

SPÉCIAL 80 ANS LE REQUIN

es moules
u Requin
ont partis
n Finlande
vant
e revenir
n France.

Le Requin du troisième type

Quand deux accros se mettent en tête de remettre ce voilier au goût du jour, cela donne ce Haiï, beau comme un astre et plein d'inventivité. Une nouvelle carrière ?

PAR EMMANUEL CHARRAS ET JACQUES TAGLANG



Le plan de pont a été redessiné et modernisé. Les batteries du moteur sont placées sous le cockpit.

« Après le Requin en bois, puis celui en polyester, l'ère du »

La France et les Requin ont une histoire particulière. Les neuf tout premiers Requin immatriculés en France furent construits par Abo, en Finlande. Le relais fut pris à partir du dixième – *Calypso IV* – par le chantier havrais Vanhoutte. Mais la maison Abo, comme on disait à l'époque, livra encore, avant la Seconde Guerre mondiale, huit autres unités, suivies du chantier estonien Kiil qui en livra trois. Puis, et jusque dans les années 70, le principal constructeur français de Requin fut le chantier Pouvreau à Vix en Vendée qui en construisit près de 400. D'autres constructeurs s'y mirent aussi: Bertin à Hyères, Bézier à Rezé, Pénicé à Meulan,

Dunet à Lugrin, Wanhoute et Collignon au Havre, Hamel, Quéré et enfin Moinard à La Rochelle. Ainsi, la France est-elle devenue capitale mondiale du Requin avec ses 500 unités mises à l'eau selon un timing implacable: 60 unités en 1946, 175 en 1956, 410 en 1967. On en recenserait aujourd'hui 300 en état de naviguer. Mais, en 1994, faute de client, le chantier Moinard interromp la construction du Requin. Le moule est alors reparti en Finlande chez le constructeur Vene-Björndahl pour revenir en France en 2008. En effet, Philippe Garret et Henri Harribart ont racheté le fameux moule, créant la société So Much Yachting. Ils commercialisent

donc à nouveau le Requin en France. La fabrication de la coque est confiée à JPF Composites, sise à Rochefort, les finitions en bois étant assurées par Alain Janssens. Le résultat est pour le moins élégant et a fait son petit effet au dernier Salon nautique. C'est ce dernier modèle que nous avons eu la chance d'approcher.

Pont redessiné

S'il reste dans la jauge, bien évidemment, le plan de pont a été redessiné avec une nouvelle implantation de l'accastillage. Autre changement dans le cockpit où l'on trouve sur le plancher des repose-pieds pour le barreur ainsi plus à l'aise à la gîte.

Requin à moteur électrique inbord. »

Mais le changement le plus visible et très agréable à l'œil tient dans une tourelle qui rassemble non seulement l'écoute de grand voile mais aussi les retours de bassets ainsi que celui du pataras. Le barreur solitaire est donc très gâté; le génois possédant, comme sur tous les Requin en composite, un emmagasineur. L'intérieur a lui aussi été soigné avec un contre-moule permettant de disposer de trois couchettes dans le triangle avant et sur les côtés. De quoi envisager de belles escapades à la journée, voire plus, en pratiquant le camping côtier. Oui, mais à quoi bon naviguer avec un voilier à la douceur de barre incomparable, aux voiles maniables à souhait si

c'est pour se faire peur à louvoyer dans les entrées de port au milieu de bateaux plus compacts et motorisés? C'est alors que l'équipe de So Much Yachting sort la formule magique: un moteur inbord et, attention, pas n'importe lequel. Il est électrique et très compact car issu d'un propulseur d'étrave (malin). Aussi, pour permettre au propriétaire du bateau de participer à des régates, ce propulseur peut se démonter en deux coups de clé à tube. La parc de batteries installé très proprement sous la descente permettrait une autonomie de 10 miles sur mer calme. Et tout cela sans un bruit. Après le Requin en bois, puis celui en polyester, l'arme fatale du requin électrique? ■

