



TM650

Sériel mais non consensuel

Avec un 10^e exemplaire à l'eau, le TM650 devient officiellement une série en classe Mini 6.50. L'occasion pour nous, d'essayer le bolide de Technologie Marine en compagnie de Thimothée Villain-Amirat, architecte naval et ministre.

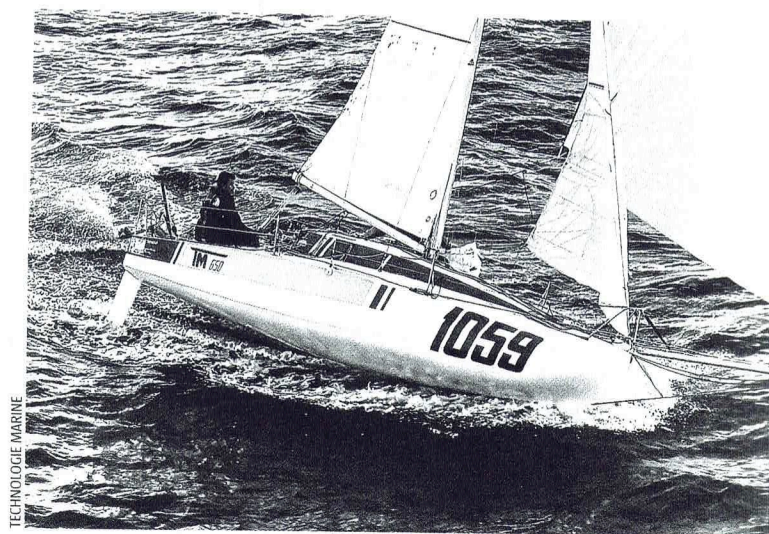
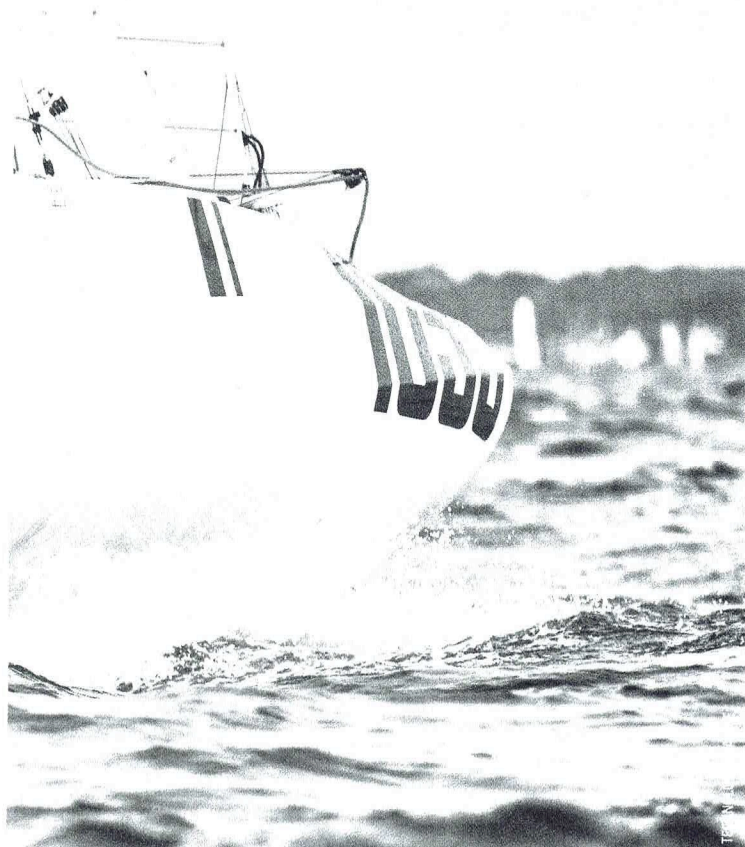
CONDITIONS DE L'ESSAI: La Trinité-sur-Mer, vent de Sud-Ouest 10 à 15 nœuds. Mer belle.

C'était l'un des «coups de cœur» de notre numéro consacré aux nouveautés de Cannes et La Rochelle 2024. Bien sûr, ce n'est pas un bateau avec lequel partir flâner en croisière. Mais la petite bombe de 6,50 mètres a bien d'autres atouts à faire valoir. Né du projet ambitieux de faire

vivre une nouvelle série en classe Mini 6.50, le TM650 vient de réussir son premier pari. Dessiné avec Sébastien Magnen et Benoît Cabaret, le TM650 se veut comme «le premier scow de 2^{ème} génération», intégrant donc les retours d'expérience des Maxi 6.50 et autres Vector. Pour mieux répondre au passage dans la mer, les architectes ont notamment augmenté la structure interne. S'il est difficile d'aller chercher le Maxi en performance pure, bateau très raide et puissant, Technologie Marine mise sur la glisse et la polyvalence.

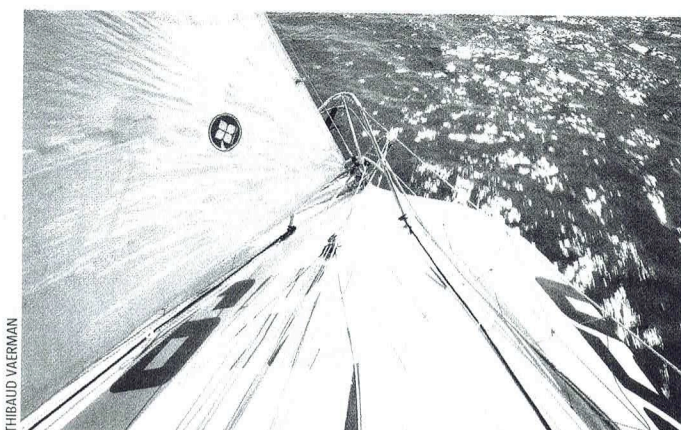
De passage dans la mer, il ne sera point question lors de notre essai, effectué aux abords de La Trinité. La baie de Quiberon est plate comme un lac. Mais le vent bien présent (une douzaine de nœuds) nous permet d'apprécier les qualités de l'engin. Premier enseignement : en dessous de 10 nœuds d'air, la carène est déjà vivante et plaisante à barrer. Une impression partagée par notre invité, «agréablement surpris» par la sensation de légèreté du bateau. Le TM650 navigue en souplesse. «Dans le petit temps, on voyait que l'étrave travaillait pas mal. Qu'elle était bien en appui», analyse Thimothée Villain-Amirat, poussant son raisonnement jusqu'au tableau arrière : «Malgré le fait que, bateau à plat, on avait un sillage de 3 mètres

Vidéo sur



TECHNOLOGIE MARINE

Frégatage et carène rockés, le Mini peut jouer sur sa surface mouillée.



THIBAUD VAERMAN

L'étrave très travaillée du TM650 lui donne plus d'appui aux allures de près.

de large - donc beaucoup de surface mouillée - la coque donnait l'impression de bien glisser.» Pour accentuer l'agilité et la vitesse du bateau dans le petit temps, les architectes ont dessiné une étrave au frégatage marqué - un aspect pincé qui diminue la surface mouillée une fois gîtée. Mais aussi une carène très rockée sur la majeure partie et dont la courbe s'inverse pour donner une forme concave sur la partie arrière. Grâce à cette astuce, on peut alors jouer sur l'assiette du Mini pour sortir du tableau arrière et optimiser d'autant les écoulements.

UNE VARIÉTÉ DE RÉGLAGES

Et c'est là le gros point fort du TM650. Bateau puissant et toilé, il sait aussi la jouer fine quand les conditions deviennent plus exigeantes. Comme ce serait le cas dans une remontée au près dans les petits airs. Outre ses formes, le Mini

de série offre surtout une variété appréciable de réglages. Notamment grâce à un choix de gréement très «agressif», avec un mât à un seul étage de barres de flèches et des bastaques très centrées. «D'un point de vue réglage, c'est très efficace, relève Thimothée Villain-Amirat, puisque l'on peut jouer sur du longitudinal, du ceintre et de la quête. Avec ça, on travaille vraiment la forme des voiles et il y a un vrai gain à aller chercher.» Seul bémol, avec un seul étage de barres de flèches, le mât manquera de soutien sans bastaques. Dans la brise, il demande donc de la rigueur dans leur manipulation pour ne pas risquer le démâtage. «C'est un parti pris assez osé, détaille le ministe. Dans le médium, c'est sans problème. Mais au large, il faut vraiment faire gaffe aux bastaques et au bas-étai.» Autre détail intéressant : la surface augmentée de la grand-voile, un choix qui se traduit par une bôme plus basse. Si une fenêtre a été

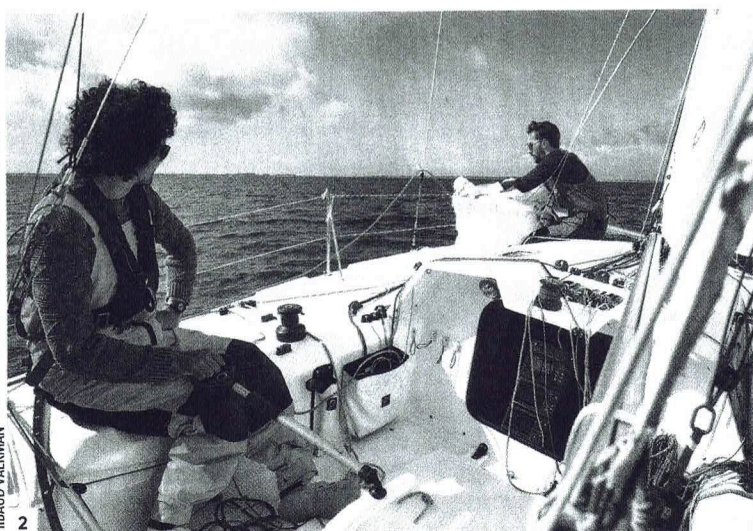
ajoutée dans la voile, «cela n'a pas d'impact sur les manœuvres, transpose Thimothée. Surtout que l'on passe notre temps à genoux.» Le marin voit un autre avantage à cette ergonomie : «Les bancs sont assez larges et il est facile de choper la bastaque, le chariot ou l'écoute sous le vent.» Il suffit donc de tendre le bras pour préparer le bord suivant. Autre particularité du cockpit : des emplacements ont été prévus dans les coins pour matosser des bidons d'eau par exemple. Une astuce qui évite de les tracter au fond du bateau. L'ergonomie trouve son prolongement à l'intérieur du Mini, qui deviendrait presque habitable. Sur le fond de la cellule, de grandes surfaces lisses masquent la structure, facilitant d'autant les déplacements comme le matosage. «C'est aussi très haut dans la zone de vie, comme dans la zone en avant du mât, note Thimothée qui tutoie pourtant les 2 mètres. C'est appréciable car tu as le dos droit pour matosser tes voiles.» ■

THIBAUD VAERMAN



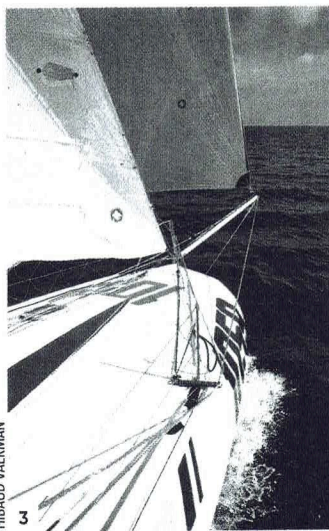
1

THIBAUD VAERMAN



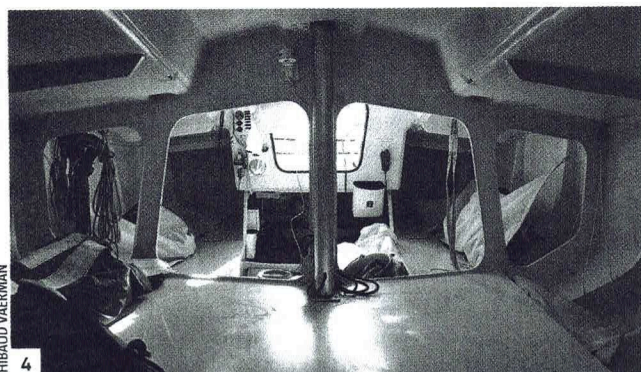
2

THIBAUD VAERMAN



3

THIBAUD VAERMAN



4



Plaisant et agile dans le petit temps, le TM650 offre une large gamme de réglages.

- Agilité et plaisir à la barre.
- Performances dans le petit temps.
- Grande liberté de réglages.
- Design et volume intérieur.



Son gréement à un seul étage de barres de flèches, demande de la rigueur dans la manoeuvre.

- Gréement qui demande de la rigueur dans la brise.

1 Le winch de piano placé dans une goulotte, permet d'abaisser au maximum la bôme.

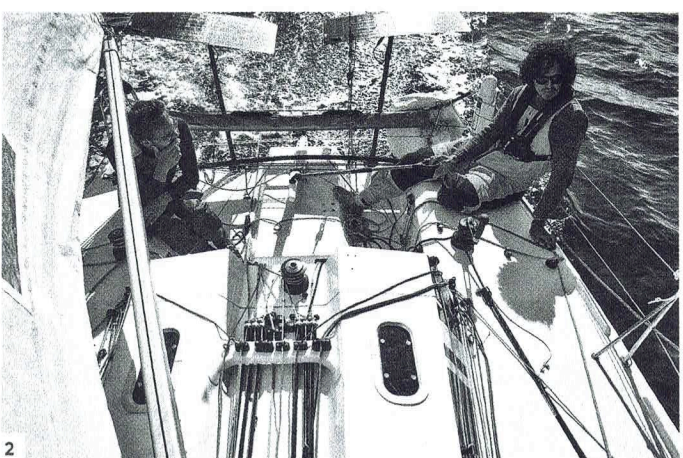
2 La bôme est basse mais le cockpit large, justement, facilite d'autant les manoeuvres.

3 À l'avant, un bout dehors maintenu écarté par des outriggers.

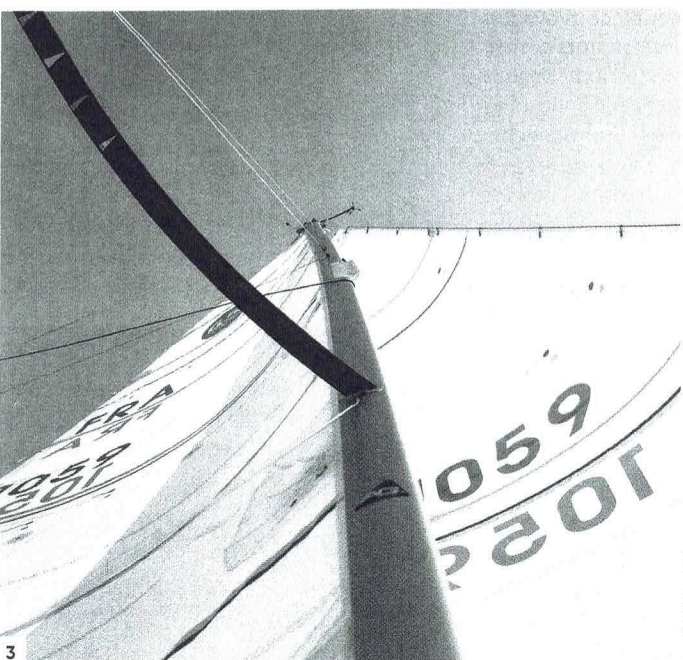
4 À l'intérieur, de la hauteur sous barrot et des surfaces planes pour faire glisser les voiles.



THIBAUD VAERMAN



THIBAUD VAERMAN



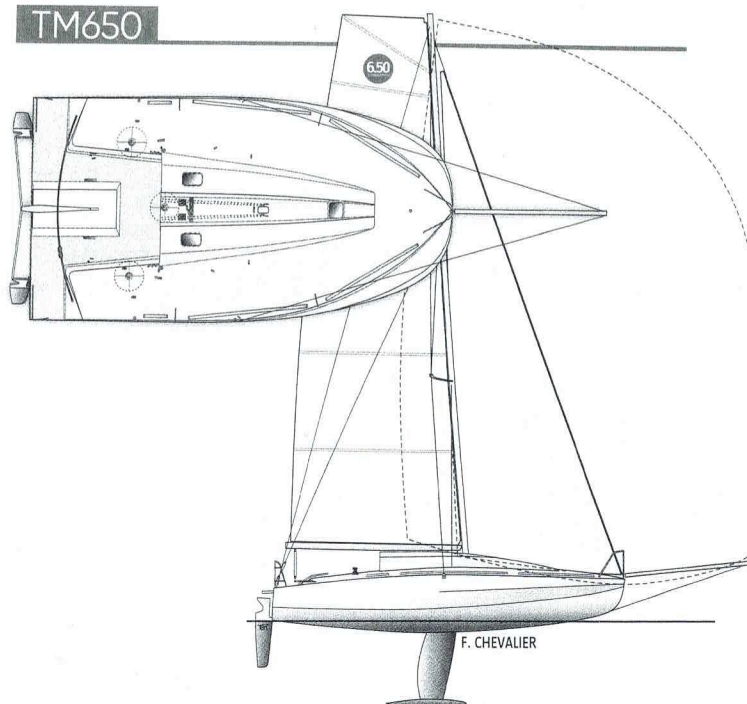
THIBAUD VAERMAN

1 Le dernier Mini de série est agréable à barrer.

2 Le TM650 se distingue par un cockpit large et des bancs profonds.

3 Le grément à un seul étage de barres de flèches et des bastaques très centrées, permet un réglage important de partie supérieure du mât.

TM650



F. CHEVALIER

	TM650	MAXI 6.50	VECTOR 6.50
Année de lancement	2022	2018	2018
Architectes	Sébastien Magnen et Benoît Cabaret	David Raison	Étienne Bertrand
Chantier	Technologie Marine	IDB Marine	Yachting Service Poland
Long. Coque	6,50 m	6,50 m	6,50 m
Largeur	3 m	3 m	2,98 m
Tirant d'eau	1,6 m	1,6 m	NC
Déplacement	930 kg	950 kg	850 kg
Surface de voiles au près	45 m ²	44 m ²	41 m ²
Surface de voiles au portant	122 m ²	115 m ²	NC
Prix	99 240 € TTC	99 960 €	NC

PRIX DE BASE TTC 99 240 €

PRIX DU BATEAU ESSAYÉ environ 178 672 €

PRINCIPALES OPTIONS

Pack électronique 21 734 €
Voiles (Technique Voile) 20 563 €

CONCLUSION

Vivant dès le petit temps, le série de Technologie Marine joue à merveille de sa carène toute en rondeurs. Un volume que l'on retrouve à l'intérieur, où la hauteur sous barrots et les grandes surfaces au sol rendent la zone de vie vraiment habitable. Enfin, un argument qui pourrait être à double tranchant : le grément innovant à un seul étage, qui permet une grande liberté de réglage, mais demande aussi beaucoup de rigueur.