



## à la barre du Noroit

par Jacques Monsault

Le Noroit, dont la version définitive vient d'être présentée au dernier Salon de la Plaisance a été le premier bateau de petite croisière en alliage léger à être construit en série.

Si on veut avoir une coque métallique, les alliages d'aluminium permettent seuls jusqu'à présent de construire un petit bateau. L'acier est trop dense : en dessous de 10 mètres, un bateau serait trop lourd ou trop fragile. L'alliage léger a pour lui beaucoup d'avantages et quelques inconvénients, car rien n'est parfait. L'AG 4, utilisé dans la construction du Noroit est un métal léger, sa densité est de 2,65 et il est résistant. Sa résistance et sa rigidité permettent de construire une coque sans membrure, d'où gain de poids et gain de place utilisable pour les aménagements. Avec l'épaisseur de 3 mm employée dans le Noroit, la résistance au choc est très supérieure à celle d'une coque en contreplaqué. Le métal n'est pas en principe attaqué par l'eau de mer, même s'il est mis à nu et, bien sûr, les tarets « s'y casseront les dents » ! Il serait assez sensible aux actions électrolytiques et le contact de certains métaux, principalement le cuivre,

lui serait très néfaste. Il faudra donc absolument l'éviter. En revanche, l'expérience a prouvé que l'incox et l'AG 4 font très bon ménage. Il ne se produit pas d'électrolyse entre ces deux métaux, contrairement à ce que la classification de Nernst aurait fait penser.

L'incompatibilité de l'AG 4 et du cuivre avait posé un problème : celui de la peinture des œuvres vives. Les peintures de carène, qu'il s'agisse de bronze-bottom, ou des antifouling habituels contiennent du cuivre et on pouvait craindre, sinon une atteinte du métal du moins une mauvaise adhérence de la peinture. Ce problème est actuellement résolu, car il existe maintenant d'excellentes peintures antifouling dont le toxique est un dérivé organique et qui sont donc indifférentes vis-à-vis du support, étant dépourvues de métal « dangereux ».

Finalement, le seul inconvénient de l'AG 4 est son prix et les difficultés de sa mise en œuvre. Les soudures, par exemple, doivent être exécutées sous atmosphère d'argon. Tout ceci explique qu'une coque en alliage léger soit plus chère qu'une coque analogue de contreplaqué, le prix étant voisin de celui