

# MAXI 650

## Tout rond et à fond!

**DEPUIS NEUF ANS**, le Magnum puis le Maximum dessinés par David Raison, vainqueur de la Mini-Transat 2011, dominent la catégorie prototype du circuit Mini 6.50. Mais voilà que le chantier finistérien IDB Marine lance le Maxi 650, un Mini de série du même architecte. Ses courbes provocantes attisent déjà les convoitises. Plus qu'à l'époque où David dévoilait le Magnum, suscitant au mieux un certain scepticisme...

Il est alors admis que les formes arrière plates, marquées par un bouchain qui maximise la largeur du bateau, favorisent le planing et la stabilité de forme. En prolongeant cette recherche de volume jusqu'à l'avant, David Raison fait preuve d'intuition et de logique. Ça marche sur les scows américains, alors pourquoi ne pas tenter le coup sur un Mini? Pari réussi! Cette fois, David Raison se lance dans l'aventure aux côtés d'IDB Marine. Sur les dix unités nécessaires pour intégrer la catégorie série, la huitième est en cours de construction. Le Maxi 650 est une adaptation à la jauge série de la carène du Maximum, qui a mené Ian Lipinski à la victoire en 2017. Il est forcément un peu plus lourd donc un peu moins puissant. La jauge impose un franc-bord plus haut, interdit le carbone ainsi que l'utilisation du sandwich pour la coque. Le pont du Maxi 650 est donc en sandwich verre-polyester sur âme mousse; la coque en monolithique verre-polyester et feutre. La construction très soignée permet néanmoins d'obtenir une coque de moins de 400 kg.



▲ Les safrans compensés offrent peu de retours de sensations au barreur.

Patrick Dijoud, qui dévalera les pentes de l'Atlantique en 2019, nous embarque à bord de *Toushuss*. En guise d'échauffement, nous nous extirpons du chenal de Concarneau en tirant des bords de près. A la barre, je joue à saute-mouton dans le clapot. Un raté et c'est l'arrêt-buffet, l'étrave opposant un mur aux vagues. Pour bien faire, il faut adopter des repères plus proches de ceux du multicoque : abattre en haut de la vague, chercher la vitesse, avoir assez de puissance dans les voiles pour amortir les mouvements du bateau et ne pas faire de manque à virer. La barre parle très peu et il faut garder un œil sur les penons car les safrans sont très compensés afin de ne pas fatiguer le pilote automatique.

### LE MAXI 650 NE DEMANDE QU'À ACCELERER

Après cette mise en jambe, nous abattons et envoyons le spi. C'est parti pour une cavalcade à bride abattue! Le Maxi 650 ne demande qu'à accélérer et il ne faut pas le pousser beaucoup pour qu'il sorte le nez de l'eau et parte au planing. Avec un vent instable soufflant entre 18 et 22 nœuds, notre vitesse oscille entre 10 et 14 nœuds (à 130° du vent), sans jamais passer sous la barre des 9 nœuds et avec des pointes à 16 nœuds. Le Maxi 650 n'a pourtant rien d'un cheval fou : il est incroyablement stable et il faut abuser pour qu'il parte au lof. Ce comportement s'explique par l'absence de brion et les entrées d'eau très plates, qui font qu'un scow subit un effort hydrodynamique « anti-dérive » limité sur son extrême avant. Le Maxi 650 est moins ardent quand la gîte augmente. Il n'y a pas d'effet « croche-pied » à l'avant comme sur les carènes classiques, ce qui limite les velléités de départ au lof, en particulier aux allures de reaching et dans les rafales. Ces formes facilitent par ailleurs le contrôle du bateau qui répond immédiatement à la barre puisqu'il n'y a plus de brion pour s'opposer à sa rotation, dans un sens comme dans l'autre. Résultat : on a l'impression d'être aux commandes d'une mobylette, voire d'une savonnette...

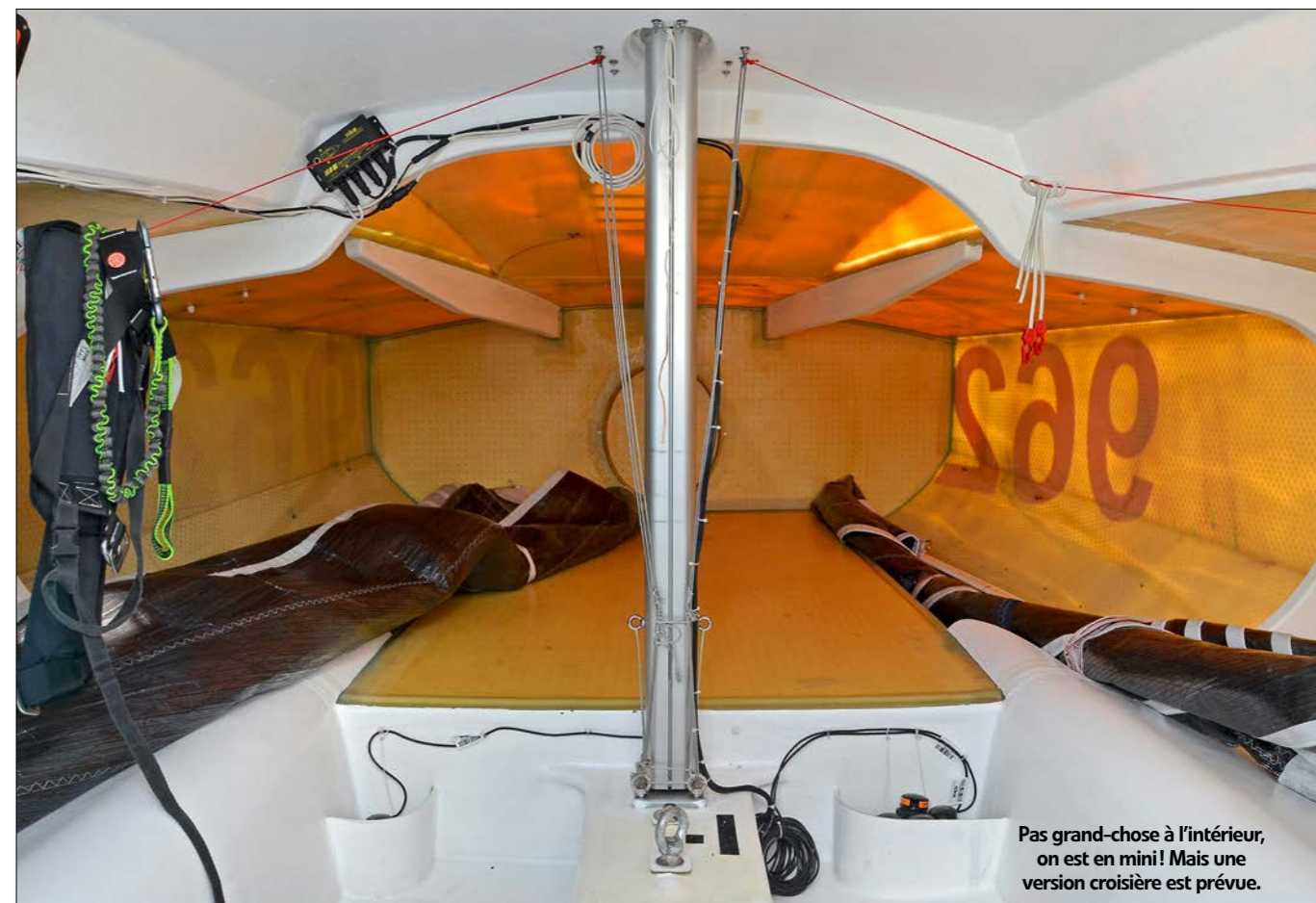
Puissant, tolérant et maniable, le Maxi 650



Il faut garder de la vitesse pour ne pas faire taper l'étrave dans le clapot.

procure des sensations fortes mais préserve le marin. L'étrave ronde chasse très peu d'eau : le barreur reste au sec (le top pour s'économiser) et la plage avant ne transporte pas des paquets de flotte (le top pour naviguer léger). Fort de son expérience en Mini 6.50, David Raison a dessiné le plan de cockpit et de pont en privilégiant le confort et l'ergonomie : le poste de barre est agréable (plats-bords inclinés, manœuvres à portée de main). Les pieds trouvent toujours des points d'appui (logement de la survie à l'arrière, cale-pieds en fond de cockpit à l'avant). En solitaire, le logement de la survie n'est pas gênant car on change de bord en avant de celui-ci. En double, le barreur doit l'enjamber, ce qui est moins pratique. Le rouf, équipé d'un winch central, est prolongé par une courte casquette protectrice. La plage avant et les passavants extra-larges facilitent les déplacements. A l'intérieur, des couchettes inclinées aux angles arrondis sont le comble de luxe pour un mini! Le volume intérieur est impressionnant et il est assez naturel qu'IDB Marine songe à lancer, d'ici un an, une version croisière : deux blocs (cuisine et rangements) seront intégrés à l'extrémité avant des bancs, la « pointe » avant sera transformée en couchette double et les zones de matossage (à l'arrière sous le cockpit) accueilleront deux couchettes cercueil. Une belle manière d'exploiter le gros potentiel de fun et de confort qu'offre le Maxi 650!

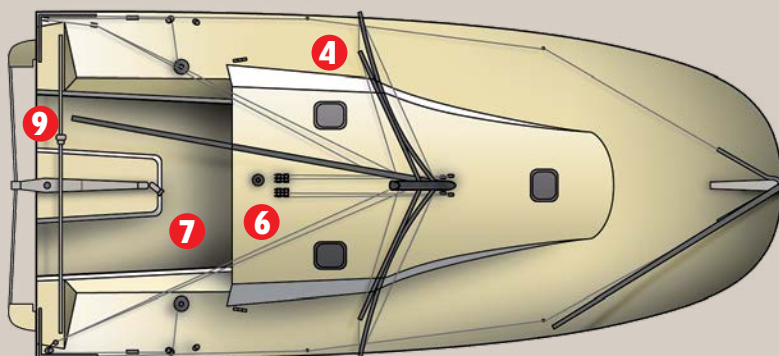
Texte et photos : Cécile Hoyant.



Pas grand-chose à l'intérieur, on est en mini! Mais une version croisière est prévue.



## Le Maxi 650 en 9 points



1. Hauteur sous barrots : 0,73 m au niveau de la crash box.
2. Hauteur sous barrots : 1,03 m en avant du mât.
3. Les bancs qui servent de couchettes font 0,60 m de large.
4. Au plus étroit, les passavants sont larges de 0,48 m.
5. Hauteur sous barrots au pied de la descente : 1,47 m.
6. La casquette prolonge le rouf de 0,33 m.
7. La largeur du cockpit est de 0,82 m au pied de la descente.
8. Les volumes de matassage sous le cockpit sont larges de 0,75 m et hauts de 0,84 m.
9. A l'arrière, la largeur du cockpit s'élève à 1,60 m.

## EN CHIFFRES...



LONG. COQUE	6,50 m
LARGEUR	3 m
TIRANT D'EAU	1,60 m
DEPLACEMENT	950 kg
LEST	420 kg
SV AU PRES	44 m <sup>2</sup>
FOC	18 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	26 m <sup>2</sup>
SPI	75-80 m <sup>2</sup>

MATERIAUX coque : verre-pol. + feutre  
pont : sandwich verre-polyester

CONSTRUCTION infusion

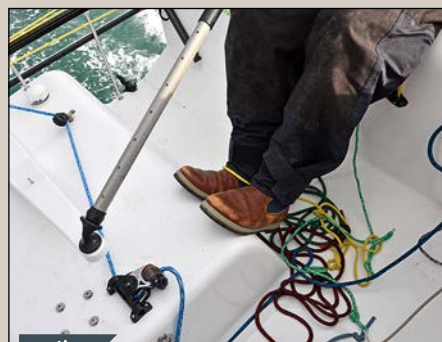
ARCHITECTE David Raison

CONSTRUCTEUR IDB Marine, route du Phare de Pouldohan, 29910 Trégunc

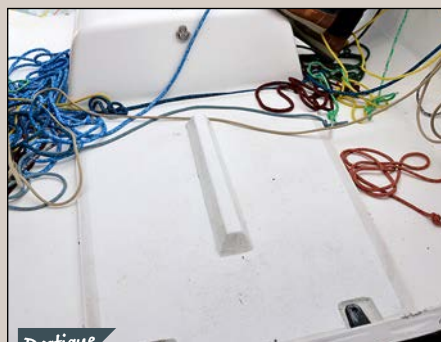
CATEGORIE CE C

PRIX DE BASE 59 311 €

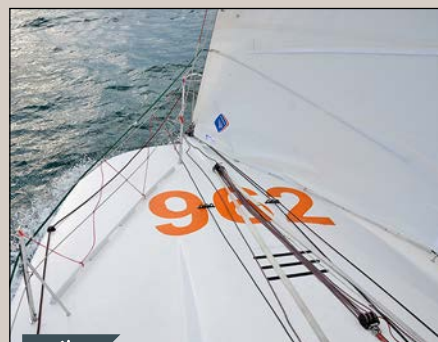
PRIX BATEAU 99 582 € (remorque, voiles et gréement, pack électricité-énergie, pack électronique NKE)



Le logement de la survie peut paraître gênant mais c'est un appui très efficace à la gîte.



Plaquée en fond de cockpit en position ouverte, la porte de descente sert de cale-pieds.



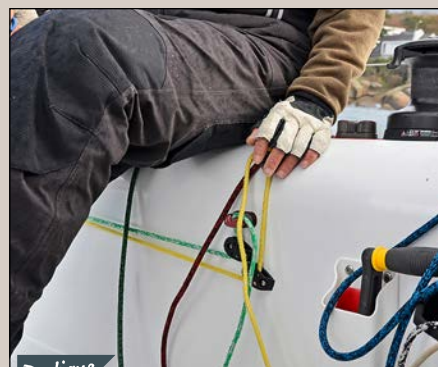
L'étrave scow offre un confort indéniable pour évoluer sur la plage avant.



Quand on met un fort angle de barre, celle-ci vient en butée contre la poulie.



Pas de marches de descente, attention à ne pas se tordre la cheville sur la varangue.



Plat-bord arrondi, manœuvres et winch à portée de main, l'ergonomie est soignée.