



CRITERES DE CHOIX D'UN BATEAU

Même si le rêve et la passion sont les principales raisons d'achat d'un Ocqueteau, il convient d'orienter son choix en fonction de l'utilisation projeté :

- **Pour un bateau facilement transportable,** utilisé moins de 100 heures par an, facile à manœuvrer et aussi écologique qu'économique : aucune hésitation, un open à moteur hors-bord avec une coque relativement plate et légère. C'est le cas des pneumatiques, de la plupart des semi-rigides et des day-boat open comme



l'excellente gamme **Abaco** chez Ocqueteau. Cette combinaison donne des performances de premier ordre et une facilité de mise en œuvre record à un prix tout à fait raisonnable. En revanche, le confort est moindre en cas de mer formée.

- **Pour le ski-nautique et le Wake-board :** un open hors-bord comme l'**Abaco 21 ou 22 Sun-deck** convient bien si l'on veut un bateau adapté à ces sports mais sans concession sur la polyvalence. Un tel bateau sera facilement transportable, permettra de naviguer en mer ouverte où il restera confortable dans le clapot, sans trop exposer ses occupants aux embruns. A l'inverse, un bateau spécialisé à moteur inboard, Stern drive ou en ligne d'arbre offrira une carène spécifique, plus chargée, générant un sillage plus exploitable, aplati au centre et avec une vague bien formée sur les côtés pour les sauts. Mais il sera vite inconfortable, voire en difficulté, dès qu'il s'aventurera hors des eaux protégées. Entre ces deux extrêmes, sachez qu'un **inboard de 150 cv ou plus, Timonier ou Ostrea**, permet de tracter



simultanément plusieurs skieurs sans difficulté tout en offrant un bon abri pour ses occupants.

- **Pour la petite croisière** les critères de transportabilité et de prix orienteront le choix :

Une unité de moins de 7,5 m hors-bord sera transportable et

restera bon marché pour une utilisation de moins de 100 heures par an. Toute la gamme **Timonier** de moins de 7,5 m est déclinée dans cet esprit en version hors-bord transportable, avec une carène optimisée pour préserver le meilleur comportement marin possible. Malgré tout, le confort se dégradera plus vite par mer formée et le moteur est très exposé en manœuvre ou par forte mer. Raisons pour lesquelles les amateurs initiés comme les professionnels évoluent presque invariablement vers des motorisations inbord plus abouties. Enfin, l'habitabilité restera comptée à cause des dimensions d'ensemble.

- **Pour la croisière ou si vous disposez d'une place de port y compris à sec**, optez pour un



bateau avec moteur inbord, plus abouti et bien plus marin. Vous ne le regretterez pas.

En fonction de votre budget, vous pourrez opter pour une unité plus grande donc plus habitable, disposant d'un bien meilleur rayon d'action et restant confortable en route même par mer agitée. En

escale, vous profiterez d'aménagements plus complets et de plus d'espace permettant de convier vos amis sans vous gêner mutuellement.

En fonction de votre programme, de votre lieu de navigation, du fabricant et de vos capacités de manœuvre, vous aurez le choix entre les différentes solutions inbord. Dans presque tous les cas, vous aurez à faire à un moteur un diesel dont les avantages en termes d'endurance, de rendement, d'entretien et de sécurité incendie ne sont plus à démontrer.

Les pods IPS sont performants et maniables. En bi-motorisation ils permettent l'utilisation de joysticks très agréables. Leur principal défaut est d'interdire l'approche de hauts fonds à cause de leur exposition. Ils n'ont d'intérêt que sur les unités de plus de 12 m.

Les Zdrive ou Stern-drive sont maniables et la position de l'hélice relevable à l'arrière de la coque permet de naviguer par hauts fonds. Elle facilite aussi le transport des petites unités. En revanche, la position saillante de l'hélice la rend très vulnérable au port et représente un danger réel pour la baignade près de l'embarcation. Une vague peut vite projeter un baigneur ou un skieur contre l'hélice et le blesser. Sans parler de l'engrenage accidentel ou inconscient de l'hélice au moment où ...

Comme les IPS et les hors-Bords, leur complexité les rend peu adaptés aux grandes croisières et embarcation naviguant plus de 200 heures par an.

Les moteurs en ligne d'arbre des **Range Cruiser** sont plus techniques à manœuvrer au port, surtout en monomoteur (les propulseurs d'étrave règlent le problème pour ceux que cela rebute). Au-delà des avantages communs à tous les moteurs inboard et des puissances illimitées qu'ils autorisent, leur principal intérêt réside dans leur simplicité et leur position près du centre de gravité du bateau. Ce dernier s'en trouve nettement abaissé ce qui

diminue roulis, tangage et moment d'inertie. Dans le clapot ou par mer formée, le bateau bouge beaucoup moins et s'il a une bonne carène fend les vagues sans à-coup. Le confort est incomparable.

La simplicité d'une ligne d'arbre la destine aux bateaux utilisés plus de 100 heures par an – vites dépassées en croisière ou en pêche sportive - et garantie une fiabilité maximale permettant de grandes croisières sans inquiétude. Ce point est particulièrement important en monomoteur. L'auteur n'oubliera jamais la longue angoisse éprouvée le jour où, revenant d'Angra dos Reis au Brésil, son moteur hors-bord s'est mis à faire un bruit bizarre avant de tomber en panne juste à l'entrée de la baie de Rio de Janeiro, par 3 m d'une houle qui promettait de fracasser contre les rochers tout ce qui flotte sans moteur... Seul un vieux bateau de pêche avec son brave poum-poum diesel en ligne d'arbre a osé venir le « pêcher » à moins de 100 m des rochers. Depuis, devinez de quel type de motorisation il est devenu inséparable, même en bimoteurs ? Une motorisation simple diesel en ligne d'arbre, bien entretenue, éventuellement doublée pour des besoins de puissance ou de manœuvrabilité, est la seule solution suffisamment fiable pour équiper en toute sécurité un bateau destiné à aligner les miles.

C'est pour ces raisons que les marques les plus prestigieuses ont toujours proposé des bateaux avec moteur en ligne d'arbre. Chez Ocqueteau, pour le plus grand plaisir des clients initiés, cette architecture équipe toute la gamme des **Range Cruiser** ainsi que les **Timoniers** haut de gamme.

