



Estuaire Marine

France

Prix barre en main: 59 400 € (389 638 F)

Longueur hors tout: 7,97 m

Un transportable hauteur

Un 8 m au gabarit routier, il fallait oser! En contreplaqué et avec quille relevable, l'Octave se veut également un croiseur hauturier.

TEXTE ET PHOTOS
ANTOINE BERTELOOT

L'Octave est un bateau d'architecte. Georges Auzepy-Brenneur, convaincu par le concept du transportable et du tirant d'eau variable, cherchait un chantier pour réaliser son bateau. Estuaire Marine, spécialisé dans la construction bois époxy à Plouërs-sur-Rance, a accepté le

défi, à condition de trouver trois acheteurs. Notre voilier d'essai, *Citron Vert*, est le troisième de la série. L'étroitesse du bateau et le franc-bord généreux frappent au premier regard. Une fois à bord, cette première impression fait place à l'étonnement devant le volume habitable et la simplicité du plan de pont. Le contrepla-

qué époxy, outre sa robustesse et sa légèreté, ne nécessite pas de vaigrage, les bordés intérieurs comme les fonds ou le rouf sont simplement laqués. Les emménagements comprennent une vraie cabine avant, une cuisine, un grand carré et deux véritables couchettes sous les bancs du cockpit, servis par une hauteur

Grand-voile à 1 ris et solent bordé à plat, l'Octave remonte la Rance vers son mouillage. Le long rouf s'intègre bien à la carène à bouchains.



Assis sur les bancs du cockpit ou calé contre les filières en sangle, le barreur est toujours bien placé.

Navigation

Réactif et équilibré

Très toilé pour le petit temps, l'Octave a mis l'essentiel de sa puissance dans sa grand-voile lattée.

Si la carène de l'Octave paraît étroite, sa largeur à la flottaison est en fait semblable à celle de la plupart des bateaux de cette taille. Avec une flottaison proche de la longueur hors tout, l'Octave exploite au maximum son potentiel de vitesse. Le bulbe de 300 kg, à l'extrémité du voile de quille de 1,90 m, forme un bras de rappel puissant qui s'additionne aux 300 kg de lest répartis dans les fonds. Le grément 7/8^e est de type Bergström, avec un étage de barres de flèche pousantes et un haubanage triangulé sur le mât lui-même. Le plan de voilure donne la priorité à la grand-voile lattée à fort rond de chute, le triangle avant étant occupé par un solent endraillé.

Au près

★★★★☆

Une brise indisciplinée s'amuse avec les reliefs des rives de la Rance, alternant calmes et bouffées rageuses. Il faut jouer constamment avec l'écoute et le rail de grand-voile pour absorber les surventes. Dans les



L'important franc-bord et la largeur modérée donnent une personnalité unique à l'Octave. Sous la flottaison, les safrans sont repris sur des ailerons d'échouage.

moments de pause, l'accastillage Harken permet de border facilement l'imposante grand-voile dans l'axe. Avec son solent bien coupé, le bateau fait du cap, calé sur son bouchain. Au virement – surtout, ne pas oublier les bastaques! –, l'Octave se relance sans temps mort et quelques tours de manivelle sur les winches 16 ST viennent sans effort à bout du solent. Dans les surventes, l'étrouette du bateau se fait sentir et la gîte arrive d'un coup, mais l'efficacité de la quille et des doubles safrans laissent toujours au barreur le contrôle

du bateau et la barre ne décroche jamais.

Au large

★★★★☆

Dès que le barreur ouvre vers les allures portantes, on perçoit une sensible accélération – merci la grand-voile! L'Octave démarre, il faut alors laisser filer de la barre d'écoute et reprendre du hale-bas pour garder un bon profil de grand-voile. Les safrans, s'ils répondent bien, offrent peu de sensations, un problème récurrent sur tous les bateaux équipés de cette manière. Le cockpit est confortable, le barreur →

ier

sous barrots de 1,80 m. Le puits de quille passe inaperçu, il sert de cloison centrale entre la cuisine et les toilettes et d'épontille de mât. Le cockpit, classique et profond, est confortable. Bien placé, le barreur contrôle facilement les doubles safrans. Les déplacements vers l'avant sont sécurisés par une fargue en teck. ■

J'ai barré l'Octave

→ se cale contre les filières en sangle, le stick à la main, les équipiers assis sur l'hiloire ou les bancs de cockpit, les manœuvres à portée de main.

Au vent arrière

★★★★☆

Notre Octave étant à l'eau depuis deux jours, nous ne disposions hélas pas de spi. Mais le propriétaire a fait monter le bout-dehors en teck proposé en option, sur lequel se trouvent le davier à rouleau du mouillage et le

point d'amure du futur asymétrique. Pour l'instant, grand-voile largement débordée, l'Octave avance bien à plat dans ses lignes, sans traîner d'eau. Le barreur devra veiller à ne pas empanner, la surface de la grand-voile pouvant occasionner quelques problèmes pour les lattes forcées et pour l'équipage. Les barres de flèche très angulées vers l'arrière empêchent également de trop choquer.

Bilan navigation

★★★★☆



LE PALAN DE RELEVAGE de la quille est renvoyé sur un winch près de la descente.



LE PLAN DE VOILURE est très généreux pour garder de la vitesse dans les petits airs.

A l'intérieur

L'intelligence des volumes



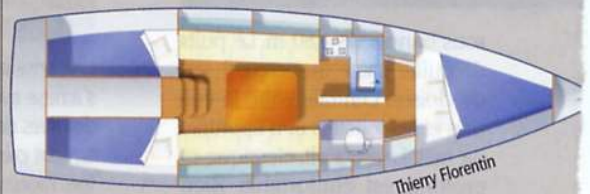
LA CUISINE est calée entre le puits de quille et la cloison avant. Elle est simple et pratique.

LA TABLE DU CARRÉ se déplie et possède un double-fond qui la transforme en table à cartes.

Patrick Leroy, propriétaire de *Citron Vert*, est un navigateur averti qui a réalisé un long tour de l'Atlantique en Armagnac. Père de trois jeunes enfants, il lui fallait impérativement une cabine double à l'avant pour les parents, et trois vraies couchettes pour les enfants, ainsi que des aménagements de confort pour vivre à bord : toilettes et cuisine. A l'arrière, les deux couchettes de chaque côté du cockpit sont généreuses (1,90 x 0,90 m). Plus

courtes (1,76 x 0,76 m), les banquettes du carré conviendront à des enfants. La cabine avant, éclairée par un capot ouvrant, reçoit un couchage double de 2 x 1,76 m ainsi que deux grandes

penderies. A l'avant du carré, la cuisine en L, délimitée par la cloison centrale et le puits de quille s'avère pratique. Le programme de *Citron Vert* est ambitieux : croisière côtière en famille,



Thierry Florentin

LES COUCHETTES ARRIÈRE sont réparties de chaque côté du cockpit. Sous ce dernier, on trouve le moteur et les réservoirs d'eau et de carburant.

Le volume surprenant et quelques jolis éléments vernis rappellent que nous sommes à bord d'un bateau en bois.



LE BOIS est travaillé avec soin et nous replonge dans une ambiance maritime aujourd'hui rare.

L'ESPACE entre le carré et la cabine avant est aménagé en coin toilette.

navigations hauturières vers les Açores, les Canaries et les Antilles. Le propriétaire a donc modifié son bateau dans quatre secteurs, la flottabilité par l'adjonction de mousse sous les couchettes avant et arrière, la pose de 300 kg de plomb dans les fonds à la place des ballasts prévus par l'architecte, la modification du panneau de descente (incliné et coulissant au lieu d'être vertical), ainsi que la pose d'un coffre pour un radeau classe II contre le tableau

arrière. La descente comporte trois marches et cache le compartiment moteur équipé d'un 10 ch en ligne d'arbre. De profonds équipets meublent les bordés du carré et des cabines. Les baguettes de teck, les barrots en lamellé verni et de nombreuses finitions de bois créent une atmosphère authentique et chaleureuse. L'ensemble donne un sentiment de confort et de sécurité.

Bilan intérieur



LA CABINE avant possède deux penderies un couchage de 2 m et une hauteur sous barrots de 1,75 m.



LE TIRANT D'EAU VARIABLE facilite l'échouage, de même que les ailerons de safran.



Thierry Florentin

Octave

Fiche technique

Architecte	Georges Auzepy-Brenneur
Constructeur	Estuaire Marine
Matériau	contreplaqué époxy
Longueur hors tout	7,97 m
Flottaison	7,80 m
Maître bau	2,55 m
Tirant d'eau	0,65 m/1,90 m
Déplacement léger	1,750 kg
Lest quille/intérieur	310/300 kg
Couchage	4 juin
Grand-voile/solent	26/14 m ²
Catégorie	B
Motorisation	10 ch Beta
Prix barre en main	59400 €

Estuaire Marine, Port de la Minotais, 22490 Plouër-sur-Rance. Tél.: 0296868939. Estuairmar@wanadoo.fr

Conclusion

Déroutant au premier abord du fait de sa faible largeur, l'Octave dévoile une personnalité attachante, mais qu'il faut savoir aller chercher. Le fait d'être transportable (et son corollaire la quille relevable) est un atout de choc. Les performances sont au rendez-vous, le bateau est vivant et rapide. Les emménagements permettent de vivre très confortablement à quatre et la construction est de qualité. Mais son design atypique peut surprendre certains plaisanciers.

Bien vu

- Les cale-pieds et le liston en teck.
- Le travail du bois.
- Le plan de voilure.

Mal vu

- L'absence de table à cartes.
- Aération limitée du carré.
- Une descente raide.

Notre avis ★★★★★☆