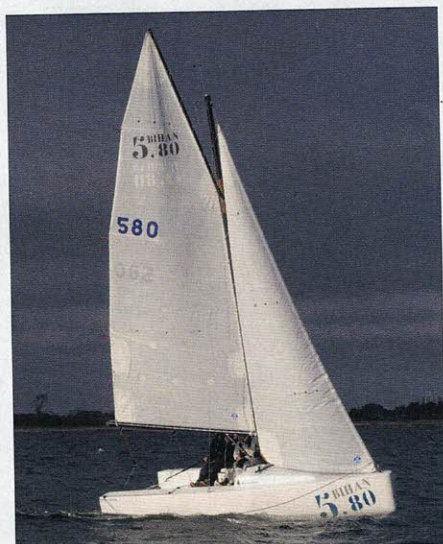


BIHAN 5.80

Petit bolide, belles sensations

APRES L'ELEGANT Bihan 6.50, le chantier arzonais Marine Composite récidive cette année avec un 5.80 signé encore une fois par le cabinet Finot/Conq. Ce petit voilier transportable réalisé en infusion, qui affiche des lignes à la fois modernes et harmonieuses, est issu d'un cahier des charges exigeant. Il s'agissait de reprendre les bonnes recettes du 6.50 tout en abaissant le coût de production sans rogner sur la qualité de construction. Nous l'avions déjà trouvé prometteur sur sa remorque à l'occasion des salons de La Rochelle et de Paris, il nous restait à l'étréner dans son élément pour valider cette bonne impression ! Pour cet essai réalisé en baie de Quiberon, c'est un vent d'est assez frisquet soufflant entre 15 et 20 nœuds qui va nous accompagner pour étalonner dans des conditions idéales ce joli day-boat à la carène racée. Après un départ silencieux grâce au moteur électrique Torqeedo utilisé pour nous sortir des pannes du Crouesty, nous envoyons sans tarder la GV reprise sur son pic – le gréement houari est une nouvelle fois de rigueur – associée à un petit foc autovireur sur emmagasineur. Un choix de gréement qui s'explique par la volonté du chantier de garder de la simplicité lors de l'opération de mâtage/démâtage comme pour le transport routier.



▲ Avec ce gréement houari, on joue sur la tension du pic pour régler le vrillage de la chute.

En effet, la présence d'un pic permet de s'exonérer de barres de flèche mais surtout de réduire la taille du mât sans avoir à diminuer la superficie de la grand-voile. Et c'est aussi un gage de légèreté et de performance non négligeable puisque l'espar en carbone ne pèse pas plus de 7 kg tout mouillé...

UN COCKPIT SPACIEUX

En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, nous voilà établis sous voiles, quille et safran descendus au maximum, prêts à tracer notre route. A bord, la facilité des manœuvres saute aux yeux : les drisses de GV, de pique et de foc reviennent sur des taquets coinçeurs tournants positionnés au pied de mât tandis que la drosse de foc et la drisse de spi trouvent place à l'entrée de la « zone humide » qui sert de stockage au grand pépin asymétrique repris sur un bout-dehors rétractable. A bord, pas d'effort physique démesuré ni de longueurs de bout déraisonnables mais beaucoup de place pour prendre ses aises dans ce grand cockpit fermé seulement par un mini-tableau arrière en bois. Une réalisation qui apporte en plus une petite touche traditionnelle qui n'est pas pour déplaire, tout en jouant si besoin le rôle de chaise moteur... Le cockpit, volontairement plus grand que sur le Bihan 6.50, doit permettre d'y coucher au mouillage sous l'abri d'une tente en cours de conception à l'heure où nous écrivons ces lignes. Du coup, la « zone sèche » située à tribord, accessible via un hublot, ne propose pas de cabine à proprement dit mais un vaste espace de stockage transformable en couchette si nécessaire. Seule la présence du palan de relevage de la quille vient empiéter quelque peu sur la place disponible sous le pont. Bientôt, les rafales rentrent et notre beau spi jaune se gonfle en un tournemain via un système ingénieux. Cet avaleur permet de sortir le bout-dehors au drissage et, inversement, de tout rentrer sans forcer à l'affalage. Les pieds bien calés dans les sangles de rappel, nous menons notre Bihan 5.80 tambour battant et le speedo monte



rapidement au-dessus des 10 nœuds. Sans surprise, il affirme son appétence pour le portant, aidé il est vrai par une carène volumineuse dans la section avant qui exprime toute sa puissance dans la brise du jour. L'étrave soulage en survitesse, le moment de redressement apporté par une quille à bulbe de 172 kg plongeante à 1,50 m joue sa partition à la perfection et nous voilà lancés comme sur des rails sans jamais perdre le contrôle. En effet, à la barre, la bête répond au quart de tour même lorsque l'on s'amuse à monter au vent pour charger le plan de voilure. Assez douce, elle n'est pas pour autant avare de sensations, à tel point que l'on se croirait aux commandes du 420 de notre jeunesse. Et quand il faut remonter au près, si la vitesse diminue logiquement pour flirter avec les 5,5 nœuds, la présence de bouchains garantit une stabilité de route appréciable tout en limitant la surface mouillée dans les coups de gîte. Les angles de remontée sont plus



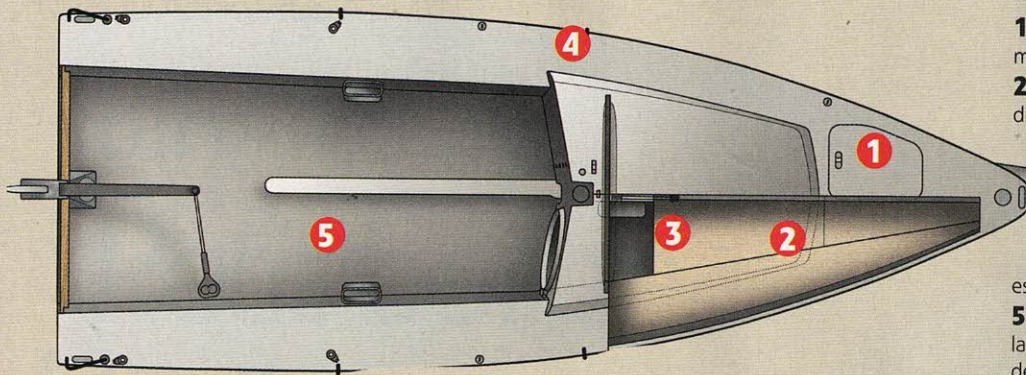
« Le volume de l'étrave permet à cette petite juge de décoller facilement. »

qu'honnêtes tandis que le bateau embarque peu d'eau même face au vilain petit clapot engendré par le flot qui rentre avec force dans le golfe du Morbihan. Les virements de bord s'enchaînent en douceur – le foc autovireur est là pour ça – cap sur Le Croesty que nous souhaitons rejoindre avant la tombée de la nuit. Arrivés à bon port, nous en profitons pour apprécier ses qualités de transportable. Une fois le safran et la quille relevés à l'aide d'un système tout simple de va-et-vient installé au pied de mât dans le fond du cockpit, nous nous présentons sur la cale de mise à l'eau. Boucle du treuil attachée au ponté d'étrave prévu à cet effet, il suffit de faire monter le voilier sur sa remorque : le tour est joué en moins de cinq minutes montre en main. Facile et fun à mener, sécurisant et à l'aise dans la brise, le Bihan 5.80 est un voilier qui a tout pour séduire les débutants comme les navigateurs aguerris !

Texte et photos : Paul Gury



Dans le cockpit on a de la place, une bonne assise et les pieds dans la sangle rappel.



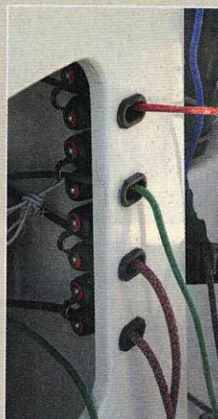
Le Bihan 580 en 5 points

1. La baïlle à avaler de spi située sur bâbord mesure 0,46 m de long par 0,35 m de large.
2. La cabine ou zone étanche affiche de belle dimension : 2,65 m de long pour 1,68 m au plus large. On trouvera sous les planchers pas mal d'espace pour ranger ses affaires.
3. La hauteur sous barrots est de 1,07 m.
4. La largeur des passavants au niveau du rouf est de 0,24 m.
5. Le grand cockpit du Bihan 5.80 fait 1,28 m large au niveau de la tourelle de GV et 2,85 m de long.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR COQUE	5,80 m
LARGEUR	2,20 m
TIRANTS D'EAU	0,20 - 1,50 m
DEPLACEMENT	560 kg
SV AU PRES	21 m ²
SPI ASYMETRIQUE	30 m ²
MATERIAUX	sand, fibre de verre polyester/ Soric (coque) et sand, fibre de verre pol. /Airex (pont)
CONSTRUCTION	infusion
ARCHITECTES	Finot/Conq
CONSTRUCTEUR	Marine Composite
CATEGORIE CE	C/3-4 personnes
PRIX DE BASE	35 000 € TTC avec voiles
PRIX BATEAU ESSAYE	39 000 € TTC

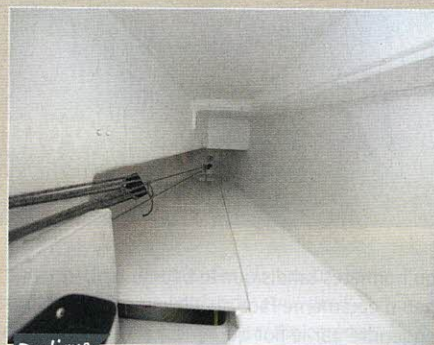
Principales options : Remorque Nautilus MF 1101 (3 980 €) ; chariot mise à l'eau 1 T (2 575 €), moteur électrique Torqeedo 1103 CS (2 199 €), cockpit Flexitech (1 400 €), coque couleur (820 €), préparation de carène et antifouling (780 €).



Le système de piano positionné à l'entrée de la zone humide est facile à utiliser et bien pensé.



Inconvénient du gréement houari, les haubans sont très reculés, du coup la GV a du mal à s'ouvrir au vent arrière.



La grande cabine offre une belle capacité de stockage, voire de couchage si plusieurs jours.



La tourelle d'écoute de GV est trop basse : on choque vite mais il est ardu de bloquer l'écoute au taquet.



La maintenance du Bihan 5.80 est d'une agréable facilité. C'est un vrai transportable comme on les aime !



Bien vu, la poupée d'emmagasineur sous le pont et l'avalur de spi connecté au bout-dehors rétractable.



BIHAN 5.80

La fusée accessible à tous

Le 6.50 lancé en 2015 était très réussi, et ce nouveau 5.80 ne nous a pas déçus non plus : avec une quinzaine de nœuds de vent, il décolle tout de suite et se met à planer sous spi à 12 nœuds... mais ce n'est pas seulement un bateau de régates.

CONDITIONS DE L'ESSAI : golfe du Morbihan, vent d'Est 10 à 12 nœuds, rafales à 15-20 nœuds, mer un peu agitée.

Il faut s'habituer. Elle est tellement légère cette barre, qu'au début on peut avoir un peu de peine à trouver le bon dosage pour ne pas brutaliser le bateau... Quels que soient l'angle de gîte, la force du vent, l'allure, que l'on soit au près ou sous spi, la barre est toujours d'une incroyable douceur et ce Bihan 5.80 n'est jamais

ardent. Cela fait maintenant une bonne heure que nous tirons des bords, avec le foc autovireur ou sous spi, et ce qui est frappant, outre l'agrément de barre, c'est la facilité avec laquelle on mène ce dayboat a priori un peu sportif. Un quidam ayant rarement posé ses fesses sur un dériveur, et jamais fait de régates en sportboat, à l'image de votre serviteur,

est immédiatement à l'aise, trouve toutes les manœuvres qui lui tombent sous la main (on a même une baille à spi très pratique, comme en dériveur!), et peut barrer sous spi... sans jamais s'inquiéter de rien. Tout est d'une facilité presque déconcertante. Alors bien sûr, les balcons et les filières sont en option (comptez 1580 euros), et quand le vent « rentre », on met les pieds dans la sangle qui court en fond de cockpit et on fait jouer un peu les abdos... Mais ce n'est pas une obligation. Car avec ce Bihan, on ne va jamais dessaler : c'est un vrai quillard, doté d'une profonde quille pivotante escamotable. Cet appendice est constitué d'un voile en inox et d'un bulbe en plomb, pour augmenter en-

core le bras de levier de redressement (centre de gravité plus bas). Le rapport de lest en lui-même est généreux, autant dire que l'on n'hésitera pas à emmener des enfants et/ou des novices, même avec de la brise.

Aurait-il un autre secret pour marcher aussi fort, ce petit Bihan ? Eh bien, ce n'est pas vraiment un secret : il est construit en infusion sous vide. Avec une âme en feutre Soric pour la coque et un sandwich mousse PVC pour le pont. La finition est de très bon aloi, et le taux de fibre est optimal, ce qui permet de tenir un devis de poids serré et d'avoir une bonne raideur. Cela se ressent sur l'eau ! Pour les espars, le chantier se fournit tout simplement en

Vidéo de l'essai sur
voilesetvoiliers.ouest-france.fr

Accueillant. Avec ce grand cockpit, on peut naviguer à trois sans problème. Un panneau en bois ferme le tableau arrière pour éviter les entrées d'eau au mouillage.



Moderne. La coque est dotée d'un bouchain vif et d'une étrave volumineuse, selon la tendance actuelle. C'est plus puissant, et cela limite aussi le tangage!

ubes de carbone : mât, corne, bôme, out-dehors, il suffit d'avoir la bonne longueur et la bonne section, c'est simple, efficace et léger.

UN SEUL SAFRAN... MAIS ÇA SUFFIT!

Mais pourquoi ce gréement de sloop ouari, me direz-vous, quelle drôle d'idée. C'est un peu le signe distinctif des Bihan, puisque le 6.50 est gréé de la même façon. On peut y trouver trois avantages. D'abord, le mât est très court, pas plus long que la coque, ce qui donne un ensemble très compact sur la remorque pour faire de la route (le mât ne dépasse pas). Ensuite, quand on réduit la toile, on fait descendre un peu le centre de gravité de l'ensemble mât plus corne, ce qui est bon pour le comportement du ba-

teau – meilleur bras de levier de redressement, moins de roulis et de tangage. Et enfin, ce plan de voilure permet de se glisser avec aisance au sein de flottes de canots plus traditionnels.

Autre motif éventuel de surprise : il n'y a qu'un seul safran. Pas très tendance, peut-être, mais comme nous l'explique l'architecte Erwan Gourdon de chez Finot-Conq, présent à bord pour cet essai, le Bihan 5.80 ne fait que 2,20 mètres de large et il n'y avait aucune raison de faire plus compliqué et plus cher en mettant deux safrans. Et en effet, dans les risées sous spi un peu serré, on peut se permettre de gîter pas mal sans que le bateau parte au lof. Aucun problème de ce côté-là.

Pour les manœuvres, en dehors de l'écoute de grand-voile (sur une tourelle centrale, sans rail) et des écoutes de spi asymétrique, tout se passe sur l'arrière du petit rouf : écoute et ren-

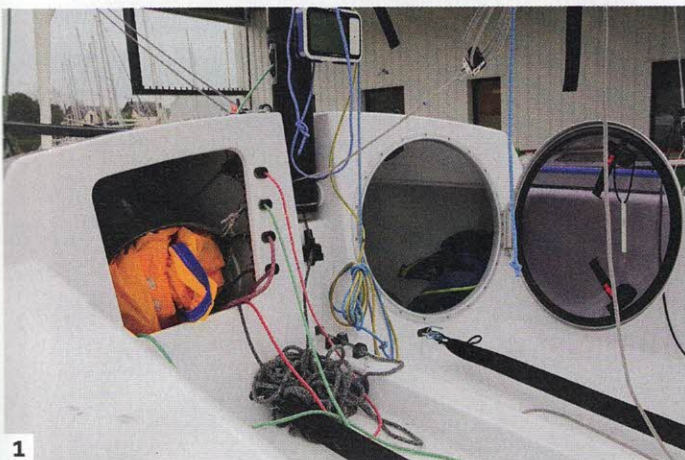
teur de foc autovireur, drisse et valeur de spi, bosse d'enroulement du foc, palan de relevage de la quille pivotante. De quoi faire des réglages fins, mais pas de quoi se perdre.

PROGRAMME POLYVALENT

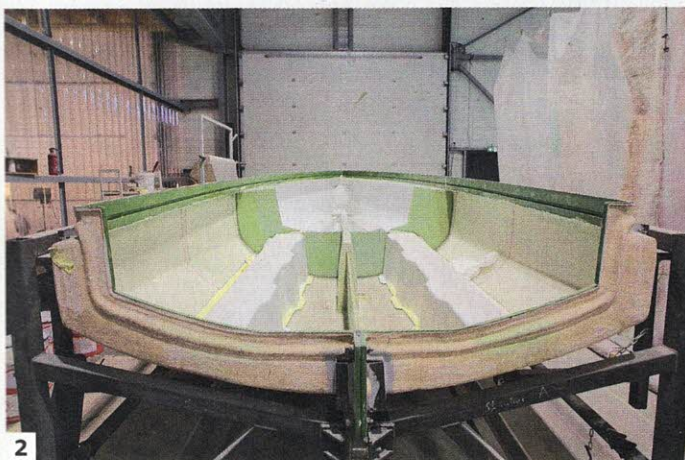
Alors que son grand frère le Bihan 6.50 (VV n^{os} 534 et 544) offre une vraie petite cabine avec quatre couchettes, le 5.80 est dépourvu d'emménagements. Un choix délibéré, nous explique l'architecte. « On a préféré proposer une tente en option pour les gens qui veulent faire du camping côtier, et avoir un cockpit plus long. » En effet, ce dernier est aussi long que celui du 6.50 – il fait 3 mètres. Quel que soit le programme visé, on appréciera en tout cas le grand coffre étanche, sous le petit rouf à tribord.

En fonction des options choisies, nous explique le constructeur, on peut en fait avoir un véritable sportboat, mais qui reste polyvalent, ou disposer plutôt d'un dayboat chic et rapide, adapté aussi au raid côtier. Si le chantier ne propose pour l'instant qu'un seul type de gréement et un seul plan de voilure, il est en revanche possible de commander non seulement les balcons et les filières ou encore la tente de cockpit, mais aussi, par exemple, un fond de cockpit en Flexiteek.

En bref, ce 5.80 n'est pas un 6.50 en miniature, c'est un bateau plus simple, plus léger, plus vif, mais tout aussi marin et sécurisant pour des promenades en père peinard. On se prend vite à imaginer le nombre de plans d'eau secrets dont on pourra explorer les moindres recoins – avec 20 centimètres de tirant d'eau, on passe vraiment partout... ■



1



2



3

1 - Cohérent. Le petit rouf abrite deux coffres : sur bâbord, la baïlle à spi vraiment très pratique, et sur tribord un très grand coffre, bien fermé par un panneau rond étanche et à l'intérieur duquel circule le palan (24 brins) de relevage de la quille pivotante.

2 - Infusion sous vide. Le chantier du Crouesty a investi dans des outillages de qualité : ici le moule de coque de ce Bihan 5.80.

3 - Décalé. Un gréement houari avec des espars en tube de carbone pultrudé, c'est original et cela fonctionne très bien !

CE QUI NOUS
A SÉDUITS

La possibilité d'aller très vite sans jamais se faire peur.

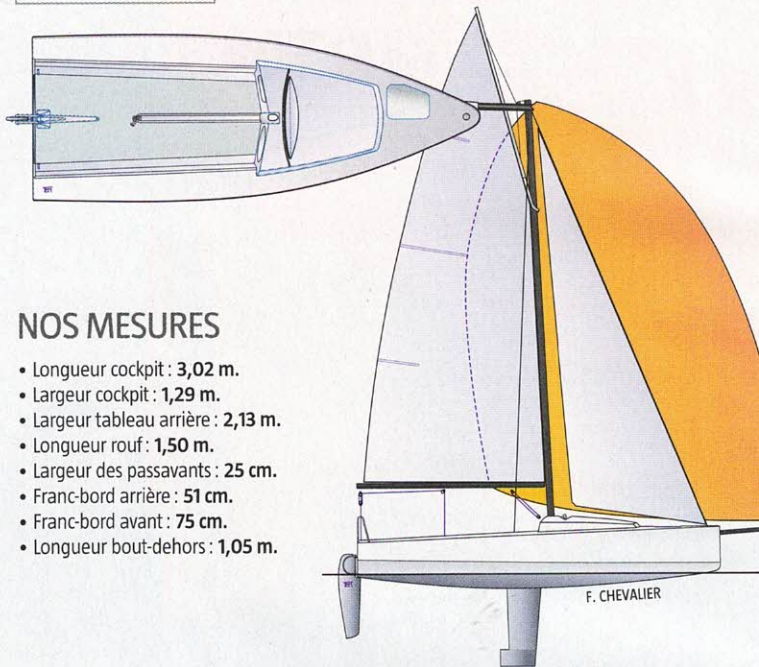
- ▶ Planing au programme dès le vent de travers dans le médium.
- ▶ Le gréement houari facilitant bien le mâtage et le transport.
- ▶ Long cockpit et coffre étanche à l'avant pour des affaires au sec.

CE QUI NOUS
A DÉPLU

Cela reste cher pour un petit bateau même construit en infusion...

- ▶ L'absence de filières (en standard) peut dérouter les novices.
- ▶ Le gréement houari un peu plus complexe de prime abord.
- ▶ Pas de cabine, il faut une tente...

BIHAN 5.80 La fusée accessible à tous



NOS MESURES

- Longueur cockpit : 3,02 m.
- Largeur cockpit : 1,29 m.
- Largeur tableau arrière : 2,13 m.
- Longueur rouf : 1,50 m.
- Largeur des passavants : 25 cm.
- Franc-bord arrière : 51 cm.
- Franc-bord avant : 75 cm.
- Longueur bout-dehors : 1,05 m.

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	BIHAN 5.80	ALOËS 18	FIRST 18 SE
Longueur	5,80 m	5,50 m	5,55 m
Longueur flottaison	5,50 m	5,20 m	5,55 m
Largeur	2,20 m	2,30 m	2,38 m
Tirant d'eau	0,20-1,50 m	0,10-1,30 m	0,18-1,50 m
Déplacement	560 kg	520 kg	500 kg
Lest	186 kg	230 kg	125 kg
Surf. de voile au près	20,30 m ²	20 m ²	23,70 m ²
Grand-voile	14 m ²	12,50 m ²	14,50 m ²
Génois	6,30 m ²	7,50 m ²	9,20 m ²
Matériau	stratifié verre-polyester, infusé sous vide	contreplaqué époxy	stratifié verre-polyester, infusé sous vide
Architecte(s)	Finot-Conq	Antoine Mainfray	Samuel Manuard
Chantier	Marine Composite	Atelier Interface	Bénéteau
Prix de base TTC	35 000 €	20 700 €	28 476 €

Constructeur : **Marine Composite**, marine-composite.fr

PRIX DE BASE TTC **35 000 €**

PRIX DU BATEAU ESSAYÉ **39 031 €**

PRINCIPALES OPTIONS

- Moteur électrique Torqeedo Travel 1103 CS **2 199 €**
- Préparation de carène et antifouling **780 €**
- Sangles de rappel **300 €**
- Taud de grand-voile **288 €**
- Fourreau cuir sur mât **260 €**
- Sac de rangement Outils Océans **116 €**

CONCLUSION

Original avec son gréement houari, et très joliment construit, ce quillard pourra se prêter à tous les programmes, de la régata au camping côtier en passant par des balades au ras des cailloux. Dans tous les cas, les sensations seront au rendez-vous, avec la possibilité de naviguer à plus de 10 nœuds dès que la brise est de la partie. Le Bihan 5.80 nous a paru d'emblée très abouti et il est particulièrement facile à manier sur l'eau, et à transporter sur la route. Une réussite renouvelant de surcroît un peu le genre.