

Spécial Salon 2004



Cette superbe réplique est construite en acajou sur des varangues en chêne et des membrures en acacia.

+ CAMDEN SLOOP Alexandre Genoud Longueur coque : 8,60 m

Réplique d'un fin-keel de course nord-américain du début du xx^e siècle, le Camden Sloop revit grâce à un chantier suisse qui réalise un travail magnifique.

NOUVEAUTÉ 2004

Bostonien et contemporain de Nat Herreshoff, B. B. Crowninshield fut l'un des premiers à créer des séries monotypes sur la côte est des Etats-Unis. En 1915, il dessine le Camden, un sloop de 28 pieds qui sera décliné à six exemplaires, dont aucun ne survécut à notre époque. C'est donc à partir des plans d'origine qu'Alexandre Genoud a réalisé cette réplique, selon les mêmes techniques de construction : sur un mannequin, la coque est fabriquée à l'envers pour que toutes les unités soient identiques, avec des bordés en acajou sur des

membrures en acacia, des varangues en chêne et un pont en lattes de pin d'Oregon sur contreplaqué. Conçu pour la régates et les balades à la journée, le Camden possède de grands élancements qui lui confèrent un excellent passage dans le clapot et une surface mouillée minimale : il affectionne donc les petits airs et, dès que la brise est au rendez-

vous, il allonge sa longueur à la flottaison avec une très forte raideur à la toile. Sa grand-voile aurique reste très simple de manèment et, malgré son franc-bord bas et fort élégant, ce day-boat classique mouille peu. A noter que le cockpit n'est pas autovideur et que les emménagements restent succincts.

Bien vu

- Silhouette très élégante.
- Respect de l'esprit d'origine.

Mal vu

- Programme limité aux plans d'eau protégés.



L'accastillage est entièrement en bronze et des équipets sont aménagés sous les bancs du cockpit.



Architecte	B.B. Crowninshield
Longueur coque	8,60 m
Flottaison	5,20 m
Largeur	2,05 m
Tirant d'eau	1,28 m
Surface de voiles	40 m ²
Poids/lest	1 600/750 kg
Nombre de couchettes	2

Notre avis ★★★★★

belle plaisance

Le Camden d'Alexandre



Un bijou de petit yacht

Florence Sauerbrey et Gwendal Jaffry

En 1915, l'architecte naval américain B.B. Crowninshield dessine pour le yacht-club de Camden un "knockabout", joli bateau de promenade rapide apparu vingt-cinq ans plus tôt. Quatre Camden seulement ont été lancés. Mais une cinquième unité, superbement construite, vient de naître en Suisse dans le chantier d'Alexandre Genoud. Une occasion pour Florence Sauerbrey de retracer l'histoire de cette petite série oubliée, et pour *Le Chasse-Marée* d'essayer le *Merlin*, qui se révèle un excellent marcheur.

A la fin des années 1890, *The Rudder*, le magazine de référence du yachting américain, s'étonne de la multiplication des monotypes, qui prend aux Etats-Unis des allures de déferlante. Le rédacteur souligne à ce sujet que la monotypie donne les mêmes chances à chacun et supprime l'avantage accordé jusque-là aux gros portefeuilles. Il remarque par ailleurs qu'elle permet aussi de réduire les coûts, des unités construites en petite série sur un même modèle étant moins onéreuses que des pièces uniques.

C'est dans cet élan que le type du "knockabout" voit le jour, vers 1892, dans la baie du Massachusetts. Le principe est celui d'un bateau simple, facile à manœuvrer et d'entretien peu coûteux, qui privilégie la stabilité et la sécurité plutôt que la vitesse, notamment grâce à une surface de voilure modérée et à un bon rapport de lest. A l'origine, ces bateaux sont essentiellement conçus pour la promenade et les "parties de pêche", d'où leur nom, dérivé du verbe *to knock about* ("musarder"). L'esprit de compétition reprenant toujours le dessus, les propriétaires de ces voiliers créent l'association des Knockabouts en 1894, un terme qui va bientôt désigner une véritable classe à restrictions avec ses rituels bien à elle.

Le Seawanhaka Corinthian Yacht Club d'Oyster Bay, à Long Island, qui privilégie les amateurs – le terme *corinthian* désigne les yachtsmen qui barrent eux-mêmes leur bateau et n'emploient pas d'équipage professionnel –, est le grand promoteur du type dans la région new-yorkaise. W.B. Stearns, de Marblehead, construit pour ce club vingt-six exemplaires d'un knockabout de 21 pieds (6,40 mètres) à la flottaison, qui sont prêts à en découdre pour la saison 1898. Les différentes séries de knockabouts seront d'ailleurs toujours caractérisées par leur longueur de flottaison. L'association prévoyant que les clubs régatent entre eux, neuf nouvelles unités sont bientôt livrées

au Country Club de Westchester. Dans ce contexte, l'appellation de "raceabout" – inventée par W.P. Stephens, alors journaliste au *Forest and Stream* – voit bientôt le jour. Elle désigne des voiliers conçus pour la régata, mais qui conservent les mêmes caractéristiques que les knockabouts, hormis une surface de voilure augmentée.

Bowdoin Bradlee Crowninshield va ainsi créer plusieurs séries de monotypes. C'est avec ces plans de knockabouts et de raceabouts qu'il se fera connaître dans le monde du yachting. En 1897, son *Mongoose* bat le *Cock Robin* de Nat Herreshoff, qui avait raflé tous les prix la saison précédente. Ce plan de Crowninshield se caractérise par un tirant d'eau de 1,53 mètre, inférieur de 0,30 mètre à celui des autres 21 pieds. Après *Mongoose*, champion de 1897, c'est *Pirate*, autre raceabout de Crowninshield, qui s'impose la saison suivante. Selon *The Rudder*, il s'agit "du bateau le plus abouti de ce type". Ce plan se distingue notamment par sa quille terminée par un léger bulbe et son gouvernail suspendu.

Dix ans plus tard, alors que Crowninshield a produit nombre de goélettes pour la plaisance et la pêche, ses knockabouts sont toujours très populaires. Il dessine ainsi en 1908 le plan n° 381, destiné au Yacht Club de Manchester, dans le Massachusetts. Il s'agit d'une coque de 7,88 mètres de longueur au pont pour 5,33 mètres à la flottaison, 1,90 mètre de large et 1,30 mètre de tirant

d'eau, portant 29 mètres carrés de voile. Les frères Rice construisent les douze premières unités en 1909 à East Boothbay, dans le Maine. Au milieu des années 1930, près de deux cents bateaux de ce type ont été lancés. La série se fera connaître sous différents noms le long des côtes du Maine et du Massachusetts, Dark Harbor 17^{1/2} – qui associe la longueur à la flottaison et le nom d'un port de la baie de Penobscot – étant l'appellation principale. Le succès du Dark Harbor est tel que Crowninshield lui dessinera un petit frère en 1915, un voilier de 3,79 mètres (12'5") à la flottaison. A noter également le succès du Northeast Harbor 17' (ex-Marblehead 17's ou EYC One-design) dessiné par Edwin A. Boardman, qui a travaillé un temps chez Crowninshield.

L'architecte naval conçoit un nouveau plan de knockabout pour le yacht-club de Camden

Le calendrier des régates du yacht-club de Camden, fondé en 1906, n'est pas très soutenu dans les années précédant la Grande Guerre. Ce sont les Curtis, une des familles membres du club, qui vont relancer son

Page précédente: *Merlin*, le cinquième Camden construit sur les plans tracés en 1915 par l'architecte naval américain B.B. Crowninshield. Noter l'importance des élancements et la généreuse surface de voilure.

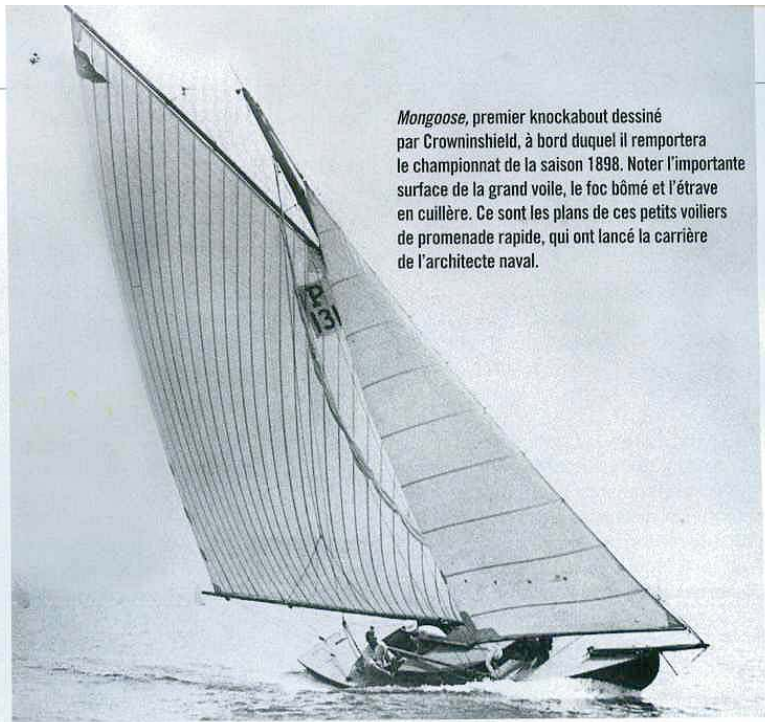
Ci-contre: Bowdoin Bradlee Crowninshield (1867-1948).



activité en commandant à B.B. Crowninshield une série de knockabouts pour l'été 1915. William J. Curtis Jr, surnommé "Jock", étudiant à l'université de Princeton, se charge des négociations avec l'architecte naval, au nom de sa propre famille, mais également des clans Henry, Hagar et Jennings.

On ignore ce qui a décidé le club à commander un plan différent du Dark Harbor 17^{1/2}, très répandu et plutôt bon marché. Sans doute souhaitait-il un voilier plus rapide. Le voulait-il également plus esthétique? Ou bien Crowninshield a-t-il été particulièrement inspiré par les dimensions qui lui étaient soumises? Toujours est-il que le Camden a des lignes encore plus séduisantes que celles de son frère aîné. Sa flottaison est réduite de 0,15 mètre par rapport au Dark Harbor. Le tirant d'eau reste identique, 1,30 mètre, mais ses 8,62 mètres de long, ses 76 millimètres supplémentaires au bau et surtout son lest augmenté de 450 kilos lui permettent de porter gaillardement un supplément de 3,70 mètres carrés de toile.

En novembre 1914, avant même d'avoir tracé son plan, Crowninshield demande un devis aux frères Rice, les constructeurs des premiers Dark Harbor. Mais la somme demandée pour quatre unités lui paraît trop élevée, si bien qu'il s'adresse à leurs voisins d'East Boothbay, Charles et William Hodgdon, avec lesquels il a déjà travaillé; on leur doit notamment la construction de *Tyro*, un sloop de 11,60 mètres qui a remporté le championnat de sa classe en 1906. Formés chez Herreshoff, les frères Hodgdon, troisième génération de charpentiers – la cinquième est toujours active, à la tête de l'un des derniers chantiers américains spécialisés dans les grands yachts en bois –, sont alors très réputés. En cette année 1914, par exemple, ils se sont vu confier la réalisation



Mongoose, premier knockabout dessiné par Crowninshield, à bord duquel il remportera le championnat de la saison 1898. Noter l'importante surface de la grand voile, le foc bômé et l'étrave en cuillère. Ce sont les plans de ces petits voiliers de promenade rapide, qui ont lancé la carrière de l'architecte naval.

du bordé de *Defiance* à George Owen, le "defender" de la coupe de l'America dont la charpente en acier a été construite par le chantier Bath Iron Works.

Dans son courrier aux frères Hodgdon, Crowninshield précise: "Les Camden sont très semblables aux 17 pieds 1/2 construits en grand nombre par les frères Rice. Leurs échaffonnages sont les mêmes; la différence tient à 2 pieds de plus de longueur hors tout et 2 ou 3 pouces supplémentaires en largeur. Enfin, le poids du lest sera de 1600 livres au lieu de 1500 pour les bateaux de Rice." Le chantier établit un devis de 675 dollars pour chaque bateau, sans les voiles. Celles-ci seront coupées chez Wilson & Silby de Boothbay. Chaque jeu de voiles est évalué à 65 dollars avec un spinnaker de

15 dollars en option. L'architecte recommande également à son client d'y adjoindre, pour la modique somme de 5 dollars, un petit foc de gros temps "dont [il pourrait] avoir un jour rudement besoin". Enfin, probablement à la demande du club, il ajoute un foc ballon et son tangon pour la somme de 15 dollars, ce qui établit le prix total du Camden à 775 dollars. Le 28 janvier 1915, Crowninshield annonce à William J. Curtis Jr qu'il a achevé le plan. Le mois suivant, il expédie au constructeur l'ensemble des spécifications ainsi qu'un chèque d'acompte de 1000 dollars.

Son dossier de construction suggère l'emploi de certaines essences: du chêne pour la charpente axiale et les hiloires, du chêne ou un pin dur pour l'aileron de quille, du chêne et du yellow pine pour le safran, du pin blanc pour les planchers et de l'acajou pour les bancs. Il ne donne aucune indication pour les membrures, le bordé et le pont, probablement parce que la plupart des petits bateaux de cette région sont alors



Les charpentiers du chantier Hodgdon, qui ont construit les quatre premiers Camden en 1915. Charles et William Hodgdon, les patrons de l'entreprise, ont été formés chez Herreshoff.

bordés en cèdre blanc sur membrures ployées en chêne, ce que confirme d'ailleurs la récente observation d'une épave de Camden. Bob Vaughan, qui a supervisé la restauration de celui de la famille Cabot, croit en outre se souvenir que les deux préceintes étaient en yellow pine, ce qui aurait permis à cette coque aux longs élancements de conserver malgré les ans son impeccable tonture. Quant aux barrots et au pont, ils étaient généralement en pin blanc, à moins que le constructeur n'ait choisi de puiser dans son stock de yellow pine pour protéger plus sûrement encore les Camden de la pourriture. Enfin, comme tous les knockabouts, le Camden aura ses deux cloisons étanches et sa petite cabine dotée de deux bannettes.

Le 31 mai 1915, le chantier Hodgdon fait savoir à Crowninshield que les bateaux sont prêts à être livrés sous deux semaines.

L'architecte lui expédie en retour la liste des noms à peindre sur les tableaux : *Tippity Witches II* pour le bateau des Curtis, *Gone Away* pour celui d'Elizabeth Henry, *Astrea* pour Sydney J. Jennings, et *Aphtram* pour le Camden des Hagar. Quelques jours plus tard, à l'architecte qui lui demande si l'assiette des bateaux mis à l'eau est bonne, le constructeur répond que s'ils s'enfoncent légèrement du nez, le poids d'un seul équipier suffit à les remettre dans leurs lignes.

Une série très limitée qui n'a pas connu plus de quatre exemplaires

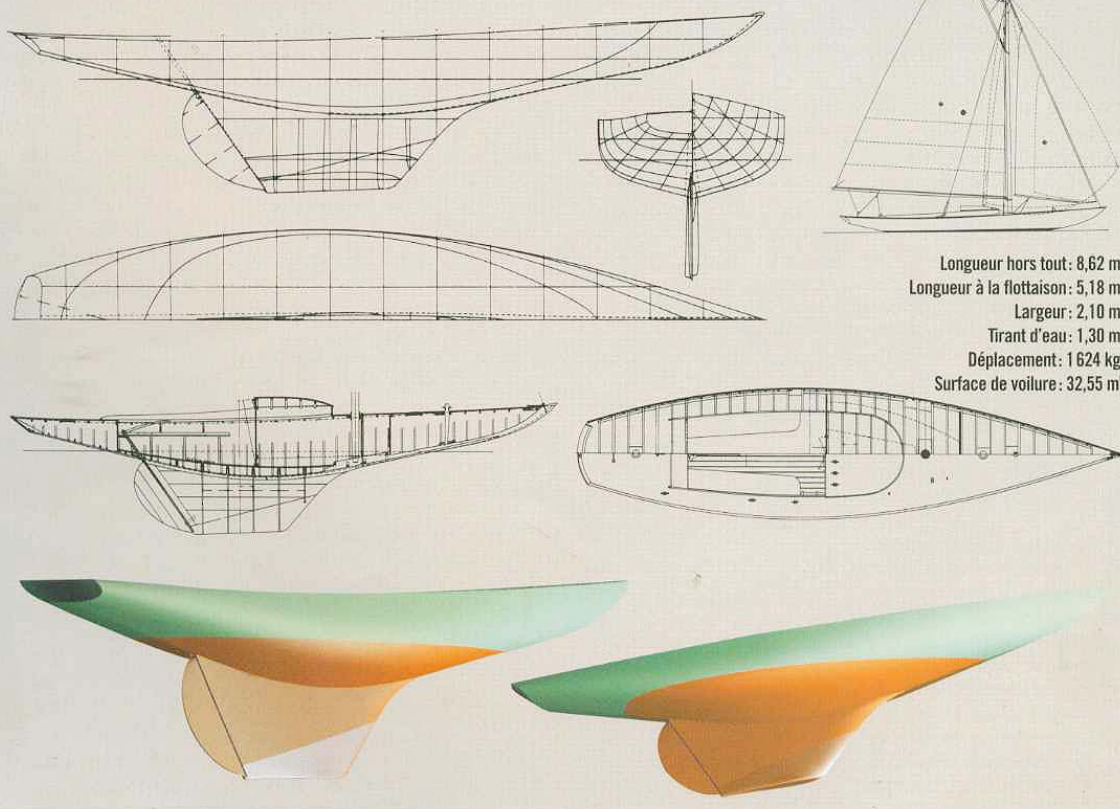
Si, lors de cette première saison, les jeunes propriétaires ont profité de leurs knockabouts pour faire de belles balades, il semble en revanche qu'ils n'aient régaté qu'une seule fois. Le *Herald* fait état d'une coupe

offerte par William J. Curtis, gagnée par ses enfants Mildred et Jock, devant les trois autres unités. Quoi qu'il en soit, les Camden sont quasi absents de la presse nautique de l'époque, témoin ce commentaire, paradoxal, publié dans le *Rudder* en 1916: "Quatre de ces bateaux ont été construits et ont connu un très grand succès". Mais peut-être cette absence d'écho est-elle due au fait que les régates se sont interrompues durant la Première Guerre mondiale?

En 1929, le yacht-club de Camden adopte le Requin. Thomas Watson, le vice-commodore du club, à qui l'on doit cette initiative, considère probablement que le monotype finlandais est, avec son gréement bermudien, un équivalent moderne du knockabout. Toujours est-il que la série des Camden semble éteinte; on ne trouve en effet aucune autre mention d'une commande dans les carnets d'ordres de Crowninshield.

Camden

Knockabout dessiné par B.B. Crowninshield en 1915



Que sont devenues les quatre unités du club de Camden ? Si l'on considère les dimensions du bateau, le petit nombre d'exemplaires de la série, le rayonnement limité du yacht-club de Camden, et surtout les quatre-vingt-dix années écoulées depuis la naissance de ces knockabouts – eux-mêmes un peu perdus dans la douzaine de variantes du type –, on comprend qu'il est difficile de retrouver leur trace. Pourtant, avec l'aide de Maynard Bray, historien réputé du yachting américain, nous avons pu localiser deux des quatre Camden ayant existé. L'un d'eux appartient à Bruce Malone, un charpentier naval de Rockport, qui l'a acheté à l'état d'épave et n'a pas encore eu le temps de le restaurer. L'autre est la propriété de la famille Cabot, qui, depuis cinq générations, navigue au départ de Pulpit Harbor sur l'île de North Haven. Mais les histoires de ces deux Camden sont quasi inconnues.

Quand un charpentier suisse formé en Angleterre fait renaître un plan américain

Photographe de publicité en Suisse treize années durant, Alexandre Genoud "tombe" dans le bateau bois lors d'un voyage en Bretagne au milieu des années quatre-vingt-dix. "J'ai toujours navigué et

Alexandre Genoud et Anne Renault à bord de *Merlin*, le Camden qu'ils ont construit près de quatre-vingt-dix ans après la naissance de la série. Un bateau qui fait honneur à ses prédécesseurs !

régalé sur le Léman, confie-t-il, principalement à bord de bateaux modernes. Un jour, en Bretagne, sans raison apparente, le virus du bois m'a pris au contact des voiliers traditionnels. J'ai aussitôt acheté *Construire un bateau en bois* de Xavier Buhot-Launay, et j'ai coupé mon atelier photo en deux pour construire le petit canot du bouquin, que j'ai baptisé *Emile*." Une révélation ! Alexandre, d'habitude si rieur et pince-sans-rire, adopte le ton de la gravité pour évoquer ses émotions d'alors. "J'ai découvert quelque chose qui me touchait, à tel point que j'ai postulé à l'International Boatbuilding Training College (IBTC), une école de charpente navale en Angleterre. Je pense que j'étais également à une époque de ma vie où je me rendais compte qu'il était temps de tourner une page. La photo, ça marchait bien, mais je n'y trouvais plus d'enrichissement



personnel ; je n'y mettais plus que de l'énergie. Alors qu'avec *Emile*, c'était du plaisir dans la tête et dans les mains."

En 1997, à trente-cinq ans, Alexandre vend son atelier photo et gagne l'Angleterre. Il y restera deux ans et demi en formation, avant de revenir en Suisse travailler chez Jean-Philippe Mayerat. Quelque temps plus tard, son nouveau métier le conduit dans le Morbihan, où il commence la restauration du 6 m *Jl Musette* au chantier du Guip. Mais le charpentier ressent bientôt l'envie de mener son propre projet de bout en bout, pour apprendre vraiment. "C'est probablement une question d'âge : à vingt ans, tu conçois plus facilement d'être initié dans un chantier. A quarante, tu as envie de prendre tes responsabilités."

Alexandre se met en quête d'un type de voilier qui lui permette de naviguer en solitaire ou en famille, un bateau qui lui donne des sensations, mais qui ne soit pas trop extrême pour rester facile à manœuvrer. "Je n'étais pas à la recherche d'un bateau ancien pour son ancienneté. Je voulais qu'il me touche, qu'il soit esthétique tout en ayant de vraies

Le Camden des Cabot, basé sur l'île de North Haven. Cela fait cinq générations que les membres de cette famille se succèdent à la barre. Pour autant, son histoire reste méconnue. Nul ne se souvient de l'année où il est arrivé dans le clan, et, faute de connaître son nom de baptême, tout le monde l'appelle simplement le knockabout.



qualités nautiques." Le charpentier consulte ainsi quantité de plans en espérant y trouver son bonheur. Les 30 m² lui plaisent bien, mais il en existe déjà deux sur le lac, ce qui limite à son sens l'intérêt d'en construire un nouveau, d'autant que ces bateaux sont durs à mener dans la brise. Il est pareillement sensible aux lignes des 2 et 3 tonneaux de la jauge, mais il les juge trop extrêmes.

"Je me suis également intéressé à un petit bateau de Caillebotte, et aussi à *Vigilant*, le 22 m² d'Uffa Fox, un voilier original et qui a une histoire surprenante. Et puis un jour, dans les recueils de plans de *WoodenBoat*, j'ai découvert le Camden. J'ai su aussitôt que c'était lui que je voulais construire. Il avait un côté simple et évident, du caractère... Bref, il réunissait tout ce que je recherchais." Un avis partagé par son ami Hubert Detrey, qui va se joindre à l'aventure. Le dossier du Camden – un plan de formes, un plan de charpente, un plan de voilure, et le tableau de cotes – est aussitôt commandé à *WoodenBoat*.

Il est alors temps pour Alexandre de réaliser une demi-coque, afin de visualiser les formes du bateau, et surtout de monter son chantier dans une grange de la campagne vaudoise. "J'y ai investi le produit de la vente de mon atelier photo. J'ai mis deux mois à convertir ce lieu en atelier, de l'isolation à l'équipement: toupie, raboteuse, etc. Là aussi, il s'agissait pour moi d'apprendre. J'aurais pu construire le Camden dans un coin de garage, pour moins cher, mais la création d'un chantier m'a mis dans de véritables conditions de travail professionnel." Quant à Hubert, il vend son Melge 24, pour acheter un stock de bois.

Un architecte valide les plans et cautionne les modifications envisagées par le constructeur

Alexandre a souhaité la collaboration du cabinet d'architecture navale Herskovitz & Thômé avant de se lancer dans la construction. "Je voulais être rassuré sur le plan, car je n'avais alors que très peu d'informations sur cette série. Et surtout, le concours des architectes m'était nécessaire car je souhaitais apporter certaines modifications aux spécifications de construction, notamment changer les essences de bois, ce qui pouvait amener des variations de poids. Je ne pouvais pas risquer de construire un bateau qui ne serait pas dans ses lignes..."

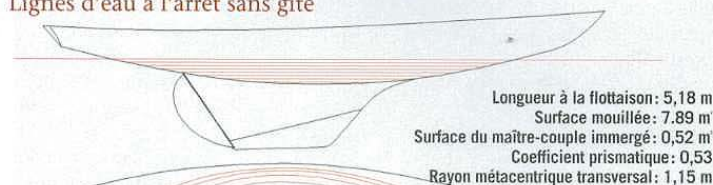
Commentaire d'architectes

Notre œil est aujourd'hui habitué à des coques dotées de faibles élancements; les étraves sont souvent verticales et les tableaux arrière affleurants.

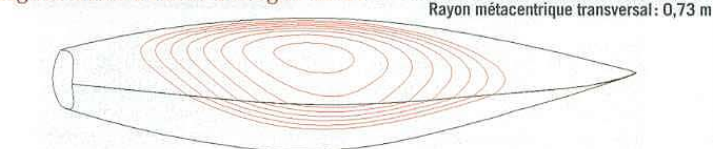
A l'opposé, le Camden possède une étrave et une voûte qui n'en finissent pas. Ses 3,41 mètres d'élancements représentent en effet 39 % de la longueur hors tout, alors que la longueur à la flottaison est de 5,18 m. On peut supposer que Crowninshield a souhaité que la surface mouillée du Camden soit minimale avec une longueur à la flottaison très courte, de très grands élancements permettant d'allonger cette flottaison avec l'augmentation de la gîte et de la vitesse.

Rappelons que l'on peut décomposer la résistance à l'avancement en une résistance de frottement (fonction, entre autres, de la vitesse et de la surface mouillée) et une "résistance de vague" (fonction de la vitesse et, entre autres, de la longueur à la flottaison). Une surface mouillée minimale favorisera la marche par petit temps, la longueur à la flottaison favorisera la vitesse par vent moyen. Dans tous les cas, la surface mouillée reste une source de frottement, et donc un frein.

Lignes d'eau à l'arrêt sans gîte

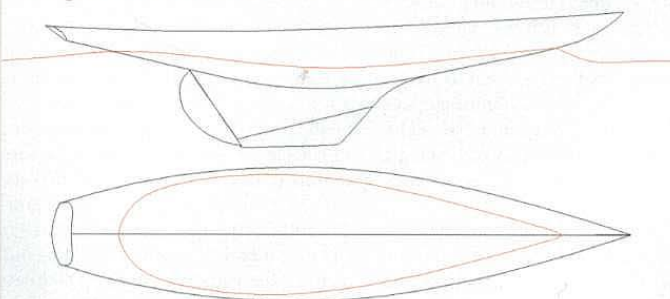


Lignes d'eau à l'arrêt avec gîte de 25°



Quand le Camden est gité, sa surface mouillée est encore plus faible que lorsqu'il est droit, alors que sa longueur à la flottaison est plus importante. A une vitesse de 6 nœuds, la flottaison passe à 6,63 m, soit un allongement de 1,50 m. L'action conjuguée de la vitesse et de la gîte doit ainsi offrir au bateau une longueur à la flottaison de l'ordre de 7 m. Outre le fait qu'ils permettent de réduire la surface mouillée, les grands élancements du Camden ont d'autres avantages: giration très facile et très précise à petite vitesse, amortissement du tangage dans le clapot... et une élégance inégalable! ■ Herskovitz, Thômé et Thobie

Allongement de la flottaison avec la vitesse





Le bordé du Camden est prévu pour être en cèdre blanc de 19 millimètres d'épaisseur, une essence difficile à trouver en bonne qualité en Europe. Plutôt que d'en importer à grands frais, le charpentier se met en quête d'un bois indigène. "Je n'ai malheureusement pas trouvé la qualité désirée. En revanche, j'ai découvert une belle billé de sipo de 11 mètres, qui me permettait de débiter des virures d'un seul tenant. Alors j'ai craqué, bien qu'à contrecœur, car j'ai conscience du saccage des bois exotiques. Pour les membrures ployées, j'ai eu plus de chance; au lieu du chêne j'ai choisi l'acacia, un bois très répandu dont les qualités mécaniques sont même supérieures à celles du chêne pour un tel usage." L'architecte valide ces deux choix, ajoutant par ailleurs que le bordé peut être réalisé en 16 millimètres, ce qui n'augmentera pas exagérément le poids.

Philippe Thomé approuve également la réalisation d'une quille en trois plis de sipo, Alexandre n'ayant pas trouvé une pièce de chêne aux bonnes dimensions. "Il m'a aussi

conforté dans mon souhait de construire avec une râblure de quille, ce qui n'était pas le cas sur le plan. Crowninshield avait effectivement choisi de faire courir les membrures ployées sans interruption d'un bord à l'autre, un procédé qui ne m'inspirait pas confiance au niveau structurel, sans compter que cela favorise la stagnation de l'eau dans les fonds, source de pourriture. Enfin, l'architecte m'a donné également son accord sur la pose de cinq varangues en avant du pied de mât, des pièces absentes sur le dessin d'origine."

L'étude du cabinet d'architecture navale se conclut sur la comparaison de poids entre le Camden d'origine et le futur bateau d'Alexandre. Avec un déplacement de 1 648 kilos, ce dernier ne dépassera que de 24 kilos le devis de poids du plan de Crowninshield. Le centre de gravité se déplacera quant à lui de 4 millimètres vers l'avant et de 7 millimètres vers le haut, le franc-bord au tableau arrière augmentant de 14 millimètres. "Ces variations, précise l'architecte, sont particulièrement faibles et entraînent

Alexandre a choisi de construire le Camden à l'envers sur mannequin, selon la méthode Herreshoff. On distingue bien les gabarits, les membrures ployées positionnées sur leur can, et le montage en adent de l'extrémité des bordages dans la râblure de quille.

une différence d'assiette infime. Un déplacement de l'équipage de 60 millimètres aboutit à la même variation, alors que la mobilité potentielle de l'équipage dans le cockpit est de l'ordre de 500 millimètres. Enfin, les modifications proposées par M. Genoud ne génèrent pas de faiblesse mécanique." L'intervention de l'architecte permet également de positionner les pitons d'élingues de levage. Désormais, Alexandre peut s'atteler à la construction.

2 500 heures de travail sont nécessaires pour donner vie à un petit bijou

Le tracé est réalisé en février 2002. Alors que *WoodenBoat* indiquait que les Camden étaient à l'origine rivetés cuivre, ce qui implique une construction à l'endroit, Alexandre préfère construire à l'envers sur mannequin, selon l'astucieuse "méthode Herreshoff" (CM 131). Outre son envie de découvrir cette technique, il y voit la possibilité pour un homme seul de poser de longues virures, mais également l'occasion de créer un moule qui lui fera gagner du temps lors de la construction de ses prochains Camden. A la différence d'Herreshoff, qui mettait un gabarit par couple, Alexandre choisit de placer un gabarit toutes les trois membrures, soit un total de seize gabarits. Les deux tiers des membrures restantes seront ployées ultérieurement, une fois la coque bordée et retournée.

Plutôt que de réaliser un tableau bordé, le charpentier préfère construire cette pièce en trois plis sur moule, avant de la fixer à l'arcasse. Les bordages, vissés bronze aux membrures, viendront en recouvrement sur le tableau, et non en onglet comme à l'origine, un assemblage qu'Alexandre juge "très joli lorsque le tableau est verni, mais délicat au calfatage, fragile et sujet aux infiltrations". De la même manière, alors que Crowninshield a choisi de faire venir les bordages des fonds en pointe sur l'avant, Alexandre préfère les monter avec des adents dans la râblure.



1) L'écoute de grand voile revient sur un taquet-coinceur fixé dans l'axe du bateau sur la face arrière de l'hiloire de cockpit. 2) Le réglage des voiles d'avant est facilité par deux winches à coinceur, qui permettent de border tout en gardant une main sur la barre. 3) Grâce à des poulies doubles en pied de mât, les drisses des voiles d'avant sont renvoyées vers des taquets fixés sur le rouf. 4) Pour bien supporter les efforts de traction, la barre d'écoute de grand voile est solidaire de la quille grâce à des tirants.

Britannique Classic Marine. Mais Alexandre a aussi fait appel au shipchandler français Lignes d'eau et à la fonderie Nivet, qui a réalisé les pièces en cupronickel selon ses modèles.

Baptisé *Merlin*, le Camden a été mis à l'eau en Suisse à la fin du mois d'août, sous l'œil attentif d'Alexandre, mais également d'Anne Renault, qui a réalisé tout le gréement du sloup, et de Kurt Kirsch, charpentier naval à la retraite qui a prodigué ses conseils tout au long des travaux. "Ce chantier m'a fait découvrir beaucoup de choses, conclut le constructeur. D'abord, ce que tu fais un jour aura de l'importance trois mois plus tard. Je me suis également aperçu que j'ai perdu du temps à peaufiner certaines pièces, comme les varangues que je me suis efforcé d'aligner... alors que leurs extrémités sont désormais dissimulées sous la partie vissée des planchers. Cela dit, il n'y a rien dont j'aie honte, ce qui ne veut pas dire qu'aucune pièce ni façon de faire ne peut être améliorée."

Autre motif de satisfaction, Alexandre a appris que Roland Fasbender, qui a travaillé avec lui les trois premiers mois du chantier, avait découvert aux Etats-Unis l'épave

du Camden de Bruce Malone; et son examen a confirmé la pertinence de certains de ses choix. Ainsi, le vissage bronze des bordages aux membrures indique que le chantier Hodgdon a probablement construit selon la méthode Herreshoff, et non coque à l'endroit. L'épave est également dotée de varangues en avant du mât et d'une quille à râblure, à la différence près que ses virures ont été posées en pointe et non en adent... et leurs abouts sont fendus. Enfin, le montage de l'hiloire est identique à celui de *Merlin*. Cette découverte inespérée va permettre en outre de photographier certaines pièces d'accastillage pour les reproduire à l'identique.

Merlin l'enchanteur ou le plaisir de la musardise à bord d'un voilier d'exception

Pour quiconque découvre *Merlin*, le premier plaisir est de caresser du regard cette coque aux lignes si particulières venues d'outre-Atlantique, dotée d'impressionnants élanements que domine un gréement ramassé. Et puis il y a cette construction, qui ne souffre aucun défaut. Les plus tatillons pourront explorer les moindres recoins

pour découvrir la petite erreur. Peine perdue! Le Camden d'Alexandre Genoud est un ravissement pour quiconque apprécie la belle ouvrage de charpente navale. Beau certes, mais qu'a-t-il dans le ventre? C'est ce que nous avons pu vérifier, du moins en partie, lors d'un essai sur le Léman à l'automne dernier.

Partis de Cully, nous naviguerons toute la journée sur eau plate dans une brise qui ne dépassera guère les 5 nœuds, au près ou au portant sous spi, croisant sous les collines viticoles de Lavaux, dans un paysage digne des plus beaux décors de maquettes de train. A trois dans le cockpit, chacun bénéficie d'un bon espace et même d'un certain confort grâce aux bancs tout en longueur, l'hiloire servant de dossier. La position du barreur – le tube de jaumière émerge sous le pont – est agréable, et les solitaires apprécieront d'avoir toutes les manœuvres à portée de main: le bloqueur d'écoute de grand voile, fixé à l'hiloire, les taquets de bastaques sur le pont, les winches à coinceur des voiles d'avant, les drisses et les manœuvres du tangon faisant retour en "piano" sur le rouf. Les déplacements sur le pont ne sont nécessaires que pour régler les chariots d'écoute des voiles d'avant, pour empanner sous spi, et modifier la surface de toile.

Quelle que soit l'allure, le knockabout se révèle rapide et évolutif, dans ces conditions, il est vrai, bien clémentes. Performant quand il faut faire du cap, il est également stable au portant et se mène sans problème, malgré un système de barre un peu dur qui devra être rectifié. On pourra toutefois regretter qu'il manque un peu de caractère à la barre; on l'aurait effectivement aimé plus ardent. Il est probable que le choix d'Alexandre d'augmenter le triangle avant est à l'origine de ce comportement, un défaut qui pourra être corrigé en revenant au foc bômé d'origine, ce qui sera d'ailleurs un atout supplémentaire pour les solitaires.

Les qualités de *Merlin* dans le petit temps et sur plan d'eau calme sont donc indéniables. On s'imaginait vivre les sensations d'un bateau à déplacement, voilà qu'il réagit comme la plus légère des coques grâce à une garde-robe généreuse allée à une faible surface mouillée. L'analyse de ses caractéristiques laisse pourtant augurer un comportement très vivant dans des conditions plus musclées: son bon rapport de lest et son gréement puissant et ramassé le rendent certainement raide à la toile, et

l'importance de ses élancements doit lui conférer un joli gain de vitesse dès qu'il gîte. Le constructeur, qui a eu l'occasion de sortir par bonne brise, nous livre ses impressions: "On a navigué dans 20 nœuds sous foc et grand voile haute et dans un peu plus de 30 nœuds avec le petit foc et un ris, dans les deux cas sur eau plate. Il s'est révélé puissant tout en restant équilibré à la barre. Il était bien calé, rapide, et il fallait des rafales pour que les cadènes viennent sous l'eau verte. Pendant ce temps, des voiliers de régate très modernes se vautraient et les 6,50 m SI sous grand voile seule arisée partaient au tapis dans les surventes... Cela dit, il lui manque effectivement un foc plus petit pour pouvoir travailler un peu plus avec la grand voile."

Beau, performant, rassurant, le Camden a tout pour satisfaire les régatiers comme les amateurs de promenade. Les solitaires l'apprécieront pour sa facilité de manœuvre et les équipages aimeront la taille généreuse de son cockpit. Sa petite cabine, très utile pour abriter le matériel, permet en outre le couchage de deux personnes, le cockpit pouvant au besoin accueillir deux autres sous un taud, ce qui permet de petites croisières. Enfin, le Camden est transportable sur remorque, un plus indéniable pour partir à la découverte de nouveaux plans d'eau.

Reste son prix, 120 000 euros dans la version de *Merlin*, un tarif qui pourra être revu à la baisse en fonction des desiderata des clients, qui pourront choisir entre construc-

tion classique, bois moulé ou petites lattes. Cela dit, n'en déplaise aux philosophes de salon nautique selon lesquels les bateaux en bois seraient surévalués, le Camden mérite bien son prix. Car tout en remplissant parfaitement son programme, il illustre une page de l'histoire du yachting et bénéficie d'une mise en œuvre qu'il n'est pas courant de voir pousser à un tel degré de qualité. Le knockabout d'Alexandre Genoud est incontestablement une perle rare. ■

Alexandre Genoud, 06 15 65 62 49,
<agenoud@worldcom.ch>

Remerciements: Paul Adamthwaite, Maynard Bray, Barbara Dyer, Bruce Malone, Alden Reed, Barbara Rumsey, famille Cabot, Boothbay Historical Society.

Dans 30 nœuds de vent, voile arisée, le Camden reste puissant, sûr et très équilibré à la barre. On perçoit bien sur cette image l'accroissement de la longueur à la flottaison à mesure qu'augmentent la vitesse et la gîte.



Camden

Le chic de la Nouvelle-Angleterre

Réplique d'un plan datant de 1915, le Camden rappelle le yachting de la Nouvelle-Angleterre. Il joue sur le registre de la belle construction classique tout en affichant des performances plus que flatteuses.



Étrange impression de barrer le Camden assis sur le long banc du cockpit. Sur le pont en lattes de pin d'Oregon, pas la moindre filière, pas le moindre petit chandelier mais la surface de l'eau, plutôt calme en cette fin de soirée, à moins de 40 cm du livet de pont. L'expérience est unique, d'autant que notre prestation, au débridé par moins de 10 nœuds de vent, face à un Pogo 2 rencontré sur l'eau un peu par hasard, confirme nos premières impressions. Le Camden va vite.

Certes, ce type de rencontre mérite d'être analysé avec circonspection. Quoi qu'il en soit, on peut saluer les performances de cette réplique née sur la côte Est des États-Unis il y a près d'un siècle. Malgré une longueur de coque de 8,64 m le Camden, en terme de flottaison (5,50 m), reste un petit bateau, surtout généreusement lesté – 750 kg de quille en plomb pour un déplacement de 1 700 kg. Naviguer à bord tient autant dans le plaisir que l'on éprouve à s'immerger dans le passé des années 1900 que dans la sensation de mener un bateau faisant appel à des techniques de construction remises au goût du jour par quelques passionnés. Alexandre Genoud, implanté en Suisse, appartient à cette génération de jeunes charpentiers assez fous et suffisamment passionnés pour se lancer dans la réalisation de ce day-boat né sur la planche à dessins d'un architecte américain injustement méconnu. Son nom : Bowdoin B. Crowninshield. Ce plan est issu de la famille des Knockabout, des voiliers conçus pour régater et pour la petite croisière. Son plus illustre représentant : le Dark Harbour dont la série, forte de 200 exemplaires, se perpétue encore aujourd'hui avec 35 unités qui régatent toujours dans les eaux du Maine. Des Camden, aucun n'a survécu jus-

qu'au jour où un propriétaire suisse a voulu se faire construire une réplique.

A quelques détails près, ce Camden version 2003 est conforme à ses prédécesseurs. Construit à l'envers, son bordage constitué de lattes d'acajou est riveté sur des membrures en acacia ployées, elles-mêmes fixées sur un mannequin réutilisable. Les hiloires de rouf sont en chêne de Bourgogne. Le mât implanté sur la quille ainsi que la bôme et le pic sont en spruce.

Et tout l'accastillage, dont bon nombre de

pièces ont été remoulées sur mesure, est en bronze, depuis la barre d'écoute fixée sur la plage arrière jusqu'aux winches de génois. Seule entorse à cette authenticité, un petit bâti en aluminium qui se fixe facilement sur le plat bord par trois vis. Il est conçu pour recevoir un petit hors-bord, toujours appréciable pour les entrées et sorties de port. D'ailleurs, c'est ce que nous avons fait en prenant garde de monter et de démonter le bâti à vitesse pratiquement nulle. Une fois

envoyée la GV à l'aide de deux drisses revenant sur le sommet du rouf, puis le foc à mousquetons, le Camden se laisse mener avec une facilité déconcertante. Tout reste sous le contrôle du barreur. L'écoute de GV revient sur un taquet coin-cœur fixé sur l'hiloire arrière du cockpit. Le taquet de l'écoute de génois est à portée de main. Bien sûr, on ne doit pas oublier, lors du virement de bord, de s'occuper des bastaques. En pratique, celles-ci restent aussi toujours sous le contrôle du barreur qui profite d'une carène bien équilibrée dont les sensations rappellent celles des bateaux de jauge. Reste une inconnue. Le comportement du Camden dans la brise. Avec son faible franc-bord – 44 cm – ça doit mouiller. Un problème, d'autant que rien n'a été encore prévu pour évacuer l'eau.

EN CHIFFRES

Longueur coque : 8,64 m
Longueur flottaison : 5,50 m
Largeur : 2,05 m
Tirant d'eau : 1,28 m
Lest : 750 kg
Déplacement : 1 700 kg
SV au près : 40 m²
Génois : 12 m²
GV : 28 m²
Matériau : bordé en acajou
sur membrures en acacia
Architecte : B. B. Crowninshield
Constructeur : Alexandre Genoud