plus tard nous étions déjà sur la route de retour après un petit tour dans le port de Pasajes. Grand langou, nous étions partis, grand langou nous revenons. Mais, comme c'était une vraie croisière, le vent a fini par

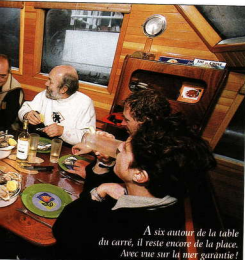




Oui, c'est bien l'arrière que vous apercevez au premier plan!



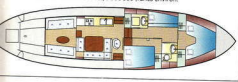
Le «dessus» de la cabine de propriétaire permet de ménager une immense table à cartes.



À six autour de la table du carré, il reste encore de la place. Avec vue sur la mer garantie!

Marguerite à la loupe

Longueur coque, 16 m; flottaison, 15,60 m; largeur, 4 m; tirant d'eau, 2 m; volume, 125 m³; poids, 23 tonnes; lest, 4 tonnes; motorisation, 2 x 110 chevaux Volvo Diesel; autonomie à 8,5 nœuds, 1 500 miles; matériau, aluminium, projeté Strongal; architecte, Michel Joubert; chantier, Meca, BP 109, route de Lyon, 170 Tarare, tél. 04.74.05.07.76. Prix, 3 500 000 francs environ.



refuser à mi-Golfé, pour se transformer en un bon force 8 pile au cap. Et Michel d'arborer un énorme sourire. Depuis le temps qu'il attendait de pouvoir nous les montrer ses moteurs! 1 000, 1 500, 2 000 tours, la bête se prépare à affronter la mer de plein fouet. Nous attendons avec ironie la première rencontre de vague un peu forte. Mais la bête se joue de la vague, elle la traverse, elle la transperce. Nous ne voyons plus rien. En un instant, Marguerite est couverte d'eau, comme si on avait allumé une lance à incendie sur l'avant. Incroyable! Il faut

vous dire que notre voilier est construit en Strongall, en fait un procédé inventé par Joseph Fricaud qui consiste à employer des tôles épaisses permettant de se passer des lisses et autres membrures des voiliers en aluminium traditionnel. Et que ce procédé – qui ne peut être utilisé que sur des coques à bouchain – n'autorise pas n'importe quelle figure de coque. Comme, par exemple, d'évaser une étrave... Du coup, cette étrave qui traverse la vague avec une rigueur de métronome (nous avons tapé une seule fois sur 100 milles de remontée vent debout au moteur par 35 nœuds solidement établis) laisse une grande partie de l'atmosphère couvrir le pont jusqu'à l'arrière. Surprenant, mais finalement pas trop désagréable avec de bons essuie-glaces. Surtout lorsqu'on sait que notre VMG est alors de 7 nœuds!

À l'intérieur la vie continue – presque – comme si de rien n'était. On bouquine affalé dans les canapés du bas, on déjeune à la table du carré... Seuls les occupants du poste avant sont un peu secoués. Au début, on considère avec une légère appréhension les énormes surfaces vitrées, dont les verres trempés-feuilletés (11 millimètres quand même) ne tiennent que par la grâce du Sikaflex. Tout comme les capots de pont, tout comme les cloisons, tout comme les vaigrages. A croire qu'il s'agit d'un bateau témoin pour ce joint souple miracle! Décidément, Michel Joubert n'en finira pas de nous étonner. Et pourtant, cet homme de paradoxe est finalement beaucoup plus cartésien que sa façon de ne le laisserait croire. Ce serait même plutôt l'homme de l'anti-parti-pris.

Il a toujours voulu des bateaux simples: l'envie de bénéficier d'un vrai confort ne le fera pas déroger à la règle; simplement, il va s'atteler à trouver des solutions adéquates. Démonstration... La coque en Strongall étant dépourvue de lisses, il suffit de coller de grandes plaques de mousse sur la surface développable du bordé. Le vaigrage? Des petites lattes de pin d'Oregon collées directement dessus. Les cloisons? Du contreplaqué multiplié directement collé sur le vaigrage au Sikaflex, toujours. Et comme on veut que l'ensemble ait de la gueule sans passer par le chantonnement de fargues toujours coûteuses, on emploie un multiplis spécial (en fait, un contreplaqué fait pour des volets par Toubois) et une épaisseur de 22 millimètres, bien supérieure à ce qui serait nécessaire.

Un bateau à vivre qui ira loin

D'où une curieuse ambiance de chalets suisse qui nous a tous donné l'envie d'offrir à Michel une pendule avec un coucou. Nous avons reculé devant son expression effarée, mais promis, Michel, ce n'est que partie remise! Démonstration toujours. L'antidérapant sur le dessus des roufs? Juste une tôle d'aluminium rainurée comme on en voit dans les salles des machines. L'éclairage intérieur? Le même plafonnier par-tout – carré, cuisine ou couchettes –, évitant ainsi d'emporter 36 modèles d'ampoules de rechange. Les toilettes? Entièrement stratifiées pour l'entretien, un simple lavabo sur pied acheté chez Leroy-Merlin et, surtout, une seule toilette et une seule douche. Séparées. Car, même si c'est la règle sur chacun des voiliers de série qu'il dessine – marketing oblige –, Michel n'en finit pas de pester contre ces unités de 13 mètres où chaque cabine est dotée d'un cabinet de toilette complet avec son lot de vanes, d'embêtements et d'inconfort. Ce voilier, il l'a voulu le plus confortable possible. Il l'est assurément. Il l'a voulu robuste avec un look qui lui permette de ne pas déparer au milieu d'un port de pêche de la Baltique. On peut ne pas aimer cette allure mi-Karaboudjan, mi-voilier. Je trouve que son côté «yacht de travail» tranchera ni dans un bassin de plaisance ni le long des quais d'un port de pêche. Parce que c'est avant tout un bateau à vivre qui ira loin. Forcément.

D.A.