

# BE BOAT 6.0

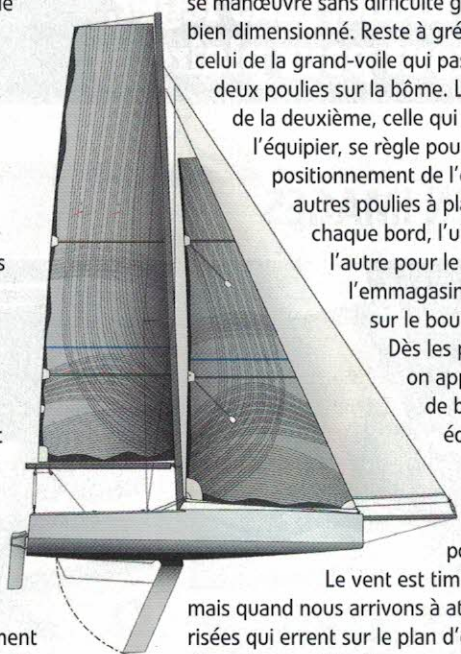
# Puissance et maîtrise

**ERWAN BOISECQ**, à la tête de son chantier Be Boat depuis cinq ans, est souvent là où on ne l'attend pas. Après un joli day-boat néoclassique en composite (Be Boat 6.50) et un superbe 10-mètres sur plan Juan K (*Lady of Tasmania*), le voilà qui met à l'eau un pur sportboat de 6 m aux lignes très contemporaines. Amarré depuis peu à son mouillage au port d'Arradon, le Be Boat 6.0 ne passe pas inaperçu avec son mât carbone très reculé, son immense pont avant, son étrave volumineuse, ses bordés quasi verticaux et ses sections arrière formant un U très allongé. Il a été conçu et construit à la demande d'un client qui a beaucoup navigué en Snipe autour de l'île de Bréhat et désire à présent prendre du bon temps sur un support rapide mais moins sportif et plus accueillant pour ses petits-enfants. L'idée de Thomas Jullien, son architecte, est de proposer un bateau puissant, nerveux en termes d'accélération, mais sûr et pas trop exigeant non plus. Pour y parvenir, il a mis beaucoup de volume dans le tiers avant, de façon à rendre l'enfournement quasi impossible. Il a aussi et surtout conçu une carène puissante à la courbe de redressement très linéaire, de façon à ce qu'elle réponde avec souplesse aux surventes. En d'autres termes, même si le bateau est toilé – notamment à l'avant, avec ce mât très reculé –, ses réactions progressives doivent laisser à l'équipage le temps de réagir. C'est en tout cas le cahier des charges. A nous la pratique! Le Be Boat 6.0 fraîchement mis à l'eau nous attend sagement à son mouillage, à Arradon. On embarque par l'arrière en enjambant la barre d'écoute qui court sur toute la largeur du tableau et ferme ce cockpit de forme à peu près rectangulaire et très dégagé. Seuls les indispensables cale-pieds et leurs sangles de rappel peuvent faire obstacle aux déplacements. La préparation du bateau ne prend que quelques minutes. Les voiles sont

sous le pont avant, dans cette vaste soute – presque une cabine – à laquelle on accède par deux grands panneaux. Idem pour les safrans, dont seules les cages restent à poste sur le tableau arrière. Les appendices proprement dits – des safrans de 29er –, s'y glissent verticalement. Le fait de recourir à des safrans de grande série réduit les coûts, et le système sabre semble préférable aux safrans pivotants type Hobie Cat. Ces derniers risquent toujours de se desserrer, rendant le bateau très difficile à barrer. Rien de tel à la barre du Be Boat 6.0, et pas vraiment de risque de talonnage dans la mesure où la quille est bien plus profonde. Cette quille, pivotante, se manœuvre sans difficulté grâce à un palan bien dimensionné. Reste à gréer l'autre palan, celui de la grand-voile qui passe par

deux poulies sur la bôme. La position de la deuxième, celle qui renvoie vers l'équipier, se règle pour s'adapter au positionnement de l'équipage. Deux autres poulies à plat-pont sur chaque bord, l'une pour le foc, l'autre pour le gennaker dont l'emmagasineur est frappé sur le bout-dehors. Dès les premiers bords, on apprécie le toucher de barre, une barre équilibrée, toujours douce mais assez expressive pour être plaisante.

Le vent est timide et instable, mais quand nous arrivons à attraper l'une des risées qui errent sur le plan d'eau, le bateau répond en accélérations prometteuses. C'est encore plus vrai, bien sûr, quand nous abattons et déroulons le gennaker, bien dégagé par un bout-dehors de près de 2 m. Il devient plus facile d'accélérer et d'abattre en profitant du vent-vitesse, comme en cata, puis d'accélérer encore quand la coque commence à planer. Ce qui arrive assez vite; elle est faite pour ça et le bateau est super léger! Le plan d'eau compris entre l'île-aux-Moines et l'île d'Arz, qui paraissait suffisant, semble soudain trop petit – surtout à marée basse car nous calons quand même 1,80 m. Deux constats cependant. Passé un certain degré de gîte,



### EN CHIFFRES...

Long. : 6 m. Largeur : 2,40 m. TE : 0,50-1,80 m. Lest : 142 kg. Dépl. : 450 kg. SV au près : 27 m<sup>2</sup>. GV : 16 m<sup>2</sup>. Foc : 11 m<sup>2</sup>. Gennaker : 34 m<sup>2</sup>. Mat. : sand. verre/PVC/époxy (infusion). Arch. : T. Jullien. Const. : Be Boat. Prix : 40 000 € (gréement carbone et voiles).

on sent bien qu'on ne pourra pas garder le contrôle à la barre... Il faut soit abattre à temps, soit choquer gennaker et/ou grand-voile. Ce tempérament est bien celui d'un sportboat, et les réactions sont assez progressives – comme promis – pour permettre à un équipage de niveau moyen de réagir à temps. Deuxième point : lors de notre essai, l'écoute de gennaker demandait une sacrée poigne, même avec des gants! Il faut sans doute envisager une poulie-winch de plus grand diamètre. A ce détail près, nous validons avec enthousiasme le bateau réalisé par l'équipe d'Erwan Boisecq, amusant, rassurant, et largement à la hauteur des promesses de l'architecte! Reste à savoir quelle sera la destinée « industrielle » de ce sportboat en infusion, construit pour l'instant dans un moule précaire. La décision d'investir ou non dans un vrai moule, donc dans une série, n'a pas été prise à ce jour. En d'autres termes, le tarif ne va pas baisser et la diffusion restera relativement confidentielle, et ce quelles que soient les qualités nautiques du 6.0... Tant pis ou tant mieux, mais une chose est sûre : l'association entre Thomas Jullien, l'architecte, et Erwan Boisecq, le constructeur, est des plus prometteuses. ■

**Texte et photos : F.-X. de Crécy**





« Le mât très reculé dessine une silhouette qui ne manque pas de caractère. »



La barre d'écoute court sur toute la largeur du tableau, le cockpit est assez profond et dégagé pour qu'on s'y sente tout de suite à l'aise.



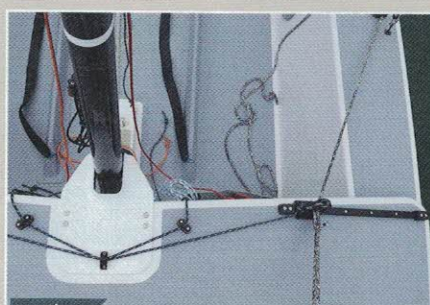
Lors de notre essai, les sangles de rappel n'avaient pas encore été montées correctement.



Sous le pont avant, un vaste espace de rangement qui pourrait presque contenir une couchette.



La transmission de barre : de simples biellettes efficaces et bien montées.



Les rails de foc peuvent se régler par une drosse, sans avoir à descendre sous le vent.