



Lieu de l'essai :
Port des Minimes, La Rochelle
Conditions :
2 à 8 nœuds de vent, eau plate

Le plan de voilure cat-boat offre d'étonnantes possibilités de vitesse et de maniabilité.

Barket 2.8 Sail

L'annexe à voile et à moteur

La communauté Multicoques Mag connaît bien l'architecte/constructeur Emilien Faurens qui nous a déjà présenté un de ses trimarans il y a un peu plus d'un an, le Treasy 4.0. Cette fois-ci, c'est une de ses annexes que nous testons. Globalement, la Barket 2.8 n'a qu'une coque, mais le tableau arrière rentré fait tout de même bien ressortir deux amorces de flotteurs sur la poupe. Le principal intérêt de ce dinghy rigide ? Il peut naviguer à la voile – comme le Tender Cat en CP époxy que nous avons essayé dans notre Hors-Série n°22. Bienvenue à bord de la Barket 2.8 Sail !

Rendez-vous a été pris au cœur de la zone technique devant UShip, où Emilien présente ses modèles pendant le Grand Pavois de La Rochelle. Après une rapide découverte de la Barket posée sur le bitume, nous embarquons prestement la coque ventrue mais légère – construite en polyester, elle ne pèse que 50 kilos et le pont teinté en gris clair est équipé de 7 poignées textiles – dans le camion siglé Fairsail. La Barket, bien calée sur la tranche, met en évidence sa carène en W inversé qui démarre par une étrave

camuse et un redan bien marqué.

Et en plus, elle roule !

Nous gagnons la cale de mise à l'eau, à 250 m de là. Nous aurions pu le faire « à la main » car la 2.8 Sail est équipée d'une paire de roulettes rabattables sur le tableau arrière. Une excellente idée facturée seulement 108 € HT, mais... on préférerait payer un peu plus et profiter de roues plus durables. Parvenus sur le plan incliné, nous préparons l'annexe un peu comme un Optimist : il s'agit de mettre en place un

Le modèle de roulettes
choisi fait le boulot... mais
pas très longtemps.



Le puits de dérive peut
être obturé par un
mini-appendice lors des
navigations au moteur.



Cette vue de l'arrière met en évidence la carène en W
retournée, le safran et les roulettes relevables – sans
oublier les trappes et les poignées.

mât sur lequel une voile équipée de deux grandes lattes verticales est déjà roulée. Première astuce notable à signaler : le gréement peut être stocké dans la coque grâce à une trappe découpée sur le tableau arrière. Le cunningham est frappé ; il permet de tendre le guindant et d'assurer le gréement. La bôme et le palan d'écoute – saisi sur une courte patte d'oie – sont mis en place. Il ne reste plus qu'à régler la tension de bordure. On passe à la coque : la dérive est prête à côté de son puits et le safran relevable est installé sur le renfort habituellement dédié au moteur.

Le pontage est bien conçu : il concilie des fonds autovideurs avec des assises larges et confortables. Il ne reste plus que trois choses à faire au marin dès qu'il dispose d'un peu de tirant d'eau : mettre

la dérive en place, descendre le safran et remonter les roulettes.

On est alors surpris par la vivacité de la Barket, qui vire sur place et accélère à la moindre risée. La stabilité n'est jamais prise en défaut. Il faudrait juste augmenter un peu la surface de la dérive pour améliorer le cap lors des relances. Quand la Barket évolue au moteur, on range gréement, dérive et safran ; il suffit alors d'installer le moteur – thermique ou électrique – et d'utiliser le « bouche-puits », pour obturer le puits de dérive. Avec un moteur de seulement 4 ch, on atteint 13 nœuds avec une personne à bord et 8 nœuds à deux. En revanche, pas possible de ramer avec des classiques dames de nage compte tenu de l'épaisseur des bancs.

Pour un usage d'annexe sans histoire,

il serait souhaitable de mettre en place une protection de liston de façon à ce que le contact avec le bateau mère se fasse sans friction de gelcoat à gelcoat.

Conclusion

Difficile de trouver une annexe aussi ludique à un prix aussi attractif ! Ajoutez une excellente robustesse, une grande facilité de réparation, et vous voilà aux commandes du dinghy idéal – à quelques détails près. A noter : le constructeur propose une plus modeste Barket 2.3. Et pourquoi pas une 3.5 ?

Descriptif technique

Constructeur : Fairsail
Matériau : polyester
Longueur : 2,80 m
Largeur : 1,50 m
Poids : 50 kg
Motorisation max : 8 ch
Nombre de personnes : 2 à 4

Prix sans voile et sans moteur : 1 483 € HT
Prix prêt à naviguer à la voile : 2 900 € HT

www.fairsail.com

Prix très attractif
+ + Réelle possibilité de naviguer à la voile
+ + Facilité de mise en œuvre

- - Mériterait une dérive un peu plus grande
- - Pas de possibilité de naviguer à l'aviron
- - Manque des protections de liston

Emilien Faurens,
l'architecte/constructeur
de la Barket 2.8.

