

LES TRADITIONS A CABINE

NOLA DARLING

Classique de choc

Vrai petit croiseur mais faux classique, le Nola Darling emprunte délibérément des chemins de traverse. Sa construction est en bois mais renforcée aux résines de synthèse, son allure est traditionnelle mais sa carène des plus modernes.

Texte : Jean-Yves Poirier. Photos : François Van Mallegem et l'auteur.

Conscient qu'un artisan ne saurait lutter à armes égales avec l'industrie, Alexandre Genoud creuse depuis quelques années un sillage singulier. Dans une plaisance de plus en plus formatée, sa dernière création, le Nola Darling marque sa différence technique, esthétique et architecturale. Elaboré en très étroite collaboration avec le propriétaire, son cahier des charges tenait de la quadrature du cercle : le bateau devait sans problème échouer au mouillage à chaque marée, avoir un tirant d'eau de 30 cm, pouvoir emmener un couple et ses deux enfants en randonnée côtière, présenter des courbures « pré-industrielles » en bois, avec des performances modernes et une ergono-

mie confortable. Première surprise sur une unité de presque 8 mètres de long, vous ne monterez pas mais descendrez à bord ! Grâce à une tonture marquée, le franc-bord est en effet bien plus réduit que sur la moyenne des voiliers de production au livret tristement droit, et aucun chandelier ni filière ne vient gêner l'opération. A l'arrêt, le bateau reste très stable, les larges passavants facilitant les déplacements vers l'avant mais, faute d'antidérapant, il vaudra mieux ne pas monter sur le rouf. A l'exception de la drisse de GV, la plupart des manœuvres sont ramenées au cockpit. Les larges bancs arrondis façon caissons de dériveur sont des plus confortables mais leur grande largeur limite celle du plancher à une cinquantaine de centimètres seulement, partiellement encombrée par l'arrière du puits de quille. En bridge-deck, un petit coffre facile d'accès permet à l'occasion de ranger les défenses. Très accessible dans le caisson bâbord, le moteur de 3,5 ch est ensuite placé dans son puits sous la barre, obturé à l'arrêt par une trappe amovible. Sa faible puissance suffira aux manœuvres de port, le Nola Darling présentant en dehors une excellente évolutivité sous voiles. Son rapport poids/puissance est digne d'un monotype avec 34 m² de surface au près, complétés au portant par un spi asymétrique de 35 m². Envoyé sur un bout-dehors rétractable en carbone (un poil trop souple à notre goût), il se manœuvre aussi aisément que le foc à emmagasineur (un enrouleur apporterait une plus grande souplesse à la réduction). Les performances du bateau sont flatteuses, en particulier près du vent, et sans aucune comparaison possible avec la plupart des unités traditionnelles, souvent plombées par des appendices rustiques et peu performants. Ici, la quille de 280 kg entièrement relevable – à l'aide d'une pompe hydraulique manuelle – présente un profil très performant, de même que le safran, escamotable sous la voûte via deux bouts, accessibles de part et d'autre de la tête de barre. L'inertie du bateau, qui sait aussi profiter des risées pour vite accélérer, facilite les virements de bord et assure des mouvements doux et confortables sans pour autant gêner la relance, un vrai régal. Mais attention à l'accoutumance, le cocktail Nola Darling, qui mélange allègrement l'ancien et le moderne, monte vite à la tête !



Le gréement fractionné aux trois quarts profite d'un grand foc grâce à un petit bout-dehors qui surplombe l'étrave canoë.

EN CHIFFRES

Long. de coque : 7,30 m. Long. flot. : 6,36 m.
 Largeur : 2,50 m. TE : 0,30-1,75 m. Lest : 280 kg.
 Déplacement : 1 300 kg. SV au près : 34 m².
 Spi asymétrique : 35 m². Homologation CE : C.
 Matériau : bois latté/époxy. Arch. : Garry/Genoud.
 Constructeur : Alexandre Genoud. Prix : sur devis.





Le patacas réglable,
le puissant palan
de grand-voile et la belle
barre d'écoute
témoignent d'une même
recherche de performances.



Le moteur hors bord trouve naturellement sa place à bâbord, dans un coffre taillé sur mesure, avant de rejoindre son puits, juste sous la barre.

Les lattes de bois du roof et les barrots vernis participent d'une atmosphère très chaleureuse. La table est ici dépliée. Elle se replie quand elle fait office de marche pour descendre dans la cabine.



Vu les différents renvois qui courent sur le pont, l'ouverture de la balle à mouillage n'est pas très facile et l'on ne sait que faire de sa trappe amovible. Cela vaut aussi pour les coffres de cockpit.