

# L'anniversaire d'un quillard éternel

## A 80 ans, le Requin montre encore ses dents !

Le **Requin** souffle ses 80 bougies cette année, mais sa dernière version n'a plus grand-chose à voir avec l'origine. Si l'élégance et la ligne demeurent, de nombreuses modifications ont été apportées par So Much Yachting, son constructeur français actuel. Revue de détails de la nouvelle génération d'un quillard éternel, né en Finlande et grandi en France.

- Par Matthieu Cotinat



Le Requin, s'il n'a rien perdu de son style et de son élégance, a adopté un rien de modernité. Quoi qu'il en soit, il suscite toujours la curiosité et l'intérêt sur les plans d'eau.

Photo © Smy

Il insiste, il le répète : *«Ce n'est pas le retour du bon vieux Requin, mais bien un bateau neuf !»* **Pour le 80e anniversaire du célèbre quillard, Henri Arribart** veut en changer l'image. *«Les gens gardent en tête un beau bateau, mais cher à l'entretien, difficile à régler et réservé à une certaine élite. Ce n'est plus du tout le cas, puisque nous l'avons simplifié !»* affirme le constructeur du Requin.

**Le plan de pont de la dernière version du Requin a été épuré et enrichi de lattes en teck.**  
Photo © Smy

Avec son ami **Philippe Garret**, il a fondé So Much Yachting en 2008 pour racheter les moules de la coque en Finlande (pays d'origine du «*Häi*», «Requin» en finnois) et le commercialiser. *«Plusieurs personnes nous ont dit : il faut relancer ce bateau et poursuivre son histoire !»*



Résultat deux ans après : une version du Requin en polyester revue et corrigée. Les deux hommes ont ajouté un moteur électrique (un Pod allemand de 100 kilos) pour faciliter l'entrée au port et les manœuvres en cas de coup dur. «Lors de la dernière séance d'essais, on l'a fait fonctionner pendant deux heures et demie en avançant à 3 nœuds et on n'a vidé que la moitié des batteries, ce qui correspond tout à fait à nos attentes», précise Henri Arribart.



L'accastillage a été simplifié pour rendre le Requin plus accessible. Et le cockpit est autovideur – bien vu !

Photo © Smy

Autre innovation : un plan de pont redessiné avec l'implantation d'un accastillage plus simple et un cockpit autovideur. «L'idée c'est aussi d'en faire un bateau haut de gamme avec un pont en teck, un accastillage Harken, des voiles North, un cockpit plus ergonomique et bien sûr le moteur électrique», explique l'homme qui compte vingt-cinq ans de pratique à la barre du Requin. Son quillard nouvelle génération n'est pour autant pas réservé aux pros, mais à des marins ayant «une expérience moyenne», recherchant l'élégance, une certaine ligne d'antan et «l'admiration des autres marins».

D'après Henri Arribart, le look à la fois «vintage» et moderne du bateau plaît beaucoup aux Italiens. En tout cas, difficile de ne pas comparer le Requin au **Dragon**, lancé au Danemark en 1929. Le Requin reste beaucoup moins exigeant et moins pointu que son illustre aîné. En clair, tout dépend du style de navigation recherché : très sportif et pro pour le Dragon ou plus tranquille et polyvalent pour le Requin – il peut à la fois être utilisé pour une sortie à la journée, quelques jours de croisière côtière et la régata ! Même si le circuit reste moins développé que celui du Dragon, connu grâce aux Jeux olympiques. Le Requin sera apprécié des amateurs de sorties familiales et de régates occasionnelles.





**Le circuit de régates en Requin reste pour l'instant assez limité, mais le bateau, très polyvalent, s'utilise aussi lors de sorties familiales à la journée ou pour faire de la croisière côtière !**

Photo © Yves Suinat

Ceux qui en parlent le mieux sont encore ses amoureux. «*Comme il est bas de franc-bord, on est au ras de l'eau avec une sensation de vitesse importante. On a vraiment l'impression de faire corps avec l'océan et le vent !*» s'enthousiasme **Ombeline Viellard**, 27 ans dont quinze d'expérience sur Requin avec son père. «*C'est un bateau très racé, très beau avec une certaine authenticité et un esprit de classe très sympa. Les adeptes du Requin aiment tellement leur bateau que les régates sont beaucoup moins agressives que dans d'autres catégories !*» ajoute la jeune femme en rigolant. «*L'idée de le relancer en l'adaptant est excellente, même s'il ne semble pas forcément très accessible de prime abord...*»

Reste encore quelques milles à parcourir pour faire disparaître du sillage du Requin l'image d'un bateau réservé aux marins les plus affûtés : depuis plus d'un an, seulement trois nouvelles unités ont vu le jour.



### **Le Requin à la loupe**

Dessiné en 1930 par l'architecte finlandais Gunnar L. Stenbäck et introduit en France en 1934, le Requin a aujourd'hui près de 500 unités répertoriées en France.

**Longueur de coque** : 9,60 mètres.

**Longueur de flottaison** : 6,60 mètres.

**Bau max** : 1,90 mètre.

**Tirant d'eau** : 1,10 mètre.

**Type d'appendice** : quille longue.

**Voilure au près** : 29 mètres carrés.

**Voilure au portant** : 52 mètres carrés.

**Grand-voile** : 19 mètres carrés.

**Foc** : 10 mètres carrés.

**Spi classique** : 33 mètres carrés.

**Type de gréement** : sloop fractionné.

**Poids** : 1 850 kilos.

**Lest** : de 1 020 à 1 050 kilos.