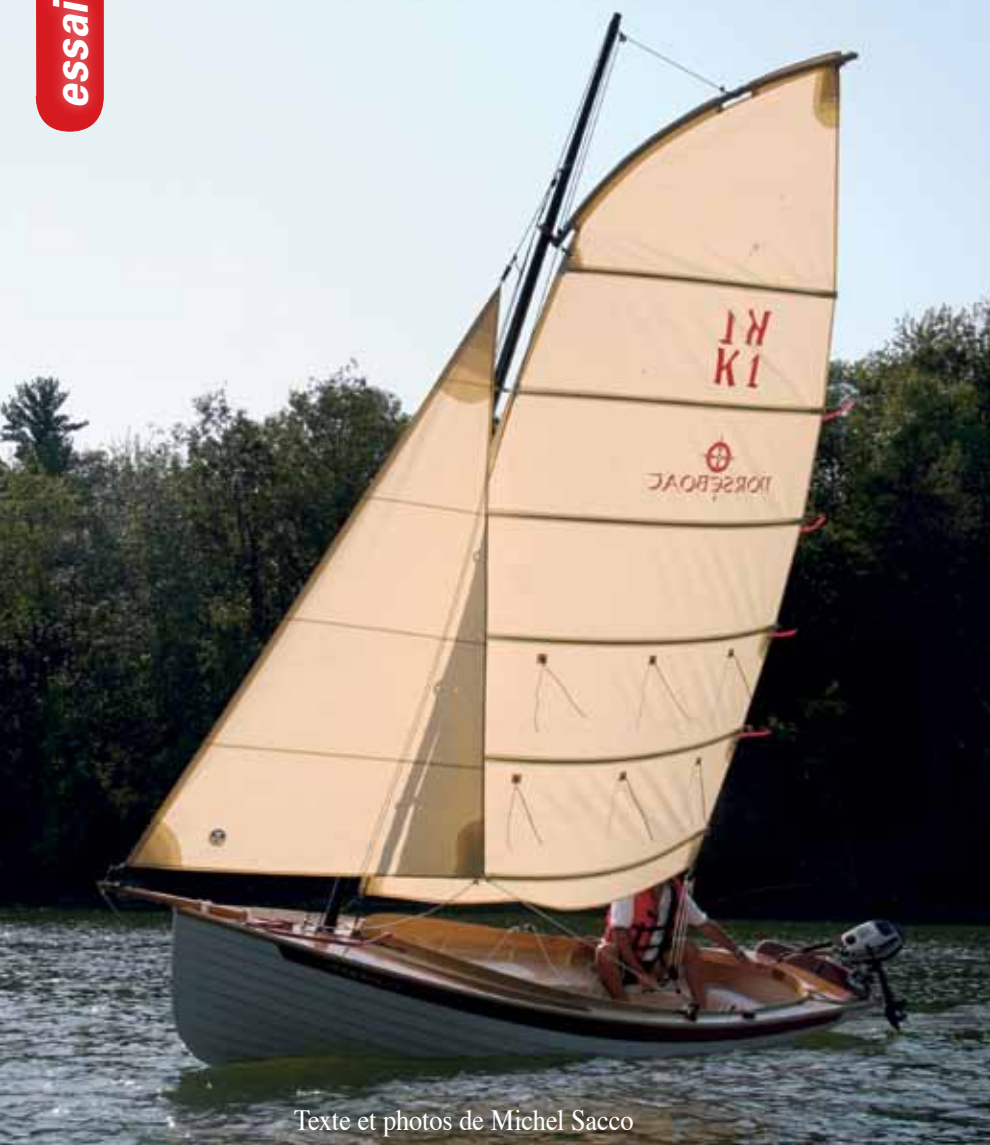


NorseBoat 17.5



Texte et photos de Michel Sacco

La vergue courbe du NorseBoat est une jolie trouvaille qui permet de reconnaître le bateau au premier coup d'œil. Elle offre en outre un très bon contrôle sur la grand-voile dont la chute s'ouvre volontiers dès que l'on choque l'écoute.

Il a l'air d'un bateau en bois, mais il n'est pas vraiment un. Il porte une vergue comme les voiliers de la fin du XIX^e siècle, mais son mât est en carbone. Il emprunte sa silhouette au South Jersey Skiff et autre Sea Bright Skiff, des embarcations traditionnelles utilisées autrefois par les pêcheurs de Nouvelle-Angleterre, mais son gréement en fait résolument un voilier contemporain. Entre tradition et modernité, le NorseBoat ne ressemble à aucun autre dériveur de promenade et d'excursion et présente une signature très caractéristique qui n'est certainement pas étrangère au succès qu'il connaît en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde. Kevin Jeffrey, le propriétaire du chantier NorseBoat Sailing and Rowing Cruisers installé à Lunenburg en Nouvelle-Écosse, a confié en 2003 aux architectes Mark

Fitzgerald et Chuck Payne (Maine) le soin de tracer les lignes de ce dériveur à tout faire qui lui trottait dans la tête. Pour vanter la polyvalence de cette embarcation qui se déplace aussi à l'aviron, Kevin le présente comme «le couteau suisse des petits bateaux». Le dériveur d'excursion est un type de bateau que chaque génération transforme et réinvente pour l'adapter à ses goûts et à son style de vie. La recette du NorseBoat peut se résumer ainsi: un bateau facile à transporter et à gréer, un comportement marin autorisant les excursions longue distance et une esthétique susceptible de séduire les amateurs de lignes traditionnelles. La centaine d'unités vendues depuis 2004 indique que la recette trouve preneurs, le chantier produisant d'ailleurs plus de 35 bateaux chaque année.

Au chapitre de la construction, on peut présenter le NorseBoat comme un hybride de bois et de polyester. Sa coque en fibre de verre imite le fini d'un bordage à clins, tandis que le pont, le cockpit et les éléments qui renforcent la structure sont en bois. Cloisons et membrures sont constituées de panneaux de contreplaqué marine, laminées ensuite sur la structure en fibre de verre. Le pont et les bords du cockpit sont aussi en contreplaqué recouvert de fibre et de résine époxy. Le liston, l'hiloire, les lattes du plancher, le bout-dehors et la vergue sont par contre en bois massif. Un choix délibéré pour rehausser la qualité de la finition et retrouver l'atmosphère d'une embarcation traditionnelle. Un choix que le constructeur Kevin Jeffrey justifie également par le plaisir de travailler le bois et la volonté de l'utiliser le plus possible dans la mise en œuvre du bateau. Il est d'ailleurs possible de commander une coque en bois/époxy moyennant un supplément de 5 000 \$. Le petit chantier fabrique lui-même les pièces en bois et a réussi à les standardiser de manière à les utiliser dans la production des deux autres unités qu'il construit, un 12 pieds et bientôt un 21 pieds. Vergue, bout-dehors, plancher et avirons sont donc identiques sur les trois bateaux.

Des réserves de flottabilité en mousse sont insérées dans les fonds, devant le mât et sous les banquettes arrière, ce qui permet au bateau de continuer à flotter même lorsque le cockpit est complètement rempli d'eau. Le chantier a récemment ajouté un orifice sur le tableau arrière, juste au-dessus des bancs du cockpit, pour faciliter sa vidange. Le NorseBoat dispose de quatre coffres pour ranger du matériel d'excursion, le plus vaste se trouvant à l'avant sous la partie pontée. Le chantier propose en option un dodger qui protège correctement l'accès vers le coffre avant et permet d'envisager un programme de randonnée un peu plus ambitieux. Le grand cockpit est équipé de deux bancs transversaux en bois coulissant sur des supports en nylon. Leur mobilité permet de configurer le cockpit à sa guise et également d'asseoir deux rameurs, puisque le cockpit est suffisamment long pour cela et qu'on a installé deux paires de dames de nage à cet effet.

Le gréement présente l'un des aspects les plus intéressants du Norseboat. Le mât non haubanné en carbone ne pèse que 8 kg. Il est composé de deux sections qui s'emboîtent l'une dans l'autre. On ne pouvait rêver mieux pour faciliter le transport et les manipulations. Kevin Jeffrey souhaite néanmoins apporter une dernière modification à ce gréement en articulant le pied de mât de manière à le faire basculer vers l'arrière pour

Le NorseBoat présente une carène volumineuse à l'avant qui lui confère de bonnes aptitudes à la navigation sur des mers agitées.

permettre le passage sous les ponts. La vergue courbe qui coiffe le sommet de la grand-voile est une belle astuce qui permet de gonfler légèrement la surface de la voile, mais qui lui donne surtout une élégante forme en aile de papillon qui attire le regard et fait partie de la signature visuelle distinctive du NorseBoat. La grand-voile n'est pas équipée de coulisseaux mais d'anneaux de bois qui coulissent par-dessus l'espar cylindrique, un autre emprunt aux vieux gréements. Les butées des six lattes forcées de la grand-voile sont fixées sur ces mêmes anneaux de bois. La présence de la vergue nécessite l'utilisation de deux drisses pour hisser la grand-voile, une manœuvre qui n'est guère naturelle à la plupart d'entre nous. C'est le prix à payer pour la signature traditionnelle, mais cette vergue en frêne est si légère qu'elle ne demande guère d'effort pour monter en tête de mât. Ce gréement aurique revu au goût du jour permet en outre de disposer d'une grand-voile de surface généreuse tout en conservant un centre de voilure relativement bas. La voile lattée se passe de bôme et l'on frappe le crochet du palan directement sur le point d'écoute. Pour ariser, il suffit de déplacer ce crochet vers l'anneau de ris, un palan de cunningham basé sur le même principe permettant de contrôler le point d'amure.

Le choix de l'accastillage mérite une mention favorable. Emmagasinageur et taquet coinçant Harken sur tourelle pivotante pour le foc, batterie de coinçeurs derrière le mât, poulies à bille, adieu la vieille marine, les manœuvres s'avèrent fonctionnelles et conformes à ce que l'on peut attendre d'un voilier moderne.



NorseBoat 17.5

Longueur de la coque: 5,33 m
Largeur: 1,57 m
Tirant d'eau: 0,20 m / 0,94 m
Surface de voile au près: 13 m²
Spi asymétrique: 6 m²
Poids à vide: 240 kg

Lest: 27 kg
Capacité de charge maxi: 495 kg
Prix de base avec les voiles: 23 000 \$
Distribué au Québec par
Atelier Nautique Richelieu

www.norseboat.com
www.atelernautiquerichelieu.com

L'essai prévu à Mahone Bay avec Kevin Jeffrey n'ayant pu avoir lieu, c'est en compagnie de Louis Ducharme, le distributeur de NorseBoat au Québec, que j'ai finalement pu tirer quelques bords sur la rivière Richelieu. Une unité similaire a effectué l'été dernier un périple arctique de 1 200 milles sur le littoral des Territoires du Nord-Ouest¹. Il est bon de préciser que cette expédition a été menée par deux membres du corps d'élite des Royal Marines qui n'avaient pas grand-chose en commun avec des promeneurs du dimanche. Si cette navigation nordique a contribué à renforcer la réputation de fiabilité à la mer du NorseBoat, les candidats à l'aventure côtière devront se rappeler qu'il est tout de même judicieux de choquer l'écoute de grand-voile au bon moment. Le NorseBoat reprend les

lignes des skiffs, des bateaux étroits conçus pour être mis à l'eau sur le rivage et passer au travers des rouleaux. Un concept architectural propre également aux bateaux de pêche nordique. Cette aptitude à faire face aux mers difficiles a un revers, un maître bau plutôt faible et par conséquent une raideur à la toile amoindrie. Dans ces circonstances, la dérive en acier de 27 kg apporte un gain de stabilité bienvenu. Dans les risées où le vent atteint une quinzaine de nœuds, le bateau se cale à la gîte et l'on choque quelques centimètres d'écoute pour ouvrir le sommet de la grand-voile. Le NorseBoat fait preuve d'une certaine vivacité et surtout d'une grande neutralité à la barre. Très équilibré, il ne tire jamais sur la barre, son plan de voilure très avancé n'étant pas étranger à ce comportement

1. L'expédition d'Artic Mariner dans le passage du Nord-Ouest, *L'Escale Nautique*, hiver 2010.

10 hp @ 350 hp

DelBlanc a/s inc

1-514-951-5890

Salle de montre : Verchères, Qc

bases
Kubota
& Toyota
VM MOTORI

Arbre
Saildrive
Bravo II - Hybrid

www.delblanc.com

info@delblanc.com

Importateur
& distributeur
pour le Canada



1 La batterie de coinceurs au pied du mât. L'anneau de cunningham sert de point d'amure.



2 Les anneaux de bois qui coulisent sur le mât en carbone.



3 Un vaste cockpit sur lequel coulisent les deux bancs de bois transversaux. Les avirons trouvent leur place dans le fond. L'écoute de grand-voile est frappée sur une pantoire aux pieds du barreur.

docile. L'absence de bôme est un net avantage sur une unité de ce type; on ne craint plus de se faire assommer à chaque virement de bord. L'écoute grée sur une pantoire revient aux pieds du barreur. Le mouvement sec qu'il faut donner vers le bas pour ouvrir le coinceur et choquer n'est pas toujours commode à effectuer. Le choix d'une tourelle pivotante fixée dans le fond du cockpit aurait facilité la manœuvre lorsqu'il faut libérer l'écoute en vitesse. En l'absence de bôme, difficile d'avoir des profils plats à la base de la grand-voile, la prise de ris est donc la seule voie possible lorsqu'on souhaite enlever de

la puissance. L'impossibilité de régler correctement le point de tire du foc, toujours à moitié déventé sur l'unité essayée, m'a cependant empêché de jauger les qualités nautique du NorseBoat à leur juste valeur. Ajoutons qu'un essai par mer formée m'en aurait dit plus sur ce petit bateau qui semble posséder un potentiel intéressant.

Le chantier propose une série d'options destinées aux amateurs de camping nautique, notamment une tente qui recouvre complètement le cockpit et permet de dormir à bord. On a même prévu un petit bimini pour abriter le barreur... Le prolongement du

tableau arrière au-dessus du cockpit permet d'installer un moteur hors-bord directement sur le plat-bord, ce qui élimine le recours à une chaise rapportée. En passant, le pied long du moteur électrique Torquedo convient parfaitement au NorseBoat.

Les amateurs de balade côtière, qui ne dédaignent pas de souquer à l'occasion sur l'aviron, vont probablement s'intéresser à ce voilier fort original qui a bénéficié de beaucoup d'attention dans sa conception et sa mise au point. S'ils ont en outre un penchant pour les unités traditionnelles de la côte atlantique, ils ont toutes les chances d'être séduits.

Découvrez ce que plusieurs plaisanciers connaissent déjà. Les produits Glass Shield, Division Nautique, une gamme complète de produits éprouvés depuis plus de 30 ans pour tous vos besoins en eau douce ou en eau salée.

glass shield
PEINTURE INDUSTRIELLE HAUTE PERFORMANCE
DIVISION NAUTIQUE

SOLUTIONS DE PEINTURE
POUR L'INDUSTRIE NAUTIQUE

1-800-361-6652
www.glass-shield.com