

Seil 18

Une prame norvégienne pour l'exploration côtière



Le Seil 18 présente une carène volumineuse très porteuse jusque dans les sections avant.

Texte et photos de Michel Sacco

Partant du principe que les gros bateaux naviguent généralement bien moins fréquemment que les petits et qu'ils réclament en outre plus d'entretien, Michel Duval s'est mis à la recherche d'une petite unité d'exploration côtière facile à transporter d'un plan d'eau à l'autre. Il avait déjà descendu la Loire en famille avec un Seil, embarcation qu'il jugeait tout à fait appropriée à la découverte des nombreux plans d'eau qui entourent la région de Montréal. Michel Duval a déjà vécu dans le Morbihan, patrie des sinagots, bateaux de pêche grésés au tiers comme le Seil, son choix s'explique donc autant par des motivations pratiques que culturelles. Loïc

le Sellin, propriétaire du chantier Passion Marine à Neuville et ardent promoteur de la formule voile-aviron, ne s'est pas fait prier pour construire ce petit voilier de balade côtière. Comme dans toutes les histoires de bateaux bien nés, le propriétaire et le constructeur étaient faits pour se rencontrer.

Loïc a livré une très belle unité faisant preuve d'évidentes qualités de finition. Le Seil 18 est un plan de François Vivier dressé en 1988 à la demande de plaisanciers de la région de Nantes. Il s'agit en fait d'une adaptation à la plaisance d'une prame norvégienne, un bateau de service couramment utilisé par les navigateurs scandinaves.

Certaines sources indiquent que les Vikings auraient introduit la prame lors de leurs escales sur les côtes françaises voilà plusieurs siècles, d'autres parlent d'importation par des capitaines de navires marchands au retour de voyages nordiques. Quelles que soient les circonstances de son introduction, la prame est bien connue sur les côtes françaises où on la reconvertisse à des usages récréatifs dès le début du XX^e siècle. Pour boucler la petite histoire, Seil est le nom d'un bras de la Loire, fleuve où ces prames sont devenues très populaires, un chantier local en ayant produit plus de 130 exemplaires, la plupart en fibre de verre. Après la disparition du



faces, tandis qu'une couche de fibre de verre protège le fond du bateau (la sole et les deux galbords). Une façon de bien protéger un bateau destiné à s'échouer fréquemment sur le rivage. Le chantier a porté une attention particulière à la solidification du puits de dérive, une partie sujette plus facilement aux avaries et à la dégradation. L'intérieur du puits est laminé de fibre de verre et d'époxy avec une épaisseur supplémentaire de 3 mm par rapport aux cotes prévues sur le plan. Voilà une boîte étanche sur laquelle on ne devrait pas revenir. La dérive est aussi en contreplaqué saturé d'époxy et lestée de plomb.

La coque a été fabriquée sur un gabarit dont certains éléments sont restés en place pour former des membrures collées avec des joints congés. Ces membrures forment les cloisons des coffres, les supports des bancs et le logement du pied de mât. La raideur et la solidité de la structure obtenue vont assurément offrir à **Meaban** – c'est le nom du bateau – une très longue vie. Sous les bancs latéraux en pin blanc et jusqu'au tableau arrière, des réserves de mousse garantissent la flottabilité. Le principal espace de stockage de matériel se trouve à l'arrière dans un grand coffre divisé en deux sections sous le banc du barreur. Un autre petit coffre se trouve aussi à l'extrémité avant.

Les deux bancs de nage et la paire d'avirons permettent à deux rameurs de travailler simultanément, mais mieux vaut alors ôter le mât pour réduire la prise au vent. Les planches de pin du plancher peuvent aussi servir à aménager une surface

de couchage dans le cockpit, cockpit qui se prolonge par un grand banc sur la plage arrière.

Tous les espars sont en bois. Le mât creux en pin blanc est fait de deux sections collées et pèse moins de 10 kg. Les fûts des avirons sont aussi en pin et les pelles en frêne. Partout où il est nécessaire de protéger les espars du ragage, on trouve des fourrures de cuir soigneusement réalisés, témoignage éloquent du goût pour le travail bien fait de Loïc le Sellin.

Le tour des îles de la Paix

C'est depuis Beauharnois que nous entreprenons une balade autour des îles de la Paix dans le lac Saint-Louis. L'archipel classé réserve nationale de la faune s'étire sur 3 milles d'est en ouest, succession d'îles basses et de grands herbiers aquatiques traversés par quelques chenaux accessibles seulement aux faibles tirant d'eau; un plan d'eau sur mesure pour apprécier les qualités nautiques de **Meaban**.

Son propriétaire a banni l'usage du moteur hors-bord et nous décollons du quai à l'aviron. Lorsque nous avons suffisamment d'eau pour courir, on dresse le mât dans son logement et l'on hisse en un tournemain la vergue qui porte l'unique voile. C'est la première fois que je navigue sur un bateau gréé au tiers. À la fin de la journée, j'aurai eu le temps nécessaire pour m'y accoutumer et pour apprécier sa simplicité. Les vieilles recettes ne sont pas dénuées de sens pratique, ce sera la leçon de la journée. La manœuvre de prise de ris en

Les vieilles recettes ne sont pas dénuées de sens pratique, ce sera la leçon de la journée.

chantier Canotage de France, qui fabriquait le Seil, l'architecte François Vivier a adapté les plans à la construction en contreplaqué en 2008.

Comme toutes les prames, le Seil présente le museau plat d'un bateau privé d'étrave. J'avoue qu'il faut savoir s'habituer à cette silhouette inhabituelle, une caractéristique architecturale destinée à faciliter le débarquement à pied sec depuis l'étrave.

La coque est bordée à clin en contreplaqué marine de 10 mm, des agrafes en inox et de la colle époxy solidarissant les clin les uns aux autres. La totalité du bordé est recouverte de résine époxy sur ses deux



On remarque sur cette photo la ligne très «bananée» du Seil.



Les bancs en pin procurent une atmosphère très agréable dans le cockpit.

Le mât est retenu par un laçage sur le banc central et protégé du ragage par une fourrure de cuir. Un palan au point d'amure étarque le guindant.

est un excellent exemple. On affale d'un coup la grand-voile qui tombe dans le cockpit, entraînée par le poids de la vergue. On noue les garcettes sur la bordure et l'on est prêt à

hisser de nouveau. En l'absence de bôme, on loge le crochet du point d'écoute directement dans l'œillet serti sur la chute. Un palan circulant sous le plancher et revenant sur

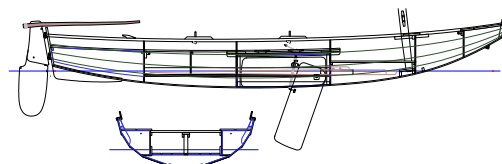
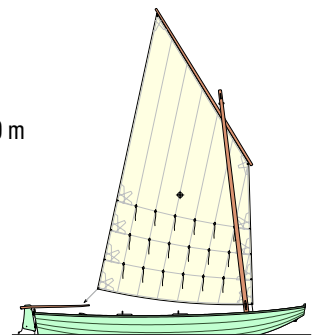
un taquet sur la cloison du puits de dérive sert à étarquer le guindant. Un système efficace, accessible depuis la barre. L'estrope de l'écoute de grand-voile est frappée sur un taquet-crochet sur la lisse sous le vent. Il faut la décrocher à chaque virement de bord pour la frapper sur la nouvelle amure. Le barreur s'en charge facilement et le métier rentre vite. L'écoute dépourvue de palan réclame en revanche une bonne dose d'énergie quand le vent fraîchit et le secours d'une troisième main est apprécié pour border à plat. Le Seil est certes adapté à la navigation en solitaire, mais il est assurément plus maniable avec deux équipiers quand la brise se lève.

Un bon vent de sud-ouest nous convainc de prendre un ris et nous filons environ 5 nœuds au vent des îles en tirant des bords de grand largue. Michel affirme que le bateau est capable de surfer au portant; je suis porté à le croire, sa forme de soucoupe l'aidant certainement à porter au sommet des vagues. L'empannage réclame un minimum de précaution et il faut éviter de laisser la grand-voile de 11 m² s'élaner d'un bord sur l'autre. On borde dans l'axe comme on le fait habituellement sur un croiseur et on laisse ensuite filer rapidement. Le grément au tiers étant dépourvu de bôme, on ne craint pas les mauvais coups derrière la tête.

Nous embouquons la Grande Passe, un chenal balisé qui contourne l'archipel sur son côté ouest, pour venir sur le côté sud en face de Léry. Voile affalée, nous nous glissons à l'aviron dans un vaste herbier où nous mouillons dans deux pieds d'eau le temps de casser la croûte.

Seil 18

Architecte: François Vivier
 Chantier: Passion Marine
 Longueur de la coque: 5,40 m
 Longueur à la flottaison: 4,20 m
 Largeur: 1,64 m
 Tirant d'eau: 0,20 m – 0,90 m
 Surface de voilure: 11 m²
 Poids à lège (environ): 170 kg
 Charge maxi: 6 personnes
 Prix: 22 500 \$ avec voiles et avirons






Atelier Nautique Richelieu Inc. fabrique les dériveurs auriques Bras d'Or 11 et Bras d'Or 19 et distribue au Québec les voiles **Lee Sails** et les voiliers **NorseBoat**



Voilerie fondée en 1947 elle est reconnue pour la très grande qualité de ses voiles hauturières. Ces voiles représentent un excellent rapport qualité / prix! Demandez-nous une soumission!




www.atelernautiquerichelieu.com • ducharme.louis@sympatico.ca
 Bureau : 450.584.3257 • Cellulaire : 514.347.7661

*«Mon bateau,
je ne l'échangerais pas
contre un plus gros!»*

Le trajet retour se fait en tirant des bords de près dans 10 nœuds de vent sous grand-voile haute. Les formations nuageuses nous expédient de temps en temps une bonne risée qui m'en apprend beaucoup sur le tempérament très marin de **Meaban**. Plus la journée avance, plus ma confiance grandit à son endroit. Le bateau encaisse très bien les risées et je reste surpris par sa raideur à la toile et sa stabilité. Sa carène volumineuse, large et très porteuse jusque vers l'avant, lui permet de bien se caler à la gîte. J'ai rarement dû loffer pour esquiver la risée et il ne faut pas hésiter à bien remplir la voile pour qu'il exprime sa puissance. Inutile de ménager son tempérament de viking, ce petit costaud ne se mettra pas facilement à l'envers. Son gros museau bien calé sous le vent, il pousse de l'eau avec une belle fougue. Ses entrées généreuses sont sujettes à taper à l'occasion dans le clapot, on ne peut pas tout avoir, et sa merveilleuse stabilité

vaut bien quelques petites claques. Le bateau a un comportement très sain. Il se montre volontiers ardent et tire sur sa barre qu'on a juste à laisser revenir dans l'axe lorsqu'on veut le soulager. Ce type de gréement traditionnel ne serre pas le vent d'aussi près qu'on en a pris l'habitude, mais ça n'enlève rien au plaisir de naviguer, bien au contraire. Entre les îles et la rive sud, nous tirons des bords au ras des herbiers, promenant notre belle grand-voile rouge dans le magnifique décor naturel de l'archipel. Dans les chenaux étroits, la dérive touche souvent le fond, mais nous finissons toujours par passer et nous pourrions boucler notre tour de l'archipel sans encombre. Nous avons passé la journée à nous amuser comme de grands enfants, mais c'est justement à ça que servent les bateaux. «Mon bateau, je ne l'échangerais pas contre un plus gros!» me lance Michel, ravi de sa première saison de navigation qui l'a mené jusque dans la baie des Chaleurs. Ajoutons qu'il y a aussi le plaisir de naviguer sur un joli bateau en bois; mais ça ne s'explique pas....



Le gréement au tiers est simplissime, le guindant et la bordure sont libres. Voiles Saintonge a réalisé cette grand-voile en Sunbrella à la demande du propriétaire qui tenait à cette couleur.

Les bateaux de la Nouvelle-Écosse construit pour la mer!



Visitez-nous au

Nova Scotia In-Water Boat Show
du 22 juillet au 24 juillet, Halifax, Nouvelle-Écosse

Embarquez à bord des bateaux construits dans les
Maritimes et rencontrez les constructeurs.

Découvrez la Nouvelle-Écosse. Planifiez votre visite!

www.nsboats.com

