

Le Shark, un quillard indémodable

Il a plus de 50 ans et il séduit toujours un grand nombre d'adeptes au Québec, au Canada et même ailleurs dans le monde.



Le Shark **Mom** en régate sur le lac Saint-Louis. Une allure de jeune homme pour un design de 56 ans d'âge.

Texte: Henri René de Cotret
Photos: Luka Bartulovic/ sailingshot.ca

Le Shark, c'est un petit quillard de 24 pieds authentiquement «canadien». Et il porte plutôt bien son nom, son profil ayant quelque chose de la silhouette du requin. Vu, d'ailleurs, un Shark baptisé **Requinqué...** Bravo!

Dessiné par George Hinterhoeller en 1959, le Shark est réputé solide et marin. Son style reflète son époque. Étroit et élancé, sa petite cabine permet de s'y réfugier et même de pratiquer la petite croisière si on a l'esprit

frugal. Mais, ce sont surtout ses qualités sous voiles et sa simplicité qui le font briller.

Bateau quasi mythique dont les adeptes sont le plus souvent réunis au sein d'associations de classe dans divers pays, le Shark a le statut de voilier international de l'International Sailing Federation (ISAF) depuis 2000. On retrouve ainsi l'International Shark Class Association et la Canadian Shark Class Association de ce côté-ci de l'Atlantique.

Constatant que les voiliers que l'on voyait sur les Grands Lacs à l'époque où il débarquait ici étaient des déplacements lourds peu évolutifs, George Hinterhoeller a voulu créer un bateau qui « filerait un train d'enfer par grands vents ». Précurseur de ce qui est devenu un credo en la matière de nos jours, il a fait du Shark un voilier léger. « Une moyenne de 10 nœuds a été enregistrée par un Shark lors d'une traversée du lac Ontario », souligne Étienne Portelance, un féru du



Shark depuis de nombreuses années.

Le bateau qui a donné naissance au Shark en fibre de verre que l'on connaît était un voilier de 22 pieds en contreplaqué dessiné et construit par Hinterhoeller. Ce bateau a connu un succès immédiat et, ses amis l'y incitant, son créateur l'a allongé l'hiver suivant à 24 pieds. Le Shark était né. «N'oubliez pas que le Shark 24 est plus léger qu'un J 24!», renchérit M. Portelance. Bateau relativement étroit et léger, le Shark est ainsi très bon marcheur dans la brise.

Sur le parcours de course, ce sera l'équipier du milieu qui aura le plus de travail. L'équipier d'avant s'occupera du spi, mais il aura du temps pour jouer le rôle de tacticien. Le barreur, lui, bénéficie d'un bateau d'une excellente précision de barre. «C'est un bateau qui marche sur son safran»,

illustre Étienne Portelance. Il faut d'ailleurs être bien conscient du fait que ce safran est un peu plus profond – à environ 3 pieds 6 pouces – que la quille qui donne un tirant d'eau de seulement 3 pieds 2 pouces. Vaut mieux en être conscient quand on navigue en eaux peu profondes, car c'est le safran qui écopera avant la quille... Et sans safran, point de salut!

Bateau bon marcheur, prévu pour au moins trois équipiers en régate, il faut savoir composer avec un géniois imposant... «Il est énorme, un 180 %», de dire Étienne. Et c'est surtout lui que l'on remplacera, si l'on régate pour la peine, d'une saison à l'autre. «Le budget voile est moins élevé que celui du Lightning, ce que rapporte une voilerie connue en Ontario», précise encore Étienne. Et, selon son expérience, le rapport temps d'entretien/navigation pour le Shark est excellent. «Plusieurs proprios ne font pas d'antifouling, leur bateau sortant de l'eau aux deux ou trois semaines pour être mis sur remorque vers une autre destination de régate», mentionne-t-il. Moins de travail, moins de coûts – la peinture antifouling n'est pas donnée... – il suffit de nettoyer les œuvres vives au jet d'eau pour s'assurer d'une belle glisse.

Budget minceur

Parlant de coûts, on peut trouver un Shark 24 pour environ 5 000 \$. Mais, si l'on veut des voiles en bel état et un bateau en bonne condition, il faudra peut-être allonger jusqu'à 10 000 \$. Une remorque fera une différence dans le prix, de même qu'un hors-bord. Mais la remorque peut représenter une économie à long terme si l'on peut garer le bateau dans sa cour. N'oublions pas que ce Shark 24 est relativement léger et qu'un véhicule capable d'assumer une charge d'au plus 3 000 lb fera l'affaire.

Vu à la fin d'avril sur des sites de vente populaires un Shark 24 annoncé à 4 500 \$, dans la région de Montréal, incluant ber, hors-

bord et... GPS! Ou encore celui-ci pour 5 000 \$ avec hors-bord également. Pour sa part, le site de la Canadian Shark Class Association fait état de ces voiliers à vendre à des prix allant de 2 000 \$ à 9 900 \$, pour un prix moyen d'environ 4 600 \$ (la plupart étaient vendus avec un hors-bord).

Si l'on veut combiner course et croisière, c'est possible aussi. Les instances des associations de classe incitent d'ailleurs à le faire. On parle de croisière de courte durée, le weekend ou une semaine tout au plus, compte tenu de l'espace de rangement forcément limité. Mais, la voile-camping a ses charmes, surtout à coût relativement modeste. Le faible tirant d'eau autorise la découverte de la plupart des plans d'eau et des marinas en eaux peu profondes. Idem pour le tirant d'air (sauf pour certains canaux et écluses). Enfin, pas besoin d'un hors-bord très puissant, ni trop lourd, pour le propulser.

L'âge du Shark 24 ne reflète pas celui de ses adeptes! «Ça n'est pas une classe de vieux», lance Étienne Portelance. «La



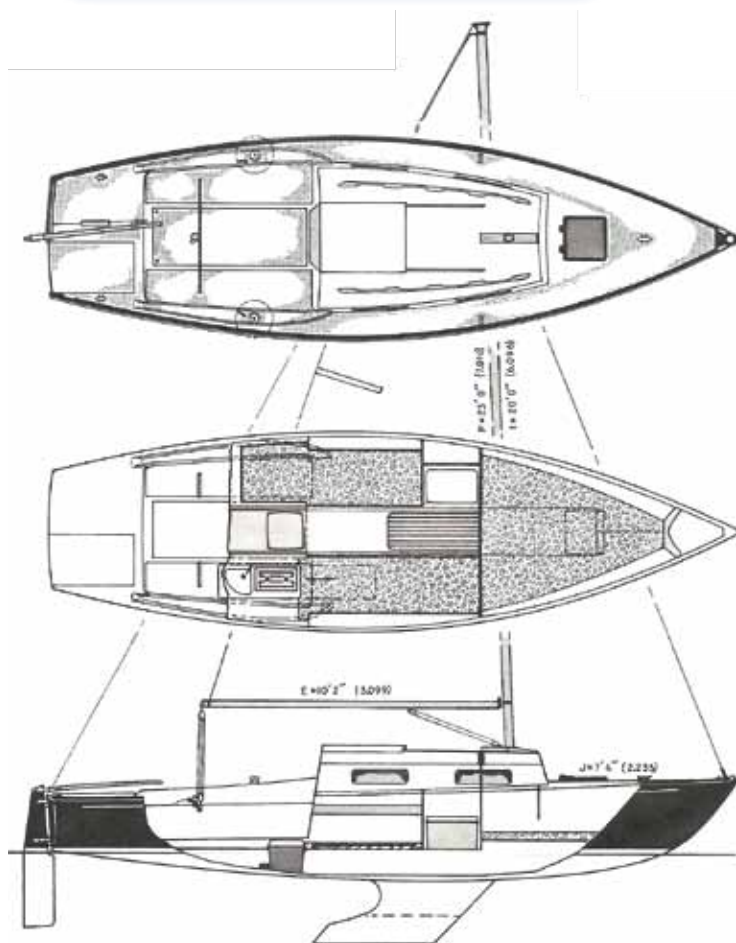
Shark 24

Longueur hors tout: 24 pieds (7,315 m)
Longueur à la flottaison: 20 pieds (6,095 m)
Maître-bau: 6 pieds 10 pouces (2,083 m)
Tirant d'eau: 3 pieds 2 pouces (0,96 m)
Poids: 2 100 lb (953 kg)
Poids de la quille: 675 lb (306 kg)
Surface de voile incluant génois: 240 pi²
Constructeurs (selon les époques): Hinterhoeller Ltd, C & C Yachts, Hallman Manufacturing Co., Bodo Guenther Marinedepot

moyenne d'âge d'un équipage de trois lors d'une régates de début de saison était de 42 ans».

Il y aurait une bonne trentaine de Shark 24 au Québec. La plupart se retrouvent sur les lacs Saint-Louis et Deux-Montagnes. La classe Shark est très active il s'agit du bateau pour un équipage adulte qui navigue le plus au Québec – et elle propose un calendrier de régates bien rempli. Parmi celles qui seront le plus suivies cet été, il y a la Shark Coupe du Québec (13 et 14 juin) et les Championnats du Monde à Ottawa au Britannia Yacht Club (22 – 28 août).

«S'améliorer en voile, c'est en faire avec d'autres», affirme M. Portelance, pour qui la voile est une passion qui remonte à son plus jeune âge. Selon lui, le Shark 24 offre une organisation de classe dynamique et la possibilité de vivre cette passion pleinement.



Faits saillants

- Parmi les premiers bateaux en fibre de verre produits à grande échelle.
- Plus de 2 000 unités produites dont celles faites chez le réputé C & C Yachts.
- Toujours en production en Allemagne (4 unités construites en 2012).
- La plus importante flotte de voiliers monotype sur les Grands Lacs.
- Des Shark ont traversé l'Atlantique vers l'Europe.

George Hinterhoeller



Né en Autriche en 1928, George Hinterhoeller a émigré au Canada en 1952. Maître charpentier de marine dans son pays, il a d'abord trouvé de l'emploi à son arrivée ici chez Shepherd Boats, un constructeur de bateaux à moteur de Niagara-on-the-

Lake, en Ontario. Dans ses temps libres, il s'adonne au design de bateau à voile, créant en 1959 le prototype de ce qui sera le Shark. Les premiers seront construits en contreplaqué, mais suivront rapidement des unités en fibre de verre.

Hinterhoeller joindra ses opérations à celles de C & C Yachts en 1969, qu'il laisse en 1976 pour créer Hinterhoeller Yachts. Son nom est associé à la famille de voiliers Nonsuch qui y furent produits et dont on vante encore aujourd'hui la grande qualité de construction.

George Hinterhoeller est décédé en 1999 à Niagara-on-the-Lake. Des milliers de voiliers sortis de ses ateliers naviguent encore aujourd'hui, le plus célèbre étant le Shark 24 qui a été construit à quelques 2 500 exemplaires.

L'International Shark Class Association a institué un trophée dédié à sa mémoire en 1999. Il est remis à des personnes qui ont contribué de façon significative à la classe. La tradition veut qu'il soit décerné lors des cérémonies d'ouvertures des championnats mondiaux.

International Shark Class Association (ISCA) et Canadian Shark Class Association (CSCA)

Cet organisme régit les règles de la classe de ce quillard monotype (*one design*) dont on retrouve des propriétaires dans des associations nationales actives au Canada, en Allemagne, en Autriche et en Suisse. Des régates sont tenues dans ces pays et s'inscrivent dans le cadre d'un championnat mondial tenu en alternance aux trois ans en Europe.

Les objectifs de l'ISCA sont de promouvoir le caractère unique de ce voilier et de préserver son statut monotype, de gérer les affaires et les règles de la classe, de faire des recommandations aux constructeurs sous licence, d'encourager et de coordonner la tenue de régates et la navigation de croisière et de fournir de l'information pertinente à ses membres.

L'ISCA souligne qu'il y a plusieurs bonnes raisons de choisir le Shark 24, comme de nombreuses flottes à travers le Canada, des règles de monotypie strictes, sa facilité de manœuvre, la camaraderie parmi les équipages, la possibilité de participer à des compétitions internationales, celle de faire de la croisière de weekend grâce à quatre couchettes et, bien sûr, des coûts d'acquisition et d'entretien modestes.

La Canadian Shark Class Association est membre de l'ISCA et agit à titre d'autorité règlementaire pour la tenue de régates de la



classe au Canada. Elle offre un site web faisant état du calendrier de courses et des résultats, de même que de nombreuses ressources pour ses membres et les propriétaires de Shark.

- International Shark Class Association:
120 Queen Street, Belleville, Ontario K8N 1V7;
<http://www.shark24.org/> (en anglais seulement)
- Canadian Shark Class Association:
PO Box 24, 260 Adelaide St. E., Toronto, ON M5A 1N0;
<http://shark24.ca/> (en anglais seulement)

Espace publicitaire disponible