

Léger, le Méaban démarre au moindre souffle. Par bonne brise, la raideur à la toile est assurée par les 120 kg de lest de la quille.



MÉABAN

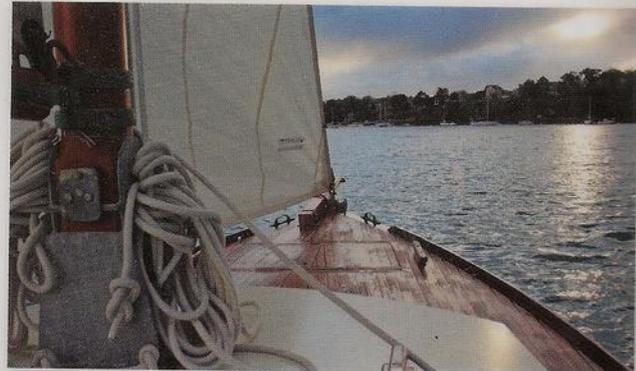
# Facile à la manœuvre, l'esprit libre

Cette balade d'un après-midi aura permis, en raison de conditions variées, entre quarantièmes rugissants et temps de demoiselle, de tester le Méaban sous ses différents aspects. Bateau conçu pour privilégier le plaisir d'être sur l'eau et évacuer les soucis. L'esprit peut alors vagabonder en toute liberté.

TEXTE ET PHOTOGRAPHIES CHRISTOPHE VARÈNE

Ciel de plomb et trouée lumineuse, trous de vent et grains de grêle, un véritable temps de Toussaint en cette fin octobre sur la Rance, entre Saint-Malo et Dinan. Des conditions presque parfaites pour essayer le Méaban, dernière unité sortie du chantier Grand Lague installé dans les Côtes d'Armor. Grand frère d'une longue lignée comprenant par ordre croissant le Laita, le Minahouët, le Béniguet et le Stir Ven, il est lui aussi né sur la planche à dessins de l'architecte François Vivier. Rendez-vous est pris avec Pierre-Yves de La Rivière, le jeune patron de cette entreprise de construction navale, à la cale de la Passagère pour une virée humide. De lourds nuages défilent au-dessus de nos têtes portés à vive allure par une brise fraîche déceuvante. Nous sommes seuls pour préparer le bateau à la mise à l'eau sur cette cale d'ordinaire encombrée en été. L'avantage du gréement houari qui, plié, loge dans la cabine et dans le cockpit, le mât ne dépasse pas sur l'arrière du bateau. Cela facilite les manœuvres avec la remorque. Si elle peut, à l'extrême, se faire seule, l'opération du mâtage est simple à deux selon un principe comme toute assez répandu: après avoir défilé les haubans sur les cadènes, sans les déranger, et positionné le pied de mât dans les jumelles de l'emplanture, l'un des

équipiers soulève peu à peu le mât pour l'amener à la verticale, aidé par l'autre qui tire sur l'étau avant de le fixer. Le bateau n'a plus ensuite qu'à glisser sur les rouleaux de la remorque pour flotter dans un demi-mètre d'eau. Le safran installé, il ne reste qu'à déborder pour goûter aux plaisirs de la navigation. Nous sommes trois adultes et une enfant à bord pour cet essai, ce qui permet d'apprécier l'habitabilité du cockpit, d'autant que nulle manœuvre ne vient encombrer cet espace convivial. Même le logement de la dérive ne dépasse pas des planchers et les 130 kg de celle-ci se baissent et se relèvent à l'aide d'un palan sept brins. Parti sous les rafales, le Méaban se révèle raide à la toile grâce au soutien des 120 kg de lest de la quille. Mais les éclaircies trouant les nuages s'accompagnent d'une baisse progressive du vent et, les uns après les autres, nous larguons les ris avant de remplacer le petit foc par le grand. Sur ce bateau, le propriétaire n'a pas souhaité installer un enrouleur et les deux voiles d'avant s'endraillent sur l'étau avec des mousquetons: le changement s'opère rapidement, mais nécessite d'aller sur la plage avant. Cette garde-robe, complétée par un spi asymétrique gréé sur le bout-dehors, permet de s'adapter à toutes les conditions météo. Les manœuvres sont simples et l'accastillage, bien dimensionné, est composé de



pièces en bronze, de poulies en celoron et de taquets d'amarrage en bois. Le barreur, en particulier dans des conditions musclées, doit juste trouver le bon positionnement pour régler la grand-voile, l'écoute en double étant prise sur des taquets placés sur l'arrière.

## Transportable et simple d'utilisation

Quelques trouées dans un ciel sombre offrent l'opportunité au soleil de donner un joli coup de projecteur sur la coque framboise. Un petit bord de portant vers Le Minihic, dans un souffle finissant, donne l'opportunité à Pierre-Yves de parler de son entreprise et de ses deux salariés, de la cohérence de sa gamme basée sur l'authenticité et l'esthétique tout en étant adaptée à une utilisation moderne. À la simplicité d'utilisation, ▷

Grâce à des passavants et un pont dégagés, les manœuvres sont rapides. Cette unité permet de réagir sans difficulté à des conditions météo erratiques.

ce à une  
uction en  
replaqué  
époxy,  
rien n'est  
pas plus  
eant que  
lui d'une  
coque  
polyester.



▷ avec une mise en œuvre rapide, s'ajoute un entretien modéré, et pas plus important que pour une coque en polyester, grâce à une construction en contreplaqué époxy. Si tous les espars sont en pin d'Oregon, les bois vernis sont en sapelli, une essence de la famille de l'acajou. La découpe numérique des divers éléments permet de réduire les coûts et aussi de proposer le Méaban, comme tous les autres modèles du chantier, dans une version en kit pour la construction amateur.

### Bien adapté à la croisière côtière

Le retour vers la cale de la Passagère pourrait s'avérer laborieux contre le courant, mais le ciel, jamais avare d'une surprise, déverse sur notre Méaban un violent grain accompagné d'une grêle piquante. Pendant que notre jeune équipière trouve un abri sûr dans la cabine, nous affalons foc et grand voile après avoir démarré le petit moteur hors-bord placé dans un puits sous la barre à l'arrière du cockpit.

Pour éviter les traînées d'eau, le hors-bord, en dehors de ses périodes d'utilisation, peut être posé à plat dans le bateau

et le puits est fermé par une trappe équipée d'un bailer pour évacuer l'eau. En quelques minutes sous ce déchaînement météo, le gréement houari est ferlé, le foc roulé dans son sac. Les manœuvres se sont déroulées avec rapidité et, même dans ces conditions, le pont avant reste praticable. Il ne nous reste qu'à poursuivre notre route au moteur et revenir à notre point d'embarquement.

Remettre le bateau sur sa remorque et dégréer ne présente pas plus de difficultés que lors du départ. Cependant, cette opération n'est pas à répéter de multiples fois tout au long d'une saison. D'un transport aisé, le Méaban n'en est pas moins un bateau important et il est préférable de lui trouver un mouillage ou une place de port. Son programme de navigation est large car, s'il répond à une utilisation familiale pour de belles sorties à la journée, il dispose de nombreux atouts pour découvrir les plaisirs de la croisière côtière. Les aménagements intérieurs dépouillés ne s'encomrent pas de superflu mais possèdent l'essentiel. La pointe avant est occupée par une large couchette double. Deux autres couchages, pour partie sous le cockpit, offrent



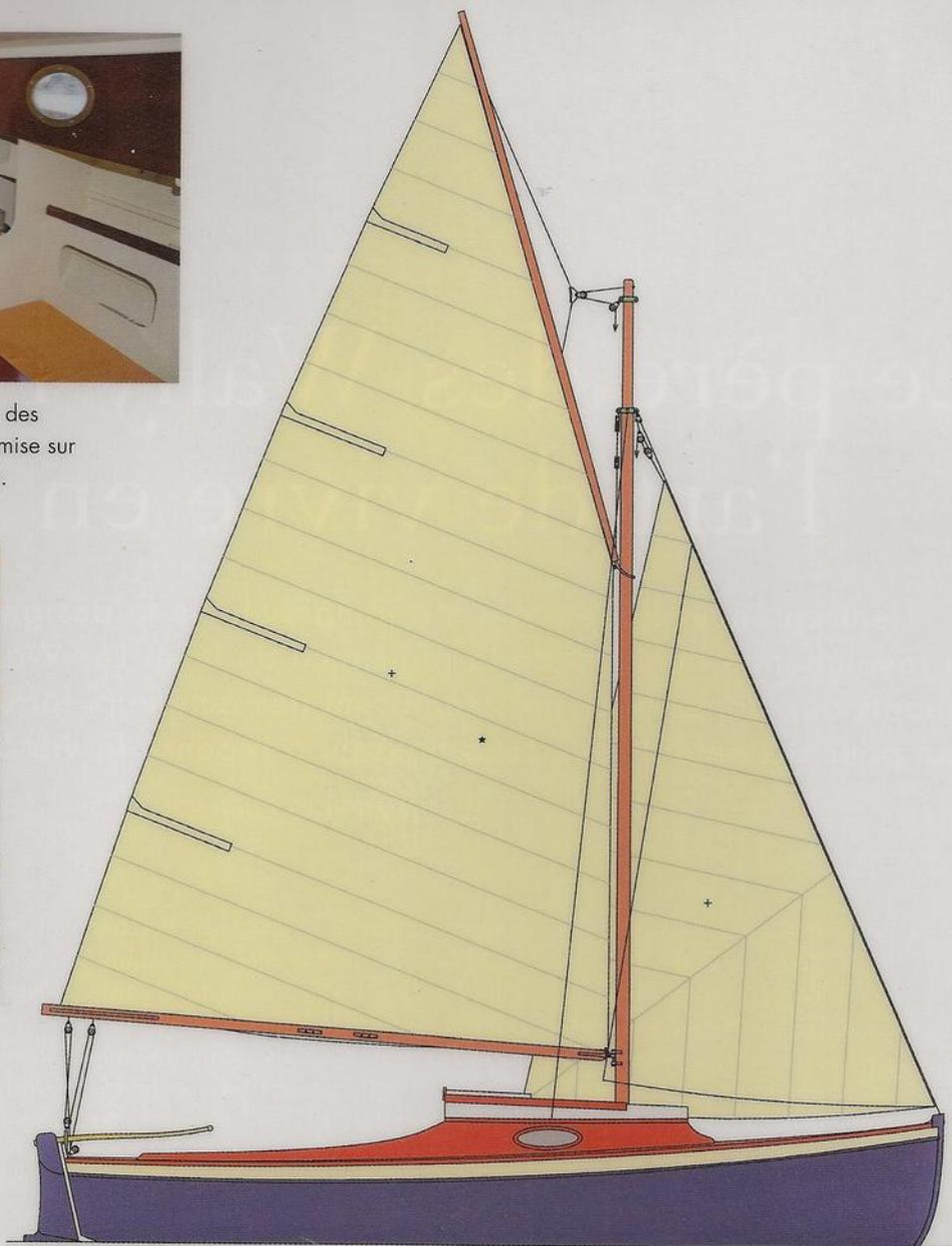
des assises pour le petit carré. Astucieuses et peu encombrantes une fois rangées, une table de carré et une table à cartes s'installent en une poignée de secondes. De nombreux équipets sont disponibles le long de la coque. Pour apporter le minimum de confort, un petit réchaud et des toilettes chimiques sont installés dans la partie centrale. La plus grande unité du chantier Grand Large autorise un large programme de navigations familiales, entre balades à la journée et petite croisière. Transportable, simple d'utilisation et facile d'entretien, le Méaban se révèle aussi sûr et agréable à manœuvrer. ■



Un intérieur dépouillé et esthétique, des rangements astucieux : le Méaban mise sur simplicité d'utilisation et convivialité.



Avec sa table amovible, le cockpit fonctionnel est aussi accueillant. On apprécie l'habitabilité de cet espace qu'aucune manœuvre n'encombre.



Si la simplicité du plan de pont dessiné par François Vivier permet de mener le Méaban seul ou à deux, la petite croisière familiale peut aussi être inscrite au programme.

### Le Méaban en chiffres

**Architecte :** François Vivier  
**Longueur de coque :** 6,82 m  
**Longueur à la flottaison :** 6,33 m  
**Maitre bau :** 2,30 m  
**Tirant d'eau :** 0,44/1,35 m  
**Poids lège :** 1 085 kg  
**Voilure :** 28,00 m<sup>2</sup>  
**Homologation :** C, 5 pers. - D, 7 pers.  
**Prix barre en main :** 44 800 €  
**Prix kit contreplaqué :** 8 390 €  
**Chantier :** Grand Lague, Le Saudrais,  
 22100 Calorguen. Tél. 02 96 88 01 03.  
[www.grand-lague.fr](http://www.grand-lague.fr)

