



## Goeree : une belle carène pour une glisse sans rides

Avec sa carène en forme et sa barre franche, le Goeree - prononcez "Gouret" - peut surprendre, car ce 8,70 m n'est pas un bateau fluvial tel qu'on le conçoit en France. Toutefois, il réussit le tour de force de combiner de belles lignes d'eau avec des aménagements confortables.

TEXTE ET PHOTOS  
de André-Luc LAMOTTE



La très belle carène du Goeree.

### Carène

**Q**uand je suis arrivé chez Aquarelle<sup>(1)</sup> au port d'Auxerre (Yonne), Paul van Der Mije avait laissé le Goeree hors de l'eau, sur sa remorque.

Je pouvais ainsi admirer tout à loisir cette magnifique carène en acier et en forme, qui possède tout ce qu'on peut souhaiter. On y trouve une étrave en pente



Le cockpit, large et spacieux malgré la taille du bateau.

légèrement inversée. Elle apporte une longueur à la flottaison maxi, facteur numéro 1 d'une vitesse critique optimisée. Les entrées d'eau sont fines et, en allant vers l'arrière, elles s'écartent jusqu'au bau (largeur) maxi. Ensuite, les sorties d'eau s'affinent en conjuguant une voûte avec un pincement de la poupe. C'est la promesse d'un écoulement d'eau réellement optimisé avec récupération de la vague d'étrave. Avec sa longueur à la flottaison de 8,55 m, j'estime le potentiel de vitesse critique à 12-13 km/h mais avec une puissance moteur certainement peu importante. Quant au batillage, il devrait être lui aussi très limité, voire inexistant. En revanche, le safran me semble trop long vers l'arrière et il manque de compensation. Ensuite, le seul voile antidérive qui se trouve à l'arrière, sur l'étambot, ne devrait pas faciliter les girations.

## Comportement

Quand la carène touche l'eau, je découvre dans le cockpit... une barre franche. Piloter ce 8,70 m en corps à corps sera un réel plaisir. C'est comme monter à cheval sans selle. Les réactions de la bête se transmettent en direct et sans anticipation. Effectivement, le Goeree se pilote à l'instinct en réagissant de façon instantanée. Il le faut, car ce bateau existe aussi en version voile. Le moteur qui pousse est un Vetus 45 CV. Aussitôt le bateau débordé du quai, j'embraye au ralenti cranté et la coque glisse

jusqu'à atteindre rapidement les 7 km/h. La carène tient ses promesses. Je me retourne et il n'y a pas une ride sur l'eau. C'est grisant. J'accélère et on atteint rapidement les 15 puis 18 km/h. Des vagues commencent à se former sur le sillage vers 10-12 km/h, tout en restant très limitées.

Je tire sur la barre pour virer et elle résiste comme sur un voilier à la gîte, qui part au lof. Cette résistance vient du vérin d'assistance de la barre à roue. Il est inactif en barre franche, mais il est toujours couplé et il faut lutter contre la résistance de son piston qui déplace de l'huile. Le safran, associé au petit plan vertical d'étambot, tient hélas lui aussi ses promesses et pour faire demi-tour je prévois un peu de champ. Pour virer, je pousse la barre à bloc et le bateau fait le demi-tour sur environ 2 longueurs. Ce n'est pas exceptionnel. À mi-manœuvre, j'essaie de battre arrière pour profiter du couple d'hélice, mais il est quasiment absent. La meilleure solution pour faire demi-tour sur le rayon le plus court possible est de partir de l'arrêt complet. On pousse la barre à bloc et on embraye au régime le plus lent possible. La bête a son caractère et il faut vivre avec. Le boîtier de commande moteur se trouve sur le côté droit, mais un peu loin de la barre franche. En mer ce n'est pas gênant, mais en fluvial un peu plus. C'est un inverseur mécanique qui est un peu "rugueux" lors des inversions qui doivent se faire en douceur et dans le calme. La manette de commande serait également plus docile si la câble-

Le moteur Vetus de 45 CV.



rie s'adoucissait.

Quand un équipier se déplace latéralement à bord, cela engendre un peu de gîte. De ce poste, la visibilité n'est pas exceptionnelle. Debout, on voit au-dessus de la cabine et, assis, d'un bord ou de l'autre, on voit au travers de 2 hublots ronds. Pour les manœuvres fines, on peut monter debout sur les fargues<sup>(2)</sup> et piloter avec le stick de barre. On se retrouve ainsi dans une position de voilier et même de dériveur léger. Cela ne nous a pas gênés, au contraire. Comme toujours sur un bateau, un avantage engendre un inconvénient qu'il faut tolérer. Ainsi, les belles qualités de glisse de la carène impliquent une stabilité initiale qui n'est pas celle d'un pur fluvial.



Les 2 hublots ronds permettent au barreur de voir au travers de la cabine en position assise.

Paul van Der Mije pendant la séance d'essai.





Le coffre sous la barre franche qui donne accès au système hydraulique.



Le système hydraulique qui permet de mettre la pression sous la barre à roué.



Le poste de pilotage intérieur.

Le rétroviseur de cockpit.



Le coffret bois qui cache le moteur d'essuie-glace.

revanche, elles sont présentes sur les 4 côtés de la cabine. Cela donne une visibilité sur 360 ° avec très peu d'angles morts. Sur le barrot central, il y a un petit rétroviseur monobloc en coin de quelques centimètres. La finition va se loger jusqu'aux moteurs d'essuie-glaces qui sont enfermés dans des petits coffrets en bois. Tout a une fin et je dois me résoudre à retourner vers le quai. Le bateau étant amarré, nous faisons maintenant le tour du propriétaire. Le modèle essayé est un bateau d'occasion (une centaine d'heures de navigation). Sur commande en neuf, il n'y a pas moins de 4 possibilités d'aménagement.

### Salon cuisine

Le salon est simple : 2 banquettes en vis-à-vis et une table au milieu. Cette dernière se baisse très facilement pour transformer ce coin repas en couchette supplémentaire pour enfant. Quand on est assis ici, il suffit d'étendre la main pour avoir accès à la cuisine. Elle est située juste en face, adossée au poste de pilotage. Elle se résume à 1 élément qui comprend l'évier 1 bac et la cuisson



Le salon transformable en couchette simple.

Ce pilotage de cockpit, c'est très bien, mais s'il pleut on enfile les cirés comme sur un voilier ? Non, car à l'intérieur, il y a un poste avec barre à roué. Je lève la barre franche et j'ouvre le panneau qui est dessous. Ce dernier donne accès à une vanne hydraulique. On la tourne d'un quart de tour et cela bloque la barre franche en donnant la main au poste intérieur. Bien que de petites dimensions, ce poste intérieur est confortable en assise avec des pieds bien calés. La barre est démultipliée de 6 tours d'un bord sur l'autre. L'assistance hydraulique est particulièrement bien calculée, car les manœuvres se font du bout des doigts. Ce bateau étant homologué mer en catégorie B, les vitres sont obligatoirement de petites dimensions. En





La cuisine réduite à sa plus simple expression.



De grands tiroirs sous l'estrade du petit salon.



Le couloir et le réfrigérateur.

à feu. Le plan de travail est constitué d'une planche qui se rabat au-dessus du plan de cuisson. Au fond, sous le passant, un placard avec portes coulissantes permet de ranger le quotidien de la cuisine. Pour le reste, on trouve de la place juste derrière, avec un placard sous une banquette et 2 grands tiroirs sous l'estrade du salon. Une place commode a été trouvée sous le siège du pilote pour le petit réfrigérateur et pour un tiroir à couverts.

### Cabinet de toilette

Le cabinet de toilette se loge en face du poste de pilotage et un peu en avant, faisant ainsi une séparation avec la couchette avant. Le siège W.-C. est un modèle manuel à pompe Sealock. Il y a également un petit lavabo rond en inox, mais pas de douche. Sur le haut, il y a un ventilateur automatique avec capteur solaire qui assure la circulation d'air.



Le cabinet de toilette.

### Cabine avant

La couchette 2 places est totalement inattendue sur un bateau de cette taille. Elle mesure 2 m de long sur 1,60 m de large. De plus, elle n'est pas en triangle, comme c'est généralement le cas dans une étrave, mais presque rectangulaire. À cet endroit, on a du mal à se souvenir qu'on est sur un 8,70 m. Le plafond en faux lambris blanc augmente l'impres-



L'étonnante couchette de 1,60 m de large sur un bateau de cette taille.



Les passavants larges et profonds, ainsi qu'au amarrage, trouvent une coupée.



L'étrave avec sa baille à mouillage et les sabords dans les fargues.

Sur l'étrave, on trouve un treuil monté sur une baille à mouillage aveugle<sup>(1)</sup>. Les amarres ne passent pas au-dessus de la fargue, mais par un sabord<sup>(2)</sup> qui est une concession à la vocation également mer du bateau. On peut trouver une place bain de soleil sur le toit du rouf avant, mais il faudra composer avec le mâtériau et les accessoires qui y sont installés.

### Le confort

Le chauffage est assuré par un Webasto gazole à air, dont le thermostat de commande est monté sur une cloison de la cuisine. La puissance électrique est répartie en 2 batteries de 108 A/h. L'une est exclusivement dédiée au démarrage du moteur et l'autre à l'usage domestique. Le rechargement est assuré par le moteur et sur le quai par l'intermédiaire d'un chargeur automatique. L'eau chaude est également fournie pas le refroidissement du moteur et par résistance sur le courant du quai.

### En conclusion

Ceux qui viennent au fluvial en arrivant de la mer prendront ce bateau en main en 5 secondes et ne trouveront pas trop de contraintes. Les fluviaux seront surpris de découvrir ce pilotage en corps à corps avec le bateau, qui leur donnera des sensations jusque-là inconnues. En

revanche, la douche extérieure, même sous un taud, et la petite cuisine seront un peu frustrantes pour les épouses du fluvial. ■

(1) voir Fluvial n° 202 (mai 2010).

(2) parties supérieures du pont sur l'extérieur du bateau.

(3) la baille (ou peak de mouillage) est le coffre avant dans le volume de l'étrave, où l'on range l'ancre, la chaîne et le cablot.

(4) trou pratiqué dans les fargues, qui à l'origine servait à laisser écouler l'eau quand un paquet de mer embarquait sur le pont.

### Fiche technique

- Coque acier
- Longueur hors-tout : 8,70 m
- Longueur flottaison : 8,55 m
- Largeur maxi : 3,00 m
- Tirant d'eau : 0,90 m
- Tirant d'air : 1,90 m
- Réservoir carburant : 162 l
- Réservoir eau potable : 177 l
- Réservoir eaux grises et noires : 210 l
- Déplacement : 5,250 t
- Prix de vente du modèle essayé (occasion) : 82 000 €

Rens. :

- Constructeur : Olivier F. van Meer - Oosterhavensstraat 39, 1801 KX Enkhuizen, Pays-Bas - Tél. (+31)0853 311089 - info@vanmeerdesign.nl - www.vanmeerdesign.nl
- En vente chez Aquarelle - Port de Plaisance, 89000 Auxerre - Tél. 03 86 46 96 77 - Fax 03 86 52 55 31 - contact@aquarelle-france.fr - www.aquarelle-france.fr

sion de volume. Encore une fois, le mariage blanc et bois donne un intérieur à la fois clair et chaleureux. Les petits hublots ronds sont équipés de fins volets qu'on ouvre ou ferme du bout des doigts. Le confort de cette cabine ouverte se complète par un grand placard penderie, une prise 220 V quand on est à quai et une liseuse de chaque côté.

### L'extérieur

Si la fonction cuisine est un peu "étriquée", l'avantage s'en retrouve en extérieur, où le cockpit offre de généreuses dimensions. La banquette garnie de bois en forme de "U" est très spacieuse. Cela n'empêche nullement d'avoir un accès direct aux bordés, le long de la cabine. Une trappe donne accès à la bouteille de camping-gaz. La douche, chaude et froide, absente du cabinet de toilette, trouve refuge sur la cloison du coffre arrière. Pour cet usage, une structure en inox, déjà installée, permet de recevoir un taud.

Les passavants sont profonds et assez larges pour un bateau de cette taille. Ils sont protégés par des chandeliers et filières. En revanche, on aimerait trouver une coupée à l'arrière pour débarquer aux écluses et un balcon à l'avant.

Plan du Goeree.

