



Louis Ducharme en train de tirer des bords sur son Bras d'Or 11 sur la rivière Richelieu devant l'île de Jeannotte. Remarquez le bourrelet textile qui ceinture le livet pour absorber les chocs à l'accostage.

Bras d'Or 11

Un mini catboat versatile

La nécessité est mère de toutes les inventions. Louis Ducharme souhaitait disposer d'une annexe à voile qu'il puisse remorquer derrière son voilier de 41 pieds sur le lac Champlain, sans toutefois qu'elle offre plus de résistance à l'avancement qu'un pneumatique. Le choix s'est porté naturellement vers un design de catboat dont le maître bau important comportait un gage de stabilité. Comme le fait remarquer Louis Ducharme, la règle d'or dans le dessin d'un catboat est d'attribuer à la valeur du maître bau près de 50 % de la longueur de l'embarcation.

L'idée de démarrer un petit chantier naval pour commercialiser l'objet de ses désirs a fait peu à peu son chemin, et c'est ainsi que Louis Ducharme a concrétisé un vieux rêve en mettant sur pied Atelier nautique Richelieu. Les plans du Bras d'Or 11 sont signés de l'architecte américain Charles Witholz et ont été acquis par l'intermédiaire du magazine *Woodenboat*. Un prototype en bois moulé fabriqué en Nouvelle-Écosse

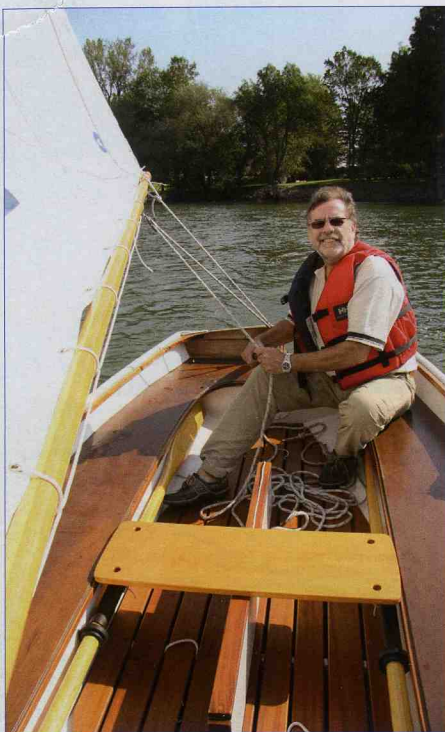
a servi à confectionner le moule d'où sont maintenant tirées les coques en polyester. HTM Composites à Neuville réalise les coques en infusion tandis que la menuiserie du pont et du cockpit est confiée à un atelier de Verchères, avec la collaboration de Jean-Guy Leblanc. Louis Ducharme s'est également adjoint les services de Bruno Caroit pour reconfigurer le cockpit afin de parfaire l'ergonomie de ce petit bateau dont le programme oscille entre la promenade en eau abritée et sa fonction d'annexe.

Pour restituer le charme de la navigation à bord d'un petit voilier traditionnel, on a choisi d'utiliser du bois pour les aménagements du cockpit et le gréement. Une technique de construction hybride reprise par plusieurs chantiers qui proposent des répliques de voiliers traditionnels remis au goût du jour. Les bancs du cockpit et le plancher sont confectionnés dans un contreplaqué d'acajou recouvert de résine époxy, tandis que mât et livarde sont en pin. Pour rester dans le ton, on a verni le minuscule triangle avant du pont que traverse le mât. La reconfiguration de certains éléments par rapport au plan original a permis notamment d'accroître les réserves de flottabilité en insérant de la mousse sous

les bancs du cockpit. Des volumes de mousse sont également présents dans les petits compartiments avant et arrière, comme l'avait prévu initialement l'architecte, afin d'assurer l'insubmersibilité. Des trappes de visite donnent accès au pied de mât et aux ferrures de safran, tout en permettant d'aérer la structure pendant l'hivernage. Notez que toutes les pièces de bois rapportées sur la structure en fibre de verre sont collées et non vissées.

Comme on souhaitait faire aussi du Bras d'Or 11 un petit bateau d'excursion apte au camping nautique, on l'a doté d'une série de panneaux amovibles qui viennent prolonger les bancs pour constituer une surface de couchage. Le chantier propose en option une tente rectangulaire soutenue par des armatures et que l'on suspend au-dessus de la bôme. En navigation, les panneaux de bois de la couchette improvisée se rangent le long du puits de dérive. Une vraie paire d'avirons en bois avec leurs dames de nage fait par contre partie de l'équipement livré en série, tout comme le banc de rameur en pin posé sur le puits de dérive.

Le chantier a choisi d'installer une dérive en aluminium plutôt qu'un modèle en bois susceptible de s'endommager en cas de



On se croirait vraiment à bord d'un bateau en bois. Le banc du rameur au centre s'intègre dans la série de panneaux qui forment la plateforme de la couchette en mode camping. Notez la présence des rames rangées le long des parois du cockpit.

talonnage. Les sept kilos de la dérive métallique lui permettent de descendre par gravité. Ne cherchez pas de taquets d'amarrage, on les a remplacés par des orifices dans les bancs du cockpit, orifices dans lesquels on fait circuler les amarres pour boucler un nœud.

Le bateau est proposé avec un gréement à corne ou de type marconi. Notre bateau d'essai, qui est en passant le prototype de la série, est un modèle aurique et il faut donc manipuler simultanément deux drisses pour hisser la vergue.

Il n'existe pas de voilier plus simple à naviguer qu'un catboat et l'on dirait que plus les bateaux sont petits, plus on les trouve amusants. On tient la barre d'une main et l'écoute de grand-voile de l'autre. Ce petit dinghy ne manque pas de toile, ce qui en fait

une embarcation vivante, et il encaisse plutôt bien les risées, aidé en cela par sa stabilité de forme. Avec près de 8 m² de grand-voile, il faut tout de même bien préparer ses empannages sous peine de connaître un rappel très humide de certaines lois de la physique. Si tel est le cas, on a prévu de ménager une marche dans le safran afin de faciliter la remontée à bord.

Le Bras d'Or 11 est aussi offert en kit, la coque de fibre étant alors livrée avec les éléments en bois à assembler soi-même. Une formule intéressante qui permet d'économiser un peu plus de 2 000 \$. Annexe à voile, pourquoi pas, mais voilà aussi un joli petit bateau pour explorer lacs, rivières et plans d'eau abrités pour un budget modeste.

Bras d'Or 11

Longueur : 3,35 m (11 pi)

Maître bau : 1,52 m (5 pi)

Tirant d'eau : 0,20 m / 0,88 m (8 po / 2 pi 11 po)

Surface de voilure : 7,4 m² (80 pi²)

Poids avec le gréement : 97 kg (195 + 45 lb)

Capacité : 4 passagers adulte

Motorisation maxi : 2CV

Version à rames : 5 500\$

Version à voile prête à naviguer : 9 500\$

<http://ateliernautiquerichelieu.com>