

Mayrik P214 de l'Atlantique aux fleuves

Un bateau à moteur de 6,50m qui vient de traverser l'Atlantique se destine au fluvial.

Voici une histoire belge qui nous vient de Saint-Martin... de Ré ou des Antilles ?

Les deux mon Capitaine.

TEXTE ET PHOTOS JF. DRUOTTE



le concepteur de ce bateau a des ambitions fluviales, nous nous devons d'aller voir ce bateau de plus près. La seconde idée était de rallier Saint-Martin aux Antilles à Saint-Martin sur l'île de Ré en France en traversant l'Atlantique avec ce bateau. Traverser l'Atlantique avec un voilier n'est déjà pas une chose simple mais le faire avec un petit bateau

à moteur, cela frise la folie douce. Un voilier, qui peut prendre la cape dans le mauvais temps, se tient bout à la lame. Par contre, si un bateau à moteur tombe en panne, il se met travers à la lame et il est perdu. Raconter les péripéties du voyage n'est pas notre but, mais cela fut accompli et c'est à La Rochelle que nous avons essayé le bateau.

M. Kinard, ex-officier sur des bateaux de commerce, est un Belge qui vit aux Antilles. Aujourd'hui architecte et constructeur naval, il a conçu et construit quelques voiliers et bateaux de pêche puis, un jour, il a eu deux idées simples.

La première était : « Pourquoi faire grand quand il y a moyen de tout mettre dans un petit bateau ? ». La taille retenue fut 6,50m de long. Et encore, pour le modèle essayé, le plan intègre un cockpit du quart de la longueur. Si l'on ajoute que 4 personnes peuvent y loger et que





S'il peut avoir sa place sur les rivières et canaux, on n'y trouvera pas les volumes disponibles à bord d'un vrai bateau de rivière, même à taille égale, car les solutions d'aménagement trouvées sont plus marines que fluviales. Toutefois, il est indéniable que tout le nécessaire pour la vie à bord s'y trouve, alors voyons ses avantages. Si un bateau peut se permettre les escapades fluvio-maritimes en estuaire, son périple naval montre que c'est bien celui-là.

UN MOULE ET QUATRE VERSIONS

Comme c'est généralement le cas en architecture navale quand le moule de coque est réalisé, il est tentant de décliner plusieurs versions. Sur la même base, on trouvera donc quatre modèles différents, mais un seul est construit. Les autres versions sont encore sur plans.

- **LE PREMIER** est un bateau de pêche avec petite cabine ouverte et beaucoup de place extérieure qui ne nous concerne pas.

- **LE MINI TRAWLER** que nous avons essayé est celui qui a traversé l'Atlantique. Malgré son cockpit qui ampute la partie habitable, il peut loger 4 personnes et peut se concevoir en fluvial. Toutefois, ce n'est pas ce modèle qui est préconisé par le constructeur dans ce rôle.

- **LE BERMUDIEN**, même bateau que le précédent avec des aménagements un peu différents, mais avec une cabine entièrement ouverte sur l'arrière.

- **L'AFTER CABIN**, est le modèle présenté pour le fluvial par le constructeur. Il reprend les aménagements du précédent, mais le cockpit est remplacé par un surbau arrière qui loge une vraie cabine pouvant devenir la cabine propriétaire pour deux personnes en utilisation fluviale et le poste avant une servitude.



After cabin

Au niveau de la motorisation, il existe plusieurs possibilités. Pour déjauger, la puissance maxi se situera avec un Yanmar 220 CV et la vitesse présumée devrait être de 18 à 20 nœuds mais ce n'est pas l'objectif du bateau. Sa vocation est de rester semi planant pour économiser le fuel. Ainsi le bateau présenté était équipé d'un Perkins 86 CV avec son alternateur d'origine de 80A. C'est la motorisation standard qui permet d'at-

teindre 8 nœuds (14,81 km/h) et le bateau sera parfaitement adapté au programme fluvio-maritime. Pour une utilisation uniquement fluviale, il est prévu de proposer un système diesel-électrique en 15 kVA.

L'EXTÉRIEUR

Comme ce bateau de mer est dit « adaptable eaux intérieures » nous sommes allés voir comment on circulait à l'extérieur pour manœuvrer dans les écluses. Pour passer de l'avant à l'arrière sur ce bateau asymétrique, il y a un passavant protégé par des hauts francs bords. Il se





poursuit jusqu'au niveau de l'étrave mais d'un seul côté. Ainsi on se sent bien protégé lors des bassinées. Le seul bémol de ce passavert est qu'il est très étroit. Dans ce 6,50 m qui peut loger 4 personnes, il est étonnant de trouver un large cockpit. Sur le plancher, une empreinte peut recevoir une table, différente de celle de l'intérieur et contre la cloison on trouve un module avec un petit lavabo. Sur le côté gauche un vaste coffre permet à un équipier de prendre de la hauteur pour passer les amarres. Une porte de coupée est intégrée dans le tableau arrière. C'est parfait pour les ports où l'on est amarré par l'arrière, mais ils sont rares. Pour les écluses, il est dommage qu'elle ne soit pas latérale.



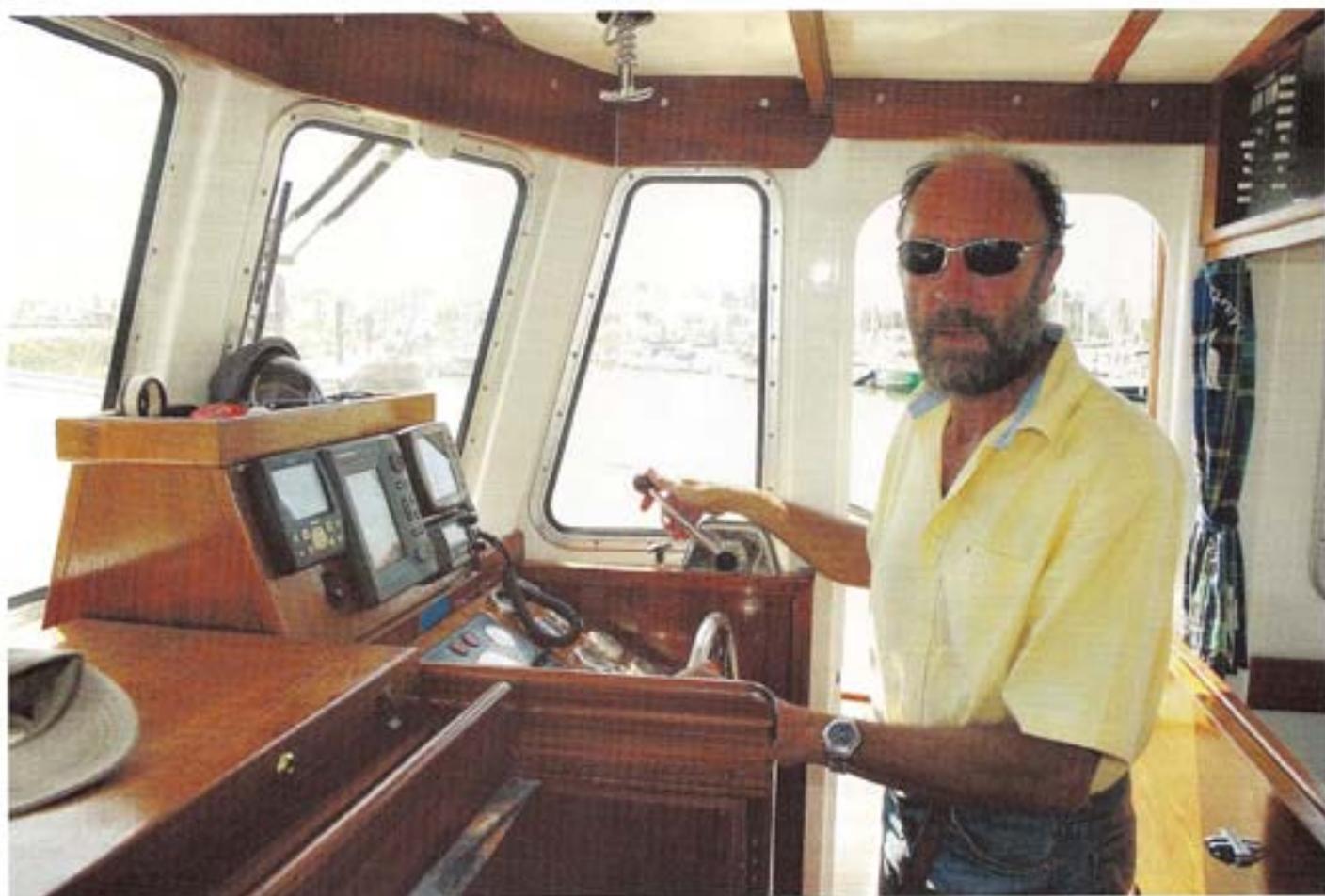
Passons à l'avant et ignorons le guindeau électrique à double poulée qui sera absent en fluvial. A la place, on devrait avoir un emplacement pour s'asseoir sur le pic à mouillage. Les deux manches à air sur boîtes à daurade seront conservées, ainsi que les taquets en inox. À l'instar des cargos, un petit bulbe augmente la longueur à la flottaison jusqu'à compenser la pente d'étrave, et à concurrence de la longueur totale, ce

qui augmente donc la vitesse critique théorique de la coque.

LES AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

Voyons maintenant comment s'organise la vie quotidienne de 4 personnes dans les 4,50 m disponibles pour les aménagements intérieurs. Soyons honnêtes,





naviguer à deux est envisageable, mais pour quatre cela nous semble difficile, tant au niveau du couchage que de la circulation à bord. Sur le modèle avec surbau et cabine arrière, le couchage sera amélioré, mais la circulation considérablement diminuée par l'absence du cockpit. Pour le mini-trawler testé, le couchage fixe se trouve dans le poste avant et les deux petites couchettes en forme de V sont des « bannettes » de mer assez étroites. Mais nous sommes sur un 6,50 m. Le carré, classique, se compose d'une table et de deux banquettes en vis à vis. Le système de chauffage est sous un siège. En navigation, c'est l'eau du moteur qui chauffe le ballon d'eau chaude et la cabine. Si l'on est branché au quai, c'est la résistance qui chauffe l'eau sanitaire et transmet la chaleur au chauffage. Sous l'autre siège, il y a le logement de la poubelle. La cloison entre le carré et le poste de pilotage est multifonctions. Elle se plie vers l'avant à hauteur des banquettes pour agrandir le carré et le transformer en couchette double supplémentaire. Une fois relevée, elle porte une planche articulée qui se baisse en offrant un large siège pour le pilote et cette planche porte elle-même un pied de stabilisation pour



le siège. Le défaut c'est que cela condamne l'accès latéral vers l'extérieur, sauf pour le pilote. Hélas, l'ensemble, bien que monté avec de l'accastillage de qualité, n'est pas simple à mettre en place. L'accès moteur se fait par une petite porte à partir du poste avant ou par une trappe dans le carré. À noter: pour sortir le moteur, on doit démonter le rouf. Le parc de batteries en comporte trois : une pour le démarrage et deux dédiées au service. Avec son large siège, le poste de pilotage est confortable. Juste à côté, au-dessus de la descente, un coffret en bois sert à ranger un ordinateur. Le portable ouvert à cet endroit permet d'avoir le GPS sous les yeux du pilote. À gauche se trouve une table à carte demi-aigle.



La cuisinette, située dans le prolongement, est touchante de simplicité. On y trouve un module 2 feux avec un four-grill (sur cardan bateau de mer oblige), un petit évier et un réfrigérateur électrique en 12 volts de 85 litres de contenance. Dessous et dans la paroi on trouve des rangements pour les victuailles. Juste derrière, entre la cuisine et la cloison extérieure, se loge le petit cabinet de toilette: WC électrique, lavabo et douche.

LE COMPORTEMENT

Bien que la stabilité initiale soit importante pour un bateau de mer de cette taille, dès que l'on pose le pied à bord, on se rend compte au « moment de roulis » que ce n'est pas la stabilité de forme d'un fluvial. Les performances marines sont à ce prix. Le pare-brise divisé en trois vitres de taille réduite est aussi un impératif marin. Chaque vitre dispose d'un essuie-glace à pantographe, géré par un boîtier de commande qui permet de les faire fonctionner individuellement, ensemble ou par groupes de deux. La barre est démultipliée à 5 tours d'un bord sur l'autre ce qui est très correct pour un bateau de cette taille. Une des particularités d'un bateau de petite taille

est de virer très facilement et cela se confirme au premier essai. Ce mini trawler obéit au doigt et à l'œil et réagit sans préavis. Devant l'entrée encombrée du port des Minimes, j'ai l'impression de l'avoir en main comme si je le connaissais depuis longtemps. Par contre, cette qualité manœuvrière engendre généralement une difficulté à se stabiliser en ligne droite. Cet élément est important en canal. Heureuse surprise, ce Mini Trawler se montre stable et les corrections restent infimes. Cela est dû à la carène marine qui n'est pas plate et additionnée d'une ligne anti-dérive importante. Il affiche quand même un mètre de tirant d'eau, ce qui n'est pas rien pour un 6,50 m. Le couple d'hélice est forcément important sur une coque courte, mais est-il besoin de s'en servir pour autre chose que de coller l'arrière au quai lors d'un accostage? Lorsqu'on envoie la barre à bloc sur un bord et que l'on pousse la commande, il vire quasiment sur place. Le seul défaut de comportement qu'on pourrait lui reprocher, c'est qu'il est haut et qu'il farde. Se tenir en stationnaire devant une écluse ne sera peut-être pas toujours simple. Toutefois, la quille devrait jouer son rôle de résistance latérale. Le batil-



lage, bénin pour les bateaux de mer, est un élément important en fluvial. Dans le chenal du Vieux Port de La Rochelle, nous marchions à la vitesse autorisée de 5 nœuds (9,26 km/h) ce qui est proche d'une vitesse fluviale et les vagues étaient très limitées, totalement acceptables et sans déferlement. Notons au passage une insonorisation qui reste parfaite.

EN CONCLUSION

Ce bateau est plutôt sympathique. Son pilotage facile et son comportement sain permettent de le mettre entre toutes les mains. Et si au cours de cet essai nous avons eu du mal à nous départir de la comparaison avec les purs fluviaux, nous sommes certains qu'il y aura des amateurs pour ce petit nid flottant pour un couple. On y fera des promenades en fluvial et on pourra franchir la dernière écluse pour aller en eau salée. Attendons de voir le modèle « After Cabin » qui, en plus de la cabine arrière, aura un poste de pilotage extérieur. M Kinard souhaite rester en France et cherche un chantier partenaire pour construire dans la région charentaise. Le prochain modèle qui verra le jour après ce prototype dépendra des commandes à venir. Les bateaux seront proposés avec différentes versions d'aménagements, mais les demandes spécifiques seront difficiles à satisfaire car trop coûteuses à l'unité selon l'architecte. ■

FICHE TECHNIQUE

- longueur : 6,587 m
- Largeur : 2,92 m
- Tirant d'eau : 1,00 m
- Déplacement : 3560 kg.
- Réservoir d'eau potable : 300 litres
- Moteur : Perkins M92B 86 CV (ou Yanmar 230 CV)
- Fuel : 1 à 2 x 300 litres
- Eau noire : 100 litres
- Eau grise : 100 litres
- Couchage 2 + 2

Mini Trawler :
120.000 Euros TTC clé en main
After Cabin :
140.000 Euros TTC clé en main

Mayrik Yacht Design sarl
Yves Kinard (Tel. : 06 79 37 19 32)
mayrik@wanadoo.fr
www.mayrik.com