



MOJITO ET MALANGO 1088

Deux ponts, deux ambiances!

Selon le principe de la double gamme IDB Marine, le Malango 1088 a été suivi d'un Mojito 1088, c'est-à-dire le même, mais avec un rouf panoramique qui change complètement la vie à bord... Sans nuire aux qualités d'un surdoué de la croisière, qu'elle soit côtière ou hauturière.

Texte : F.-X. de Crécy. Photos : F. Van Mallegem, D. Bidaine et l'auteur.



A l'échouage
sous la lanterne du phare
de Penfret...
On n'est pas bien, là ?

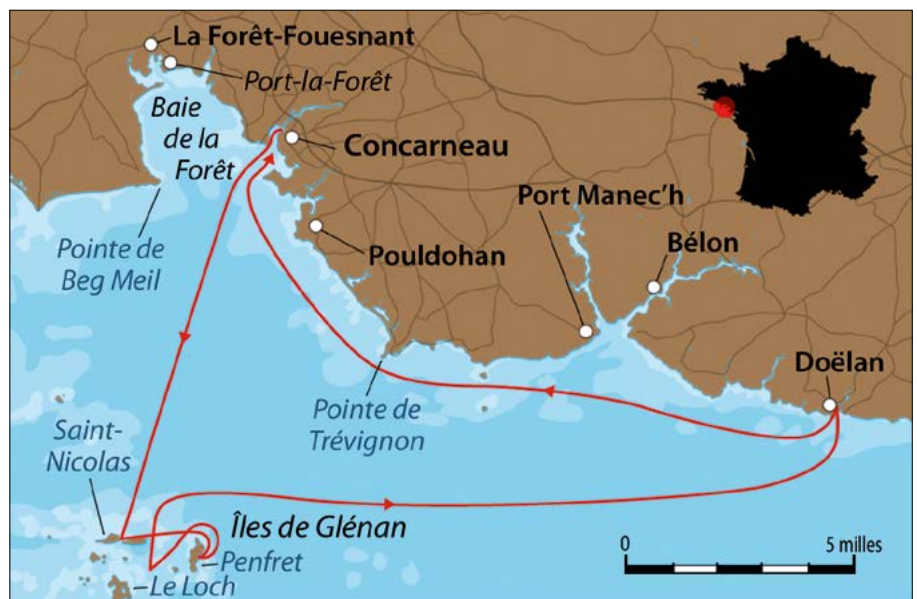
QUE CE SOIT SUR L'EAU

ou sur le sable du mouillage de Penfret paré de ses plus belles couleurs estivales, pendant quelques jours on a cru voir double. Et ni la réverbération liée à une forte chaleur ni les toasts citronnés portés à la carrière du nouveau Mojito n'y sont pour quelque chose... Seul coupable, Denis Bourbigot, le patron du chantier IDB Marine, qui a réuni pour nous ses faux jumeaux, les Malango et Mojito 1088. Pour mémoire, le premier est un Malango traditionnel, avec son rouf en sifflet, et le second une version à rouf panoramique, héritière d'un certain Mojito 888, Voilier de l'année 2015. Hormis le rouf, rien ne distingue ces deux bateaux au premier coup d'œil, pas même le bordé paré d'un covering gris. Même quille pivotante, mêmes bouchains vifs, même grand cockpit protégé par de hautes hiloires, même pédigrée en somme et un égal talent pour la croisière au large ou au plus près de la côte, comme par cette belle journée de juin qui voit nos deux protagonistes calés par leurs béquilles sur l'estran des îles Glénan.

UNE CERTAINE IDEE DE LA CROISIERE

Une image qui résume bien une certaine idée de la croisière, celle que s'en fait Denis Bourbigot, et qui l'a conduit à inventer un véritable couteau suisse nautique. Imaginez un bateau en infusion, capable de planer dès 16 nœuds de vent, mais aussi de réduire son tirant d'eau et surtout d'échouer facilement grâce à ses étonnantes béquilles intégrées que l'on manœuvre depuis le cockpit. Déjà, il n'y en a pas beaucoup. Imaginez à présent que ce bateau soit également capable de stocker son annexe gonflée dans un tunnel ad hoc situé sous ce cockpit, supposez enfin que ses formes puissantes signées Pierre Rolland, sa raideur à la toile et son cockpit très protecteur le rendent parfaitement compatible avec un programme hauturier... Voilà, vous avez le Malango. Il ne vous reste plus qu'à le coiffer d'un rouf panoramique qui ouvre complètement l'espace intérieur sur l'environnement pour concevoir le Mojito, son double au caractère hédoniste encore plus affirmé. Faut-il ajouter que ces bateaux-là sont complètement uniques en leur genre ? Et ce qui les rend intéressants, c'est qu'avant même d'être des « couteaux suisses de la croisière », gardons l'expression, ce sont surtout de bons bateaux. Nous pouvons le vérifier dès le premier bord, à peine sortis de Concarneau. La grand-voile a été envoyée à la volée dès le premier coude de chenal, un vrai plaisir pour l'équipier en pied de mât qui profite du rouf plat et peut même, en fin de manœuvre, mettre à profit sa hauteur pour hisser les derniers mètres sans fatigue en utilisant son propre poids. Le barreur, en l'occurrence Pierre Rolland, l'architecte, n'a plus qu'à cueillir le vent dans cette grand-voile

fraîchement établie. Dans le même souffle, on coupe le moteur, depuis le tableau de commande situé à hauteur d'homme dans la descente, et on déroule le solent autovireur. C'est parti ! D'emblée, le Malango se révèle meilleur marcheur que le Mojito. Il est vrai que son rouf est un peu plus léger (de 50 kg, c'est peu) et que *Stacato*, le Malango 1088 de notre essai, est doté d'un mât carbone. Mais la différence se fait surtout sur le réglage de ce mât et sur le rodage en général, car côté Mojito, c'est la toute première sortie. Et à vrai dire, les conclusions de ce premier speed-test sont assez anecdotiques. Ce qui l'est moins, c'est la moyenne flatteuse que nous affichons sur la route qui nous mène aux îles Glénan, et surtout le plaisir évident qu'on prend à la barre. Même dans cette brise un peu timide (10-12 nœuds de vent), le bateau affiche un plan de voilure équilibré sous solent, il est juste assez ardent, la barre assez parlante, et nous avançons bien. On pourrait bien sûr passer sous code 0, mais on peut aussi rester sous solent sans se traîner, et louvoyer si nécessaire sans toucher une écoute. Arrivés de conserve au mouillage de La Pie, Mojito et Malango remontent leur quille : comptez 50 secondes de vérin hydraulique pour passer de 2,80 à 1,10 m de tirant d'eau. Puis ils contournent tranquillement la vingtaine de bateaux déjà mouillés pour aller prendre un coffre au plus près de la plage, privilège des petits tirants d'eau... Pour le dîner, nous décidons de nous amarrer à couple. C'est l'occasion de circuler facilement de l'un à l'autre et de comparer quasi instantanément nos impressions sous le pont. Le Malango ne manque pas vraiment de volume, du moins dans sa partie arrière, mais la visibilité s'arrête aux hublots de rouf les plus avancés, soit un cône aveugle de plus ou moins 90° vers l'avant. Rien de tel sur le Mojito, on garde plus de 1,90 m de hauteur sous barrots jusqu'à la couchette avant et



▲ Une cinquantaine de milles sans se mettre la pression entre Concarneau, l'archipel de Glénan puis les rias finistériennes, pour une ambiance plus champêtre... Un vrai bonheur d'avant-saison.



“ Le Mojito est peut-être plus trapu,
mais il défend chèrement sa place au vent ! ”

IDB : bientôt quinze ans !

Pour Denis Bourbigot, créateur et patron du chantier, concevoir un nouveau bateau n'a de sens que s'il apporte réellement quelque chose de différent, introuvable ailleurs. Et qu'on aime ou pas ses bateaux, impossible de leur hôter ce caractère toujours innovant, voire disruptif, terme à la mode pour affirmer qu'ils font vraiment avancer le Schmilblick ! Béquilles intégrées, tunnel d'annexe, rouf panoramique... Aucun de ces attributs n'est entièrement nouveau seul, mais leur combinaison est assurément inédite. Et ça fait bientôt quinze que ça dure. Chapeau bas...



▲ Denis dans le cockpit du prochain Mojito 1088, dont le tube abritant la béquille d'échouage tribord est bien visible au premier plan. Ce Mojito sera le 64^e voilier construit par IDB Marine depuis 2005.



MOJITO 1080



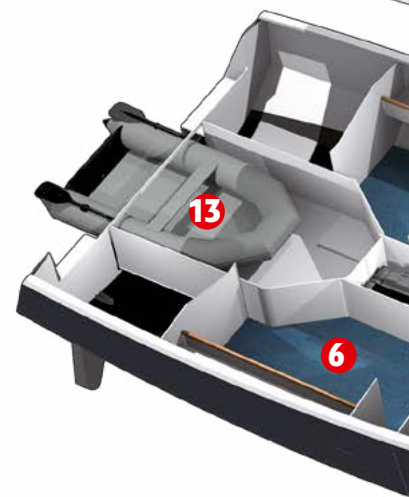
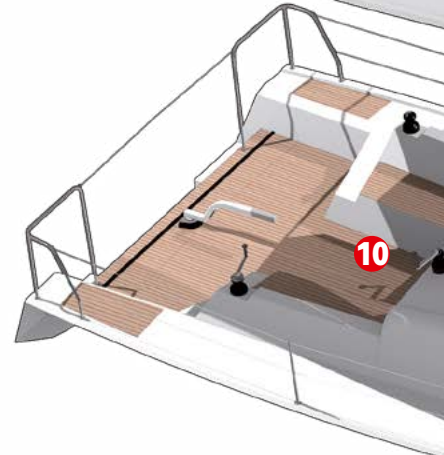
MALANGO 1080

l'on profite surtout de la vue sur mer panoramique. Que l'on soit en train de bouquiner à la table à cartes ou d'émincer les oignons côté cuisine, on continue de profiter du soleil couchant ou de surveiller les voisins, bref, on profite à fond de l'environnement. Notez que l'implantation des emménagements, quant à elle, est strictement la même. On retrouve le même plan de circulation tout en longueur, dicté par une grande table-bar centrale qui recouvre le frigo, puis le puits de quille et son hydraulique.

UN SACRE PLAN DE TRAVAIL CENTRAL

Ses avantages : un superbe plan de travail central pour cuisiner et se caler à la gîte et un carré très accueillant dans lequel nous dînerons à dix sans nous gêner. Son inconvénient : une circulation un peu contrainte quand on veut passer d'un équipet à l'autre ! La table peut être contournée par l'avant, mais le passage est un peu étroit. Pour l'heure, c'est surtout la convivialité de cet espace intérieur qui est mise à l'honneur par les deux équipages rassemblés, en même temps que le savoir-faire des cuisistots et la qualité de la cave de *Stacato*. Pour la nuit, nous utiliserons la totalité des surfaces matelassées, du triangle avant aux couchettes arrière en passant par les banquettes du carré. Ces dernières peuvent dépanner, mais on les conseille plutôt aux gabarits minces. Les plus costauds risquent de finir sur le plancher, sauf à monter une toile

antiroulis – ce qui est de toute façon toujours une bonne idée. Très bonne note en revanche pour les cabines arrière. Celle de bâbord a un peu moins de rangements, la faute à la cuve à eaux noires qui empiète sur sa penderie, mais l'espace de dégagement reste considérable et on peut stocker pas mal de choses dans les étagères qui surplombent la couchette. Un volume étonnant qui a probablement été dicté par l'espace à dégager pour le tunnel d'annexe, mais dont on profite dans la partie habitable. C'est ainsi que paradoxalement, ce tunnel d'annexe ne donne pas l'impression d'empiéter sur le volume à vivre, ce serait presque le contraire ! Le volume sacrifié se trouve en effet sous le cockpit, et plus en arrière. En l'absence du fameux tunnel, il serait probablement dévolu à une grande soute arrière occupant toute la largeur. Notre deuxième journée sera largement occupée par l'activité favorite de nos Mojito-Malango en croisière côtière : l'échouage. Le spot choisi est le mouillage sous le vent de l'île de Penfret, le mieux abrité par cette brise d'ouest. Il se révèle un peu plus cabossé que prévu par endroits, mais on y trouve quand même de quoi caler le trépied constitué par les béquilles et le sabot de quille. Quésako ? Tout simplement une pièce plane surmontée d'une encoche en forme de V dans laquelle vient s'insérer le bord d'attaque de la quille. L'idée est à la fois de protéger le haut de l'appendice en contact avec le sol, et d'éviter qu'il ne s'enfonce dans le sable ou la vase au détriment de la stabilité. Pour mettre en place ce sabot, on l'immerge devant l'étrave à toute petite vitesse, puis on le guide grâce à ses



LE MOJITO 1088 EN CHIFFRES...

LONGUEUR HORS TOUT	11,80 m (avec delphinrière)
LONGUEUR COQUE	11,88 m (long. flottaison idem)
LARGEUR	4 m
TIRANTS D'EAU	1,10-2,80 m
DEPLACEMENT	4 000 kg
LEST	1 500 kg
SV AU PRES	69 m ²
SOLENT AUTOVIREUR	23 m ²
GRAND-VOILE	36 m ²
GENOIS	33 m ²
SPI ASYMETRIQUE	120 m ²
MATERIAU	sand. verre/PVC/polyester
CONSTRUCTION	infusion sous vide
MOTORISATION	30 ch Yanmar (3YM30)
RESERV. CARBURANT	60 l
RESERVOIRS EAU	380 l
ARCHITECTE	Pierre Rolland
CONSTRUCTEUR	IDB Marine
CATEGORIE CE	A/6 personnes
PRIX DE BASE	202 086 €*
PRIX BATEAU ESSAYE	267 000 €

Principales options : pack Elec., pack Energie, sono (Fusion), table de cockpit, béquilles d'échouage, guindeau 1 000 W, pack Sécu., coque couleur, antifouling au cuivre...

*prix standard Malango 1088 : 200 232 €, soit 1 854 € de moins.

Le Mojito 1088 en 13 points

- 1.** Hauteur sous barrots au pied de la descente : 2 m*.
- 2.** Le meuble central mesure 2,67 x 0,30 m. La partie avant, sous laquelle se loge le réfrigérateur, fait 0,49 x 0,50 m*.
- 3.** Les banquettes du carré, symétriques, mesurent 2,10 x 0,50 m. Elles dissimulent coffres et rangements dans les dossiers*.
- 4.** Dépliée, la table du carré mesure 1,07 x 1,30 m*.
- 5.** La couchette avant mesure 2,10 x 1,90 m, 0,50 m au niveau des pieds*.
Hauteur sous barrots devant la couchette : 1,93 m (contre 1,60 m sur le Malango 1088).
- 6.** Les couchettes des cabines arrière, symétriques, mesurent 2 x 1,40 m*.
Hauteur sous barrots des cabines : 1,90 m.
- 7.** La table à cartes mesure 0,55 x 0,50 m*.
- 8.** La hauteur sous barrots est de 1,90 m dans le cabinet de toilette.
- 9.** Passavants : largeur constante de 0,50 m*.
- 10.** Zone avant du cockpit : 1,60 x 1,20 m*.
- 11.** Bancs du cockpit : 1,60 x 0,50 m, avec un dossier de 0,40 m*.
- 12.** L'espace utile des deux coffres arrière du cockpit est de 1 x 1 m*.
- 13.** L'annexe est limitée à 2,65 x 1,40 m (AX3 ou Plastimo Horizon)*.

*idem Mojito et Malango



La vue sur mer panoramique, c'est un vrai confort et une sécurité en navigation. C'est aussi un agrément incomparable à l'escale. ▼



▲ Belle finition et tout ce qu'il faut de rangements à la table à cartes.



▲ L'aménagement du Malango est strictement identique, seules changent les perspectives vers l'avant... et les hauteurs sous barrots.



“ Le rouf est déjà assez protecteur, mais la capote apporte un surplus de confort. ”

bouts, ce qui mobilise deux équipiers... et demande un peu de pratique. Une fois le sabot en place, on sort de leur coffre les rallonges de béquilles et on ouvre leurs boîtiers pour les visser dans les tronçons inférieurs, puis les enfoncer et les verrouiller en position basse. Ceci étant fait, nous sommes parés pour l'échouage. Pour échouer le plus haut possible, et donc nous libérer plus tôt, nous procédons en mode dynamique. Autrement dit nous « beachons », moteur embrayé en avant, l'étrave au plus près de la plage. La tête de quille trouve sa place au sol, on reste embrayés tandis qu'un équipier porte le mouillage à la plage.

L'ART INCERTAIN DE L'ECHOUAGE

C'est tout l'art de l'échouage, qui garde pourtant une part d'incertitude... Nous aurions pu mouiller une ancre par l'arrière en fin de manœuvre, pour nous maintenir dans l'axe. Mais comme nous échouons vent debout, ce ne sera pas nécessaire. Une fois à sec cependant, c'est à l'arrière qu'il faut mouiller pour repartir facilement... Le Malango, légèrement en retrait, procède de même, et il n'y a plus qu'à laisser faire la marée : quelques heures plus tard, nous sommes au sec. Le temps d'admirer l'antifouling sans biocide aux reflets cuivrés (Manta), de vérifier que les bateaux sont stables, le matériel solide. A vrai dire, le Mojito est posé sur un gros pavé, ce qui lui donne un peu de pente, ce n'est pas idéal mais ça marche aussi ! La charge est quand même importante sur les béquilles, on



Le port de Doëlan, c'est une ambiance... Et un charme fou.

évitera de déjeuner à douze dans le cockpit... En revanche, la plateforme arrière s'avère parfaite pour un barbecue les pieds dans le sable. Ce qui tombe assez bien, puisque Denis est revenu de sa baignade avec trois araignées de mer bien pleines (voir p. 72). Quand la mer revient nous chercher, les manœuvres inverses (ne pas oublier le sabot...) s'avèrent plus simples encore. Attention cependant en remontant les béquilles, il suffit d'un peu de sable bien tassé sur la coupelle, ou d'une légère déformation de cette dernière pour qu'elle ne s'insère plus parfaitement dans son logement, au niveau de la carène. Dans ce cas, il peut devenir difficile de remettre la goupille de verrouillage en position haute. Pour notre part, nous nous en sortons après quelques tâtonnements et partons profiter de la brise qui s'est bien renforcée sur les eaux cristallines de la Chambre, le « lagon » des îles Glénan.

Quel plaisir de tirer des bords toniques mais finalement pas très fatigants – nous sommes toujours sous solent autovireur – entre deux escadres de cats de sport, petits croiseurs et autres kitesurfs de l'école éponyme qui animent le plan d'eau ! Turquoise moucheté de voiles arc-en-ciel ou de grands-voiles barrées de la fameuse bande rouge... une palette extraordinaire qui est aussi celle de la jeunesse et de la transmission du savoir-faire nautique. Euphoriques mais attentifs, car on sait que la zone n'est pas bien pavée, nous louvoyons sous grand-voile haute. On aurait bien testé le système de prise de ris Selden avec palan de bordure dans la bôme (en standard), mais sous solent, on peut porter toute la toile jusqu'à 25 nœuds de vent. D'ailleurs, le barreur garde parfaitement le contrôle. Il utilise juste davantage le palan fin de GV et la drosse de barre d'écoute qui reviennent

A voir ... et à revoir !



La courbure de la barre - qui intègre intelligemment la commande du pilote - permet d'intégrer facilement le radeau de survie. Notez également le cale-pieds du barreur.



Le Mojito essayé attendait sa main courante de rouf... elle arrive!



Les coffres de cockpit sont au gabarit exact des défenses plates... Coup de chance ou coup de génie ?



Les volumineux rangements d'hiloirs, une amélioration notable par rapport au premier Malango.



Les dragons permettent de descendre facilement les béquilles.



Un peu raides, les angles du cockpit pourraient être adoucis dans un souci d'ergonomie.



On ne s'en lasse pas : le célèbre tunnel d'annexe et son système de bouts pour extraire l'annexe.



Plus besoin de se mettre à quatre pattes dans le cockpit pour démarrer le moteur. Pas si bête!



Le volume de rangement, à l'image des équipets profonds, est considérable autour de la cuisine.



La descente n'est pas très large, mais bien sécurisée. A la gîte, on s'appuie sur la paroi sous le vent.



« Bien calé, bien protégé, l'équipage peut se frotter au large. »

à sa main, ainsi que les cale-pieds mobiles façon mini...

Voilà qui doit rappeler des souvenirs à Pierre Rolland, toujours le stick en main. Rappelons qu'il en a couru trois Mini-Transat, ou plutôt deux et demie, la dernière (1993) ayant pris fin sur le pont d'un cargo tandis que Thierry Dubois empochait la victoire sur le sistership de son prototype « maison ». Ce mini, le troisième dessiné par ses soins, allait devenir le premier Pogo, c'est-à-dire le bateau à l'origine du chantier Structures...

LA MINI-TRANSAT AU CŒUR DE L'HISTOIRE

Incredibly de constater à quel point la Mini est au cœur de l'histoire des chantiers de la région. Le Pogo 6.50 allait donner naissance au Pogo 8.50, toujours sur plan Rolland, construit à 175 unités. Une réussite qui donnera des idées au chantier 3C Composite, pour lequel Pierre Rolland dessine le Bongo 9,60, puis le Bongo 8,70, dont la carène sera reprise par Denis Bourbigot pour donner naissance au Malango 8,70, premier du nom... et la boucle est bouclée. A partir de ce premier Malango conçu comme un grand day-boat, Denis allait développer une gamme et installer son chantier à Trégunc, juste derrière une bien jolie darse donnant sur la rivière Minahouët. Des bâtiments qu'il partage aujourd'hui avec le chantier Marée Haute... Tiens, d'ailleurs, quid de cette fusion entre voisins annoncée à la rentrée 2018 ? Elle n'aura finalement pas lieu. Les deux chantiers poursuivent leur route chacun de son côté. Un peu comme nos deux fringants croiseurs qui rangent la pointe

orientale de Bananec et le danger isolé de La Pie pour retrouver des eaux saines. Puis on tire la barre, toujours de conserve, pour mettre le cap sur la côte des Rias, du côté du port de Doëlan. C'est le moment d'envoyer les spis asymétriques, histoire de faire planer un peu ces carènes qui, après tout, sont faites pour ça. De 6,5 nœuds au près, nous passons à un peu plus de 8 nœuds à 140° du vent, lequel reste stable à 17 nœuds. Quand on lofe un peu pour le plaisir de jouer, on dépasse sans peine les 10 nœuds, quitte à soulager le hale-bas de bôme pour prévenir toute sortie de route. A ce rythme soutenu, nous sommes vite à Doëlan. Et nous avons raison d'en profiter, car le

lendemain Eole sera beaucoup plus avare de ses risées. De telle sorte que le retour à Concarneau sera moins riche d'enseignements, une fois actée l'excellente isolation phonique de la cale moteur. Pas de quoi altérer la bonne humeur générale, tant il est vrai que ces bateaux-là donnent le sourire. Ils sont chers ? C'est vrai. Ils sont aussi sérieux dans leur construction, bien équipés en standard et surtout absolument uniques dans leur conception. IDB fait partie de ces chantiers créatifs capables d'inventer un bateau qui n'existait pas. C'est sa force, et c'est aussi ce qui rend cette gamme particulièrement attachante. Nous en tout cas, on valide ! ■

Christian, îlien de cœur

C'est peu dire que Christian Seiliez connaît bien l'archipel de Glénan. Depuis un premier été passé aux îles avec les pêcheurs de homards en 1958, il est resté fidèle aux îles et les a vues évoluer dans le temps, alors que se développait l'école de voile éponyme. Témoin privilégié de cette histoire, Christian est aussi un professionnel du nautisme. Après vingt ans chez Kirié, il a créé sa propre société de location (Locamarine, devenue Aquatiko), ainsi que le chantier Locmarine Service, tous deux à Loctudy et désormais gérés par ses fils à présent qu'il profite d'une retraite bien méritée à la barre de son Oceanis 400. Il en avait un autre, exactement du même type, hélas cycloné par une certaine Irma du côté de Saint-Martin... mais c'est une autre histoire. Pour l'heure, soles et grondins n'ont qu'à bien se tenir : Christian a ressorti son filet.



▲ Christian Seiliez aux îles Glénan : une image de la retraite heureuse !