



Dolly au près dans la baie de Gaspé. Notez les casques de bicyclette au bout des outriggers.

J'ai découvert **Dolly** au Club nautique Jacques-Cartier à Gaspé au mois de juillet 2010. Mike venait tout juste de boucler sa première navigation à bord en convoyant le bateau depuis le Maine. Voilà plus de deux ans que j'entendais parler de ce nouveau voilier et j'étais impatient de voir enfin à quoi il ressemblait. Je n'avais rien perdu pour attendre. **Dolly** ne ressemble à aucune autre unité, il sort résolument des sentiers battus et semble se ficher éperdument des modes dans l'air du temps. C'est un petit bateau à l'esthétique plutôt déroutante lorsqu'on

l'observe pour la première fois: une coque très étroite, dotée d'un cockpit plutôt exigu et d'un mât aile pivotant placé très en avant. Ne cherchez pas, vous ne trouverez pas d'autre **Dolly** en Amérique ou ailleurs.

À bord du trimaran **Nootka** pendant la Transat Québec-Saint-Malo de 2004, Mike Birch et Réjean Desgagné, deux vieux complices, ont commencé à imaginer les formes de ce nouveau voilier qui devait être facilement transportable sur la route pour passer d'un plan d'eau à l'autre. Réjean a finalement dessiné les plans de ce monocoque de 10 m

de long sur 2,60 m de large que Mike est allé construire dans le Maine dans le chantier de son vieil ami Walter Greene pendant un peu plus de trois ans.

Initialement, le bateau devait être gréé avec deux mâts non haubannés et équipé d'une dérive, mais les choses ont changé en cours de route, au fil des opportunités qui se sont présentées. Une quille torpille traînait dans la cour du chantier de Walter Greene, une solution économique qui a fini par remplacer la dérive. Deux demi-profiles d'un mât en carbone attendaient preneur dans un



Dolly, la nouvelle monture de Mike Birch

Un petit voilier transportable
qui répond bien à la devise
«*Small is beautiful*»

Texte et photos de Michel Sacco

pour satisfaire enfin ma curiosité. «*Does it bug you if I come down to Gaspé to sail the boat with you?*»

- *Of course it does!*», m'a-t-il répondu, «*but it's OK*».

Au Café des Artistes, il m'a expliqué en détail la construction de ce qu'il appelle «le dernier bateau que je construis». En 1996, à bord du trimaran **La Trinitaine**, avant le départ de la Transat Québec-Saint-Malo, il m'avait aussi indiqué que ce serait sa dernière transat en course; on connaît la suite...

Mike Birch a fait deux choses à fond dans sa vie: naviguer et construire des bateaux. Cet anti-héros célèbre malgré lui a horreur de parler de sa vie privée, mais il semble intarissable lorsqu'on tombe sur le sujet de la construction des yachts. Il énumère à voix basse les solutions retenues pour l'élaboration de tel ou tel élément et finit à l'occasion ses phrases par un «*I hope that's OK*». On pourrait presque le décrire comme un pro de l'expérimentation, un trait de caractère qu'il partage certainement avec bien des coureurs au large et des préparateurs de bateaux de course.

Dolly a été élaboré à partir d'un demi-moule femelle d'où sont sorties deux demi-coques réunies par le centre. La structure est faite de mousse stratifiée à l'époxy sous vide, renforcée de fibre de carbone, notamment

autour des varangues. Le voile de quille est lui aussi en mousse laminée de fibre de carbone. Cette quille qui remplace la dérive prévue initialement peut se démonter pour faciliter le transport.

Une fois à bord, lorsqu'on prend le temps d'inspecter la structure en détail, on réalise à quel point ce petit bateau est apte à encaisser des mers difficiles. Deux solides membrures de part et d'autre de la tête de quille, des cloisons largement échantillonnées, une soute à voile faisant office de cloison étanche à l'avant, une trappe de secours sur le tableau arrière pour évacuer le bateau s'il se retourne, une porte étanche pour accéder dans le cockpit, **Dolly** porte assurément la signature d'une culture de la course au large et d'un skipper habitué aux rudes conditions océaniques. Plus on l'examine, plus on est en mesure de jauger du solide sens marin de l'ensemble. Les chandeliers qui passent à travers le pont et qui se logent dans des tubes en composite laminés sur la muraille ou encore les solides mains courantes qui courent sur les cloisons du rouf, tout est pensé pour tenir le coup et respirer le sens pratique.

Dans ce bateau fait et pensé pour naviguer, et certainement pas pour témoigner de sa réussite sociale, les aménagements intérieurs, si l'on peut utiliser ce terme, portent la marque d'une bonne dose d'ascétisme.

chantier de Floride et c'est ainsi que **Dolly** s'est retrouvée grée avec un mât aile pivotant et qu'il a donc fallu lui ajouter des outriggers. Au bout de ces espars qui débordent largement sur les pontons de la marina, Mike a tout simplement placé en guise de protection des casques de bicyclette... Vous comprenez maintenant que **Dolly** est né d'une série de savants bricolages d'où pointent toujours une solide dose de sens pratique.

Il ne me restait plus qu'à convaincre Mike de m'inviter à tirer quelques bords dans la baie de Gaspé à bord de cet engin atypique



Les manœuvres des écoutes reviennent sur les deux winchs derrière la casquette. Le palan de l'écoute de grand-voile est frappé sur une cadène au pied de Mike Birch. Remarquez la porte étanche qui ferme l'accès dans la descente. Le support au-dessus de la casquette sert d'appui pour la bôme et offre aussi une prise pour se cramponner lorsqu'on circule sur le pont.

Une couchette double équipée d'une toile anti-roulis dans la cabine avant, un simple banc de bois amovible que l'on déplace d'un bord sur l'autre dans le carré, une bouteille de gaz sur cardan, des bacs de rangement en plastique, des pochettes de toile sur les cloisons, quelques lampes DEL et je vous ai tout raconté. On trouve sur l'arrière une bannette de mer et un vaste espace de rangement, ou plutôt un grand compartiment encore vide. Le chargement des deux batteries est assuré par trois panneaux solaires installés sur le rouf. Vous ne trouverez rien d'inutile, seulement le nécessaire dans ce petit bateau rustique et spartiate qui ne manque certes pas de caractère.

Le cockpit et l'accès vers la descente sont abrités par la casquette du rouf qui s'avance sur une cinquantaine de cm. En baissant la tête au bon moment, on se trouve ainsi

à l'abri des vagues, mais cette casquette est trop basse pour qu'on puisse s'asseoir dessous. Le tableau arrière est constitué d'une plateforme isolée du cockpit par une cloison, plateforme qui sert au rangement de l'annexe, du réservoir d'essence et du radeau de survie. On y trouve aussi un toilet



On mesure l'étroitesse de la coque sur cette image

et une dame de nage pour se propulser à la godille. Pour les manœuvres de port, **Dolly** est très simplement motorisé avec par un petit hors-bord de 4 CV.

Bôme et outriggers sont articulés sur une pièce en composite fixée au pied du mât. Le palan continu de l'écoute de grand-voile

circule au pied de mât et revient sur le winch installé sous la casquette. Cette écoute circule à l'intérieur du rouf dans un tube qui fait office de main courante à l'intérieur. Pas de retour au cockpit pour toutes les manœuvres de drisses et de bosses de ris qui s'effectuent au pied du mât. Quant au bout-dehors qui recevra un spi asymétrique plus tard, il est monté sur un axe qui permet de le démonter.

Un petit tour sur l'eau

La petite séance de navigation dans le havre de Gaspé ne s'est pas vraiment déroulée comme je l'imaginai. Lorsqu'on

part faire un tour de bateau avec une légende de la course au large, on ne se pose pas beaucoup de questions. Le vent d'ouest vigoureux n'a pas facilité notre sortie du port, d'autant plus que le hors-bord de 4 CV avait une certaine propension à caler au mauvais moment. Et il a finalement fallu plusieurs paires de mains pour nous aider à nous déhaler vers le chenal. Je ne m'attendais pas non plus à racler le fond dans la baie des Homards alors que nous finissons de prendre un ris avant de devoir empanner et que nous nous sommes un peu trop approchés du bord. Lorsque, la gorge sèche, j'ai demandé à Mike s'il avait une bouteille d'eau dans le bateau, il a compris «qu'il y avait de l'eau dans le bateau». Nous avons fini par prendre le large et mon compagnon au calme imperturbable a terminé tranquillement la manœuvre de prise de ris. Quand il est revenu s'installer dans le cockpit, il m'a lâché un «*It sounds always worse than it is*», qui fut toute la conclusion de l'affaire.

Nous avons navigué sous grand-voile seule dans un bon vent d'ouest de 20 à 25 nœuds qui soufflait en rafale. Le petit foc qui est resté dans la soute à voiles nous aurait aidé à faire bien mieux au près serré, mais



dès que nous avons choqué les écoutes pour passer au petit largue, le bateau a démontré de belles aptitudes de vitesse. Malgré sa faible largeur, **Dolly** fait preuve d'une raideur à la toile tout à fait convenable et ce n'est en aucun cas un bateau gâtard. Le bateau s'est révélé extrêmement bien équilibré et la barre particulièrement douce. On pourrait

se penser sur un dériveur tant on le mène du bout des doigts. La conjonction d'une quille très reculée et d'un plan de voilure aussi avancé en fait donc un voilier presque neutre à la barre. En l'absence de barre d'écoute, le palan de la grand-voile est frappé sur l'une des deux cadènes articulées dans le cockpit, palan qu'il faut déplacer à chaque change-

Notre plus grande fierté
C'est votre confiance

Wichard **ProFurl** **COUSIN**

WPG Canada 819.878.3018 wpg@abacom.com



1



2



3



4

1. Le pied de mât où sont fixés la bôme et les outriggers; l'écoute de grand-voile circule sur le côté gauche.
2. Un simple banc de bois amovible dans le carré. Une écoute circule dans la main courante sur la cloison du rouf.
3. L'échancrure dans le pont à l'arrière crée une plateforme de rangement pour l'annexe.
4. La cloison médiane laisse un passage vers la partie arrière où l'on aperçoit une bannette.

Desgagnés 33

Longueur coque: 10,06 m	Surface GV: 35 m ²
Longueur flottaison: 9,15 m	Foc: 12 m ²
Largeur: 2,59 m	Gennaker: 30 m ²
Poids léger: 2270 kg	
Lest (bulbe): 910 kg	

Matériau: Sandwich Corecell/Verre/
Époxy sous vide

ment d'amure. Et comme la bôme prend appui sur le pont, il faut aussi intervertir le palan de hale-bas d'une amure à l'autre. Ce plan de pont, largement inspiré des bateaux de course modernes, permet de supprimer l'effet de compression de la bôme sur le

mât, tout en permettant d'utiliser un espar pivotant. Ce choix représente un gain au chapitre de la sécurité et des performances, mais il faut prendre le temps de s'habituer à un dispositif qui, à première vue, ne facilite pas la manœuvrabilité.

Dolly coule pour le moment des jours paisibles à son port d'attache de Gaspé en attendant, peut-être, un futur voyage sur la côte du Pacifique. Après tout, il a été conçu pour ça et *Small is beautiful*.

1. «Est-ce que ça vous dérangerait que j'aille essayer le bateau à Gaspé avec vous?
- Bien sûr que ça me dérange»
2. «Ça fait toujours plus de bruit que de dégâts»