

Pêche en Mer

Récit
Carangue
à Fécamp

DAURADE ROSE

Une pêche haute
en couleurs

NIVEAU 1

Le lightfishing

ESSAI TRINGA BOAT

À l'aise à terre
comme en mer

LE BAR À
LA MOUCHE

BEL/UX : 6,80 € - DOM S : 7,10 € - ESP/PORTCONT/IT : 7,20 €
POL S : 10,60 CFP - POL A : 19,90 CFP - CAL S : 9,65 CFP
TUNISIE : 14 TND - AND : 6,20 € - MAROC : 7,5 MAD

Éditions
Larivière



L 19761 - 402 - F : 6,20 € - RD

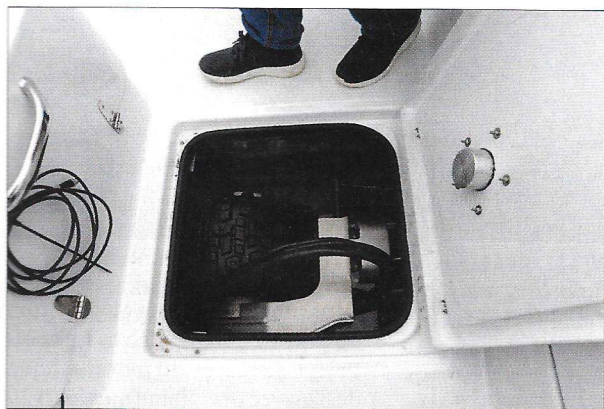
6,20 € - MENSUEL N° 402 - Janvier 2019



TRINGA BOAT

À l'aise sur terre et sur l'eau !

Présenté comme une solution au manque de place dans les ports, le Tringa Boat est avant tout un bateau exceptionnel car il se meut aussi bien en mer que sur terre. Premier bateau amphibie homologué pour le réseau routier, cet open nous a séduit lors d'un essai sur la Côte de Granit Rose.



Loin d'être un rêve d'illuminé, le Tringa Boat est l'œuvre d'un fana de pêche à l'esprit très pratique et qui souhaitait profiter de son bateau tout au long de l'année sans tenir compte des contraintes dues aux marées ou aux places de stationnement. Cet homme, c'est Guirec Daniel, un breton originaire des Côtes d'Armor où le marnage important dans sa région limite les horaires de mise à l'eau des bateaux sur remorque. Afin de palier cette contrainte, notre pêcheur, également ingénieur en mécanique générale, formé pour concevoir des systèmes multi-technologiques et manager des organisations techniques industrielles, à décider de mettre ses

connaissances à profit afin de créer un bateau qui soit aussi à l'aise sur mer que sur terre et qui lui permette d'aller à la pêche en partant directement de son jardin sans se soucier des horaires de marée ou de l'encombrement des cales de mise à l'eau.

Une conception technologique très aboutie

Si la création d'un open classique demande de prendre en compte des contraintes techniques concernant la forme de la carène, la résistance des matériaux, l'espace de circulation à bord, son aspect fonctionnel et pratique et bien sûr son esthétique, intégrer dans ce même ensemble un dispositif rétractable de train d'atterrissage et prendre en considération la

Grâce à son train d'atterrissage qui se rétracte pour réduire son encombrement, le Tringa se met à l'eau de façon autonome en quelques secondes.

réglementation concernant la circulation automobile pour obtenir une homologation routière est un peu comme réaliser la quadrature du cercle. Pour ce faire, il y a huit ans, Guirec a fait appel à Pierre Delion, l'architecte des Dervinis de Bord à Bord dont notre ingénieur appréciait les qualités marines, l'esthétique, la robustesse et l'aspect pratique. Pierre a donné son accord à ce projet sachant qu'il allait faire face à un exercice particulier avec de grandes contraintes de conception et un véritable challenge technique car il fallait qu'on ne sache pas qu'une roue serait placée sous le plan de pont à l'avant dans un espace réduit, la hauteur de franc-bord devant rester constante de l'avant à l'arrière. Il a donc du trouver de nombreux



Texte et photos : Jean-Marie Thierry

Fiche technique

Longueur HT: 6,42 m.
 Longueur de coque: 6,25 m.
 Largeur: 2,48 m.
 Tirant d'eau: 0,43 m.
 Poids lège: 1 526 kg avec moteur.
 Capacité en carburant: 102 l.
 Motorisation maxi.: 175 ch.
 Catégorie: C/6 personnes, 4 personnes en circulation routière.
 Prix: 103 960 € + éco participation, version standard avec 150 ch Honda 4T.
 Architecte: Pierre Delion.
 Constructeur: TRINGA Boat (22).

Vitesses et consommations avec un 150 ch. Honda 4 temps :
 Traîne: 600 tr/mn : 2,3 nds, 1,9 l/h.
 Croisière: 4 500 tr/mn : 22 nds, 23,8 l/h.
 Maxi: 5 600 tr/mn : 32 nds, 50 l/h.

Vitesse et consommation routière :
 Maxi: 16 km/h : 16 l/100 km



▲ Homologation routière

▲ Equipement pêche

▲ Originalité du concept



▼ Prix d'achat

▼ Trajet routier limité à 10 km



Sur la route le pilote domine la situation.



Une caméra située sous la proue du navire et connectée au combiné Lowrance HDS12 permet de voir ce qui se passe devant l'étrave.

compromis pour conserver la ligne dynamique du bateau.

Pendant que Pierre s'occupait de la coque, Guirec a travaillé avec des outils de conception en 3D déterminant ainsi le centre de gravité du bateau au millimètre près, comme pour une formule 1 ! Il a réalisé des analyses de sécurité des risques de défaillance comme pour la conception d'un camion, avec le calcul par élément fini qui permet de vérifier la résistance mécanique des pièces en conditions routière et en navigation.

Sa petite société constituée en 2011, mais à jour de toutes les dernières technologies de développement industriel, a consacré sa première année d'existence à l'étude de faisabilité du projet. Ensuite c'est le mental qui est rentré en ligne de compte car comme le dit Guirec :

« il faut faire des choses impossibles car le possible est déjà fait et le difficile va être fait, il n'y a

donc pas de concurrence dans l'impossible. »

L'impossible existe aujourd'hui

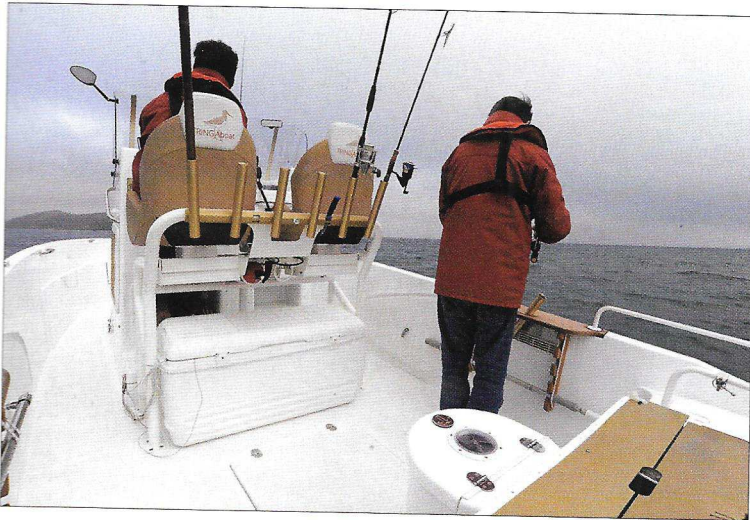
Après des années de travail et des essais très poussés en conditions maritimes et terrestres, le Tringa Boat est aujourd'hui un concept abouti et c'est dans le jardin de Guirec que je découvre ce bateau amphibie qui n'attend que nous

La glacière coffre arrière s'avère pratique pour pêcher dos à la marche.



pour prendre la route en direction du port de Ploumanac'h. Le coefficient de marée du jour n'est que de 32, avec une pleine mer à 12h10 et un marnage limité à 2,56 mètres, ce qui fait que la cale de mise à l'eau sera accessible car il n'est que 11h30. Posé à même le sol, rien ne distingue le Tringa d'un autre open classique mis à part des projecteurs intégrés dans sa coque dorée qui sont en fait les phares et clignotant pour l'utilisation routière.

L'open, en soi, est très élégant. Il profite d'une haute console de pilotage offrant une excellente visibilité et d'assises très confortables montées sur suspensions pour le pilote et le copilote. L'espace de circulation est important avec des passavants larges et profonds et rien ne manque à l'équipement pêche. Gilles Sécheresse, Directeur commercial de Tringa Boat et ingénieur de formation, embarque par l'arrière et s'approche du tableau de bord. Il appuie sur un bouton et c'est là que la magie



La profondeur du cockpit est sécurisante et l'espace de circulation est dégagé autour de la console centrale.

opère. Sous l'étrave, à l'avant une trappe s'ouvre et une roue de train d'atterrissage apparaît simultanément avec deux autres qui sortent à la poupe. En quelques secondes, le bateau monte sur ses trois « jambes » pourvues de roues motrices et se transforme en véhicule routier.

La propulsion terrestre est assurée par un moteur thermique qui entraîne une pompe hydraulique alimentant en huile sous pression trois autres moteurs hydrauliques, un par roue motrice. Un dispositif antipatinage équipant le Tringa en série peut être actionné si nécessaire. Le moteur thermique 4 temps de 27 ch utilise la même essence SP 98 que le hors-bord Honda BF150 installé sur le tableau arrière. La capacité du réservoir commun est de 102 litres.

On ne passe pas inaperçu

Ça y est, c'est enfin le moment de prendre la route. Gilles est à la barre, ou au volant plutôt pour cette partie du trajet. Guirec et Patrick Seigneur, guide de pêche à Perros Guirec, sont installés dans les sièges d'angle à l'arrière. Chacun a attaché sa ceinture de sécurité, accessoire indispensable pour l'homologation routière. Le trajet routier a fait l'objet d'une déclaration en préfecture et trois itinéraires dont la longueur maximale est de 10 kilomètres sont autorisés. Cette déclaration, ainsi que la déclaration de conformité de bateau amphibie et la carte de circulation sont rangées dans la boîte à gants. Cette dernière est pourvue de deux ports USB bien pratiques pour rechar-

ger les portables. Pour optimiser la sécurité sur route, Gilles dispose d'une caméra située sous la coque et connectée au combinée Lowrance HDS12. Elle permet de voir ce qui se passe devant l'étrave. Pendant le trajet nous croisons une voiture tractant un bateau sur remorque et dont le conducteur nous regarde avec étonnement. Il faut dire que notre monture ne passe pas inaperçue. En vitesse de pointe le Tringa atteint 16 km/h sur route, c'est peu mais suffisant pour nous permettre d'atteindre le port de Ploumanac'h rapidement. En utilisant la cale, la descente à l'eau se fait en moins d'une minute, puis Gilles baisse le moteur Honda et démarre le hors-bord. Il utilise à nouveau le bouton correspondant au train d'atterrissage et les roues se rétractent pour se ranger dans les compartiments prévus à cet effet sous le pont. À l'avant, le verrouillage du capot de la coque se fait grâce à la roue intérieure par un système breveté. Une pompe de vidange entre ensuite en action pour vider le compartiment et optimiser la flottabilité. Les ceintures de sécurité sont ensuite rangées dans des petits compartiments individuels près de chaque assise.

À bord tout est bien pensé

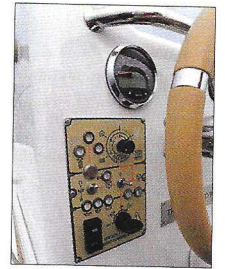
Féru de pêche, Guirec a optimisé l'équipement de son bateau avec la présence d'un vivier amovible avec porte-couteau et porte-époussette à appâts, une grande caisse à pêche s'installe devant la motorisation et dispose d'une table de découpe, une pince à

Le coin du pêcheur Espace optimisé

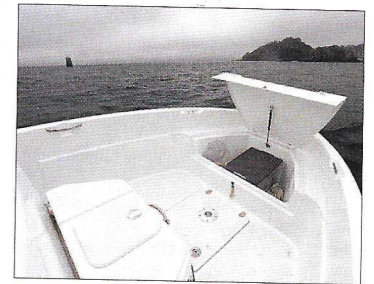
La circulation à bord est un point fort du bateau.



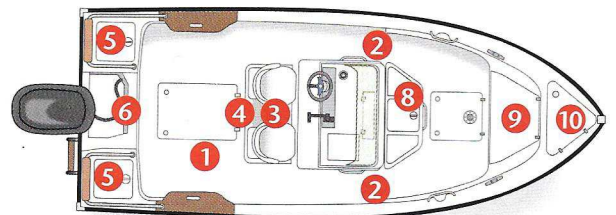
Pour l'homologation routière, le Tringa est équipé de rétroviseurs et d'un pare-brise protégeant efficacement des embruns en navigation.



L'équipement pêche est important dans le cockpit. Un tableau spécifique sert à gérer les roues et accessoires routiers.



La baille à mouillage est pourvue d'un davier rabattable. Un vaste coffre est accessible sous la plateforme avant.



- 1 Cockpit : 4,11 x 2,05 x 0,69 m
- 2 Passavants : 0,37 m
- 3 Bloc pour assises du pilote et du copilote : 1,53 x 0,36 x 1,15 m
- 4 Banquette glacière : 1 x 0,42 x 0,52 m
- 5 Assises angles arrière avec accès aux roues : 0,45 x 0,45 x 0,40 m
- 6 Caisse à pêche amovible : 0,79 x 0,44 x 0,25 m
- 7 Vivier : 0,40 x 0,40 x 0,51 m
- 8 Banquette devant console : 1,15 x 0,43 x 0,45 m
- 9 Plateforme avant avec coffre : 1,40 x 0,59 x 0,42 m
- 10 Baille avec davier rabattable : 0,75 x 1,20 x 0,65 m.

LES CONCURRENTS

Sealeg 6.1m
Semi-rigide amphibie



Construit en Nouvelle Zélande, le Sealeg est un semi-rigide doté de roues tractrices relevables, proposé en différentes tailles. Il a été vendu à 1345 exemplaires à ce jour.

Long HT : 6,13 m - Larg. : 2,46 m - Poids : 1 150 kg - Mot. Maxi : 115 ch HB - Mot. Routière : 22 ch. Homol. : cat. C/6 pers. - Prix : à partir de 147 161 €, version de base avec Volvo D4 260 - Constructeur : Sealeg (Nouvelle Zélande) - Distrib. : Sealeg France (06 60 61 08 88)

Wetton W56
Assistance de mise à l'eau



Le Wetton W56 est un semi-rigide à assistance de mise à l'eau avec un train d'atterrissage permettant de le positionner derrière son véhicule pour le transformer en véritable remorque pouvant être tractée jusqu'à 130 km/h sur autoroute.

Longueur : 5,2 m (sur l'eau) à 6,0 m (sur route) Larg. : 2,34 m - Poids : 1 123 kg - Mot. Maxi : 115 ch Mercury - Homol. : cat. C/6 pers. - Prix : 59 000 € Wetton 56 Slipway Dynamic sans moteur - Homologation sur route : UTAC - Conception : WettonCraft.

Bord à Bord Dervinis 620 Open
Belles finitions



Dessinée par Pierre Delion, cette coque ouverte de 6,20 mètres en aluminium s'avère robuste et dispose d'une bonne capacité de rangement. Un modèle de 6,95 mètres est également disponible.

Long. : 6,20 m - Larg. : 2,31 m - Poids : 795 kg - Homol. : cat. C pour 6 pers. - Mot. maxi : 225 ch - Prix : à partir de 25 800 € modèle pro sans moteur - Constr. : Bord à Bord (22).

Tinn Silver 700 Offshore
Taquets rétractables

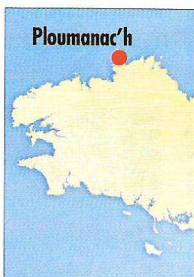


Le Tinn Silver 700 Offshore est un open en aluminium originaire de Hollande. Sa profondeur de cockpit est sécurisante. Il profite de doubles soudures intérieures et extérieures et de taquets rétractables dans les plats-bords.

Long. : 7,10 m - Larg. : 2,45 m - Poids : 950 kg - Mot. maxi : 250 ch - Homol. : cat. C/7 pers. - Prix : 39 325 € en version Offshore, sans moteur - Constructeur : Tinn Silver (Pays-Bas) - Agent France : Frédéric Bertin



Doté de pneumatiques larges et de trois roues motrices, le Tringa peut franchir des pentes jusqu'à 38%.



C'est sur la Côte de Granit Rose que nous avons testé le Tringa Boat.

dégorger, un écailleur, un calibre pour la taille des crustacés et un petit seau pour garder les lançons à l'avant le temps de remonter la dérive. L'équipement compte également six râteliers à cannes amovibles derrière l'assise du pilote et du copilote, deux porte-cannes amovibles dans les plats-bords, huit râteliers dans les pavois, une grande glacière qui peut faire office de banquette dos à la marche et des rangements permettant de placer six boîtes à leurres sur le tableau de bord.

Place à la pêche

Il est maintenant près de 13 heures et nous mettons le cap en direction de la pointe du Château de Perros Guirec pour une première dérive. Un bon clapot marque la surface de l'eau mais la coque passe bien et le bateau ne tape pas. Une pointe de vitesse nous permet d'atteindre 32 nœuds au régime de 5600 tr/mn avec le 150 Honda 4 temps. Arrivé sur zone l'open est placé en dérive. Il montre une belle stabilité mais la première dérive ne donne rien côté poisson. Après une seconde dérive aussi infructueuse, nous positionnons le bateau au sud de l'Île Tome face à la pointe du Valet. Nous sommes sur le début du jusant et la dérive se fait à 0,7

En navigation l'open montre un comportement sportif et sain dans le clapot.



nœud. Patrick à une touche sur son leurre X Fire de chez Megabass mais le poisson décroche. Guirec est au Black Minnow vert. Les têtes de roches et les hauts-fonds sont nombreux à proximité et tour à tour nous prospectons chaque site minutieusement, hélas sans résultat. C'est donc sans trophée qu'il nous faut faire route vers le port où une fois encore le système amphibie avec le train d'atterrissage hydraulique montre tout son intérêt car en quelques secondes nous sommes déjà sur le quai, prêts à prendre la route pour rentrer chez Guirec. En cas de trajet routier sur une longue distance, le Tringa pourra monter de façon autonome sur une remorque pour vous accompagner lors de vos vacances. ■

Réglementation routière
Le permis de conduire est obligatoire

Homologué pour la circulation routière, le Tringa Boat est assimilé à un véhicule automobile et il est donc nécessaire d'être titulaire du permis de conduire B pour le piloter sur la route. Il dispose également des éclairages et des signalisations routières conformes, des ceintures de sécurité, d'une commande des gaz au pied, d'un frein de service par décélération, d'un frein de parking automatique, de pneumatiques conformes, d'une pare-brise et de rétroviseurs conformes, d'un essuie-glace et d'un lave-glace ainsi que d'un réservoir à essence conforme à la réglementation.