



BE 6.0

# Petit mais très rapide

Ce dayboat associe une construction très légère à une carène très puissante. Résultat : il affiche des performances étonnantes pour sa taille. Une petite luge qui mérite le détour.

CONDITIONS DE L'ESSAI : Arradon, vent de Sud, 8-12 nœuds, mer plate.

Commençons par la première impression : le mât est vraiment très reculé sur ce petit dayboat. Il a l'air planté juste au milieu du bateau mais nous vérifierons, mètre en main, qu'il est même en arrière du milieu, le pont avant étant plus long que le cockpit de quelques centimètres. La deuxième chose qui saute aux yeux est le volume important de l'étrave. Nous ne sommes pas en présence d'un scow, ou d'un « nez rond » façon Mini-Transat mais l'étrave est vraiment très pleine. Ici pas d'élancement, et un bordé très vertical de l'étrave jusqu'au tableau arrière. La largeur à la flottaison est importante et tout ce volume de coque apporte énormément de puissance dès les petits angles de gîte. Nous en avons confirmation dès que

nous montons à bord. Sur un voilier de seulement six mètres, l'embarquement de trois adultes bien nourris se traduit d'habitude par quelques coups de gîte marqués. Rien de tout cela ici. Thomas Jullien, l'architecte qui nous accompagne au cours de cet essai, a joué à fond la carte de la stabilité de forme. Au risque d'un dessin un peu massif du tableau arrière, mais très convaincant sur l'eau. Pourtant le franc-bord est légèrement plus bas au niveau du cockpit qu'au niveau du pont, ce dernier formant comme une teugue avec une toute petite marche entre les plats-bords du cockpit et le pont. Le pont se prolonge même de quelques centimètres au-dessus du cockpit, un effet visuel assez réussi et qui permet de fixer plus facilement les rails transversaux d'avaloir de génois.

Le pont avant est nu, mis à part le passage des bouts d'emmagasineur de génois et de gennaker.

## SIMPLICITÉ ET PERFORMANCES

L'accastillage est simple : les trois drisses restent sur le mât, le point de tire de génois se règle en latéral et une grande barre d'écoute ferme le cockpit à l'arrière. Nul winch, mais des poulies-winch pour le spi qui se révéleront vite limites pour un vent pourtant très sage. Une deuxième poulie-winch devrait être ajoutée de chaque bord dans le circuit de l'écoute de spi. La barre franche est reliée par deux biellettes à plat pont aux safrans qui sont en fait des pelles de 29<sup>es</sup>, coulissant verticalement dans une cage. On peut les juger petits en surface mais certainement pas inefficaces. En effet, le contrôle du BE 6.0 est précis et le barreur n'a pas trop à les employer pour le maintenir sur sa trajectoire. Avec ce mât très reculé, la surface de la voile d'avant est importante et l'équipier

peut se féliciter que son écoute se flée. L'écoute de grand-voile revie sur une tourelle au centre du cc peut être gérée par le barreur ou l'équipier. L'inclinaison du taque demandé un meilleur réglage, s'aider du pied pour bloquer l' mais cela n'est pas rédhibitoire. L que le barreur se régale avec cet bombe qui a tôt fait d'affoler le leurs. Jugez plutôt : nous sor 6,5 nœuds au près, et nos gran de portant nous permettent d'a 9, 10 puis 12 nœuds comme qu Bien sûr, nous ne sommes pas e et il y a fort à parier que notre près n'était pas celui d'un 12m on se dit que l'on en laissera fa de beaucoup plus gros que no notre sillage. Pour le reste, mê cockpit est grand, le fait que l soit implanté demande un peu tion lors des virements : l'espa le hale-bas et l'écoute de grand- à peine suffisant pour y passe dans le même mouvement. Ma voilier à la vocation sportive affir n'est pas surpris de se voir récl minimum de coordination.



1



2



3

**1 - Ça plane pour lui.** Le BE 6.0 est très à son aise au portant et part très vite au planing grâce à sa légèreté. Sa grande stabilité et ses deux safrans lui permettent de porter une grande voile d'avant sans craindre de départ au lof.

**2 - Beaucoup de volume.** Le dessin de l'étrave et les bordés verticaux définissent une coque très volumineuse pour sa taille. En navigation, le brion est le plus souvent émergé, et le bateau se cabre légèrement au planing.

**3 - Comme un dériveur.** Avec le mât implanté dans le cockpit, l'équipage est idéalement placé pour manipuler les drisses ou prendre un ris. Le mât est maintenu grâce à un étambrai à la hauteur du pont.

CE QUI NOUS  
**A SÉDUITS**

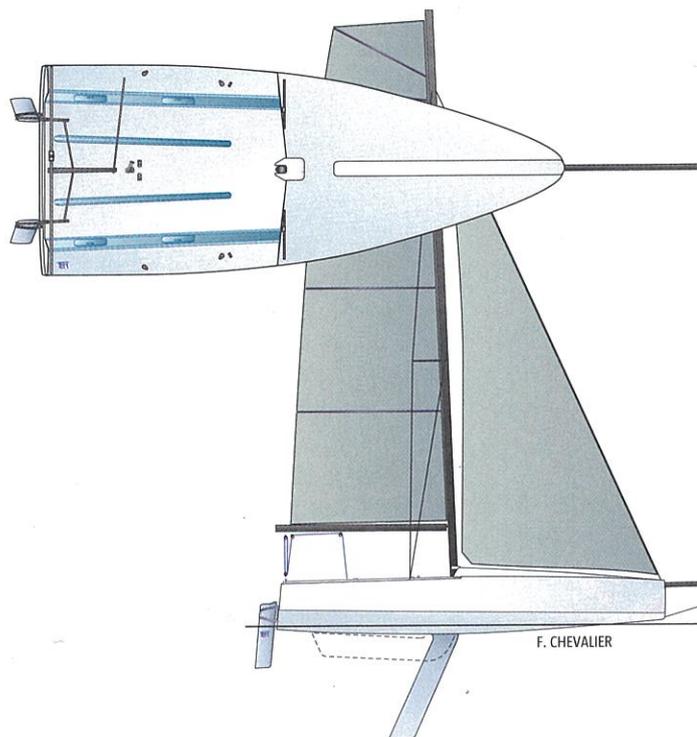
Les performances de ce petit bateau sont impressionnantes et justifient les choix retenus.

- ▶ La raideur à la toile.
- ▶ La précision de la barre.
- ▶ La facilité de mise en œuvre.
- ▶ La qualité des finitions.

CE QUI NOUS  
**A DÉPLU**

L'accastillage méritait quelques ajustements pour en tirer le meilleur.

- ▶ Le circuit de l'écoute de spi demande du muscle.
- ▶ L'arrière fait un peu mastoc.
- ▶ Rien n'est vraiment prévu pour l'amarrage.



F. CHEVALIER

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	BE 6.0	MELGES 20	MACH 6.5
Longueur de coque	6,00 m	6,10 m	6,50 m
Longueur flottaison	6,00 m	nc	6,50 m
Largeur	2,40 m	2,13 m	2,54 m
Tirant d'eau	0,50-1,80 m	1,37 m	0,60-2,00 m
Déplacement	450 kg	520 kg	500 kg
Lest	120 kg	nc	180 kg
Surface voile au près	27 m <sup>2</sup>	24,20 m <sup>2</sup>	36,50 m <sup>2</sup>
Génois	11 m <sup>2</sup>	8,20 m <sup>2</sup>	10,50 m <sup>2</sup>
Grand-voile	16 m <sup>2</sup>	16 m <sup>2</sup>	26 m <sup>2</sup>
Gennaker	34 m <sup>2</sup>	40 m <sup>2</sup>	52 m <sup>2</sup>
Matériau	sand. verre-PVC époxy	sand. fibre de verre- carbone	stratifié verre-polyester
Architecte	Thomas Jullien	Reichel-Pugh	S. Magnen
Chantier	BeBoat	Melges Boat Works	JPS Production
Prix TTC	48 000 €	56 975 €	48 300 €

Constructeur : chantier BeBoat, <http://beboat.net>

PRIX DE BASE TTC ..... **48 000 €**

CONCLUSION

Ce petit bateau nous a agréablement surpris par ses performances largement au-dessus de la moyenne. Il ne manque pas de qualités pour séduire des propriétaires exigeants souhaitant un bateau au caractère marqué, plus extrême que peut l'être un monotype de régate.

Disparition d'Erwan Boisecq

Nous avons effectué cet essai en compagnie d'Erwan Boisecq, le patron du chantier BeBoat, qui a été victime d'un arrêt cardiaque fatal le 8 juin. Ce bateau, comme le précédent, témoignait de sa curiosité et de son amour pour le travail bien fait. Nos pensées vont à sa famille et à ses amis.