Yacht Club Classique



la revue 2021

Mousqueton

Fournisseur Officiel la semaine du golfe mor bihan Fournisseur Officiel

www.mousqueton.bzh



N°14

YACHT CLUB CLASSIQUE

Avril 2021

Editeur : Yacht Club Classique
8 rue de L'Armide - 17000 La Rochelle
www.yachtclubclassique.com

Photo : © Christophe Boucher



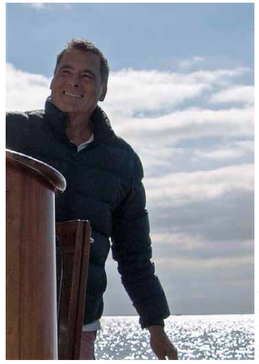
Edito	**page**	**4**
Saison 2020 en images	**page**	**2**
Rallye des Grands Ducs 2020	**page**	**12**
Shangri-la et les jeunes	**page**	**14**
Défi des midships	**page**	**16**
Programme 2021	**page**	**18**
Jubilé	**page**	**20**
Hommage	**page**	**34**
Chantiers	**page**	**56**
Qu'est ce qu'un marin ?	**page**	**60**
Musée de la Marine	**page**	**64**
Culture Classique	**page**	**66**
La flotte du Yacht Club Classique	**page**	**70**
Wet and sea	**page**	**82**

Directeur de la publication : Pierre-Loïc Chantereau R. de B.
Rédacteur en Chef : Thomas du Payrat
Rédaction : Franck Barrau, Michel Bellion, Pierre Bergot, Laurent et Isabelle Bost, Pierre Loïc Chantereau R. de B., Sylvie David-Rivérieulx, Alain Delelis-Fanien, Dominique Duchemin, François Frey, Antoine Gonnet, Patricia Kermel, David Lancry, Björn Larsson, François Le Brun, Olivier Lecomte, William Luret, Ignace Manca, Thomas du Payrat, Christophe Ranger, Eric Sempé, Véronique Villedey, Edouard Vinchot, Bertrand Viriot
Traduction : Jenny & Paul Davies, Catalina du Payrat
Photographie : Monique Bécognée, François Berland, Nicolas Camoisson, Stéphane Claeyssens, Christophe Dewavrin, Olivier Drouin, Gildas Hémon, Jakez, Quentin Labail, Alexandre de Lussac, Alain Milbeo, Musée national de la Marine, Catalina du Payrat, Thomas du Payrat, Jean-Michel Roy, Antoine Simon, Yves Suinat, Julien Zajac
Graphisme : Maude Cucinotta
Relecture : Catherine Maruchitc, Céline Poulain et Eric Sempé
Régie publicitaire : Pierre-Loïc Chantereau R. de B

ISSN : 2492-4822 / Imprimerie Chirat

Prix de vente : 10€

TITRE??



© François Monnier



© François Monnier

« Homme libre toujours tu chériras la mer... »
Charles Baudelaire
« Homme libre toujours tu chériras la mer... »
Charles Baudelaire
« Homme libre toujours tu chériras la mer... »
Charles Baudelaire

L'année 2020 a remis en question notre liberté de navigateur et nous a mené vers la voie de l'adaptation et de l'innovation.

Si nous faisons un bref retour en arrière il y a un an, en mars, le confinement a stoppé net la préparation de nos bateaux pour les événements et régates du printemps et de l'été. L'isolement forcé des armateurs et donc des bateaux a empêché l'entretien de rigueur à cette période, pour faire place à une interrogation sur les programmes de navigation. Ces craintes se sont révélées fondées lorsque les régates et rallyes côtiers ont effectivement été annulés (Défi des Midships, Celtique classique...). Nous avons dû nous résigner à l'annulation des sorties prévues sur Shangri-La, notre Maïca dédié aux jeunes, bateau pourtant préparé à cette occasion depuis plusieurs mois. Cette période a également perturbé la vie associative du Yacht Club Classique, les rencontres hebdomadaires à la Maison du Club, ainsi que les réunions mensuelles désormais interdites.

Cependant, le marin est par essence appelé à être confronté aux forces de la nature. Qui dit acceptation ne dit pas résignation !

Devant l'urgence de maintenir le lien entre adhérents, le numérique s'est rapidement imposé. Certains, néophytes en communication virtuelle, ont eu recours à une formation express. Les rencontres du vendredi soir se sont ainsi transformées en apéritifs virtuels. Nos réunions stratégiques mensuelles se déroulent désormais en visioconférence. À noter également la création d'une « Bibliothèque Idéale d'un confinement » qui suggère des lectures sur le thème de la mer. « Une toile classique » UTC, filmothèque Idéale d'un couvre-feu, est venue compléter ce catalogue.

Nos valeurs classiques, bien qu'immuables, se sont donc adaptées par la force des choses à l'ère numérique. Un comble pour nos bateaux dont les magnifiques plans étaient sans doute les derniers dessinés au crayon par la main de talentueux architectes navals !

L'été venu, notre liberté regagnée en partie nous a permis de retrouver et de savourer plus que jamais le plaisir de naviguer. Les nombreuses inscriptions aux régates de fin de saison ont annoncé une participation record. En effet, la privation a décuplé le besoin de nous retrouver pour partager notre passion. On ne manque jamais autant de ce dont on a été privé…

Nous abordons la saison 2021 avec espoir. Néanmoins, cette période a démontré que, en tant que marin, nous savons accepter avec humilité ce que la nature nous impose. Une tempête au milieu de l'océan ou un calme plat, nous savons résister et trouver des solutions.

Antoine Simon
Président du Yacht Club Classique










© François Berland

Accueil magnifique et conditions de vent idéales font des Voiles de la Citadelle une épreuve de choix pour les équipages classiques

NOIRMOUTIER




© François Berland

Soleil, mer belle et langoustines,
la recette gagnante des Rendez-vous de la Belle Plaisance



La Classic Channel Regatta offre de belles chevauchées sous spi, ce ne sont pas Lulotte (Swan 55, 1972)









© Gildas Hémon-Kerys.com



© J2



DRHEAM

Marguerite (Sergent 1958) coque verte et Griffon (Admiraler, Lemaire 1967) coque bleue se contrôlent au départ de la Coupe des 2 Phares Patrick Schnepp

LES VOILES DE LA CITADELLE

RÉGATE YACHTS CLASSIQUES - 11e ÉDITION

5 & 6 JUIN 2021 PORT-LOUIS





© F. Berland - Sellor

>> **Open de France Métriques :** du 31 mai au 04 juin 2021

>> **Les 150 Milles de l'AYC :** les 12 et 13 juin 2021

PÔLE COURSE CLASSIQUE Bretagne Sud



ROCHEFORT



Marguerite (Sergent 1958) coque verte et Griffon (Admiraler, Lemaire 1967) coque bleue se contrôlent au départ de la Coupe des 2 Phares Patrick Schnepp



© YSaint

YANNICK BESTAVEN





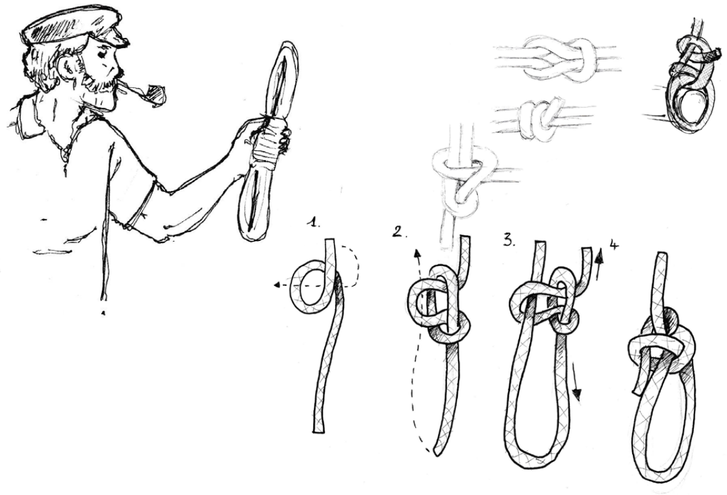
© Nicolas Camoisson

Escale à Saint Martin de Ré et départ au soleil levant pour la Coupe Atlantique du Yacht Club de France / Trophé Harlé





PERTHUIS





Escale à Saint Martin de Ré et départ au soleil levant pour la Coupe Atlantique du Yacht Club de France / Trophé Harlé

LE RALLYE DES GRANDS DUCS 2020

Partager le goût de l'excellence avec les jeunes générations
A unique opportunity: Students from all the best schools and universities are invited to come sail on our classic boats!
Aprovecha esta oportunidad única: ¡Ven a navegar en barcos clásicos con estudiantes de las mejores escuelas y universidades!


© ??

Entre deux périodes de confinement, plusieurs armateurs ont réussi, en prenant toutes les précautions face à la pandémie, à faire le tour de la Bretagne.
Parti seul des Sables d'Olonne le 10 juillet, *Rouvelon* a rapidement été rejoint le long des côtes de l'Atlantique et de la Manche, pour accoster à sept dans le port de Paimpol, nouvelle base classique du Yacht Club Classique.

Pour un rassemblement, le début de la navigation ressemble davantage à une navigation en solitaire pour *Rouvelon*, départ des Sables d'Olonne oblige, mais pas pour son équipage international. Jules et son ami japonais Goro, les deux ado-équipiers, ont apprécié les îles d'Yeu, Houat et Belle-Ile. Ballades à bicyclette, godille, ils ne veulent plus partir. « C'est là que j'habiterai pour ma retraite ! » lâche Jules subjugué par le sable fin et blanc des plages de Houat.

Après avoir remonté l'ancre et ramassé l'aussière qui maintenaient *Rouvelon* dans Ster Ouen, mini fjord de Belle-Ile, les retrouvailles avec *La Gaillarde* cumulées à l'accueil de Bruno Leplatois et des armateurs de classique de Port Louis, ont permis à chacun d'apprécier la Citadelle et la rade, éclairées par le soleil couchant.

Mouillage à l'est de Penfret dans l'Archipel des Glénan, étape de Bénodet organisée par Yves Monmotton et le Yacht Club de l'Odet, voici troisième participant : *Griffon.*
Escale à Sainte-Evette avant que les trois bateaux passent le raz de Sein dans des petits airs et fassent route jusqu'à Douarnenez et le Port-Rhu sous un soleil radieux. L'équipe grossit grâce au ralliement *d'Eloise II* et *d'Ilaria* mais perd *Rouvelon.*

Accueils chaleureux à Camaret et à l'Aber Wrac'h, *Nyala, Morvach* et Les *Six Marie,* nous rejoignent lors de l'escale de Trébeurden, qui donne le temps de procéder à un échange de guidons avec le Yacht Club de Trébeurden et à un repas convivial dans le respect des gestes barrière. Merci à Michel, Bernard et toute leur équipe. Rendez-vous au mois de juin prochain pour la Régate des Iles, avant le Défi des Midships.

Le lendemain matin, le passage devant les cimes « enneigées » des Sept Iles a suscité un étonnement certain mais le clou du spectacle, avec une arrivée de sept bateaux poussés à plus de dix nœuds par le flot, est à attribuer à Paimpol et au CNPL, fidèles à leur réputation, grâce au traditionnel sonneur dans le passage de l'écluse.

Le dernier jour, le classique tour de l'île de Bréhat, en présence de Madame la Maire de Paimpol, équipière sur *Eloise II,* a clôturé ce Rallye avec un pique-nique dans l'anse de Pomelin face au Sillon de Talbert.
Réussi grâce aux bons échanges entre marins et à une météo complice, de type anticyclonique avec vent et soleil, ce Rallye des Grands Ducs est un bon test de navigation dans les courants, avant la Classic Channel Regatta de l'an prochain.

Jean-Thierry Audren
et Dominique Duchemin


© ??






© ??



SHANGRI-LA ET LES JEUNES

Partager le goût de l'excellence avec les jeunes générations
A unique opportunity: Students from all the best schools and universities are invited to come sail on our classic boats!
Aprovecha esta oportunidad única: ¡Ven a navegar en barcos clásicos con estudiantes de las mejores escuelas y universidades!


© Antoine Simon

TENDRE VERS L'HARMONIE

J'ai rencontré Eric Sempé dans l'idée de me rapprocher du milieu marin, ou plutôt de la nature en général. Je ne savais pas bien ce que je cherchais mais j'avais la conviction que le projet autour de *Shangri-La* allait me parler.
Mon besoin de prendre le large et de sortir en mer s'est rapidement imposé à moi. Comme un enfant qui attend le jour de Noël, je trépignais d'impatience à l'idée de monter sur un voilier et d'appréhender la navigation en mer. Je ne m'attendais à rien en particulier mais je ressentais, tel un appel, un besoin d'être libre et légère au contact de l'océan.

Le jour du départ, Eric et Guillaume m'apprennent que nous ne serons que tous les trois. Je me sens alors privilégiée et sais déjà que cette journée sera une chance à mesurer et savourer à sa juste valeur. C'est sous un beau soleil et un vent léger que débute ce baptême singulier, en toute confiance et sérénité.
Les éclusiers sont à l'heure, l'aventure commence. Il y a beaucoup de concentration et de communication sur le bateau, autant de termes nautiques que d'explications. Je ne veux pas gêner mais sans rien louper. Je veux savoir pourquoi on fait descendre les voiles à tel moment, et quelles sont les règles de navigation dans un port. J'ai mille questions à chaque nouvelle manœuvre mais je retiens mon enthousiasme pour vivre pleinement le moment présent. J'ai autant envie de me laisser porter que de participer. J'espère qu'ils me demanderont de l'aide mais j'appréhende de faire un faux pas. C'est un doux mélange entre vouloir mais ne pas oser.

Enfin, mon équilibre reposait sur un sol en mouvement. Cela changeait soudain ma perception de La Rochelle que j'avais jusqu'alors connue en tant que piétonne.

Attentive à tout ce qui m'entoure, j'observe le bateau et son équipage, l'environnement et son horizon, les cadrans mais aussi les voiles. Je comprends qu'il faut anticiper pour maîtriser les données et agir en conséquence. Il y a une sorte d'adrénaline au ralenti depuis que nous avons largué les amarres.
C'est la sensation d'être constamment en équilibre entre les éléments naturels, les lois de gravité mais aussi et surtout en sécurité grâce à un travail d'équipe.

J'ai participé plus que je n'aurais imaginé. Barrer, juste assez pour me faire comprendre comment


© Aurélia Saintain

tendre vers l'harmonie entre l'air, l'eau et le bateau. Accompagnée dans mes gestes, j'ai pu prendre du plaisir à un exercice qui me semblait, encore la veille, peu envisageable.
L'enfant en moi se prenait pour le bras droit de Christophe Colomb qui revient de sa dernière exploration. Il y a une grâce qui force le respect dans le déplacement d'un voilier en mer et je me sentais privilégiée d'avoir pu faire partie de cette expérience unique. Un moment sans précédent, à renouveler en 2021 ! J'aimerais partir plus loin, plus longtemps ... si l'océan et les vents le veulent bien.

Aurélia Saintain

LA MER ÉTAIT BELLE ET LE BATEAU AUSSI

Je m'appelle Alice, j'ai 20 ans et je suis étudiante à l'Université de La Rochelle. L'été dernier, j'ai eu la chance de travailler au Port avec Éric Sempé, responsable du projet *Shangri-La*.
Faisant de la planche à voile et du catamaran, bénévole à la Société des Régates Rochelaises, j'avais déjà quelques bases, notamment le lexique utilisé ainsi que les principes de navigations et les différents réglages. Mais je n'avais jamais navigué sur un voilier tel que *Shangri-La* : un Maïca de 1962 en bois moulé, à voûte. J'étais très curieuse de découvrir ce


© Alice Gaudin

domaine que je ne connaissais pas encore.
Nous avons embarqué le 6 septembre 2020, à 8h00, Éric, Guillaume, Jean-Marc, Clémence et moi. Le vent était là, suffisamment puissant pour nous permettre d'avancer, et de bien gîter, en régate entre l'île d'Oléron et le Vieux-Port de La Rochelle. La mer était belle et le bateau aussi, sous un ciel sans nuage et un grand soleil.

Alice Gaudin

SHANGRI-LA A VRAIMENT DE QUOI SE DÉFENDRE

J'ai découvert la voile classique en partie après mes études supérieures : j'avais décidé de faire un CAP charpente marine pour découvrir un autre monde et pouvoir travailler sur de beaux voiliers. Je n'avais cependant jusque-là jamais eu l'occasion de naviguer en classique.

A l'occasion de la remontée de la Charente, j'ai passé deux jours de navigation sur *Shangri-La*, un bateau très sympa, qui marche bien, avec une belle plage arrière de larges passavants. *Shangri-La* a vraiment de quoi se défendre dans les régates, particulièrement à la remontée au vent ! La remontée de la Charente, en partie à la voile, ainsi que sa descente le lendemain matin accompagnée du lever du jour : de super souvenirs.

Augustin Navion


© Eric Sempé



DÉFI DES MIDSHIPS -TROPHÉE MACSF



© François Berland

Partager le goût de l'excellence avec les jeunes générations

A unique opportunity: Students from all the best schools and universities are invited to come sail on our classic boats!

Aprovecha esta oportunidad única: ¡Ven a navegar en barcos clásicos con estudiantes de las mejores escuelas y universidades!



©François Berland

UNE SAISON EN BALTIQUE

Au cœur même de sa vocation, le Yacht Club Classique déploie des efforts constants pour s'ouvrir aux jeunes générations, et partager avec elles le goût de la navigation sur les bateaux classiques, les valeurs et l'art de vivre qui l'accompagnent.
Au cœur même de sa vocation, le Yacht Club Classique déploie des efforts constants pour s'ouvrir aux jeunes générations et partager avec elles le goût de la navigation sur les bateaux classiques, les valeurs ainsi que l'art de vivre qui l'accompagnent.
Il s'agit de faire découvrir les joies et les exigences de la navigation sur les bateaux de patrimoine, et de contribuer à leur préservation en transmettant la passion de ce mode de navigation à ceux qui pourront, nous le souhaitons, devenir les « keepers » de ces bateaux classiques dans les années futures.
L'idée est d'accueillir, sur un plan d'eau chaque fois différent, les étudiants des grandes écoles et universités invités par leur armateur à embarquer sur un yacht classique le temps d'un week-end de compétition.
Cette manifestation n'a pas d'équivalent ailleurs dans le monde, et connaît un engouement réel auprès des étudiants, équipiers confirmés ou non, ravis d'embarquer sur des bateaux dont ils croyaient l'accès réservé à leur propriétaire.
Dans cette période si particulière de pandémie, et alors que sont tant sollicitées les professionnels de santé, le YCC s'allie avec MACSF, leader français de l'assurance mutuelle pour les soignants.
C'est une bonne façon pour le YCC de participer à la reconnaissance nationale pour l'engagement personnel de tous les soignants, en complément de l'hébergement que nous avions mis à disposition des infirmières de la Rochelle lors du premier confinement.
Pour MACSF, c'est une occasion supplémentaire, en complément de ses investissements dans la voile hauturière aux côtés d'Isabelle Joschke engagée dans le Vendée Globe, de nouer des liens privilégiés avec les étudiants qui seront demain les sociétaires de la mutuelle.
Et bien sûr, de partager avec le YCC les valeurs d'engagement et de solidarité qui caractérisent l'esprit marin autant que la vocation du soin.
Après Brest, La Rochelle, Port Louis, Bénodet, Port Louis, Les Sables d'Olonne, la septième édition du Défi des Midships aura lieu pour la première fois en baie de Paimpol le week-end des 26 et 27 juin 2021.
On y retrouvera une vingtaine de yachts classiques mis aimablement à disposition par leur armateur, pour deux journées d'entraînement et de compétition.
Avec une seule interrogation : qui succédera en 2021 à Centrale-Supelec, gagnante en 2019 sur Rouvelon lors de la dernière édition des Sables d'Olonne ? Celle programmée en 2020 à Port Louis ayant malheureusement due être annulée pour cause de pandémie.
Et une certitude : le yachting classique sera, lui, toujours gagnant dans cette belle manifestation !

Pierre Loïc Chantereau R. de B



OÙ ADMIRER DES BATEAUX CLASSIQUES PENDANT LA SAISON 2021 ?

Partager le goût de l'excellence avec les jeunes générations
Where can you spot classic boats in 2021?
¡Vengan a ver a nuestros barcos clásicos en 2021!

LES RÉGATES LOCALES

Pour ceux qui souhaitent régater à proximité de leur port d'attache : des régates dans tous les bassins du littoral Manche Atlantique !



01/02 MAI	**Mise en Bouche** / *YCC* — *La Rochelle*	30 JUIL / 1 AOÛT	**Voiles Classiques des Sables** / *SNS-YCC* — *La Rochelle / Sables d'Olonne*
22/24 MAI	**Voiles Classiques du Morbihan** / *YCQ* — *Port-Haliguen*	05/08 AOÛT	**Trophée Marin Marie** / *SNBSM* — *Saint-Malo*
05/06 JUIN	**Voiles de la Citadelle** / *SNL-SELLOR* — *Port-Louis*	01 / 03 AOÛT	**Noirmoutier Classique** / *CVBC* — *Noirmoutier*
18/20 JUIN	**Rendez-vous de la Belle Plaisance** / *YCO* — *Bénodet*	11/15 AOÛT	**Voiles de Légende** / *YCLB* — *La Baule*
19/20 JUIN	**Voiles de la Saint-Jean** / *YCC* — *La Rochelle*	04/05 SEPT	**Trophée Petite Plaisance** *AAMMLR /YCC* — *La Rochelle*
19/20 JUIN	**Régates des Zèbres** / *SNBSM* — *Saint-Malo*	04 / 05 SEPT	**Classique Virginie Herriot** / *SRH* — *Le Havre*
/ 24 JUIN	**La Régate des Îles** / *CMPL- YCT* — *Trébeurden / Paimpol*	11/12 SEPT	**Larmor - Belon** / *SNL* — *Larmor / Le Belon*
03/04 JUIL	**18 Heures d'Arcachon** / *YCBA* — *Arcachon*	11/12 SEPT	**Coupe Atlantique YCF - Trophée Hervé** / *YCC* — *La Rochelle*
		25/26 SEPT	**Régate des Pertuis - Trophée Harlé** / *YCC* — *La Rochelle*

LE DÉFI DES MIDSHIPS

Paimpol / YCC

26/27 JUIN

La seule régate au monde pour étudiants sur voiliers classiques. Pour assurer la promotion du yachting classique auprès des jeunes générations, et pour recruter de jeunes équipiers pour la suite de la saison.




©Nicola Canoissen



COURSES CROISIÈRES

Pour les amateurs de traversées plus longues, de quarts de nuit.

12/13 JUIN	**Les 150 Milles de l'AYC** / *AYC* — *Port Louis / Bénodet*
06/14 JUIL	**Classic Channel Regatta** / *CRAB* — *Dartmouth / Paimpol*
24/28 JUIL	**Coupe des 2 phares / Patrick Schnepp** / *YCC* — *Douarnenez / La Rochelle*

RALLYE ET RASSEMBLEMENTS

Pour ceux qui préfèrent naviguer en bonne compagnie hors de toute compétition.

13/16 MAI	**Semaine du Golfe** / *MYC* — *Morbihan*
09/13 JUIN	**Semaine du Nautisme** / *LA MER POUR TOUS* — *La Rochelle*
03/17 JUIL	**Rallye Irlande** / *YCC* — *Paimpol / Cork / Douarnenez*
/ 0 9 AOÛT	**Voiles de tradition** / *YCRO* — *Pornic*
15 / 22 AOÛT	**Rallye Xacobeo Galice** / *YCLB + YCC* — *La Baule / La Corogne*
20 / 22 AOÛT	**Voiles de Bretagne** / *SRD* — *Douarnenez*
15 / 17 OCT	**Régalade des montagnes qui naviguent** / *YCC* — *La Rochelle*

Il est également possible de participer aux régates du YCC en mode Régalade

CHALLENGE CLASSIQUE MANCHE ATLANTIQUE

Pour un championnat intense, des épreuves au calendrier coordonné.

CCMA

01/02 MAI	**Mise en Bouche** / *YCC* — *La Rochelle*
22/24 MAI	**Voiles Classiques du Morbihan** / *YCQ* — *Port-Haliguen*
05/06 JUIN	**Voiles de la Citadelle** *SNL + SELLOR* — *Port-Louis / Bénodet*
12/13 JUIN	**150 Milles de l'AYC** / *AYC* — *Port-Louis / Bénodet*
18/20 JUIN	**Rendez-vous de la Belle Plaisance** / *YCO* — *Bénodet*
06/14 JUIL	**Classic Channel Regatta** / *CRAB* — *Dartmouth / Paimpol*
24/28 JUIL	**Coupe des 2 phares / Patrick Schnepp** / *YCC* — *Douarnenez / La Rochelle*
30 JUIL 1 AOÛT	**Voiles classiques des Sables** / *SNS* — *La Rochelle / Les Sables d'Olonne*
11/15 AOÛT	**Voiles de Légende** / *YCLB* — *La Baule*
11/12 SEPT	**Coupe Atlantique YCF / Trophée Fernand Hervé/** *YCC* — *La Rochelle*
25/26 SEPT	**Régate des Pertuis / Trophée Harlé** / *YCC* — *La Rochelle*


©Valérie Lana

NEDDA

1901

??
??
??

UNE SAISON EN BALTIQUE

Son nom viendrait d'Antonietta, en hommage à une mystérieuse dame de cœur peut être, ou alors à l'héroïne de *Pagliacci*, l'opéra de Ruggero Leoncavallo. Qui sait ? En septembre 1900, Edmund Nordheim, riche négociant en peaux et fourrures de Hambourg qui commerce en Russie, commande à l'architecte Charles Sibbick un yawl de 15 ton - 47 ft à construire à l'Albert Yard, son chantier de Cowes sur l'île de Wight. Il portera le numéro 265 et s'appellera *Nedda*. Sibbick choisit pour sa coque des bordées en pleine longueur de presque deux pouces d'épaisseur en teck de Birmanie, ce qui aurait nécessité un fût d'au moins seize mètres de long. Les





© Beken of Cowes

membrures sont en chêne, la quille en orme. Mis à l'eau en mars, *Nedda* met les voiles pour la Baltique à la fin d'avril 1901.
Edmund Nordheim était un fou de voile aux ressources abondantes. Il gardait ses bateaux une ou deux saisons au plus et, son plaisir assouvi, commandait un autre yacht de course pour l'été à venir. Avant *Nedda* il y eut *Santuzza*, un racer de 27 pieds sur plan Max Oertz. Après *Nedda*, les commandes se succédèrent chez l'écossais Alfred Mylne : *Scottie* en 1905, Mungo et *Novena* en 1908, *Decima* en 1910, des sloops de 30 à 35 pieds, fins et racés, puis en 1912 Pampero, un cotre bermudien.
En yachtman et régatier accompli, sa galerie de trophées est remplie de multiples coupes, remportées sur l'Elbe et la Baltique, dont une coupe du Kaiser. *Nedda* n'a disputé qu'une seule régate, la Semaine de Kiel 1902, en classe III, avant d'être vendu. Edmund et son fils Robert furent membres de la « *Norddeutschen Regata Verein* » jusqu'en 1939. Leurs traces disparaissent en 1941, vraisemblablement dans un camp de la mort. La fondation Marcus Nordheim fondée à Hambourg existe toujours aujourd'hui.

DE GLORIA À POPINJAY

Nordheim vendit *Nedda* au printemps 1902 aux anglais Oscar M. Clark et A.M. Simpson qui le baptisèrent Gloria. Le yacht sera ensuite balloté dans le sud de l'Angleterre entre une succession d'armateurs éphémères, son gréement converti de yawl en cotre, de cotre en yawl, puis de nouveau en cotre, changeant de nom, changeant de port d'attache : en 1906 Thomas Tuff Denne du Kent, en 1907 William Turton de Leeds, en 1908 le lieutenant Michael Barne – un ancien de l'expédition polaire britannique *Discovery* menée entre 1901 et 1904 en Antartique – qui le nomma *Winifred,* en 1919 Henry C. Young, un épicier du Devon, en 1922 un assureur de Colchester, R.G. *Wrightson*, en 1927 Arthur H. Relf du Dorset, en 1928 Douglas D. Capper, Irlandais et membre du *Hamble River Sailing*, en 1930 John M. Stewart pour une escapade à Jersey, en 1932 Horace D. Drake de Poole, en 1936 le capitaine Donald I.M. Kennard, un aviateur, en 1938 C.C. Walker, en 1947 Franck P. Scott à Southampton...

Il en a vu de toutes les couleurs *Nedda*, partagé entre ces marins inconstants : pas moins de quatorze durant son premier demi-siècle ! Avant qu'il n'arrive en 1951 en possession de Christopher Roper-Curzon, le 19e baron de Teynham qui le rebaptisa *Popinjay*, et de rallier le si prestigieux et exclusif *Royal Yacht Squadron* de Cowes, dont l'amiral en titre est le Prince Philip d'Edimbourg. Ses sociétaires ont le privilège d'arborer le White Ensign de la Royal Navy. Lord Teynham entreprend aussitôt de modifier le pont, installe une barre à roue, et demande à l'architecte Jack Laurent Giles de redessiner le gréement.
Pair à la Chambre des Lords, Teynham appartenait à une très ancienne famille de l'aristocratie anglaise originaire du comté de Kent. Il a effectué sa carrière dans la Royal Navy, en qualité d'officier sur des destroyers, avant de commander le dragueur de mines *HMS Ambitious* lors du débarquement de Normandie.

Avec *Popinjay* (« freluquet » en français) Lord Teynham s'est engagé dans de nombreuses régates, lors desquelles il déployait son spi en nylon bleu pâle (RORC 432) toujours à bord à ce jour. Lors de la Semaine de Cowes, il se mesurait à *Bloodhound*, le yacht royal. Il a souvent navigué en croisière en Mer du Nord. A la mort de Christopher Roper-Curzon en 1972, sa famille se sépare du yacht.
On retrouve alors le cotre en Cornouailles, une vingtaine d'années durant, appartenant à Thomas Wyer puis en 1987 aux Brooke. Le Dr Brooke le découvrit, gisant dans l'estuaire à Exeter, la coque à nu. Le propriétaire, un professeur, avait entrepris des travaux, mais effrayé par le coût les avait vite abandonnés. Le gréement et les aménagements intérieurs restaient entreposés dans des caissons sur les docks. Et le yacht avait conservé son nom de *Popinjay*, malgré la volonté contraire de Lord Teynham.

RETOURS AUX SOURCES

Martin et Maureen Brooke l'ont remis en état au chantier de Polruan durant l'hiver, vite remis dans son élément et rebaptisé *Nedda*. A la belle saison *Nedda* disputait les régates classiques de Fowey et de Falmouth, côtoyant Eric Tabarly, et croisait jusqu'en Bretagne, comme aux Fêtes maritimes de Douarnenez en 1992. Puis en 1994 de l'Escault au Helder à travers canaux et estuaires hollandais.
A l'automne 1994, *Nedda* retourne du côté du Schleswig-Holstein. Edmund Beck a été séduit par ses lignes pures, quand il l'aperçoit à l'embouchure de la Fowey. Depuis quelques années il navigue sur un *gaffelkutter* de Bornholm qu'il a restauré de ses mains. Il connait le métier, son père était un maître-charpentier. Il emmène *Nedda* jusqu'à Egernsund, du côté danois du fjord de Flensburg. Les années ont passé, le yacht est bientôt centenaire,



© PZ



il a besoin d'attentions. Les travaux dureront deux ans au chantier de Christians Baadebygeri à Hvide Sande. Edmund Beck récupère les plans originaux de Sibbick, étudie les photos de Beken, car il entend recouvrer l'éclat d'antan de sa belle. La barre franche d'origine retrouve sa place, exit la barre à roue de Lord Teynham, le cockpit avant est reconstruit, un puit de lumière replacé sur le pont, selon les dessins et les gabarits de Sibbick au début du siècle, et l'intérieur refaçonné entièrement avec les portes et les armoires d'époque qui avaient été conservées. Beck va même jusqu'à chiner un tissu à la mode victorienne pour les coussins du carré. A la poupe, en grattant le bois gravé réapparait l'ancien nom de *Winifred*, qu'Edmund Beck adopte. Durant les plus de vingt années suivantes sur la Baltique, *Nedda* sera *Winifred* et allemand.
En septembre 1998, il abrite le mariage de Britta et Edmund Beck sur les eaux du fjord de Flensburg. Les vœux et les anneaux furent échangés dans le cockpit, les formalités accomplies sur la table du carré, tandis qu'un des témoins tenait le cap à la barre, sous l'œil attentif du labrador Skipper. Désormais tous les étés aux vacances, pour les Beck au complet, enfants, amis équipiers et chien, *Winifred* le joyau de la famille, devint une île sans attaches, un pays de cocagne s'éloignant dans la brise vers la ligne d'horizon. *Winifred* apparaissait souvent au *Flensburg Classic Festival* où il retrouvait avec nostalgie des vieilles dames de son âge, et ses aînés signés Sibbick : *Giga* et *Whimbrel* nés en 1899.

UN NOUVEAU DÉPART

Enfin le 19 février 2014, *Winifred* arriva par la route de Flensburg à La Rochelle. Olivier Gimenez, heureux et impatient, le nouveau gardien de ses souvenirs et Bruno Barbara son complice l'attendaient et lui firent fête sur le quai du bassin des chalutiers. Il s'appellera *Nedda,* à La Rochelle.
Toute l'histoire de la magnifique restauration au chantier Candela est à lire dans la revue 2016 du



YCC. Pendant ses années rochelaises, *Nedda* a remporté la Coupe Bouvet-Ladubay du patrimoine et le Défi des Midships en 2015. Elle a participé aux Voiles du Morbihan et au Rallye en Galice en 2019. Pour son cent vingtième anniversaire, une nouvelle page s'écrira bientôt dans sa longue histoire : Olivier Gimenez s'apprête à passer la main à un autre passionné qui la fera naviguer à son tour.
[Le mot du « keeper », Olivier Gimenez]
Nedda est venu à moi. L'âme de *Nedda,* c'est ce sentiment de transcendance qui va au-delà du perceptible et de l'intelligible et que l'on ressent en montant à bord. *Nedda*, chargé d'Histoire et d'histoires dégage une force qui reste ancrée à travers le temps.

William Luret

REMERCIEMENTS
Yachts clubs *Norddeutschen Regata Verein* (CF Schott), FSC (Birgit Lassen), HSV (Agnès Miroir), *Freundeskreis Klassische Yachten* (Wilfried Horns), *Cowes Maritime Museum* (Caroline Hampton), Martin Nott, Maureen Brooke.





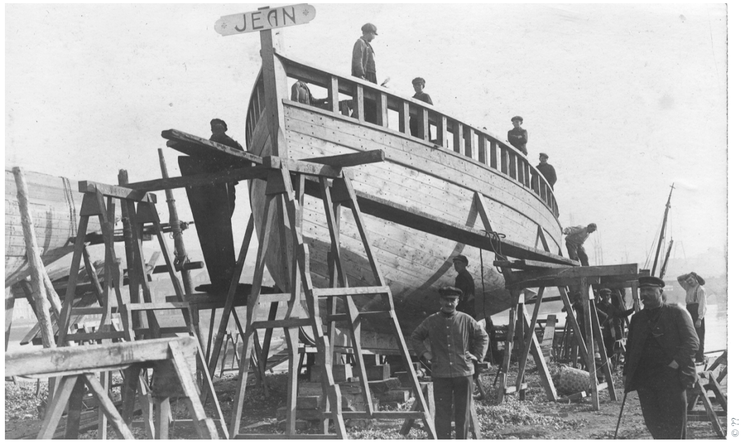
ANGÈLE ALINE

1921

?? W19 », Wind'ard 2 en est aujourd'hui l'unique survivant
??w the only surviving boat from the Windermere 19 series
?? el único ejemplar de la serie Windermere 19, que fue diseñada en 1922

« *My dear chap* » rétorqua le courtier anglais à Christopher Casey « ce voilier école ne correspond pas à vos besoins ». Cependant ce n'est pas l'homme qui choisit le bateau, mais le bateau qui choisit l'homme. Et le dundee fécampois de 1921 a décidemment bien des atouts.
Christopher cherche un bateau sûr, *Angèle Aline* a traversé plusieurs fois l'Atlantique. Il cherche un bateau maniable en équipage réduit, le gréement fractionné de l'ancien bateau de pêche permettait aux marins de continuer à « pêquer » sans se soucier des manœuvres. Il cherche des espaces à vivre, le pont qui court le long des 18 mètres de coque incite à la détente et abrite un ample carré.





LA SŒUR AÎNÉE DES GOÉLETTES]

Lorsque Jules Talleux et sa famille propriétaires de l'armement du même nom font construire le *Jean*, il s'adresse à un chantier réputé la Société Fécampoise de Construction Navale dirigée par l'architecte Charles Chantelot.
Meilleur ouvrier de France, cousin de Charles, Léonce Bennay y est contremaître – on dirait aujourd'hui directeur de la fabrication. Ses carnets sont un témoignage précieux des méthodes de construction, sur la grève du port de Seine-Maritime, à l'endroit-même où se situe actuellement le clubhouse de la Société des Régates de Fécamp créée en 1869.

Dix ans plus tard, le même Léonce Bennay, devenu « constructeur de l'Etat » en 1925, dirigea entièrement la construction de « deux voiliers à moteur gréés en goélettes carrées » : *l'Etoile et la Belle Poule,* inspirées des navires qui partaient pêcher la morue sur les bancs de Terre-Neuve. La Direction des Constructions Navales du Port de Brest passe un marché de gré à gré pour un montant de deux millions quatre cent cinq mille francs le 29 juin 1931 avec les Chantiers Navals de Normandie, contrat signé par les directeurs gérants Charles Chantelot et Henri Lemaistre, également constructeurs de l'Etat.
Le 4 novembre 1921, le *Jules Talleux*, dundee à l'étrave bien droite et à l'arrière arrondi, mesurant 15,96 mètres « de l'avant de l'étrave sous le beaupré jusqu'à l'arrière de l'étambot », pour 30 tonneaux est lancé. Pourquoi ce changement de nom dès la mise à l'eau ? Nul ne le sait.





DE LA PÊCHE À LA PLAISANCE, QUAND LA PETITE HISTOIRE CROISE LA GRANDE HISTOIRE

Coque sombre, moustache d'étrave verte ou jaune pour affiner la ligne du bateau, le *Jules Talleux*, renommé simplement *Talleux* en 1927, est armé à la pêche depuis le port de Gravelines. En 1931, *Angèle Aline* prend le nom des deux filles de M. Schoolaert, armateur belge de Nieupoort.
La Seconde Guerre mondiale donne au dundee l'occasion d'entrer dans l'Histoire. Le 30 mai 1940, alors qu'elle appareille de Saint-Valery-en-Caux après le remplacement de son hélice perdue en mer, *Angèle Aline* est réquisitionnée par la Marine française pour l'opération Dynamo et l'évacuation des troupes alliées de Dunkerque. A ce titre, *Angèle Aline,* arborant la plaque commémorative de l'*Association of Dunkirk Little Ships*, fut invitée à participer à la parade sur la Tamise lors du jubilé de diamant de la reine Elisabeth II.
Coulée à Saint Vaast la Hougue, apparemment par les Britanniques, puis par les Allemands devant le port de Nieupoort, endommagée par des mines à plusieurs reprises, elle est à chaque fois renflouée, réparée, et reprend la pêche en Belgique puis en Hollande, avant d'être convertie à la plaisance en 1963.
Angèle Aline arbore l'Union Jack à partir de 1982. Trois Tall Ships Races de suite la mènent jusqu'aux Bermudes et à Halifax, remportant même une première place dans sa catégorie à Lisbonne. Elle complète deux traversées transatlantiques. S'ensuivent plusieurs années de charter en Turquie, en 2004 un éminent chirurgien britannique entreprend d'importants travaux et convertit le dundee en cotre, qui change de mains et devient voilier-école en 2007.
Lors d'une escale à Fécamp, un Léonce Bennay vieillissant reconnait immédiatement son œuvre et décide de construire un modèle réduit de sa poupe arrondie, maquette toujours propriété de la famille.

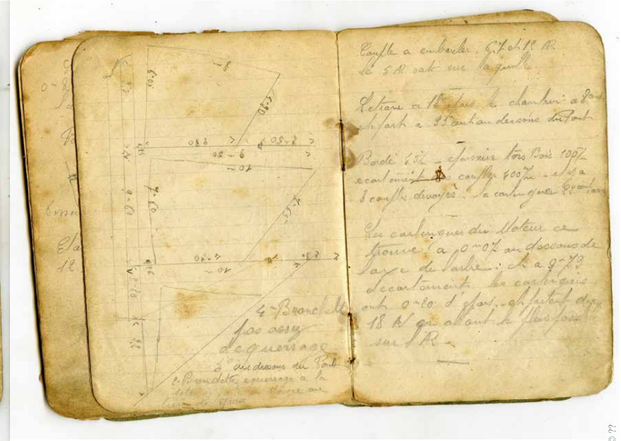










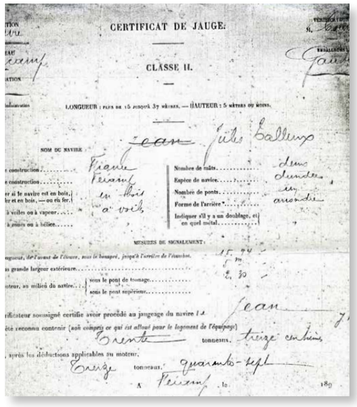


HOME SWEET HOME

Christopher et sa femme découvrent *Angèle Aline* à St Katherine Docks, au pied de la City de Londres. La vieille dame leur donne l'impression de sourire, fière de ses exploits.
Christopher avait parcouru de nombreux milles sur à bord de son *Contessa 32*, ou de Rafale un cotre bermudien de 13 mètres lancé en 1936 aux Chantiers de la Liane à Boulogne sur Mer, mais l'assistance du fils du courtier Richard Gregson lui a permis d'apprendre en toute sécurité l'enchainement nécessaire des manœuvres sur un bateau de la taille et de la puissance d'*Angèle Aline*.
Une fois à bord, c'est la générosité du navire qui convainc Christopher et son épouse designer. Certes ce n'est pas le plus rapide, mais *Angèle Aline*, au gréement à nouveau fractionné en dundee pour plus de souplesse, est sécurisante pour leurs jeunes enfants. Christopher garde en mémoire une traversée de l'Aber Wrac'h à Falmouth avec son fidèle équipier John Powell, sous une brise soutenue d'est, à plus de 7 nœuds dans une mer formée pendant 13 heures, la bateau et l'équipage bien calés sur bâbord.
Après de nombreuses croisières estivales en Bretagne Sud, *Angèle Aline* découvre La Rochelle, qui devient son port d'attache et son « home » spirituel en 2015. Soignée chaque hiver par Bruno Barbara et ses charpentiers du chantier Candela, elle prépare ses cent prochaines années.
Une chose est certaine, la plus que centenaire *Angèle Aline* retournera, tout comme les goélettes de la Marine nationale, sur son lieu de naissance lors du rassemblement Fécamp Grand'Escale 2022. « Bateau majeur du patrimoine navigant », le dundee sera accueilli comme il convient par Pascal Servain, petit-fils de son constructeur et grand ordonnateur de ces fêtes maritimes.

Christopher Casey et Thomas du Payrat

REMERCIEMENTS
Pascal Servain


CERTIFICAT DE JAUGE.
CLASSE II.





GULLVEIG

1951

Dans la mythologie nordique, la déesse Gullveig fût brulée 3 fois et renaquit 3 fois.
On June 20, 1940, the day before the Germans arrived in Les Sables d'Olonne, Setis, built as a pleasure yacht, was hastily re-classified as a fishing boat (to avoid requisition) and launched with the name Anny Maria
A su botadura en 1940, el Sétis fue inscrito como barco de pesca para escapar a las requisiciones de las tropas alemanas

UNE ORIGINE VIKING

Lorsque Viking [!] Clase, propriétaire d'une entreprise spécialisée dans la fourniture d'équipements pour la marine, décide d'acquérir un nouveau bateau, il fait appel à Erik Salander.

L'architecte naval suédois est particulièrement réputé pour avoir dessiné et construit nombre de voiliers de course, en particulier ces S.K. qui font concurrence aux bateaux de jauge métrique jugés trop dispendieux. Le cahier des charges demande un voilier rapide, simple à manœuvrer, confortable et bien entendu élégant. Erik Salander dessine une merveille de 41 pieds à la flottaison pour 17,8 m au pont.
Le 3 juillet 1951, le chantier Arendals Bätvarv près de Göteborg en Suède délivre le bateau qu'il considèrera comme son chef d'œuvre : *Gullveig*. Bordé d'acajou du Honduras d'une qualité exceptionnelle sur une



© Jakez

Raoul Durand pose à bord d'Anna Maria aux Sables d'Olonne



© Collection Yves Monmotton

Raoul Durand pose à bord d'Anna Maria aux Sables d'Olonne

structure en chêne, pont en teck du Siam, le ketch répond aux critères les plus exigeants du Lloyd's. Le confort n'est pas en reste puisque *Gullveig* dispose de 3 cabines pour l'équipier de veille à proximité du cockpit, le propriétaire et le marin du bord, cette dernière située comme il se doit à l'avant du carré et de l'espace cuisine.
Fin régatier, Viking Clase participe avec un certain succès à de nombreuses courses en Baltique.
Gullveig finit sur le podium de la *Skew* race à deux reprises en 1953 et 1954.
Bon vivant, Viking Clase reçoit à bord. On dit que *Gullveig* se serait un jour échoué sur un « haut-fond » de carapaces vides jetées du bateau à l'occasion du solstice d'été.
Au décès de Viktor, *Gullveig* est désarmé.
Première mort.

L'APPEL DU SUD

Vendu, il met le cap vers la Méditerranée. Délaissé, il se fane.
Deuxième mort.
Un nouveau propriétaire allemand le découvre en Italie et envisage de le restaurer dans son pays d'origine. Après quelques belles navigations, le projet s'arrête sur un terre-plein à Falmouth.
Troisième mort.

RENAISSANCE D'UNE DÉESSE

Acheté par quelques amis membres du Yacht Club de l'Odet, *Gullveig* est confié en 2006 au chantier Stagnol pour une restauration qui durera deux ans. Ayant retrouvé son lustre et sa classe d'antan, *Gullveig* sillonne l'Atlantique et la Manche. On le voit dans les ports bretons ou vendéens, en Espagne, le long des côtes anglaises, en Irlande ou dans les lochs écossais. Le ketch fait admirer ses lignes lors de la Classic Channel Regatta, la Plymouth - La Rochelle. A domicile, lors du Rendez-vous de la Belle Plaisance, il entretient sa légende auprès des langoustines…
En 2020, soucieux d'en assurer la pérennité en Bretagne, ses copropriétaires donnent *Gullveig* à l'association Amerami, qui leur en confie la gestion.



© Yves Monmotton

Yves Monmotton



TIKAROA

1961

« Tikaroa, torna a Rimini ». Retour à Rimini. Tikaroa reviendra aux beaux jours vers son pays natal, après une longue échappée sur les côtes bretonnes. Olivier Beau l'emmènera retrouver sa Méditerranée, là où il a passé la moitié de son âge, et l'Adriatique de ses premières brises.

« Tikaroa, torna a Rimini ». Retour à Rimini. Tikaroa reviendra aux beaux jours vers son pays natal, après une longue échappée sur les côtes bretonnes. Olivier Beau l'emmènera retrouver sa Méditerranée, là où il a passé la moitié de son âge, et l'Adriatique de ses premières brises.

« Tikaroa, torna a Rimini ». Retour à Rimini. Tikaroa reviendra aux beaux jours vers son pays natal, après une longue échappée sur les côtes bretonnes. Olivier Beau l'emmènera retrouver sa Méditerranée, là où il a passé la moitié de son âge, et l'Adriatique de ses premières brises.



© 22

Lasse au près à Lézardrieux en 2017

Rimini au terme de l'odyssée. Aller de port en port, naviguer d'îles en îles en écoutant chanter le vent, les voiles gonflées, croiser jusqu'à Rimini, puis voguer vers Istanbul et le Bosphore. Partir un été prochain, caboter au gré des vents et sans compter les jours, aboutir quelque part, un jour ou l'autre. L'envie d'un grand voyage dansait en pointillés comme un rêve d'Ulysse dans les pensées d'Olivier Beau.



© 22

Lasse au près à Lézardrieux en 2017

Le rêve a pris tournure en août 2019, lors du Rallye en Galice du Yacht Club Classique. *Tikaroa* était de la partie cet été-là. L'occasion faisant le larron, une fois à la pointe du Golfe de Gascogne, il ne restait plus après tout qu'à prolonger l'aventure quelques miles plus loin. Des milles et des milles. Mais des dépressions menaçantes s'annonçant au large, Olivier laissa *Tikaroa* à l'hivernage à San Vincente. Sans penser qu'au printemps suivant déferlerait sur l'Europe le maudit virus chinois. Frontières et ports fermés, navigateurs confinés. Projets reportés. Rêves envolés.

C'est en septembre dernier que *Tikaroa* entama enfin sa course dans les airs du Sud : Porto, Lisbonne, l'Algarve et Séville visitées au fil du mois. Le temps de l'hiver sur un quai du Guadalquivir. Avant d'entrer en Méditerranée à l'été prochain, si Neptune le veut bien et la pandémie aussi, et de faire route vers les Baléares, puis à l'automne la Sardaigne, et ensuite la Sicile, la Tunisie, la Croatie, Venise et Rimini. Puis les îles grecques et Istanbul...

GENÈSE À RIMINI

Rimini est la patrie de *Tikaroa*, œuvre des chantiers Carlini. Rimini est aussi la patrie du Maestro Frederico Fellini, dont on fêta les 100 ans en 2020. Le port, ses compatriotes et sa turbulente jeunesse lui inspirèrent Amarcord, son chef d'œuvre tourné en 1972.

Roberto Carlini avait fondé le Cantiere Navale Carlini de Rimini juste après-guerre. Il avait appris le métier dans les chantiers du port, puis s'exerça en construisant des petits dériveurs, avant de collaborer bientôt avec les meilleurs architectes italiens tels l'Ingeniere Mario Roberti, avec les anglais John Laurent Giles, l'argentin German Frers Senior, puis au milieu des fifties avec les américains Sparkman & Stephens, pour une longue série de plans S&S, dont *Tikaroa*. Son fils Stefano prit sa suite dans les années 80, renoua avec des architectes italiens tel Carlo Sciarrelli auteur du magnifique *Serida II*, un ketch de 22 mètres qui marquera en 1985 le passage de flambeau de père en fils.

Tikaroa est un sloop bermudien de 11 m 40, construit sur le plan n°1401 du célèbre architecte naval américain Olin Stephens, du fameux bureau S&S (Sparkman & Stephens Inc.) de Newport. Deux unités sœurs furent mises à l'eau aux chantiers Carlini : *Kiwi II* en 1960 et *Tikaroa* en 1961. Selon les légendes, *Tikaroa* était un illustre guerrier, roi de l'atoll de *Raroia* dans l'archipel des Tuamotu. Particularité : la coque du yacht est assemblée en bordées d'acajou jointives et collées, un procédé novateur à l'époque, mais abandonné depuis. Stephens surveillait les travaux à Rimini et avait rapporté lors d'une visite le compas US Constellation qui équipe toujours *Tikaroa*.

Les deux bateaux avaient été commandés par des médecins de Milan au pied marin, les Dottores Combe et Botti. Après quelques étés de croisières côtières en famille, *Tikaroa* fut vendu et francisé à Cannes en 1966 par M. Fastout de l'entreprise de travaux maritimes Chereysy et Fastout, et prit le nom de *Michel Archange*. Le suivit à la barre un médecin neurologue niçois, le Dr Alain Cazac. L'un et l'autre le temps d'une ou deux saisons estivales.

Puis *Michel Archange* gagna Nice en 1972, acquis par Henri Minucci, un shipchandler qui va bichonner, cajoler, choyer durant 22 ans son petit bijou sur les quais du port et le sortir parfois les dimanches autour des îles de Lérins, de Porquerolles, ou à l'extrême pour une traversée en Corse.

Après ces préludes sucrés, cette prime jeunesse insouciante et légère, trop paisible pour son tempérament, *Tikaroa* va maintenant découvrir les flots et les vents plus tumultueux de l'Atlantique entre les mains de deux Olivier : Olivier Rozent et Olivier Beau.

L'ATLANTIQUE DE PART EN PART

Olivier Rozent découvrit *Michel Archange* en janvier 1994. Il possédait alors *Patila*, un plan Sergent de 7,5 m construit à Carantec, qu'il menait jusqu'en Irlande et aux Hébrides, mais *Patila* était un petit bouchon pour de telles équipées. Parti à Nice voir une occasion du Chasse-Marée, il vit Michel Archange. Le bateau n'était pas à vendre, mais son propriétaire était à bord et lui fit volontiers la visite. « Le bateau était rutilant et il y tenait comme à la prunelle de ses yeux » se rappelle Olivier Rozent. Deux semaines plus tard, le téléphone sonnait à Groix, Henri Minucci acceptait, le cœur brisé, de se séparer de son *Michel Archange*. A l'âge de 75 ans, il ne naviguait plus depuis longtemps et préférait que son amour de bateau parte au loin pour ne pas avoir la peine de le revoir un jour. Comme Olivier n'avait pas le prix en poche, malgré le rabais accordé, il avait eu l'idée de vendre à l'avance ses premières croisières à des copains. Une sorte de crowdfunding avant l'heure. *Michel Archange* prit la route de Groix et reprit son nom de neuvage : *Tikaroa*.

Olivier Rozent c'est une belle allure de barde nomade. Amoureux de l'Eire, de musique celtique, joueur de violon, écumeur de bars bretons et de pubs irlandais avec sa compagne flûtiste. Il a longtemps vécu à Galway. En septembre 1999, la quarantaine arrivée, l'envie de prendre l'air s'est imposée, le grand air, l'Océan de part en part.

La transatlantique de *Tikaroa* n'a pas été une longue marche tranquille. Une tempête dans le Golfe de Gascogne et le cerclage du pied de mât est arraché, relâche à La Corogne. La suite sans histoires : Lisbonne, Madère, La Graciosa aux Canaries, le Cap Vert. Traversée sous les alizés, Trinidad et Tobago touché en 16 jours, puis la remontée de l'arc antillais du Sud au Nord. *Dolce Vita*.

C'est d'Ouest en Est que les choses se compliquèrent. Loin avant les Acores le moteur prend l'eau dans un coup de vent et n'apprécie guère. A Flores un marin allemand de rencontre désosse la machine, après sept semaines d'attente des pièces de rechange arrivent de Saint Malo et *Tikaroa* s'en repart. Pas loin. Passé Horta, le moteur rend son dernier soupir. Au large de l'Espagne, la malchance encore, *Tikaroa* se retrouve encalminé dans la pétole, juste au milieu du rail de Galice, la grand'route des cargos et des pétroliers. Sans moteur, sans feux ni électronique durant 48 heures. Sueurs froides.



© 22

« Mon bateau c'est *Tikaroa* !» soupire aujourd'hui Olivier Rozent avec nostalgie « je n'ai jamais eu peur, il est rapide et stable ».

Olivier Beau en reprit possession en septembre 2012. Le bel italien succédait à *Raan*, son Maïca en bois moulé venu des chantiers de Cherbourg. *Raan* lui avait offert de belles joies durant douze ans et la découverte des régates du YCC, entre autres la très ventée coupe des Deux Phares en 2006. Mais *Raan* était très étroit, trop gîtard, alors Olivier souhaitait un bateau plus grand, plus facile. Et comme *Raan* avait talonné du côté de Roscoff, le temps était venu de changer de coursier.

Olivier avait été séduit par les lignes fines et la forme élégante de *Tikaroa*. Seule réserve, le bateau avait souffert durant sa traversée. Si la coque était en parfait état, l'eau s'infiltrait entre les lames d'iroko du pont, sans compter d'autres désagréments. La couleur rouge des plats-bords et de la baignoire n'étaient pas du goût du nouveau propriétaire. La remise en état commence aussitôt à Trégastel, Olivier s'y plonge lui-même mais le chantier ferme bientôt et il faut aller continuer les travaux à Trébeurden, le pont est remplacé, les hiloires du cockpit, les plats-bords, le moteur. Reste à finir les vernis, les peintures, remonter l'accastillage, mais Olivier déménage à Pornic. Nouveau contretemps.

Ce n'est enfin qu'en mai 2015 que *Tikaroa* reprendra la mer pour disputer une première régate à Port Louis, puis l'été venu le rallye d'Ecosse. Jour après jour le bateau retrouve son éclat d'origine, les vernis et peintures sont renouvelés, les intérieurs niçois ex-new look rafraîchis. Entretemps, Olivier Beau avait pris la présidence du Yacht Club Classique qu'il occupera jusqu'en 2018. Au printemps 2016 *Tikaroa* s'amarre dans le vieux port de Pornic. *Tikaroa* est alors de tous les rendez-vous des régates du Challenge Classique Manche Atlantique : Classic Channel Regatta, Coupe des deux phares, Plymouth-La Rochelle, rallyes au Pays basque puis en Galice.

« L'essentiel » résume Olivier Beau « c'est le plaisir d'être en mer, de partager ces moments avec mes équipages de copains, parmi de beaux yachts anciens, chargés d'histoire. Et de mener *Tikaroa* au meilleur de lui-même ».

Au programme pour 2021 : la Méditerranée. Torna a Rimini !

William Luret

ESQUIROL II

1961

L'histoire de Chantalaube est une histoire d'amour.
The Chantalaube's story is a love story
La vida de Chantalaube es una historia de amor



©77

Jacques Grasswill à la barre dans les années 50

Ils sont peu nombreux les yachts classiques à avoir fait l'objet d'un pourvoi devant la plus haute juridiction française. Esquirol II est de ceux-là.

Les juristes peuvent lire dans le bulletin de la chambre criminelle de la Chambre de cassation du 10 mars 1966 qu'un « accident s'est produit sur la pointe du Grouin-du-Cou dans la circonscription du quartier de La Rochelle, que l'équipage a effectivement débarqué dans la circonscription du quartier de La Rochelle, le navire Esquirol étant inavigable. » La question était alors de savoir si le propriétaire, Bordelais et amateur, était considéré comme le capitaine du navire au sens de la marine marchande. Esquirol II est un sloop de course croisière de classe 2 du RORC, construit en 1961 au chantier Robert Craff à Bénodet (Finistère) sur plan Illingworth et Primrose pour Monsieur Roger Mallet. C'est une construction en bordé classique jointif sur membrures ployées en acacia.

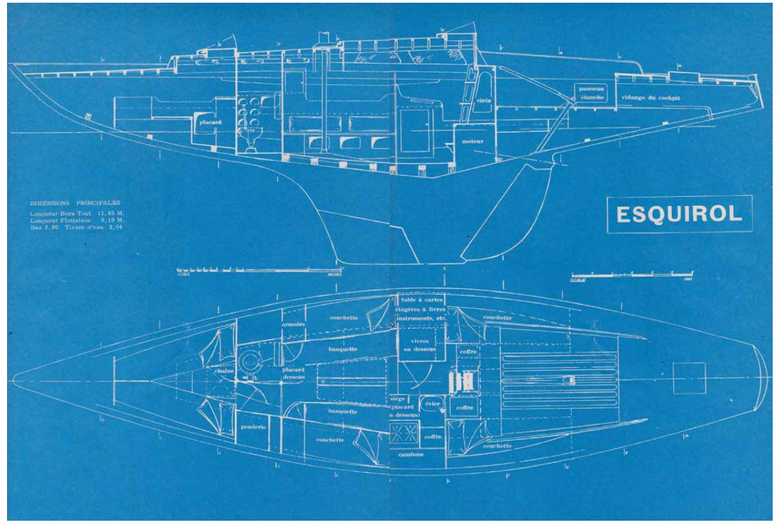
Habitué des podiums, il participa à de nombreuses courses entre l'Angleterre, la France et l'Espagne, dont certaines avec John Illingworth à bord.
Le 12 aout 1964, il s'échoue sur la pointe du Groin du Cou, lors de la régate Santander - La Trinité, endommageant sa coque et brisant son mât. A la suite de cet incident, le bateau fut modifié pour courir en IOR avec gréement en tête et safran suspendu.

Michel Maydieu le racheta en 1969, et l'inscrivit à de nouvelles courses jusqu'en 1980 avent de le laisser dans un état d'abandon.
Esquirol II fut racheté le 1er juin 1985 par Éric Ventenat. Sa restauration pour le remettre dans sa configuration d'origine va s'étaler sur plusieurs années et continue encore aux chantiers Bossuet et Bonnin : remise du safran le long de la quille, aileron, mat 7/8e, changement de bordés, accastillage…

Le sloop est agréé par le Musée maritime de La Rochelle en 1997 et adhère au Yacht Club Classique. Il participe aux régates du Bassin, dont les 18 heures d'Arcachon, et se frotte aux autres classiques lors des Coupes des 2 et 3 phares, sans compter les rassemblements de Brest et de Douarnenez.

A 60 ans révolus, il continue de naviguer activement sur le Bassin d'Arcachon et est bichonné par son propriétaire.
Quant au premier propriétaire Monsieur Mallet, il fut alors condamné à une amende pour négligence.

Eric Ventenat



©77



©77

Jacques Grasswill à la barre dans les années 50
Jacques Grasswill à la barre dans les années 50
Jacques Grasswill à la barre dans les années 50



VIKING LJÖS

1961



A 60 ans, la pinasse traditionnelle Viking Ljös démarre une nouvelle vie dans les eaux rochelaises

A 60 ans, la pinasse traditionnelle Viking Ljös démarre une seconde vie dans les eaux rochelaises

A 60 ans, la pinasse traditionnelle Viking Ljös démarre une seconde vie dans les eaux rochelaises

Emblème du Bassin d'Arcachon, la pinasse est initialement le bateau de travail des pêcheurs et ostréiculteurs, son faible tirant d'eau permettant l'accès aux zones peu profondes. Conservant les mêmes caractéristiques, elle est aujourd'hui majoritairement utilisée comme bateau de plaisance.

LA CONSTRUCTION DE VIKING LJÖS

Rigby Despax, grand père de l'actuelle propriétaire, amoureux du bassin d'Arcachon, de son art de vivre, de la belle plaisance, décide en 1961 de se lancer dans la construction d'une pinasse. Propriétaire forestier et négociant en bois à Bordeaux, c'est pour lui une évidence de construire ce bateau avec son propre bois. Il apporte lui-même des modifications au modèle traditionnel de pinasse : il fait supprimer la baignoire avant, qu'il juge inutile, ce qui permet d'allonger la longueur de la cabine et du roof, réalisant ainsi son souhait de permettre le couchage de 2 personnes dans la longueur, soit 4 personnes au total.

Une autre des spécificités de *Viking Ljös* est qu'elle est construite principalement en acajou, alors que ses consœurs sont traditionnellement construites en pin maritime - l'origine du mot pinasse viendrait d'ailleurs du mot pin.

Viking Ljös est considérée par plusieurs charpentiers de marine arcachonnais, comme « la plus grande pinasse du bassin ». En effet, alors que la longueur moyenne des pinasses varie entre 9 à 10 mètres, *Viking Ljös* aligne 12 mètres.

La construction est confiée au chantier Carrère, charpentier de marine à Gujan Mestras, ville littorale du Bassin d'Arcachon. Ce chantier a aujourd'hui disparu, victime du développement des coques en matériaux synthétiques. « La réputation des constructions navales gujanaises attirait de nombreux charpentiers de marine qui venaient exercer leurs talents dans les 10 chantiers navals que comptait la commune : Fourton, Dubourdieu, Pradère, Lapeyre, Deycard, Lurie, Cristal, Dupret, Brune et Carrere ». Aujourd'hui seul le chantier Dubourdieu s'est maintenu et s'est adapté aux nouvelles demandes en proposant des modèles modernisés de pinasse.

Cette pinasse unique, de 12 mètres de long et 3 mètres de large, avec bordées classiques acajou sur membrures acacia rivetées cuivre, quille, allonge d'étrave et étrave en chêne, est baptisée Viking Ljös (le Roi Viking) en hommage à de lointains ancêtres.



Pour suivre les aventures de « la pinasse rochelaise », connectez-vous sur sa page Facebook ou son compte Instagram

UNE HISTOIRE DE FAMILLE

Viking Ljös navigue de nombreuses décennies sur un bassin d'Arcachon qui vit alors les premières décennies de la plaisance et l'âge d'or de la pinasse traditionnelle.

En 1998, la famille se rend compte que la coque est ravagée par des tarets. De gros travaux de rénovation sont indispensables pour assurer sa pérennité. Rigby Despax devenu trop âgé, son fils cadet Loïc reprend la charge de *Viking Ljös* et continue de la faire naviguer, perpétuant la tradition familiale, et transmettant chaque été cette passion à ses enfants.

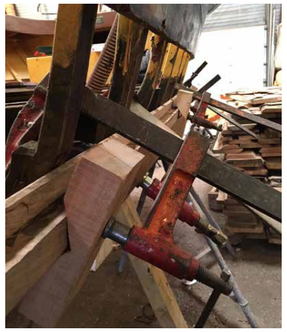
Au décès de Loïc Despax en 2012, la place au port n'est plus octroyée à la famille et la pinasse stationne désormais sur corps-mort. En 2014, la noyade du moteur suite à un défaut de pompe de cale contraint ses propriétaires à une remise au sec. *Viking Ljös* restera 6 ans hors d'eau, sous un hangar, faute de fonds pour les réparations et faute de réel projet.

LA RENAISSANCE ET LES SORTIES EN MER

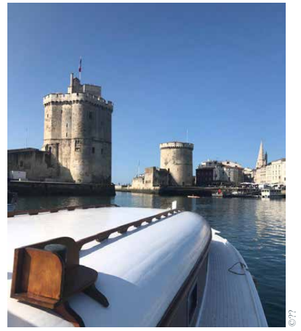
En 2020, Axelle, petite-fille et fille des anciens armateurs, et son mari, tous deux passionnés de plaisance et Rochelais d'adoption, entreprennent de sauver la pinasse familiale.

Ils se rapprochent du chantier Despierre, charpentier de marine, pour la réalisation de travaux de grande envergure, laissant apparaitre de nombreuses surprises.

Un nouveau moteur est installé. Les membrures et varangues sont remplacées, les massifs de bouchain également, puis renforcés par quelques genoux sur les endroits les plus fragilisés. L'étrave et l'allonge de voute sont sauvés grâce à quelques romaillets et renforts dont les charpentiers ont le secret. Les œuvres vives sont entièrement refaites, nouveaux bordés et remplacement des rivets cuivre. Enfin le calfatage est repris sur l'ensemble de la carène.







A ces travaux de structure réalisés avec succès grâce au savoir-faire du chantier Despierre dans le respect des méthodes et de la structure d'origine, s'ajoutent des travaux réalisés par les jeunes propriétaires eux-mêmes aidés par de nombreux proches : ponçage, peinture et vernis de l'intégralité des parties extérieures.

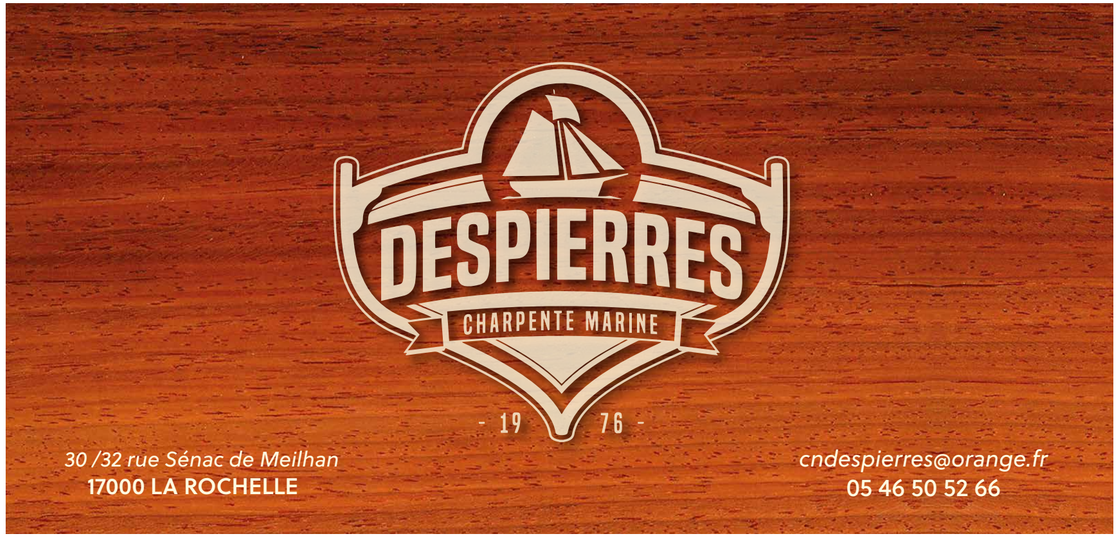
Après 5 mois de travaux prolongés par le confinement et la crise du covid 19, *Viking Ljös* retrouve la mer le 1er juillet 2020, non pas sur son bassin d'Arcachon natal mais dans le Pertuis d'Antioche.

Grâce au Musée maritime de La Rochelle, *Viking Ljös* dispose d'une place dans le bassin des grands yachts et bénéficie ainsi des meilleures conditions de sauvegarde qu'elle puisse trouver : proximité de chantiers d'entretien et de restauration de qualité, bassin protégé, réelle volonté de protection du patrimoine de la part du Musée maritime.

En plus de la volonté de participer en tant que bateau comité aux régates du Yacht Club Classique et autres parades ou évènements nautiques dans les pertuis charentais, *Viking Ljös* propose des sorties en mer, permettant ainsi à chacun de participer à la sauvegarde et à l'entretien de ce beau patrimoine vivant.

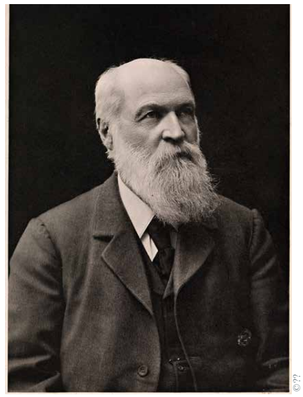
Aujourd'hui les troisième et quatrième générations naviguent à bord de la pinasse *Viking Ljös* et perpétuent l'histoire d'amour entre une famille et un bateau.

Pierre de Castelbajac



COLIN ARCHER

1832-1921



Colin ARCHER



L'envers vaut l'endroit. Un siècle après sa mort, l'inventeur des arrières norvégiens reste toujours aussi moderne, malgré la tendance des voiliers du Vendée Globe à imposer leurs tableaux larges comme des pelles à tarte.
L'envers vaut l'endroit. Un siècle après sa mort, l'inventeur des arrières norvégiens reste toujours aussi moderne, malgré la tendance des voiliers du Vendée Globe à imposer leurs tableaux larges comme des pelles à tarte.
L'envers vaut l'endroit. Un siècle après sa mort, l'inventeur des arrières norvégiens reste toujours aussi moderne, malgré la tendance des voiliers du Vendée Globe à imposer leurs tableaux larges comme des pelles à tarte.

Au mois d'août 2020, le quai amiral Douguet à Port-Launay, au fond de la rade de Brest, a été le théâtre d'une drôle de scène. Une dizaine d'individus de tous âges se sont présentés en file indienne. Puis, tendant leurs bras, ils ont élevé vers le ciel un puissant morceau de bois aux formes rectangulaires, long de 14 mètres et lourd de 180 kilos. Renseignement pris, il s'agissait d'un espar et l'opération concernait le mâtage, à l'ancienne, d'un sloop de 12 mètres, le *Solea*.

Ce puissant voilier de 12 mètres avait de quoi intriguer les regards profanes. « Sans queue ni tête », auraient commenté les uns, tandis que les seconds auraient ajouté : « son envers vaut son endroit », la meilleure formule en la matière étant encore celle des Anglais qui désignent ces carènes par l'expression « double-ended ». Car le *Solea* est doté d'un arrière norvégien. Sa poupe est donc pointue, presque aussi fine que son étrave. Et pour cause, c'est un plan Colin Archer.

Presque un siècle après sa mort, les formes de coques de cet architecte continuent d'inspirer les nouvelles générations. Il est vrai que Port-Launay se situe à parfaite équidistance entre la rédaction du Chasse-Marée à Douarnenez et le chantier du Guip à Brest. Dans ce bout du Finistère, tellement de marins ont biberonné à la fois aux lectures savantes et aux éclats de copeaux des restaurations de vieux gréements qu'il n'est pas étonnant qu'ils aient développé des goûts un peu spéciaux.
Encore qu'il n'y ait rien d'exotique à choisir ce genre de lignes, dès lors que le chenal du Four et le raz de Sein figurent dans votre programme de navigation.

L'un des co-propriétaires de *Solea* est en effet originaire d'Ouessant. Les vagues traîtresses arrivant par l'arrière, il les connaît bien.
Or c'est précisément pour les défier que Colin Archer avait dessiné de la sorte ses voiliers. Sa famille était originaire d'Ecosse mais elle s'était installée en Norvège en 1825. Généralement, quand on migre dans cette direction, ce n'est pas rechercher du grand beau temps, mais plutôt pour constater que le mascaret des fjords ressemble furieusement à celui des lochs.

Le jeune Archer avait ouvert un chantier naval à Larvik. Rapidement, il se fit remarquer par l'originalité de ses réalisations. Il s'attacha en particulier une clientèle auprès des pilotes. Ces marins professionnels sortent par tous les temps dans le but de guider les navires de commerce à l'entrée des ports. En outre à cette époque la pratique locale voulait que le premier arrivé à couple soit le premier à servir. Le cahier des charges des pilotes contenait donc deux requêtes : vitesse – pour remporter le marché – et sécurité – pour revenir sain et sauf au port.

La réputation du constructeur et de l'architecte s'épanouira autour de ces deux puissants arguments de vente. Rapidement, son catalogue s'élargit à des canots de sauvetage, des remorqueurs, des yachts, mais aussi des navires d'expéditions polaires. En tout plus de 200 réalisations lui sont créditées.
L'une d'elles évoquera sans doute des souvenirs aux habitués des rassemblements nautiques du bout du monde, c'est *Christiania*. Construite en 1896 au chantier naval Carl Arnold à Oslo, sa vie est une bonne synthèse des différents savoir-faire de son architecte. Elle avait d'abord officié au sauvetage jusqu'en 1932, avec à son actif 257 personnes sauvées et 2 800 bateaux secourus. Puis elle avait été motorisée pour être convertie au fret jusqu'en 1960. Cette année-là, elle sera transformée en ketch de plaisance, et c'est ainsi gréé que *Christiana* se présentera aux fêtes maritimes de Douarnenez en 1988, où le prix de la meilleure restauration lui sera décerné. Par la suite, coulé dans des circonstances mystérieuses, il sera renfloué par un navire d'exploration pétrolière, ce qui lui permettra d'être à nouveau présent aux Tonnerres de Brest de 2012.
Mais le plus célèbre plan Archer est sans doute celui du trois-mâts *Fram*, désormais reconverti en musée à flot, amarré à un quai du port d'Oslo. Sous la houlette de Fridtjof Nansen, Otto Sverdrup et surtout du grand Roald Amundsen, il a navigué aussi bien en Arctique qu'en Antarctique.
C'est dire si en termes de solidité de construction et de qualités marines les plans Archer tiennent la distance. Du reste, le concept d'arrière norvégien s'est vite émancipé de ses frontières d'origine. Deux figures de la voile française peuvent être rangées parmi ses émules. Chronologiquement, il s'agit de Jacques-Yves Le Toumelin et de Bernard Moitessier.

Le premier, au sortir de la Seconde Guerre mondiale a ouvert sur le large les cerveaux d'une génération confinée par l'Occupation. A bord de *Kurun*, dessiné par Henri Dervin, il s'est patiemment offert un tour du monde empreint de sagesse. Or quelle était la caractéristique majeure de son sloop d'une dizaine de mètres ? Elle résidait dans la forme canoë de son tableau arrière. C'était une poupe norvégienne à l'inspiration « archerienne » assumée. Le second, fort de son expérience de vagabond des mers du Sud, a aussi voulu pareille forme pour son *Joshua* dont il avait confié les plans à son ami Jean Knocker.
Et puis, l'offre internationale de constructions



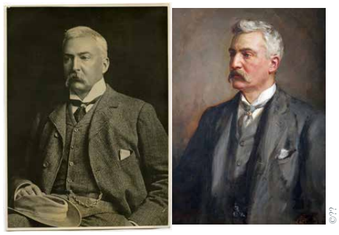
contemporaines est aussi là pour en attester. L'esprit Archer correspond toujours à une réalité, tant dans l'offre que dans la demande d'une clientèle éprise de bateaux stables pour leurs projets de croisières hauturières, de voiliers rassurants qui se comportent comme des rocs dans le gros temps.

FLB



GEORGE LENNOX WATSON

1851-1904



George Lennox WATSON

Une vie dans l'ombre et dans la lumière de la Coupe de l'America. Ecossais de Glasgow, le premier architecte naval dans l'histoire du yachting aura été le seul à inspirer des inquiétudes aux Américains, dont le « sorcier » Herreshoff en personne.

Une vie dans l'ombre et dans la lumière de la Coupe de l'America. Ecossais de Glasgow, le premier architecte naval dans l'histoire du yachting aura été le seul à inspirer des inquiétudes aux Américains, dont le « sorcier » Herreshoff en personne.

Une vie dans l'ombre et dans la lumière de la Coupe de l'America. Ecossais de Glasgow, le premier architecte naval dans l'histoire du yachting aura été le seul à inspirer des inquiétudes aux Américains, dont le « sorcier » Herreshoff en personne.

Même si elle figure dans la biographie officielle de son auteur présumé, la blague n'est pas garantie authentique à 100%, mais elle est trop belle pour ne pas être relatée. George Lennox Watson aurait un jour expliqué en ces termes la raison de sa défaite à la Coupe de l'America en 1887 : « c'est parce je suis Ecossais ». Oui, et alors ? Depuis 1851, chacun savait bien, qu'à l'instar du football « qui se joue à deux équipes de onze, et à la fin, c'est l'Allemagne qui gagne », la régate mondaine d'outre-Atlantique est une épreuve qui se court à deux voiliers, et à la fin ce sont les Américains qui gagnent.

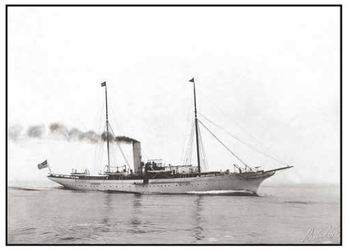
Watson était Ecossais et à ce titre, de son propre aveu, il était parcimonieux de ses deniers. Il n'a donc pas jugé opportun de doter son voilier *Thistle* d'un jeu de voiles digne de la compétition. Bref, il avait dessiné une belle carrosserie, mais sans lui donner le moteur qu'aurait mérité le capot. Il a laissé la puissance invitante prendre l'avantage. Pourtant, cette année-là, sa cote était au plus haut du côté de Newport. Les dignes membres du New York Yacht Club voyaient le moment où ils allaient devoir déboulonner l'aiguière d'argent pour la laisser partir dans le Solent ou dans les lochs d'Ecosse. Le simple fait d'inquiéter les Américains était déjà un exploit. Watson l'avait réalisé. Même le « sorcier de Bristol», le grand Nathaniel Herreshoff avait été obligé un jour d'admettre que Watson était le seul sujet du Royaume-Uni à lui faire peur. Mais ce dernier n'a pas su ou voulu y mettre le prix, et de conclure : « Ma peur de dépenser de l'argent a sauvé la Coupe pour l'Amérique. Cela l'a perdue pour moi. »
Un tel accident de carrière aurait pu lui être fatal. Il n'en a rien été. Au contraire, George Lennox Watson aura été l'un des plus grands architectes navals du monde. Il aura même été le premier, chronologiquement du moins. En 1873, il ouvre, à 22 ans, son bureau d'architecture navale. Cela n'a l'air de rien, dit comme ça, mais c'est le premier du genre dans l'histoire. Jusqu'à sa mort prématurée à l'âge de 54 ans il va dessiner 432 yachts. Cela signifie qu'en moyenne, durant ces trente-deux ans d'activité, un plan Watson aura été mis à l'eau tous les 24 jours.

L'exploit quantitatif s'est traduit par des yachts à vapeur, des canots de sauvetage et des bateaux à usage professionnel. Mais, sur le plan qualitatif, les figures de légende se bousculent pour figurer dans le panégyrique. Comment ne pas mentionner *Britannia, Shamrock II, Valkyrie,* et bien sûr *Thistle* évoquée plus haut.

Britannia est la création la plus connue des yachtmen d'outre-Manche. Forcément, ce majestueux Class J avait appartenu à la famille royale. Il avait été commandé par le futur roi Edouard VII, quand il était alors Prince de Galles. Son fils George V en avait



©La reine

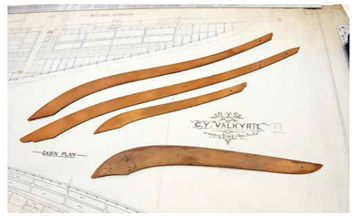


Maïca CMN n°4)

pris la barre plus souvent qu'à son tour. Une photo est mondialement célèbre de ce fringant monarque, bacchantes au vent, tenant la barre à roue avec une jouissance de soudard. Pure mise en scène ? Peut-être, mais la passion pour la voile était sincère dans la famille. En tout cas, le voilier frisait l'excellence. Une année, il s'est même permis de battre Vigilant, le voilier vainqueur de l'America's Cup, qui était venu s'offrir une saison de courses en Europe. Dans les eaux du Solent, il a dû s'incliner devant les qualités manœuvrières de l'équipage royal, mais aussi devant l'efficacité intrinsèque du bateau, grâce aux lignes dessinées par Watson.

Shamrock II est aussi un animal de légende. Il est coutumier de se gausser de son armateur Sir Thomas Lipton, campé dans une posture de serial loser. Mais souvenons-nous des écarts infimes qui séparèrent son class J du defender Columbia à l'issue des régates en 1901 : une minute trente après la première manche de 30 milles, ou encore 3 minutes 35 en temps compensé après le triangle de la deuxième. Et l'anglo-irlandais avait même remporté la dernière manche en temps réel avec deux secondes d'avance.
Cependant, ce voilier aura surtout failli changer la tournure du XXe siècle. A son lancement dans un chantier de Londonderry au printemps 1901, le roi George V manifeste son souhait de naviguer à bord pour les essais inauguraux. Même si l'armateur des *Shamrock* n'est qu'un « vulgaire épicier », la passion du monarque pour le yachting est plus forte que les préjugés. Son Altesse embarque donc sur un tender en compagnie de Watson pour rejoindre le fier coursier… quand ce dernier démâte. Par miracle, aucun décès n'est à déplorer. Mais à quelques minutes près, le destin aurait très bien pu faucher simultanément le roi d'Angleterre et l'un des plus grands architectes navals de son époque.
George Lennox Watson fréquentait donc le gotha. Rien d'étonnant à cela : le statut social d'un concepteur de yachts était élevé à l'époque.





Maïca CMN n°4)

L'avion et l'automobile était balbutiants. Le voilier représentait le stade le plus abouti de la technologie et de la vitesse.
Comme ce fut le cas pour tant d'architectes, tellement passionnés par leur art qu'ils en oublièrent de se marier, nous aurions pu écrire de Watson qu'il mourut célibataire et sans descendance. A deux ans près, cela aurait été exact. Mais en 1902, à l'âge de 51 ans, il épousa à Londres la jeune Marie Lovibond de Putney. La presse de l'époque décrivit leur mariage comme « la concentration du plus grand nombre de personnalités en vue dans la bonne société ».
Comme de bien entendu, le « jeune marié » choisit pour témoin son meilleur client et néanmoins ami, un certain Sir Thomas Lipton. Jusqu'à cet empannage spectaculaire dans sa vie affective, le brillant architecte avait vécu seul avec sa maman. Quand cette dernière tomba malade, la londonienne Marie se proposa de monter dans les brumes de Glasgow pour s'occuper d'elle.
La jeune femme était dans l'orbite de Watson depuis longtemps. Fillette, elle assistait déjà, avec son père, un riche brasseur, aux lancements des yachts de son prestigieux aîné. Las, dix-huit mois seulement après cette union idyllique, George Lennox succombe à une attaque. Pour une fois que notre Ecossais ne fut pas économe…

FLB



©???

Maïca CMN n°4)

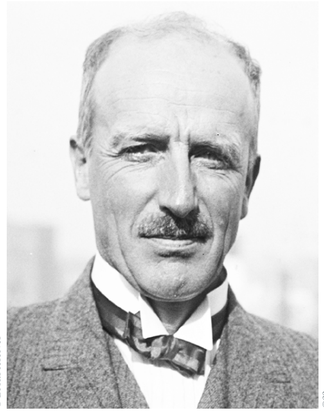
ARCHIVES CLASSIQUES

Près de 150 ans après sa création, le cabinet G.L. Watson est très actif en architecture navale et yacht management. Spécialisés dans les yachts classiques, ses experts peuvent s'appuyer sur des archives documentant l'histoire du Cabinet, mais plus globalement l'évolution du yachting depuis la deuxième moitié du XIXe siècle. Preuve de leur importance et de leur savoir-faire, elles ont été responsables de la conservation des collections du roi Harald V de Norvège, réouvertes en 2010. Les archives G.L. Watson se sont enrichies grâce à celles d'autres architectes. En 2021, après l'acquisition des archives Fife sont créées les « Scottish Yachting Archives ».
www.glwatson.com



JOHAN ANKER

1871-1940



© Droits réservés ©77

Johan ANKER

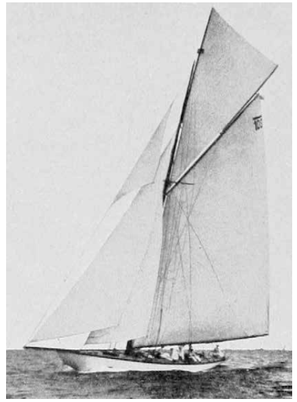
Le père du roi des voiliers. L'architecte norvégien reste pour l'éternité le génie qui a dessiné les belles formes du dragon. Mais l'homme fut aussi un grand régatier, doublé d'un constructeur de renom. Son œuvre perdure dans de magnifiques 6 m, 8 m ou 10 m JI encore présents sur nos plans d'eau, à l'exemple de Lasse.

Le père du roi des voiliers. L'architecte norvégien reste pour l'éternité le génie qui a dessiné les belles formes du dragon. Mais l'homme fut aussi un grand régatier, doublé d'un constructeur de renom. Son œuvre perdure dans de magnifiques 6 m, 8 m ou 10 m JI encore présents sur nos plans d'eau, à l'exemple de Lasse.

Le père du roi des voiliers. L'architecte norvégien reste pour l'éternité le génie qui a dessiné les belles formes du dragon. Mais l'homme fut aussi un grand régatier, doublé d'un constructeur de renom. Son œuvre perdure dans de magnifiques 6 m, 8 m ou 10 m JI encore présents sur nos plans d'eau, à l'exemple de Lasse.

Architecte de lumière, comme il aime à se présenter, Yann Kersalé a revêtu de ses halos des constructions aussi prestigieuses que le Pont de Normandie, le MUCEM à Marseille, ou le musée du quai Branly - Jacques Chirac à Paris. C'est dire s'il est sensible à la beauté des choses. En grande partie pour cette raison, il a longtemps possédé des Dragon, qu'il baptisait *Dirastac'h*. L'autre explication est que l'artiste est originaire de Douarnenez, berceau s'il en est du célèbre quillard.

Sur le chapitre de l'esthétique, l'ancien étudiant des Beaux-Arts en convient volontiers, il se dégage du bateau une certaine forme de magie : « c'est comme Ferdinand Porsche avec la 911 : quand Johan Anker a dessiné le dragon, il a dû être touché par la grâce. Il a immédiatement imaginé des lignes éternelles. L'harmonie des proportions est parfaite. »
C'est pourquoi le voilier conserve, à 81 ans, son pouvoir intact de séduction. A bien y regarder pourtant, son spi n'est pas très grand. Son profil aquilin est un faux nez. Ce n'est pas son étrave pointue qui vient briser la lame, mais un museau mafflu au niveau de la flottaison, qui le ferait presque passer pour un *scow*. A ce compte, si l'on ne sait pas bien négocier la vague, l'embarcation peut se traîner dans le petit temps. Mais quand le vent se lève, le dragon est à l'instar des canots de la SNSM : c'est quand les autres rentrent que lui sort, et il offre alors des séances inoubliables de planning à ses hôtes trempés.
Ces derniers sont historiquement au nombre de trois. Mais comme la série ne cesse d'évoluer, elle a



changé son règlement pour accepter un quatrième élément. Parce que c'est sûr que quatre quintaux d'Ukrainiens, ça vous tient autrement mieux le bateau dans ses lignes que deux naïades de cinquante kilos tout mouillés, recrutées dans le proche entourage du barreur.
Au regard de sa longévité, le dragon évoque davantage un monarque de droit divin qu'un leader démocratiquement élu. Mais il assume son statut. Aucun yacht n'a, comme lui, hérité du surnom de « roi des voiliers ». Aucun autre, non plus, n'a été référencé comme le « voilier des rois ». Dans quelle



© Droits réservés



© Droits réservés

autre série pourriez-vous imaginer réclamer un tribord au mari de la reine d'Angleterre, à l'ancien roi de Grèce, au prince consort du Danemark, au roi de Norvège ou au roi émérite d'Espagne ?
Beaucoup de ces fins barreurs ont quitté la scène, mais le prestige de la série demeure et la beauté des lignes y est pour beaucoup. Un dessin Anker ravive immanquablement l'intelligence émotionnelle du plus blasé des neurasthéniques. Les Rochelais le savent, quand ils s'arrêtent devant le chantier de Bruno Barbara pour contempler les dessous de Lasse, lorsque son propriétaire vient de mettre au sec son 10 metre JI (ou 12 metre ? Une ambigüité demeure à ce sujet). Les Méditerranéens aussi, lorsque leur regard est scotché par *Irene*, un autre dix Metre époustouflant de beauté.
Ces instants de pur bonheur pour les yeux, tous nos contemporains les doivent à un même homme : Johan Anker. Il était né en 1871 dans la petite ville de Halden en Norvège. Suffisamment bien né pour que sa famille lui procure les moyens de poursuivre des études supérieures d'architecture navale à l'Université de Berlin, il n'était pas pour autant un aristocrate. C'est par le travail qu'il s'éleva dans la société. Il se constitua pour cela un trépied : architecte, entrepreneur et marin.
Designer, il n'aura de cesse de concevoir des bateaux rapides, au point de gagner le surnom de « *flying norseman* ». Constructeur, il créera son chantier en 1905 en s'associant pour un temps avec un certain Christian Jenssen. Régatier, il ira dès 1911 défier, sur leur terrain à Cowes, ses « collègues » Fife et Mylne, qu'il battra dans la série des 12 Metre JI.
Mais en plus de ces qualités, il développera, tout au long de sa vie, sa sensibilité d'artiste. Comme eut l'occasion de l'écrire sa seconde épouse, la romancière Nini Roll Anker, « mon mari a toujours pensé qu'il était possible d'unir avec succès l'esthétique et l'efficacité ».
Son CV nautique atteste de ce dernier point. Au fil des ans il s'est régulièrement enrichi. Notamment de deux médailles d'or aux Jeux olympiques de 1912 à Stockholm sur 12 Metre et de 1928 à Amsterdam sur six Metre. En Scandinavie, de tels faits de gloire valent titres de noblesse. Le Norvégien représentera son pays à la barre d'un bateau, *Norna*, qu'il avait lui-même dessiné puis construit, et il comptera parmi ses équipiers son propre roi Olav.
Ce dernier fut un tel fan de son fidèle sujet qu'il ne lui commanda pas moins de douze voiliers de régate. Le voisin danois, le roi Christian X, ne fut pas en reste, avec deux 10 Metre. Il est vrai qu'entre le royaume de la petite sirène et Johan Anker il y a, comme disent les Anglais, « *a long life love affair* ». Après tout le Danemark n'est-il pas l'autre pays du dragon ? C'est là que le chantier Borressen a construit des unités en bois reconnues comme les plus belles du monde. C'est aussi de ce petit Etat, champion du monde du bonheur national brut, qu'est originaire Hans Poul Jenssen, fondateur du chantier Petticrows en Angleterre, qui fournit les montures actuellement indispensables aux équipages qui aspirent à faire bonne figure sur le circuit mondial.
Et puis n'oublions pas que chez nous en France, sans Johan Anker les Rochelais ne disposeraient pas, sur le port, de salles de cinéma baptisées dragon. Leur propriétaire René Sence fut une des plus emblématiques figures de la série. Il fut même le représentant de la France aux Jeux olympique de Kiel en 1972, la dernière fois que le quillard fut retenu comme série olympique. De même sans les commandes passées par les passionnés de la série, les chantiers Bonnin à Arcachon n'auraient pas atteint le stade de perfection qu'on leur connaît dans la construction.
Car ne nous y trompons pas, du fait de ses retours de galbord un plan Anker se révèle parmi les plus difficiles à construire, bien plus par exemple qu'un requin. Mais c'est pour ça qu'on les aime et qu'on les désire tant, ces plans qui défient le temps. On sait à quel point ils se méritent.

FLB

ALFRED MYLNE

1872-1951



© Droits réservés

Alfred MYLNE

Même sans avoir engendré de descendance, Alfred Mylne a réussi à perpétuer son nom. Dans les domaines de l'architecture et de la construction navales, la marque éponyme est toujours reconnue. Cette résistance au temps qui passe est une preuve de son talent.

Même sans avoir engendré de descendance, Alfred Mylne a réussi à perpétuer son nom. Dans les domaines de l'architecture et de la construction navales, la marque éponyme est toujours reconnue. Cette résistance au temps qui passe est une preuve de son talent.

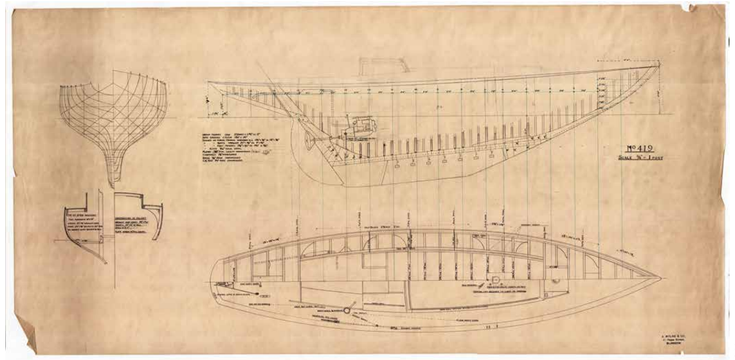
Même sans avoir engendré de descendance, Alfred Mylne a réussi à perpétuer son nom. Dans les domaines de l'architecture et de la construction navales, la marque éponyme est toujours reconnue. Cette résistance au temps qui passe est une preuve de son talent.

Coïncidence des années en « 1 », Alfred Mylne et George Lennox Watson sont honorés dans le même numéro par le Yacht Club Classique. Le premier est mort en 1951, cent ans exactement après l'année de naissance du second, en 1851. Or tous deux ont été très proches. D'abord, ils étaient Ecossais. Qui plus est, ils étaient originaires de la même grande cité : Glasgow. Mais surtout, Alfred Mylne a fini d'apprendre son métier d'architecte auprès de Watson. Et pas dans n'importe quelle circonstance. Il a été l'arpète de son maître quand ce dernier concevait le yacht royal *Britannia* (voir page XX WATSON).

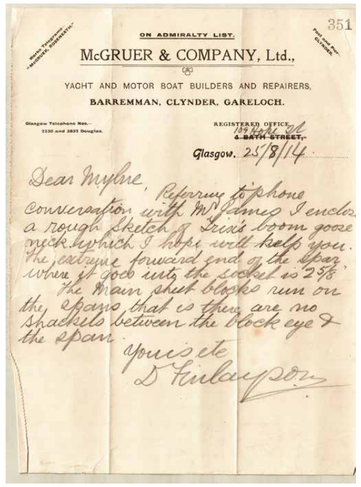
Comme tant d'architectes, le palmarès de notre homme est riche de voiliers qui ont tout gagné et de bateaux novateurs. Ils étaient dessinés à la limite de la tolérance des règles de jauge. Et pour cause ! L'architecte était à son aise pour orienter son crayon. Il avait été associé en 1906 à l'élaboration de la jauge métrique. C'est pourquoi les carènes portant son ADN sont si prolifiques. On les retrouve aussi bien dans la série des 19 M – à l'instar *d'Octavia* lancé en 1911, que chez les 15 M – quatre réalisations à son actif – les 12 M – dont *Cyra* le premier exemplaire construit dans cette classe – et les 8 M comme *Raven*. Attention, nulle arrière-pensée de carabistouille dans de tels propos. La jauge métrique fut une belle invention. Au début des années 1910, elle fut féconde pour toutes sortes d'imaginations, aussi bien celles de William Fife que de Johan Anker (voir page YY ANKER). Plus tard, en 1938, le grand architecte anglais Uffa Fox, inventeur entre autres du trapèze et de coques planantes, rendra un hommage appuyé à Mylne dans un de ses livres consacrés à la pédagogie de la voile. Or il faut savoir qu'à l'époque les ouvrages de l'oracle se lisaient avec autant de ferveur que la Bible chez les dévots. Encore de nos jours, cette jauge inspire toujours autant de respect en matière d'esthétique ou d'efficience.



©YY



©YY



ON ADMIRALTY LIST.

351

McGRUER & COMPANY, Ltd.,

YACHT AND MOTOR BOAT BUILDERS AND REPAIRERS,

BARREMMAN, CLYNDER, GARELOCH.

Glasgow. 25/8/14

Dear Mylne

Referring to phone conversation with Mr James I enclose a rough sketch of Iris's boom gooseneck which I hope will help you. The fastening forward end of the spar when it took into the socket as 2½" the main sheet blocks run on the spar, that is there are no shackels between the block eye & the spar.

Yours etc

D Fulton & Son

Du reste, la patte d'Alfred Mylne ne serait pas demeurée aussi prestigieuse si l'architecte n'avait pas fait montre d'un certain talent. Or, s'il faut argumenter encore son plaidoyer, il est un signe qui ne trompe pas. Lors des rassemblements de yachts de tradition, les spectateurs distinguent immédiatement les voiliers dessinés par Alfred. Ils sont attendris par leurs formes douces : leurs étraves se reconnaissent à leurs arrondis presque féminins, leurs poupes épousent des courbes accueillantes. Elles sont certes désuètes, mais elles le sont délicieusement. Elles inspirent des sensations langoureuses comme le ferait la baignoire d'une riche demeure victorienne.



Quant à l'efficacité, sur ce chapitre Mylne n'a pas dessiné que des bateaux. Au titre de l'effort de guerre il a aidé à la mise au point et à la construction des premiers hydravions pendant la Première Guerre mondiale. Ce détail a son importance car à cette occasion il deviendra familier des technologies naissantes, tant dans le choix des matériaux que dans la construction ou l'utilisation des savoirs tout frais en matière de portance et d'aérodynamique. Autant de compétences qui profiteront plus tard aux voiliers qui lui seront commandés.

Mais revenons à ses tout débuts. Avant d'entrer chez Watson, le futur architecte commence, les mains dans la sciure de chantiers locaux réputés : Napier, Shanks et Bell. Comme la valeur n'attend pas le nombre des années, dès 1896, à l'âge de 24 ans, il s'installe à son compte. Il ouvre d'abord un bureau d'architecte dans Hope Street à Glasgow. Quinze ans plus tard, en 1911, son aventure se poursuit par un chantier, qu'il rachète avec son frère Charles, sur la commune d'Ardmaleish, à la pointe de l'île de Bute. C'est de là que sortiront les premiers hydravions Felixtowe F3 et F5. Vingt ans plus tard, lorsque la Seconde Guerre éclate, la collaboration avec la Royal Air Force et la Royal Navy se poursuit. Ainsi, en plus d'être architecte et marin, l'entrepreneur Alfred Mylne aura tenu à bout de bras un chantier durant deux guerres économiquement dévastatrices.

C'est en partie pour le soulager de ses multiples tâches qu'il fait venir assez tôt à ses côtés, au cabinet de Hope Street, un jeune stagiaire prometteur en la personne de Thomas Glen-Coats. Celui-ci est un illustre descendant d'une riche famille de cotonniers, mais aussi le rejeton d'une dynastie de régatiers. Au-delà d'une association, ils vont former un équipage dont la complicité se poursuivra sur l'eau. Les épreuves de voile des Jeux olympiques de 1908 se tiennent en partie en Ecosse, dans le Firth of Clyde en particulier pour les épreuves de 12 M JI. Deux créations maison représentent le Royaume Uni : *Hera* et *Mouchette*. Glen-Coats est à bord du premier en compagnie de neuf autres membres d'équipage. Il remporte la médaille d'or devant Mouchette. Ce doublé gagnant restera longtemps le meilleur argument publicitaire du cabinet Mylne. A la Libération, son fondateur est toujours célibataire. Il ne se mariera pas et n'aura pas d'enfants. Mais il a un neveu, le fils de Charles, qui lui aussi s'appelle Alfred Mylne. Sans connaissance architecturale ni même marine, il entre dans l'affaire familiale, d'abord au chantier, dont il prend rapidement la direction commerciale. Il a le bon goût de confier le soin à son oncle de dessiner jusqu'à sa mort des voiliers, en lui donnant pour seule consigne que trop beau n'a jamais manqué. En 1950 sort du chantier naval de Bute le sloop *Sinbad*, dont la quille longue, la grand-voile puissante et les élancements préfigurent les cruisers-racers 8 CR. Las, la guerre n'a pas été clémente pour Alfred Mylne II, qui servit comme artilleur dans les commandos. Il multiplie les infarctus, dont le dernier lui sera fatal. Il n'empêche, il aura contribué à maintenir le nom Mylne et mieux, à le maintenir à son sommet dans le panthéon du yachting.

FLB



© Droits réservés

FRANÇOIS SERGENT

1911-1999

ELOISE



© Droits réservés

Illingworth, Angus Primrose et Edouard Michel (

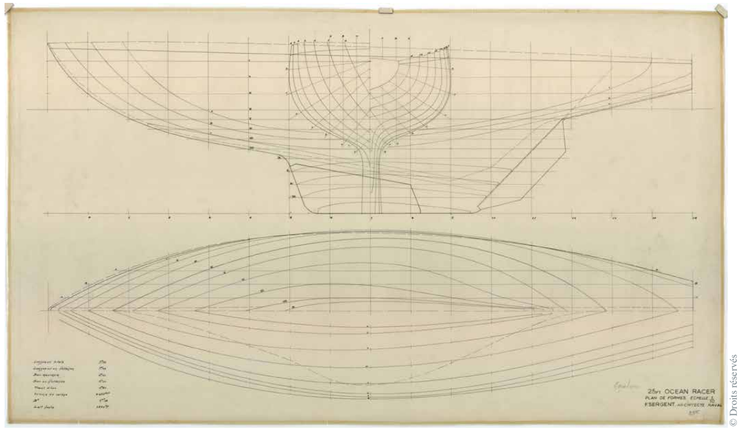
François SERGENT

Petit abécédaire d'un pionnier français de l'architecture navale. Parisien de naissance mais marin par vocation et rochelais par amitié, François Sergent aura grandement marqué de son empreinte la voile de l'après-guerre. Son influence est encore considérable au YCC.

Petit abécédaire d'un pionnier français de l'architecture navale. Parisien de naissance mais marin par vocation et rochelais par amitié, François Sergent aura grandement marqué de son empreinte la voile de l'après-guerre. Son influence est encore considérable au YCC.

Petit abécédaire d'un pionnier français de l'architecture navale. Parisien de naissance mais marin par vocation et rochelais par amitié, François Sergent aura grandement marqué de son empreinte la voile de l'après-guerre. Son influence est encore considérable au YCC.

Sans Eloise II, Marie Christine III, Marguerite, Mowgli ou *Thalamus*, le Yacht Club Classique ne serait pas ce qu'il est. L'œuvre de François Sergent est si présente dans l'environnement qui nous est cher, notamment à l'arrivée de courses classiques comme la Coupe des deux Phares, elle est si foisonnante, qu'il serait hasardeux de prétendre à l'exhaustivité. Voici donc, dans une subjectivité totalement assumée, un florilège de souvenirs et d'anecdotes sur l'homme, le mari, l'architecte, le marin, l'ami, le conteur, le compétiteur, le meneur d'équipages et l'artiste qu'il était tout à la fois.



© Droits réservés

Illingworth, Angus Primrose et Edouard Michel (

A COMME AQUILON

Le témoignage est apporté par le regretté Jean Claude Menu, alors président de la Société des régates rochelaises : « au début des années cinquante, il s'était dessiné pour lui-même un classe III du RORC, *Aquilon*. Mais il avait accepté de me livrer un sister-ship, qui serait livré chez Fernand Hervé, à La Rochelle ». Les amis du YCC l'auront bien sûr deviné : il s'agissait de *Marie-Christine II*, qui fut livré bien avant Aquilon et remporta sa première course (Bénodet – Brixham) en 1952 un an après la victoire du tandem Hervé et Lelièvre dans Plymouth – La Rochelle avec *Eloise I*. Signé du même architecte, celui-ci était un peu plus grand et plus rapide. La rencontre entre Menu et Sergent scella le début de participations régulières dans les courses du RORC et de luttes sportives acharnées sous l'œil attentif de l'architecte.

« En 1957, poursuivait Jean-Claude Menu, François sortit les plans très novateurs d'un yawl bermudien de 13,50 mètres, doté d'un aileron révolutionnaire, que Fernand et moi, désirant pouvoir lutter à armes égales, boat for boat, décidâmes de choisir ». Tonton Hervé commença par la construction d'*Eloise II*, mais pour finir *Marie-Christine III* fut livrée en premier et remporta sa première course (Brest – La Corogne) en juillet 1958. Ensuite, les deux jumeaux furent menés tambour battant pour être sélectionnés, trois éditions d'affilée, aux épreuves de *l'Admiral's Cup* de 1959, 1961 et 1963. Cette vitrine conféra au dessinateur français une réputation d'innovateur, en avance sur son temps, capable de rivaliser avec la redoutable concurrence des designers anglo-saxons, scandinaves, et néerlandais. Certes, poursuivait en substance Jean-Claude Menu dans l'hommage à son ami, la roue tournera et nombre de plans ne pourraient plus rivaliser de nos jours avec les créations récentes. « Il n'empêche, concluait-il, les dessins de François conservent la grâce et la sûreté. François Sergent était un architecte naval de talent, mais aussi un esthète, un amoureux de la nature, un conteur doué, un charmeur subtil, un marin avisé, bref un honnête homme ».

E COMME ESTHÈTE

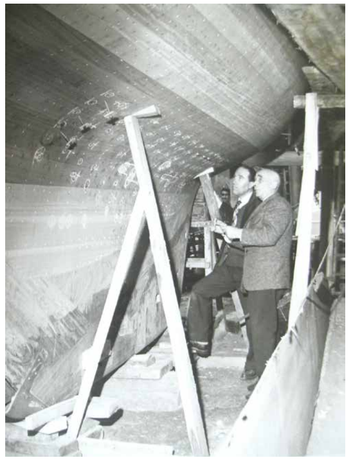
« Rendre beau ce qui est nécessairement utile, c'est cela l'architecture ». Paule Sergent se souvient que cette devise a toujours orné le bureau de son mari. « Elle l'a toujours guidé dans ses créations » précise-t-elle.

François Sergent était d'abord un artiste. Il avait passé un bac littéraire, latin et langues. Il aimait la nature, avait dessiné les plans d'un chalet qu'il construisit avec son épouse dans le massif du Queyras. Sa préférence allait au siècle des Lumières, pour la somme d'intelligence et de création artistique apparues durant cette période. Il pouvait aussi bien parler de la corrida ou des guerres de Vendée, du peuplement de la Californie, des Indiens d'Amérique que de la guerre de sécession. Sa retraite fut d'ailleurs consacrée à façonner puis peindre des figurines de soldats de toutes ces époques.

M COMME MENEUR

Ses favoris noirs le long de joues mates ajoutaient à son aura. Mais avant tout, il y avait sa personnalité de leader, renforcée par sa formation chez les scouts. Son sens du commandement l'amenait à être à la fois directif et pédagogue, exigeant et bienveillant. Il savait prendre ses décisions, mais surtout il les assumait. En témoignent les passages suivants, extraits de la biographie écrite par sa veuve Paule :

« C'était un capitaine exigeant, qui choisissait avec soin ses équipages, le plus souvent parmi ses amis, qu'il savait bons marins. Au départ d'une traversée, les quarts étaient établis, et il n'était pas question de se trouver sur le pont, à moins d'y avoir été appelé, alors qu'on était de quart en bas. Ainsi l'équipage au complet conservait toute son efficacité pour une manœuvre rapide. Il prenait toujours l'avis de son





© Droits réservés

équipage, souvent à l'occasion du repas du soir. Mais conscient de ses responsabilités, c'est toujours lui qui prenait la décision finale… »

« C'était aussi un capitaine apprécié de ses équipages, notamment des jeunes qui faisaient leurs classes à bord. Combien doivent encore se souvenir de ses conseils, se rappeler aussi les séances de matelotage pendant lesquels il nous apprenait les nœuds indispensables à toute manœuvre, ou des chants de marins que nous entonnions en chœur (son préféré était «*what shall we do with the drunken sailor*») ? Il n'est pas rare de trouver dans les livres de bord de cet adepte des belles manœuvres : «belle manœuvre d'aussières» ou «prise très correcte d'un corps mort à la voile» ».

En 1971, il fut chargé de cornaquer l'équipe de France à l'*Admiral's Cup*. Les trois voiliers alignés cette année étaient *Pen Duick III, Gitana V* et *Izenah.* On ne mesure pas le charisme et l'autorité naturelle qu'il aura été indispensable de déployer pour se faire admettre et obéir de loustics comme Tabarly, Kersauson, les hommes du baron Edmond et les plus discrets mais néanmoins ombrageux équipiers de monsieur Holley.

Plus tard, il sut prendre ses distances avec l'évolution que prenait selon lui la course au large. En atteste sa lettre de démission adressée au Président de l'UNCL, institution qu'il avait pourtant contribué à créer. La courtoisie de la forme ne cache rien de sa déception sur le fond : « la course étant ce qu'elle est actuellement, il faut être jeune pour en supporter les fatigues. Cependant, j'avoue que si j'en estime la technique un peu trop éprouvante à mon âge, c'est surtout à l'esprit nouveau que je ne réussis pas à m'adapter. Le professionnalisme plus ou moins déguisé, les rivalités et les antagonismes des équipages dans les grandes épreuves, le fait que personne ne vit à bord de bateaux où il serait impossible de le faire, la réduction des parcours au large en faveur de régates autour de trois bouées : tout cela s'éloigne tellement du jeu amical mais passionnant et dépourvu d'arrière-pensées et de la chaude communication humaine auxquels j'ai consacré une large part de ma vie, et fait que je ne m'y sens plus à l'aise ». François Sergent n'avait jamais oublié que dans course-croisière, le second mot importe autant que le premier.

P COMME PROFESSIONNEL

Parisien et même vrai titi depuis au moins deux générations, il avait vu le jour le 18 mai 1911 dans le quartier de Saint Lambert dans le quinzième arrondissement. Il le reconnaissait lui-même : aucun atavisme familial ne le prédisposait à se consacrer aux bateaux et à l'élément marin. Du reste, il aurait tout aussi bien pu devenir montagnard. Seulement, la mer, il l'a eue tout de suite dans le sang. Parce que ses parents étaient instituteurs ! Du coup, leur rejeton a été le précoce bénéficiaire des congés payés. Pas une vacance d'été qui ne se déroule le long des côtes, depuis la Bretagne nord jusqu'à la Vendée. Et l'intéressé de se souvenir : « Il y avait toujours un chantier naval et je passais mon temps à observer les mouvements d'herminette ».

C'est à ce moment-là, vers l'âge de douze ans, qu'il connut sa première expérience d'architecture navale. A partir des bouchons de liège qui s'évadaient des chaluts, il conçut des embarcations vaguement lestées d'un morceau d'ardoise taillé en triangle, de branchettes et d'un chiffon pour le gréement, qui eurent le mérite d'arriver tant bien que mal de l'autre côté du port… Cependant, une chose est d'avoir la passion, une autre est de décider d'en faire une profession. Ce choix ne pourra pas se concrétiser aussi vite qu'il ne l'aurait voulu.

A la Libération, François Sergent est déjà un quadra quand il invente, pour ainsi dire, le métier de professionnel de l'architecture navale en France. Il a mûri son projet depuis longtemps. Déjà en 1927, après son bac obtenu à 16 ans, il aurait bien embrassé une carrière dans la marine marchande, mais le secteur était alors en crise. Il part donc en Grande Bretagne pour perfectionner la langue, mais aussi pour tenter de s'approcher du métier de ses rêves. « J'avais trouvé du travail, expliquait-il alors, et je pouvais me consacrer à l'étude des maîtres Fife ou Charles Nicholson dont je voyais les œuvres croiser dans le Solent. »

Autodidacte, ne maîtrisant guère plus, selon ses termes, que les quatre opérations algébriques, il plonge alors dans cette « géométrie spéciale qui

permet de reproduire sur une feuille plane les formes et les volumes d'une coque de voilier ». Revenu en France, il doit encore patienter de longues années avant de pouvoir s'installer de manière viable à son compte. Il aurait certes pu faire comme son compère Jean-Jacques Herbulot qui, en dépit de la notoriété considérable de ses modèles (vaurien, caravelle, …) préféra demeurer toute sa vie architecte de la Ville de Paris. François Sergent, lui, choisit de vivre de ses plans. Il en signera près de 2000, qui tous ont fait l'objet d'un legs au Musée maritime de La Rochelle, ville qu'il avait tant aimée.
Herbulot et Sergent ! Ces deux-là se connaissaient très bien. Ils fréquentaient notamment le Cercle de la Voile de Paris. Ensemble, ils ont dessiné le grondin. Puis ils se sont retrouvés dans le même désir de démocratiser leur passion. Mais par des voies différentes. Si bien qu'ils se sont plus d'une fois challengés. Ainsi, quand l'un conçut le *corsaire*, l'autre accoucha du *pirate* !

S COMME SERGENT DE LA ROCHELLE

Le XIXe siècle avait connu l'épisode tragique des quatre sergents de La Rochelle. Le XXe siècle aura eu, de manière plus heureuse, son Sergent de la Rochelle. Il se prénommait François. Notre homme aura juste eu le temps de mettre un pied dans le XXIe siècle puisqu'il nous a quittés le 14 septembre 2000. Assez pour déplorer la tournure prise par certains plans de croiseurs, visiblement plus inspirés par la contenance de la glacière que par le passage de l'étrave dans la vague, mais suffisamment aussi pour apprécier le retour en grâce de ce que l'on appelle désormais la belle plaisance. Il y a pris une telle part ! Le Vieux Port, la SRR, la Maison de la rue de l'Armide, le Musée maritime, le boulanger de la rue Saint Nicolas – fournisseur attitré des départs en croisière – ou le chantier Hervé savent bien ce qu'ils lui doivent.
Cependant, le chantier Chabert à Marseille pourrait en dire autant. C'est lui qui construisit, et avec quels bénéfices pour sa renommée, les *Stemaël II* et *III* que la famille de Roux, éternelle rivale de Gaston Defferre sur l'eau comme à terre, avait commandé à François Sergent pour être sûre de briller devant les *Palynodie* de l'édile de la cité phocéenne.
Et puis, notre homme aurait tout aussi bien pu être montagnard. D'abord patineur sur glace dans l'équipe parisienne de hockey « les Français volants », il passa naturellement au ski : de descente, qu'il pratiqua jusqu'à l'âge de 88 ans ou de randonnée, en particulier sur glacier.
C'est enfin à La Rochelle qu'il fera la connaissance en 1946 de Paule, qui allait devenir sa femme. Une première croisière les conduisit à l'île d'Aix. Ensemble, ils allèrent ensuite beaucoup plus loin.

THALAMUS : « JE ME SOUVIENS… »



Paul Mazars possède un privilège rare. Il conserve dans ses souvenirs celui de la construction, voici bientôt soixante ans, du voilier Thalamus qu'il possède actuellement. « Il a été conçu en 1962-1963 à la demande de mes parents » témoigne-t-il.
Un détail lui revient : « François Sergent avait prévu un cockpit classique. Il fallait enjamber la cloison pour descendre dans le carré. Ma mère et moi-même souhaitions un passage plus facile et avons demandé d'abaisser le seuil ». Réticence de l'architecte ! « Souriant et résigné, il a cependant accepté en concevant un H de renfort qui reportait les efforts ».
Le chantier Rameau à Etel en a assuré la construction. Dès la mise à l'eau fin 1963 le bateau s'est révélé si parfaitement opérationnel que son neuvage a consisté, après quelques bords entre Etel et Belle Ile, en une navigation d'une traite entre Belle-Ile et Madère, puis Tanger et Toulon.

Par la suite, *Thalamus* a navigué en Méditerranée jusqu'à Istambul, et retour en Manche par les canaux. Un refit général est devenu nécessaire en 2000, confié à Hubert Stagnol et son équipe. « Madame Paule Sergent, après m'avoir aimablement fourni les plans, est venue en personne ! Désormais peint en vert, *Thalamus,* immatriculé à La Rochelle et classé monument historique, est basé au Musée Maritime de La Rochelle et navigue de l'Espagne à l'Irlande, en famille et avec tous les équipiers et équipières qu'il est si heureux d'accueillir. »
Dominique Duchemin est en mesure de comparer. Il a longtemps navigué sur des bateaux modernes. Il a même traversé l'Atlantique sur un Pogo 8,50.

ELOISE II : « L'ÉLANCEMENT DES FORMES ET LA PERFORMANCE »



Ce qui l'a séduit dans *Eloise II*, outre le plaisir de prolonger la belle aventure d'une copropriété, c'est le cocktail de performance et de beauté des formes. Comme il l'explique « François Sergent dessinait des bateaux élancés, marins, pas toilés à l'extrême, facilement manœuvrables en équipage réduit. »
Quand un tel cahier des charges est respecté à la lettre, que demander de plus ? Le co skipper se souvient en effet d'une récente croisière entre Concarneau et Lorient, de conserve avec un 43 pieds tout droit sorti de sa chaîne de montage. A une moyenne de 7 nœuds, ils sont arrivés ensemble. Nous étions au portant, où le bateau navigue très bien. Mais c'est au près qu'il se comporte très, très bien. »
Ajoutez à cela que le bateau a été conçu pour naviguer. Il a été aménagé pour y vivre, en mer et par tous types de temps. « L'été dernier, nous avons participé au rallye des Grands Ducs entre Douarnenez et Paimpol. Nous étions six à bord et nous vivions très bien. Le bateau a suffisamment de couchettes pour dormir à huit, mais six est le nombre idéal, sachant que le voilier se manœuvre facilement à deux. Le plan de voilure est parfait. Il est bien fractionné, à l'arrière avec la petite voile, et à l'avant où je privilégie le yankee et la trinquette. Il me suffit de la descendre ou de la remettre en fonction de l'intensité du vent ».
Enfin, et ce n'est pas le moindre *Eloise II* avait été bien construit. Un naufrage et un début d'incendie, entre autres vicissitudes, n'en sont pas venus à bout. Il est donc loisible aux copropriétaires de procéder régulièrement à des travaux de modernisation sans qu'il soit nécessaire de tout désosser. Cela dit, s'il avait fallu mettre le bateau à l'envers, Dominique Duchemin n'aurait pas été autrement surpris. Il possède une photo de sa construction. C'est dans cette position que Fernand Hervé l'a fait naître à la vie. C'était en 1957 et, à voir le bateau actuellement, c'est comme si c'était hier.

BIM BAM : SÉQUENCE ÉMOTION LORS DE LA REMISE À L'EAU

Paule Sergent a toujours eu de la reconnaissance pour les marins qui décident de rendre vie à un voilier dessiné par son mari. En 2010, Stéphane Lainez a 26 ans. Il a gardé son allure adolescente de petit prince. Ses boucles blondes se confondent avec les copeaux de bois qui accompagnent son quotidien. Il finit en effet son apprentissage au chantier du Guip à Brest. Depuis trois ans, tous ses temps libres, tout son argent disponible, sont dédiés à la restauration de *Bim Bam*, racing cruiser de 12 mètres, gréé en



cotre, dessiné en 1959 et lancé pour la première fois en 1961.
Dans les premiers temps, la carcasse est posée sur le quai du Cdt Malbert. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, le jeune charpentier va pouvoir faire de son voilier son logement principal.
A un moment ou un autre – avant, après le boulot, pendant les pauses – toutes les bonnes volontés du chantier apportent leur savoir-faire au bateau de leur collègue arpète. A commencer par le patron Yann Mauffret, ému par la passion de sa recrue. C'est que, pour une première restauration, celui-ci s'est attaqué à une sacrée grosse pièce. Tant qu'à jeter son dévolu sur un plan Sergent, il aurait peut-être été plus sage de commencer par un dériveur comme le Nordet, ou un pêche promenade à l'exemple du *Loctudy* !

Il n'empêche, grâce aux coups de main des uns et des autres, l'ancien coureur de haute mer finit par retrouver sa fière allure. Lorsque la date prévue de la mise à l'eau approche, l'armateur s'avise qu'il serait peut- être convenable d'inviter madame Sergent. La veuve de l'architecte répond avec enthousiasme : elle a été touchée par l'attention, elle fera son possible, mais elle ne peut pas promettre…

Le jour J, l'attention de Stéphane Lainez est entièrement consacrée à la délicate opération de grutage. La coque se balade dans les airs, sa robe rouge bordeaux est irrésistible, ses œuvres vives apparaissent pour la première fois dans toute leur efficience esthétique. C'est alors qu'il entend dans son dos une voix féminine s'exclamer : « je n'ai jamais vu un aussi beau Sergent de toute ma vie ». C'était Paule. Débarquée du train à l'improviste, elle venait de décerner au propriétaire de *Bim Bam* son plus beau brevet de navigabilité.

FLB







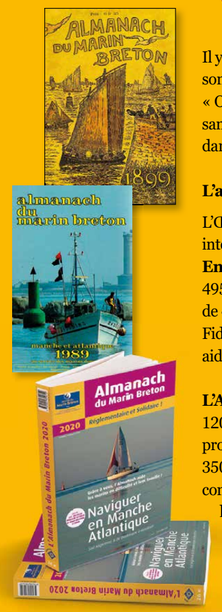




Institut Maritime de Prévention, Fonds Jacques de Thézac / Abris du Marin - Collection Musée départemental Breton.

L'Œuvre et l'Almanach du Marin Breton :

120 ans de solidarité et d'action sociale envers les familles de marins !



Il y a 120 ans, Jacques de Thézac affirmait son idéal de générosité en créant l'Almanach du Marin Breton et en lançant dès 1900, sur l'île de Sein, son premier Abri du Marin. Son action envers les marins se développait alors avec l'aide de nombreux contributeurs, dans une discrétion totale : « On peut faire le bien, il est inutile de le dire ». Au-delà de son action moralisatrice et éducatrice, il souhaitait apporter aux marins les connaissances essentielles de navigation et partager les nombreuses découvertes du début du XXème siècle à travers la publication de l'Almanach, dans un langage compréhensible de tous. Ses successeurs ont, un siècle durant, continué sans relâche son action avec le même souci de réserve.

L'action sociale : un objectif majeur méconnu, une action concrète et palpable

L'Œuvre du Marin Breton vient en aide aux marins ainsi qu'à leur famille en difficulté financière, en leur accordant des prêts d'honneur sans intérêt ou des dons. Les dossiers les plus critiques sont transmis par les assistants du Service Social Maritime (SSM) qui accompagne les marins. **En dix ans, 726 familles ont pu compter sur des aides remboursables pour un montant total de 640 000 €.** Sur la même période 495 dons ont été accordés pour un montant de **101 290 euros.** En 2019, l'association a pu faire plus de **9 000 € de dons** et attribué à plus de **45 familles** des prêts d'honneur sans intérêt pour plus de **40 000 €**.
Fidèle à l'esprit de Jacques de Thézac, l'Œuvre du Marin Breton poursuit son action sociale en relation étroite avec le Service Social Maritime et aide à faire face à des situations difficiles croissantes, inhérentes aux périodes économiques tendues.

L'Almanach du Marin Breton, un incontournable mais aussi un achat solidaire !

120 éditions plus tard, l'Almanach du Marin Breton regroupe toujours, avec succès, les informations nautiques nécessaires à la navigation professionnelle ou de plaisance : météo, annuaire des marées, radionavigation, livre des phares et feux, descriptions et contacts de près de 350 ports, textes officiels. Il constitue un ouvrage réglementaire indispensable à bord de chaque bateau. Les ressources issues de sa diffusion contribuent en totalité à l'action sociale de l'Œuvre du Marin Breton. La création d'un fonds de dotation du Marin Breton viendra renforcer les moyenset les actions sociales et culturelles à destination de la communauté maritime.

CONTACTS ŒUVRE DU MARIN BRETON :

Dominique Raoul, président : 06 80 17 10 70
Frédéric Audrézet : 02 98 44 06 00

120 ans de solidarité
Marin Breton
1899-2019

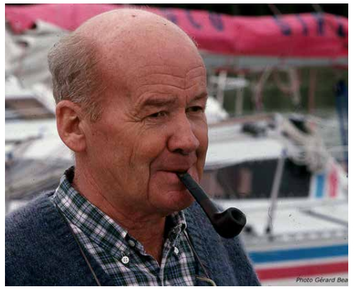
Œuvre du Marin Breton • 24, quai de la Douane - F-29200 Brest - Tél. +33 (0)2 98 44 06 00 • amb@marinbreton.com - www.marinbreton.com - facebook.com/marinbreton

œuvre du Marin Breton 1899
Chez les gens de mer, la solidarité n'est pas un vain mot !

HOMMAGE

PHILIPPE HARLÉ

1931-1991



© Droits réservés

Illingworth, Angus Primrose et Edouard Michel

Philippe HARLÉ

«Entendant mal, je me suis efforcé d'écouter bien. Dessinant mal, j'ai essayé de tracer précis. M'exprimant mal, j'ai tenté de convaincre sur l'eau. Peu doué pour « avoir raison » dans les débats, j'ai cherché à avoir raison dans les faits. Sont-ce ces déterminations qui ont abouti ? Je n'en suis pas certain. Mais au vu des événements passés, je suis porté à constater que j'ai eu beaucoup de chance et beaucoup d'amis » Philippe HARLE

«Entendant mal, je me suis efforcé d'écouter bien. Dessinant mal, j'ai essayé de tracer précis. M'exprimant mal, j'ai tenté de convaincre sur l'eau. Peu doué pour « avoir raison » dans les débats, j'ai cherché à avoir raison dans les faits. Sont-ce ces déterminations qui ont abouti ? Je n'en suis pas certain. Mais au vu des événements passés, je suis porté à constater que j'ai eu beaucoup de chance et beaucoup d'amis » Philippe HARLE

« Entendant mal, je me suis efforcé d'écouter bien. Dessinant mal, j'ai essayé de tracer précis. M'exprimant mal, j'ai tenté de convaincre sur l'eau. Peu doué pour « avoir raison » dans les débats, j'ai cherché à avoir raison dans les faits. Sont-ce ces déterminations qui ont abouti ? Je n'en suis pas certain. Mais au vu des événements passés, je suis porté à constater que j'ai eu beaucoup de chance et beaucoup d'amis » Philippe HARLE

En 1931 naissait mon père, Philippe Harlé, architecte naval fécond à qui la plaisance doit les plans de près de 200 voiliers dont la plupart portent le nom d'un cru plus ou moins célèbre.

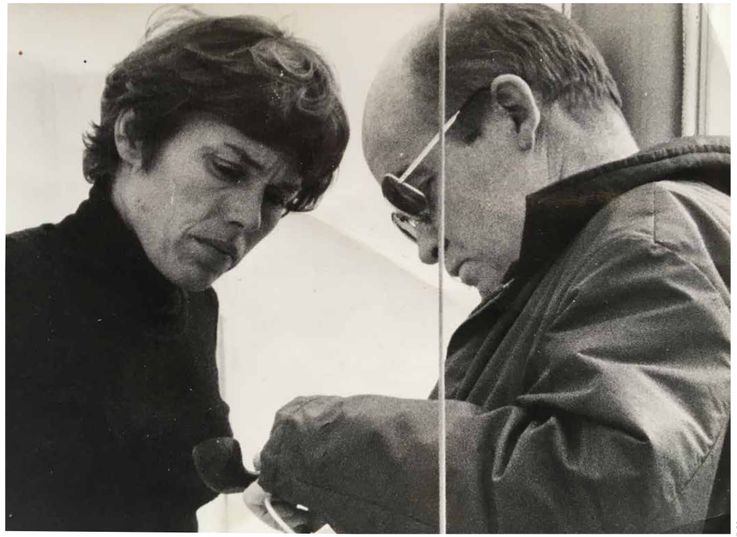
Sa carrière n'aurait pas été la même s'il n'avait été accompagné, pendant les 30 années de leur mariage, par son épouse Claude, enfant du Morvan devenue marin par les hasards du destin, qui a rejoint Philippe dans les mers éternelles en 2014, pour le meilleur sans aucun doute.

Couple étonnant et détonnant, admiré, adoré et parfois contesté, ils ont partagé une passion pour la mer et les bateaux à travers bien des qualités communes : énergie, enthousiasme, honnêteté intellectuelle, humilité (même si certains en doutent) et surtout deux traits à qui leur parcours doit beaucoup : un appétit commun pour la transgression et un réel talent pour la transmission.

CLAUDE ET PHILIPPE, UN DESTIN COMMUN EXPLOSIF ...

Dans la nuit du 10 au 11 octobre 2014, à 2h41, le pertuis breton était secoué par un tremblement de terre de 3,8 sur l'échelle de Richter. Un ami connaissant bien ce couple volcanique verra dans ce mouvement sous-marin le signe des retrouvailles de Claude avec Philippe, décédé le 4 février 1991 et dont les cendres avaient été dispersées au même endroit 23 ans plus tôt.

Rien ne prédestinait Claude, à l'enfance meurtrie par les abandons, à rencontrer Philippe, né dans une famille de la bonne bourgeoisie Rouennaise. Il a fallu un de ces coups de pouce dont le destin a le secret pour que leurs chemins se croisent, en 1959, lors d'un stage aux Glénans. Philippe, après avoir découvert cette école mythique comme stagiaire, avait gravi rapidement les échelons pour devenir













chef de base à Penfret. Claude y faisait le premier d'une longue série de stages.
L'histoire familiale retiendra qu'ils n'ont pas été indifférents d'un à l'autre mais que Claude, rapidement séduite par l'humour et le potentiel de cet homme dont elle décelait déjà l'intelligence, décidera sagement de laisser Philippe « venir ».
Il faudra quelques années pour que Philippe se décide à lier son destin à celui de cette femme, que son histoire personnelle avait dotée d'une grande indépendance et d'une volonté affirmée de prendre le contrôle de sa propre vie pour la réussir.

S'ensuivront 30 années de vie commune heureuses souvent, tumultueuses parfois, mais surtout fructueuses : Philippe, avec l'aide indispensable de Claude, deviendra un des architectes les plus prolifiques de sa génération avec d'immenses succès à la clé : du *Muscadet* né en 1963 qui fera définitivement décoller sa carrière, au *Sangria* produit à 3 000 exemplaires, en passant par toute une gamme d'unités en contreplaqué, plastique et plus tard AG4 (alu). A la fin des années 70, dans les ports français, c'est près d'un bateau sur quatre qui est né du crayon de Philippe.

Pendant ce temps, Claude ne s'est pas contentée d'être l'égérie de son homme : entre deux régates en Fireball ou habitable, elle commence par poser en 1969 les bases d'une école de sport en optimist, où, du haut de mes 6 ans, j'ai tiré mes premiers bords avec Christine Briand, Xavier Phélipon, Jean Saucet et bien d'autres. La structure a foisonné et enfanté en 1975 d'une section sports études où bien des sportifs au beau parcours ont usé leurs culottes de rappel. En parallèle, elle s'investit en tant qu'élue dans son club, sa ligue, sa fédération, imagine et conduit le beau projet Voiles 94 (championnat du monde de voile d'un grand nombre de séries à La Rochelle), gravit les étapes pour devenir juge nationale et redeviendra, à la fin de sa vie, « simple » bénévole dans un tout petit club proche de la maison au nom prédestiné « Les Plates, l'Enfant et la Mer ».

L'un et l'autre ont quitté cette terre bien plus tôt qu'il n'était prévu, emportés par un mal similaire, presque dans la même chambre du même hôpital, laissant derrière eux un bel héritage.

Une chose est sûre, ces deux-là s'aimaient vraiment. Au-delà de cet amour tumultueux, deux traits me semblent les caractériser : un goût commun pour la transgression, mais aussi un grand appétit et un vrai talent pour la transmission.

UNI PAR UN MÊME GOÛT DE LA TRANSGRESSION

Dès les prémices de son parcours, où il obtient de son père la permission de vendre le fusil de chasse reçu en récompense de son Bac, pour s'acheter son premier caneton Brik, Philippe choisit de quitter les rails confortables du fantasme maternel d'une « belle situation » (ce qui pour ma grand-mère signifiait un poste de cadre dans une grande entreprise) pour tracer sa voie dans ce qui apparaissait pour sa famille comme une vie de saltimbanque.

Car au fond de lui, ce qu'il veut, c'est bousculer l'histoire, contribuer à passer du « yachting à voile » réservé à une élite à la « voile pour tous ». C'est ainsi qu'assez logiquement il se reconnait et trace sa voie dans l'univers des Glénans où il partage avec les Viannay ce désir de challenger une vision élitiste d'un sport réservé à ceux qui sont bien nés ou ont de l'argent… ce qui va souvent de pair.
C'est ce même goût de la démocratisation qui va le conduire à dessiner d'abord des petits bateaux, à petits budgets, en osant la rupture du look – tout le monde se souvient du « petit cul » du Muscadet et des quolibets qu'il a essuyés avant de « le montrer à plus gros que lui » – mais sans jamais sacrifier la sécurité ou la performance. Ceux qui ont goûté aux joies de ses unités les plus petites connaissent ce sentiment qui mêle puissance et sécurité : vous pouvez coucher un *Mumu* dans 40 nœuds, jamais la peur ne s'invite à bord.

Non content d'avoir réussi son pari en mettant des centaines d'unités sur l'eau, il va continuer à grandir avec son siècle, dans sa vie personnelle comme sur la table à dessin, avec toujours un coup d'avance sur les questions techniques ou écologiques. La Maison Blanche 2, achevée en 1981, sera dotée d'un panneau solaire et d'un chauffage au sol basse température, solutions très novatrices alors et, anticipant bien avant *Xynthia* les risques de submersion liés au réchauffement climatique, conçue avec les pièces de vie au 1er étage.



Dans chaque aspect de la création d'un bateau, il va s'attacher à remettre en question les dogmes et bousculer les idées reçues : une couchette de 2,10 m dans un bateau de 6,50 m, la hauteur sous barrot dans un bateau de 7 m, une vraie cuisine ici, un vrai WC là, … il veillera, tout au long de sa carrière à répondre à un besoin plutôt qu'à se plier à des traditions.

Le Naïade V, conçu en 1962, est un bon exemple de cette exploration du champ des possibles pour satisfaire les rêves d'un client : un tirant d'eau modulable sans sacrifier les performances. Cela donne un magnifique dériveur lesté, qui permet de connaître à la fois les joies des podiums et celle des échouages sur le sable. Laurent Barbiero, propriétaire de La *Goële 3*, portant les couleurs du YCC, m'a offert le bonheur fin 2020 d'y passer la nuit avant de courir le Trophée Harlé en baie de La Rochelle.

Plus tard, il partagera avec Eric Tabarly le goût pour l'exploration de nouvelles approches : multis, foils, coques étroites versus coque larges… seront autant de sujets de discussion entre experts marins partageant cette capacité à trouver le juste chemin entre fiabilité et modernité.



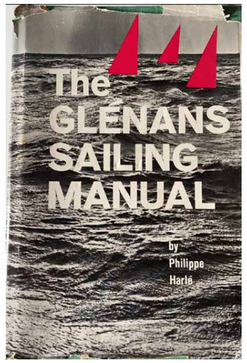


Quant à Claude, son goût pour la transgression se révèlera encore plus manifeste que celui de son époux. Rebelle dans sa vie personnelle, elle le sera aussi dans ses fonctions au Ministère des finances (secrétariat de Valéry Giscard d'Estaing), où elle conditionnera la poursuite de son travail à la survie d'une plante verte qui, comme elle, dépérissait faute de lumière naturelle.

Une fois mariée, son anticonformisme s'exprimera de mille manières, comme à travers ses voitures, à la visibilité fantaisiste : une Rodéo blanche doté d'un coffre rustique, une 4L orange, une R5 vite repeinte en rose fuschia et baptisée Eugénie. A la fin de sa vie, elle sillonnera La Rochelle sur un scooter électrique avec lequel elle mettait une constance admirable à enfreindre le code de la route, malgré quelques gamelles mémorables.

Mais comme la vie quotidienne ne lui offrait pas assez d'adrénaline, elle ponctuera son parcours de projets un peu fous qu'elle mènera toujours à bien, comme cette Mini Transat réalisée avec Michèle Paret à 55 ans tout rond, et que les « coco girls » finiront de fort belle manière après une magnifique première étape.

C'est jusqu'aux derniers jours de sa vie que s'exprimera son goût pour l'infaisable. A peine installée dans son lit médicalisé face à la mer, après une sortie du CHU conquise de haute lutte, elle déclare à la famille épuisée et la jeune médecin médusée : « maintenant, je veux aller en mer ! ».
Il a fallu une délicate négociation avec l'équipe médicale et un incroyable alignement de planètes – météo clémente, vent de terre pour effacer le clapot, marée haute au bon moment, disponibilité de l'équipe médicale – pour rendre possible cette ultime sortie en muscadet, sous l'œil ému de nombreux Rochelais sur l'eau comme sur les quais. Elle finira sa sortie avec le panache que méritait la fin d'une vie hors du commun, en franchissant les Tours du vieux port sous Spi, ultime pied de nez au destin qui osait la priver de nombreuses années sur cette mer qu'elle aimait tant.



MAIS AUSSI PAR UNE PASSION ET UN VRAI TALENT POUR LA TRANSMISSION

Dès notre enfance, mon père a su déployer, quel que soit le domaine, de vrais trésors d'intelligence pour simplifier ce qui est compliqué, rendre pratiques les concepts théoriques de mes cours de maths ou de physique. Doté d'un solide bagage d'ingénieur, il croyait à « ce qui marche », même quand on ne sait pas pourquoi. Cela passait par un respect des faits qui le conduisait à toujours vérifier, lorsqu'il mettait un bateau à l'eau, si celui-ci flottait puis s'il avançait bien dans le bon sens. Sa culture du doute est sans doute d'un des biens les plus précieux qu'il nous a légués.

La lecture du Cours des Glénans, dont le tome 1 de la première édition pose les bases théoriques qui forment depuis 40 ans des générations d'apprentis marins, témoigne de ce sens inné de la pédagogie, alliant simplicité et efficacité, et qu'il a déployé pendant ses années de chef de base. Il n'est pas une bibliothèque de marin qui ne contienne l'une ou l'autre des 9 éditions de ce guide aussi célèbre que l'archipel dont il émane. Le style et l'approche de l'ouvrage portent indéniablement sa marque, même si une douloureuse bagarre judiciaire a abouti à le qualifier d'ouvrage collectif.

Les archives familiales regorgent d'extraits de la genèse de ce livre, mais aussi d'échanges épistolaires de l'architecte avec ses clients. S'y déploient ses talents de « conseil », un immense désir de rendre les propriétaires heureux avec leur voilier…et parfois celui de les déculpabiliser, comme il le fait dans un courrier adressé au jeune Roland Jourdain en 1983, après le naufrage de son Muscadet dans la Mini Transat.

La question de la transmission est également centrale dans la vie de Claude : lestée des solides connaissances glanées aux Glénans à la bonne école de son futur époux, elle se lancera très tôt dans une mission qui sera le fil rouge de son existence : faire en sorte qu'aucun jeune Rochelais n'ait un jour goûté aux saveurs de la mer. Je me souviens avec émotion de Claude, dans sa vieille prame verte sans moteur, orchestrant bénévolement et à la godille, les entrainements des gamins que nous étions, avec nos vieux cirés Cotten et nos bottes inévitablement inondées. Fallait-il qu'elle ait envie de transmettre pour surmonter les inévitables galères de telles séances, lorsque le vent montant, il fallait qu'elle ramène saine et sauve sa troupe à la cale des Chantiers.





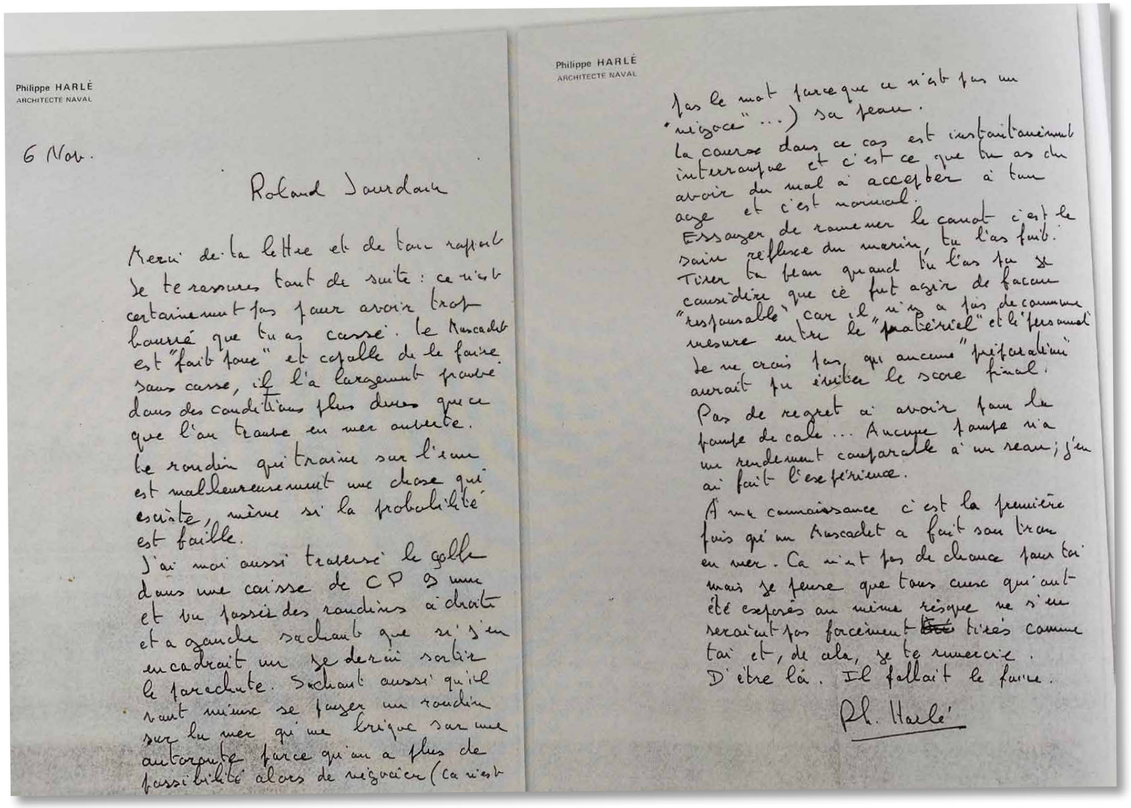
Les annales rochelaises regorgent d'anecdotes, dont celle où elle a récupéré au commissariat un jeune délinquant qui avait dérobé une remorque au club, pour lui infliger comme « punition » l'obligation de faire une semaine d'optimist.

En 1977-78, j'ai passé presque 1 an en mer avec ce couple hors norme, à un âge où on préfère l'évasion avec les amis plutôt que le face-à-face avec ses parents. Tout ne fut pas facile et l'école ne fut pas que celle de la mer et des nœuds marins avec deux pédagogues hors pair. J'y ai appris à lover une drisse avec les plus exigeants des moniteurs. Mais 30 ans après le départ de l'un et 6 ans après celui de l'autre, ayant eu la chance de les accompagner jusqu'au bout, je peux sentir la force des valeurs et la saveur de l'ineffable héritage qu'ils m'ont transmis : une certaine idée de l'éthique, mais aussi l'amour de la mer et du rôle de témoin que chacun de nous doit jouer pour les générations suivantes. Que tous deux en soient ici remerciés.

Sylvie Harlé







Philippe HARLÉ
ARCHITECTE NAVAL

6 Nov.

Roland Jourdain

Merci de la lettre et de tout. Rapport
Je te rassure tout de suite : ce n'est
certainement pas pour avoir trop
bourré que tu as cassé. Le Rascadet
est "fait pour" et capable de le faire
sans casse, il l'a largement prouvé
dans des conditions plus dures que
que l'on trouve en mer ouverte.
Le roulis qui traîne sur l'eau
est malheureusement une chose qui
existe, même si la probabilité
est faible.
J'ai moi aussi traversé le golfe
dans une caisse de CP 9 mm
et un passé des roulins à choir
et à gauche sachant que si j'en
encadrait un je devrai sortir
le parachute. Sachant aussi qu'il
vaut mieux se passer un roulin
sur la mer qui me brique sur une
autoroute parce qu'on a plus de
possibilité alors de négocier (ça n'est

Philippe HARLÉ
ARCHITECTE NAVAL

pas le mot parce que ce n'est pas un
"négoce" ...) sa peau.
La course dans ce cas est instantanément
interrompue et c'est ce que tu as dû
avoir du mal à accepter à ton
âge et c'est normal.
Essayer de ramener le canot c'est le
sain réflexe du marin, tu l'as fait.
Tirer ta peau quand tu l'as pu je
considère que ce fut agir de façon
"responsable" car il n'y a pas de commune
mesure entre le "matériel" et le "personnel"
Je ne crois pas qu'aucune "préférence"
aurait pu inverser le score final.
Pas de regret à avoir pour la
perte de cale ... Aucune perte n'a
un rendement comparable à un beau ; j'en
ai fait l'expérience.
A ma connaissance c'est la première
fois qu'un Rascadet a fait son trou
en mer. Ça n'est pas de chance pour toi
mais je pense que tous ceux qui ont
été exposés au même risque ne s'en
seraient pas forcément ~~bien~~ tirés comme
toi et, de plus, je te remercie.
D'être là. Il fallait le faire.

Ph. Harlé

Illingworth et l'équipage de Rani, après leur victoire lors de la Sydney-Hobart 1945 Illingworth et l'équipage de Rani, après leur victoire lors de la Sydney-Hobart 1945 Illingworth et l'équipage de Rani, après leur victoire lors de la Sydney-Hobart 1945







GERMAN FRERS

1941-



© Droits réservés

German FRERS

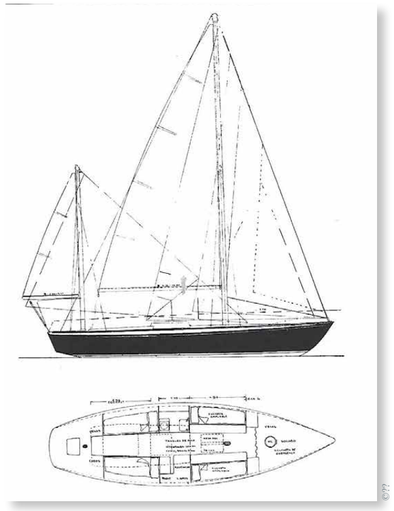
L'excellence et l'exception au quotidien
Sous le même patronyme, trois générations d'architectes argentins ont marqué le yachting de leur empreinte caractéristique faite d'élégance intemporelle, de confort et de performances.
L'excellence et l'exception au quotidien
Sous le même patronyme, trois générations d'architectes argentins ont marqué le yachting de leur empreinte caractéristique faite d'élégance intemporelle, de confort et de performances.
L'excellence et l'exception au quotidien
Sous le même patronyme, trois générations d'architectes argentins ont marqué le yachting de leur empreinte caractéristique faite d'élégance intemporelle, de confort et de performances.



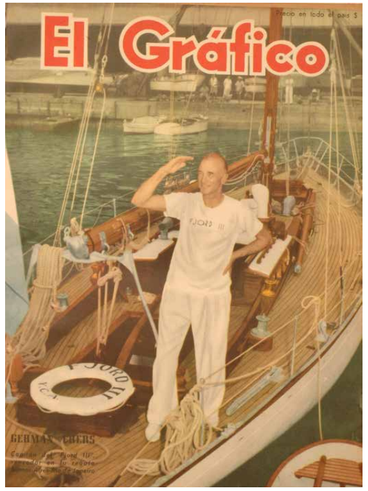


Pour la première fois, depuis le début de notre série de portraits d'architectes, un hommage est rendu à un vivant. Mais ce n'est pas n'importe qui : German Frers dessine des voiliers d'emblée voués à la postérité. Même quand ils sont construits en séries, comme des Swan, des Hallberg Rassy ou des maxi yachts des CNB, ils dégagent une telle classe que, dès leur naissance, leur éligibilité à la famille des classiques semble acquise. Et puis, en honorant un German Frers, trois personnes sont en réalité récompensées : le grand père, le fils et maintenant le petit fils.
L'épopée commence en effet en 1925 à Buenos Aires, quand German senior ouvre le bureau d'études Frers Naval Architecture & engineering. Il devient progressivement le fournisseur privilégié de la riche clientèle uruguayenne, argentine, chilienne, brésilienne. Ces gens savent ce que naviguer veut dire. Ils sont exigeants, ils aiment les courses au large, et il ne leur déplaît pas d'aller taquiner les nord-Américains sur leurs propres terrains de jeu, en Floride et aux Bahamas notamment. Leurs victoires sont autant de prospectus publicitaires laissés par le cabinet Frers qui va dessiner pas moins de 600 plans de yachts…

L'un d'eux, *Sonny*, rejoint la grande histoire puisqu'il fut construit par un charpentier naval qui n'était autre que le père du Che Guevara. Après de multiples vies, le sloop a récemment fait l'objet d'une restauration méthodique, sous la houlette de German Frers fils.
Il ne pouvait en être autrement. Notre homme a toujours baigné dans l'univers du nautisme. D'abord, il fait ses armes sur dériveur. Parallèlement, il embarque comme équipier sur les voiliers de



©77





©77



©77

Illingworth et l'équipage de Rani, après leur victoire lors de la Sydney-Hobart 1945

course au large dessinés par son paternel. Chaque soir, en sortant de l'école, il passe par le cabinet où une place lui est laissée pour qu'il affirme son coup de crayon. Son talent est précoce. En 1957, il n'a guère que seize ans, et un yawl en fibre de verre est mis à l'eau. C'est German Frers qui l'a dessiné, oui mais German Junior !

A New-York, deux frères suivent de près le talent prometteur du jeune homme : Olin et Rod Stephens. Beaucoup de points rapprochent les trois hommes. Ils semblent avoir le même fournisseur de blazers, le même dentiste aussi, qui n'a pas son pareil pour transformer de banales incisives en touches de piano. Ce goût pour l'élégance classique se retrouve aussi dans les dessins de carènes et de plans de voilure. Rien d'étonnant donc à ce que le jeune Argentin soit embauché au prestigieux cabinet de Manhattan. Il y reste quelques années puis, en raison de sa personnalité, s'installe à son compte dans Big Apple, avant de revenir à Buenos Aires prendre la succession du studio paternel.
Sous son impulsion, la production de plans va plus que doubler, puisque le chiffre de 1 300 modèles de bateaux en tous genres est atteint. Comme beaucoup d'Argentins unis à l'Italie par un lien affectif fort, German Frers met un pied puis deux dans la botte à partir de 1989. Il a été invité par Raul Gardini à concevoir le challenger de l'America's Cup. Il crée ainsi *Il Moro di Venezia*, le challenger le plus rapide de la nouvelle classe de monocoques qui a remplacé les 12 mètres en 1992. L'équipe Frers rejoint ensuite Prada pour la Coupe 2000 et la Luna Rossa remporte également la série challenger Louis Vuitton.
Maintenant, à partir de l'antenne milanaise, un troisième German Frers « Mani » prend son essor. Son domaine d'excellence à lui ce sont les superyachts. De futurs classiques assurément…

FLB

ESPRIT DU CLASSIQUE, ES-TU LÀ ?

Animés d'une passion presque sans limite pour le patrimoine des yachts classiques, nous avons trop souvent tendance à adopter des attitudes intégristes, persuadés que nous sommes de détenir en quelque sorte des morceaux de la Vraie Bôme.
Animés d'une passion presque sans limite pour le patrimoine des yachts classiques, nous avons trop souvent tendance à adopter des attitudes intégristes, persuadés que nous sommes de détenir en quelque sorte des morceaux de la Vraie Bôme.
Animés d'une passion presque sans limite pour le patrimoine des yachts classiques, nous avons trop souvent tendance à adopter des attitudes intégristes, persuadés que nous sommes de détenir en quelque sorte des morceaux de la Vraie Bôme.

D'une certaine façon, nous avons bien raison de veiller avec un soin jaloux sur les bateaux dont nous sommes les « keepers », leur donnant ainsi un avenir et protégeant le savoir-faire des architectes et des charpentiers qui ont conçus et construits ces chefs d'œuvre.

Mais nous devrions nous intéresser davantage aux autres bateaux quand ils sont si proches de nos exigences et de nos goûts, et qu'ils nous donnent le même plaisir quand on les croise en mer. Car les frontières qui séparent les soi-disant « vrais classiques » des bateaux plus récents construits avec la même exigence esthétique et le même soin apparaissent, en réalité, assez poreuses.

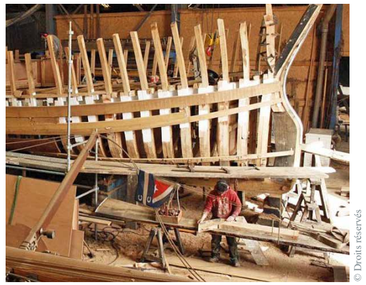
Songeons par exemple que le yacht classique le plus emblématique du littoral Manche Atlantique, *Pen Duick*, dispose d'une coque en plastique et d'un mat de flèche en carbone. Et pourtant qui contesterait qu'il s'agit là d'un vrai bateau classique, et peut être du plus beau ?
De la même manière, des chantiers proposent aujourd'hui plusieurs types de bateaux dont on peut se demander s'ils ne sont pas déjà des classiques, ou destinés à le devenir très vite.

Qu'il s'agisse de répliques, construits sur des plans anciens comme le *Tofinou* ou encore le magnifique motor-yacht *Andreyale* produits chez *Lattitude 46*, de plans plus récents comme ceux de François Vivier avec par exemple ses *Stir Ven* ou son *Toulinguet* construits au Chantier Grand Largue en contreplaqué-époxy avec un véritable respect de l'esthétique de la belle plaisance, l'opportunité est donnée à des marins amoureux de belles silhouettes de naviguer sur des bateaux éventuellement moins onéreux à l'achat, et sûrement à la maintenance.
Cette ouverture doit concerner en priorité les plus jeunes d'entre nous, qui se plient peut-être moins volontiers à un apprentissage long et besogneux de la navigation classique, et recherchent un plaisir plus immédiat et moins contraignant.

Qui sommes-nous en effet pour rejeter a priori des bateaux qui donnent à leur propriétaire autant de plaisir que s'ils avaient été construits dans des techniques traditionnelles et qui, de surcroît, embellissent nos plans d'eau ?

Et en quoi cette ouverture vers de nouveaux savoir-faire pourrait-elle nuire dans la durée au succès de nos amis des chantiers de charpente marine, qui restent les détenteurs d'un savoir-faire sans équivalent et qui continueront à soigner les bateaux de construction traditionnelle et protéger ainsi le patrimoine historique qu'ils représentent ?

D'ailleurs peu auraient aujourd'hui les budgets pour se faire dessiner et construire un yacht d'une douzaine de mètres dans le respect absolu des techniques traditionnelles de charpente ? Par ailleurs on peut se dire que les grands chantiers d'avant-guerre, les Fife, Jouet et autre Constantini avaient connus le carbone, ils n'auraient probablement pas hésité une seconde à l'utiliser. Parce que les yachts que nous désignons aujourd'hui sous le beau vocable de « classique » ne l'étaient pas à leur neuvage. Les architectes et les chantiers s'obligeaient à faire le mieux possible avec les matériaux et techniques dont ils disposaient. Et ce n'est qu'après la fin de ces techniques historiques qu'on a décidé de classer ces bateaux dans cette catégorie.
Aujourd'hui ces nouveaux classiques, sur plans anciens ou sur plans modernes, dont la silhouette est dans l'esprit du classique et la construction soignée sur un mode artisanal continue de protéger, au



© Droits réservés

Chantier Tanguy

moins pour leurs parties en bois, les techniques et le savoir-faire des artisans. Voilà pourquoi les frontières qui nous séparent sont en réalité assez artificielles, et la communauté des amateurs de beaux bateaux classiques gagnera à s'ouvrir vers les répliques, esprits de tradition, bateaux construits en petit nombre avec un savoir-faire artisanal directement hérité de nos anciens.

Et à la fin des fins on se dira peut-être que le plus important n'est pas dans les matériaux utilisés pour la construction d'un beau bateau, mais plutôt dans le comportement de son armateur et de son équipage, amateurs de belles manœuvres.
Car nous serons toujours plus heureux de voir réussir du premier coup une prise de coffre à la voile par un joli canot aurique dont la coque est en résine, que de voir un bateau de construction tout à fait classique, mais bourré d'électronique, rentrer au port au moteur sans considération pour ses pairs ou les éclusiers, son skipper le nez en permanence sur les écrans.

Au fond, le yachting classique, c'est conjointement le partage d'une esthétique intemporelle et d'un mode de navigation traditionnel, dans une pratique respectueuse d'un savoir naviguer qui tourne volontairement le dos à l'obsolescence programmée et à la production de masse.
Voilà ce que nous partageons tous, polyester ou pas, sans aucune nostalgie.

PLC

LATTITUDE 46



GRAND LARGUE
LA PLAISANCE CLASSIQUE D'AUJOURD'HUI
Depuis de 20 ans , plus de 100 bateaux construits sur plan Vivier
(bois-epoxy et polyester)



www.grand-largue.fr
www.bateau-en-kit.com
www.bountyboat.net
www.dorisboat.com
Tél : 02 99 88 91 93
ZA La Ville au Coq
35800 SAINT BRIAC



© Valérie Lanata

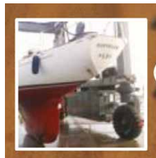
Depuis 1984 votre bâteau est notre passion

CHARPENTIERS PAIMPOLAIS



Gilles CONRATH

22500 Paimpol
téléphone : 02 96 22 09 27







Mer & Bois
Menuiserie & Conciergerie Nautiques

LES SABLES D'OLONNE

mer-et-bois.fr

4ter, Rue des Agaures - ZA des Agaures - 85100
02.44.41.69.12 - contact@mer-et-bois.fr

CHANTIER NAVAL BERNARD

CHARPENTE NAVALE BOIS
SAINT VAAST LA HOUGUE



Gilles Auger : 06.80.27.31.65

www.chantier-naval-bernard.com

TID INOX

l'inox au service du nautisme



Accastillage inox
Visserie inox
Fixations spéciales
Filières de bateau
....

Ventes aux Professionels & aux Particuliers
2 magasins: Vannes et la Rochelle
www.tid-inox.com

Fabricant
de Mâts en Bois
www.greement-bois-morbihan.fr

Trinité sur Mer
06.30.02.99.33

BRETAGNE 56

CHARPENTIER MARINE
MORBIHAN

FLEXITEEK 2G™
COOLER - LIGHTER - BETTER

BONAVENTURA
yachting

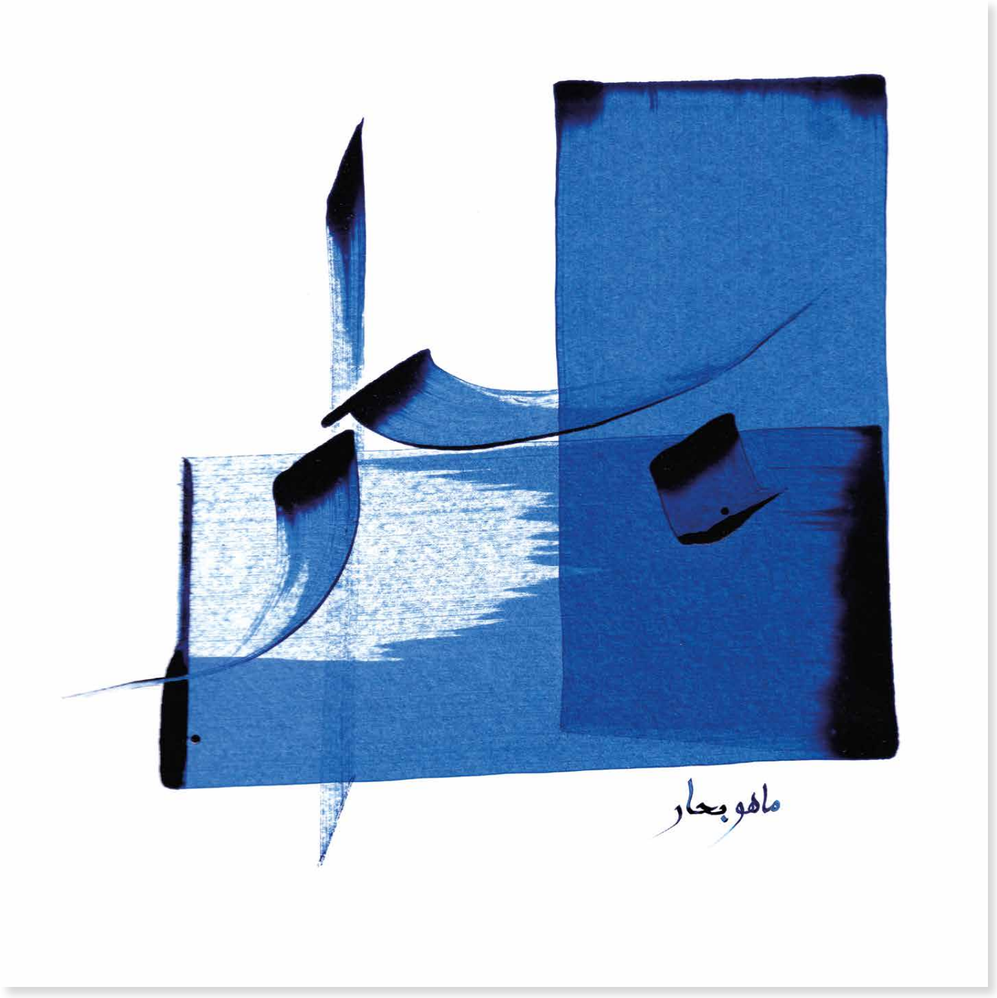
FLEXITEEK



BONAVENTURA YACHTING, distributeur officiel de la marque FLEXITEEK, s'est acquis la confiance de nombreux propriétaires, professionnels et constructeurs de bateaux pour son savoir-faire et sa qualité. Tous nos revêtements de ponts sont assemblés sur mesure, en Flexiteek 2G™ et selon vos exigences.

SAS BONAVENTURA YACHTING - FLEXITEEK ATLANTIQUE
contact@bonaventura-yachting.fr - www.bonaventura-yachting.fr - +33(0)6 34 60 46 84

RÉPONSE AU GRAND JACK DE NICOLAS CAMOISSON



RÉPONSE AU GRAND JACK DE CORINNE MOREL DARLEUX

« Je suis né il y a bien longtemps et ai été élevé avant l'ère du moteur à explosion. En conséquence, je suis d'une autre époque. » Jack London, Joies de la plaisance (1912)

« Je suis né il y a bien longtemps et ai été élevé avant l'ère du moteur à explosion. En conséquence, je suis d'une autre époque. » Jack London, Joies de la plaisance (1912)

« Je suis né il y a bien longtemps et ai été élevé avant l'ère du moteur à explosion. En conséquence, je suis d'une autre époque. » Jack London, Joies de la plaisance (1912)


© Droits réservés

Au début des années 80, petite écolière parisienne, je déménageai avec mes parents des quartiers périphériques vers un arrondissement chic. Les petites filles m'examinèrent des pieds à la tête et, ne reconnaissant aucune des marques d'appartenance à leur monde, m'ignorèrent superbement. Je me mis à jouer au foot avec les garçons dans la cour de récréation. De là naquît sans doute mon aversion pour la rivalité ostentatoire.

Cette année-là, je fis une autre découverte qui scella probablement quant à elle mon goût pour la mer et les mots. Notre maître de CM2 était un homme généreux, il a gardé dans mon souvenir cet air d'instituteur de campagne égaré à la capitale. Il nous fit découvrir l'œuvre de Marcel Pagnol en nous collant entre les mains Le temps des secrets, avec pour consigne de le lire en soulignant chaque mot qui ne nous était pas familier. Nous devions en chercher la signification dans le dictionnaire (on avait alors encore ces épais volumes de papier sur des étagères) et la recopier. Naturellement, je pestai. Nous pestâmes tous. J'étais déjà une lectrice passionnée, ce n'est pas cette perspective qui me gênait. Mais ces arrêts incessants, de « bastide » en « papet », entres deux « bartavelles » et une « fourche en bois d'alisier », hachaient le récit et finissaient par briser l'élan qui nous faisait courir à travers la garrigue. Néanmoins je m'appliquai à tenir la consigne et chaque nom d'oiseau, chaque trouvaille du patois provençal fut décortiquée et, ainsi apprivoisée, vint élargir notre vocabulaire.
Je retrouve aujourd'hui dans les écrits de marins le plaisir de ce langage technique, non au sens artificiel du terme mais en ce qu'il désigne une chose et une seule, dans une justesse unique. Je me suis en revanche affranchie du devoir d'en chercher la définition précise. J'ai ainsi lu La longue route de Bernard Moitessier sans me soucier de comprendre tous les termes de navigation employés. Je n'en avais nul besoin pour vivre avec lui. Au contraire, cet

univers lexical, par son étrangeté même, me semblait ajouter du charme à l'exploration et au récit. Car pour une profane non-navigatrice, l'évasion que procure un carnet de bord tient tout autant aux mers traversées et aux caps franchis qu'aux termes inédits. On ressent confusément qu'ils ont un sens précis, voire vital par gros temps ou en cas d'avarie mais, confortablement rivée au sol dans sa lecture, on peut se contenter de se laisser bercer par leur sonorité.
Certains poètes défendent ainsi le droit au rythme, au-delà de la signification : sur le sens des mots ils privilégient la scansion, la musique des chuintantes, des occlusives orales sourdes et du staccato. Quand on lit Joies de la plaisance de Jack London, c'est effectivement une certaine poétique marine qui s'élève des onomatopéens « sloop », « wharf », « rouf », une mélodie qui accompagne les évocateurs « balancine de grand-voile », « gaillards d'avant » et « toron d'effiloche », et nul besoin de savoir situer les ris, guindeau, palan, dalots, câblots, daviers, rabans, « rail de fargue » et « capot de la baille à mouillage » pour accompagner le grand Jack dans son bonheur à naviguer sur un petit bateau.

C'est aussi ce maître d'école parisien qui m'a fait découvrir la mer. Pas celle qui vous lèche gentiment les pieds sur une plage de Méditerranée mais celle qui vous roule, vous submerge, déborde et vous envoie dessaler. Nous étions partis en classe de mer sur l'île de Noirmoutier, dans un centre muni de quelques Optimist sur la plage des Dames et... d'une essoreuse à chaussettes. Il s'agissait de deux rouleaux munis d'une manivelle sur le côté, solidement accrochés au mur, que nous faisions tourner après y avoir glissé nos linges détrempés. La mémoire a ceci de curieux que c'est une des choses dont aujourd'hui je me souviens le mieux. Indéfectiblement accrochée à une grande sensation iodée, celle « du sel dans la moelle des os », rugueuse et glacée. Et pourtant, sans être allée jusqu'au « sang jaillissant sous les ongles », comme je comprends Jack London mariant épuisement et plaisir. Le souvenir en reste charmé : « le goût du sel ne s'oublie jamais ».

1982, 1906, 1888. Trois jeunesses si différentes, à presque un siècle d'écart. A l'époque du Temps des secrets et de Noirmoutier, dans mon école parisienne, nous avions entre neuf et dix ans. Marcel Pagnol lui était âgé de onze ans au moment de

son grand amour avec la demoiselle Cassignol et de l'entrée au lycée. Jack London, qui écrira plus tard « A douze ans, j'ai entendu l'appel de la mer », enchaînait déjà à cet âge les petits boulots dans la baie de San Francisco. Vendeur de journaux, ramasseur de quilles dans un bowling, balayeur de jardins publics, livreur de glace... Ce sont ces travaux qui lui permettront de s'acheter, pour soixante dollars, son premier bateau. En homme conscient de sa classe sociale, Jack London sait les rapports de force qui traversent la société. Est-ce cette précarité subie – puis dominée – qui lui fait sentir, mieux que d'autres bien nés, la valeur de la simplicité et de l'autonomie ? Ses mots ne cachent pas en tout cas combien de fierté il éprouve à avoir lui-même « taillé dans la forêt » le bateau avec lequel il descendit le Yukon jusqu'à la mer de Behring, ou sa sympathie respectueuse pour la connaissance vernaculaire des pêcheurs japonais. Pas plus qu'ils ne dissimulent son mépris pour les « marins au long cours d'aujourd'hui » qui ne savent plus naviguer, ni pour la monotonie des énormes navires charbonniers. Car Jack London est tout autant marin qu'aventurier.

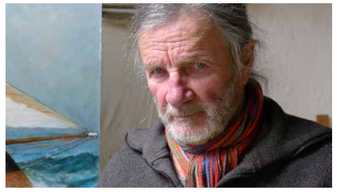
Je le dis sans ambages, je ne sais pas ce qu'est un marin. J'ai trop peu navigué pour ça. Mais je sais reconnaître qui porte sincèrement les valeurs de dignité et de simplicité. J'aime à penser qu'il existe à travers le temps une sorte de confrérie des adeptes du « s'alléger pour mieux avancer » et du « coup d'Opinel qui libère », comme celui de Bernard Moitessier et sa femme Françoise sectionnant les traînards qui freinaient leur voilier Joshua en pleine tempête en 1966 – un geste qui les a probablement sauvés. Je me reconnais dans qui peste légitimement contre la folie du monde moderne, l'accumulation matérielle qui détruit nos écosystèmes et la sophistication technologique qui nous aliène en nous rendant littéralement incapables. J'éprouve enfin une immense sympathie pour qui abandonne la course pour gagner le Pacifique « sans drame au fond de soi » comme Bernard Moitessier expliquant : « J'avais envie d'aller là où les choses sont simples » ou qui, rentrant de mer, choisit, comme le fit London, la quiétude d'une fertile vallée.

Plaider la virtuosité contre la performance est hélas une valeur qui dévisse dans nos sociétés. Et j'ai en conséquence moi aussi trop souvent la sensation d'être d'une autre époque, avec l'urgence chevillée au corps de faire entendre au monde entier, face à un hubris déchaîné, que, comme le rappelle Jack London, « quand le vent monte il faut réduire la toile »

Corinne Morel Darleux

YVON LE CORRE

Cet été, à la fin du mois d'août, nous apprenions la dernière navigation de notre ami le peintre-navigateur Yvon Le Corre. Nous avons souhaité publier un article écrit pendant l'hiver 2013, après un merveilleux week-end à Alexandrie.
Cet été, à la fin du mois d'août, nous apprenions la dernière navigation de notre ami le peintre-navigateur Yvon Le Corre. Nous avons souhaité publier un article écrit pendant l'hiver 2013, après un merveilleux week-end à Alexandrie.
Cet été, à la fin du mois d'août, nous apprenions la dernière navigation de notre ami le peintre-navigateur Yvon Le Corre. Nous avons souhaité publier un article écrit pendant l'hiver 2013, après un merveilleux week-end à Alexandrie.

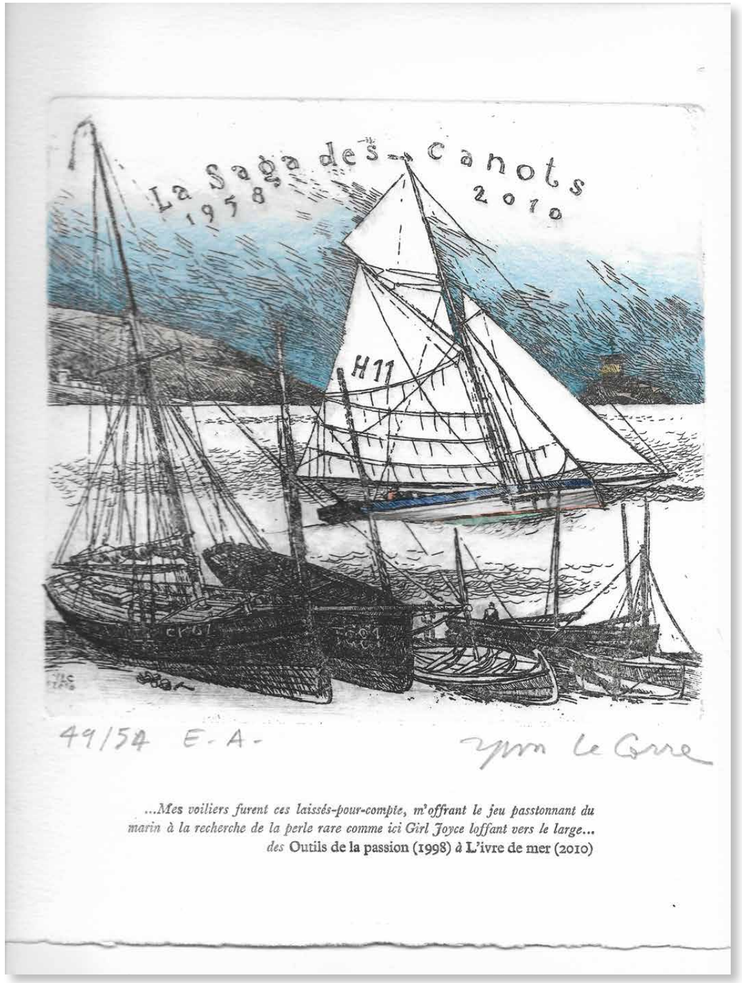


Peut-on faire le portrait d'un peintre ? Cette interrogation m'accompagnait en chemin vers Tréguier ce froid weekend d'hiver. En fait cette question ne se pose pas pour Yvon Le Corre qui se définit comme « un dessinateur, pas un peintre ... par manque de courage ! ». Ces premiers mots prononcés dans son atelier, *Alexandrie*, accueilli par le chant et la musique d'Angelique Ionatos, esquissent immédiatement les qualités d'un homme rare.
Yvon, né en 1939, belle tête de marin, cheveux longs, yeux bleus, allume une pipe et nous partageons un (premier) whisky...
« Faire un livre c'est dans mes possibilités physiques. J'aime bien être assis au chaud et faire venir les choses dans ma tête ... ça s'appelle ... écrire. »
Accompagnées de nombreux renvois, ses études le mèneront aux Beaux-Arts de Rennes, puis au Lycée Claude Bernard et enfin à la Sorbonne en Histoire de l'Art (tout en travaillant dans une imprimerie, puis comme maitre auxiliaire et comme professeur certifié). Là, il se découvrira dans les hasards d'une bibliothèque une "mère" en Hildegarde de Bingen (1098-1179), un "père" en Omar Khayyam (1048-1131), et « le sentiment qu'un homme peut être libre, que chacun est responsable de lui. On ne te dit rien, mais tu vas le chercher. Comme Gandhi, tu dois être transparent à tout, pour que tout te traverse, c'est toi qui te fais. »
Yvon est un homme libre, anarchiste, généreux, humaniste et engagé. Il se reconnait en Bernard Moitessier, Joshua Slocum, Alain Gerbault, John Voss, Louis Bernicot, Jacques-Yves Le Tourmelin, Marcel Bardiaux, Raioaoa Tavae, Dougal Robertson, ... « ce ne sont pas les exploits qui comptent, c'est ce qu'il y a là, là-dedans. »
Comme dans le poème du turc Nâzim Hikmet, « en prison, sur la pierre de la fontaine, Yousouf l'Infortuné », le petit bateau gravé permet de s'échapper. « Les bateaux c'est être à côté des autres ». Des bateaux, Yvon en fera les Outils de la passion, les *outils de sa passion* pour aller vers les gens, les rencontrer, « Je sais que c'est une force ».
Ar Sklerder (la clarté) cotre de Carantec de 1930 sera le premier. En fait « le bateau du père, volé pour des filles, pour vider la cave ... mais toujours remis en place ! »
La Marie-Chose, cotre de Carantec de 1911. À Roscoff aux Affaires Maritimes alors qu'il voulait renommer cette *Phi-phi* (du nom de l'opérette) en *Marie*, on lui demanda « Marie quoi ? Ce sera *Marie-Chose* !" Ce bateau sera ensuite « donné à un garçon qui n'en a rien fait. »
Iris (CK 67) smack de 1902 avec lequel il naviguera à Marseille, puis au Brésil, et fera naufrage sur la côte est de l'Angleterre après 7 ans de navigation, alors qu'il venait d'être entièrement refait avec l'argent de son premier livre.
Éliboubane, créée à Paimpol d'après le plan d'un sardinier de la rade de Brest de 1880 (lire les quelques touchantes lignes sur le choix du nom page 101 des *Outils de la passion*). « C'était un bateau très dur ». Yvon ne pouvant le garder décide de descendre au Cap-Vert pour le donner aux pêcheurs. Triste fin en fait pour ce bateau qui ne trouvera pas sa place dans la bureaucratie du pays.



Yuna, bateau viking de Rana, créé de toute pièce par Yvon au rez-de-chaussée de son atelier à Tréguier avec un charpentier américain spécialisé dans les bateaux nordiques.
Divalo, « une parenthèse, qui n'a pas d'âge, pas faite pour naviguer ». C'était un ponton ostréicole, coulé, acheté 150 francs à une vente par adjudication des Domaines. Équipé de 2 dérives latérales, construites à partir d'un plateau d'acajou et lestées de plombs (devenues table de jardin pour l'une et établi pour l'autre), d'un poteau EDF, des voiles d'*Iris*, et d'une cabane, il permettait, « avec une bonne météo », à Yvon, Azou et les enfants Yun et Marie de descendre la rivière de Tréguier jusqu'à son embouchure, « jusqu'à l'île d'Er pour y passer de merveilleux étés ».
Girl Joyce (H 11), magnifique *Plymouth Hooker* de 1855. Fille de joie, belle et performante, rencontrée en 1961 et acquise en 2002. « Un bateau de rêve. » Malgré 3 tentatives, une mauvaise blessure, des ennuis de santé, la *Girl* et Yvon n'atteindront pas l'archipel de Tristan da Cunha en Atlantique Sud.
Dans cette liste de bateaux, d'outils de passion, nous pourrions rajouter *Alexandrie*, la maison achetée à Alexandre (le bistrot "chez Alex"). Elle est comme les bateaux d'Yvon, un outil de passion – création, travail, vie – et un merveilleux outil de rencontres. C'était une ruine quand il l'a achetée. « La toiture était arrivée au rez-de-chaussée », c'est maintenant un lieu unique, marin et poétique, couvert de tableaux, dessins, photos, art de la récup, génie de la création et de l'art du peu ... j'adore !
D'Alexandrie, Yvon est relié par un superbe petit jardin clos à la maison de la belle Azou...
Toujours habité de projets ambitieux sincères et denses, Yvon est loin du business moderne. Il poursuit toujours sa quête d'une peinture marquée par sa rencontre avec le peintre tchèque Joseph Sima. Cet été il sera probablement parmi nous entre La Rochelle et Rochefort pour une belle aventure graphique et maritime accompagné de son ami Gildas Flahaut. Actuellement, il travaille à ce qui aurait pu être un *Azouyadé* – comme le *Aziyadé* de Pierre Loti, compagnon de navigation de son grand-père. Ce sera un nouvel ouvrage, qu'il écrit et illustre, et sera nommé ... Azou. De la passion des bateaux à l'amour d'une femme ?
« Écoute c'est un secret : ralentis ta vie au point qu'elle devienne tienne. Ensuite, prends ton élan et mets-y ta passion. »

Christophe Ranger,



...Mes voiliers furent ces laissés-pour-compte, m'offrant le jeu passionnant du marin à la recherche de la perle rare comme ici Girl Joyce loffant vers le large...
des **Outils de la passion (1998) à L'ivre de mer (2010)**

Depuis l'écriture de ce papier, le livre a été publié et imprimé au plomb par Yvon lui-même en 30 exemplaires en 2014 sous le très beau titre d'Azouyadé. Puis L'ivresse des grèves, fac-similé du carnet de bord de l'été 2016, a été édité chez Ouest-France et enfin en 2020, après 4 ans de travail, Yvon a finalisé son ultime ouvrage, 60 ans de peinture d'Yvon Le Corre, imprimé en 30 exemplaires sur sa presse typo à Alexandrie. On espère vivement qu'un éditeur pourra faire une édition grand public de ces deux derniers ouvrages ! La Girl a quant à elle une nouvelle vie à La Rochelle, amarrée au quai Valin. Hasta siempre Yvon !
Merci beaucoup à Azou d'avoir eu la gentillesse de relire, corriger et compléter ce texte.

FIGURES DE PLAISANCE

Dans les années cinquante, le marin de plaisance affronte la mer dans des tenues vestimentaires que l'on qualifierait aujourd'hui de rudimentaire, spartiate voire rustique !
Dans les années cinquante, le marin de plaisance affronte la mer dans des tenues vestimentaires que l'on qualifierait aujourd'hui de rudimentaire, spartiate voire rustique !
Dans les années cinquante, le marin de plaisance affronte la mer dans des tenues vestimentaires que l'on qualifierait aujourd'hui de rudimentaire, spartiate voire rustique !

Arborant caban, casquette, suroit et ciré, pantalon de toile empruntés aux vestiaires des gens de mer, il dispose certes de vêtements éprouvés qui nous laissent cependant interrogateurs quant aux qualités de confort et d'imperméabilité. Si cela leur confère un chic de loup de mer, ces tenues sont à bien des milles nautiques des tenues techniques qui s'imposent les décennies suivantes jusqu'aux combinaisons high tech d'aujourd'hui.
En 2020, le musée national de la Marine a inscrit dans ses collections deux portraits de plaisanciers réalisés par André Collot, de petit format certes mais intéressants à plusieurs titres.
Lors de l'acquisition de ces deux tableaux, aucun titre, aucune indication ne nous ont a transmise. Mais la consultation passionnée des Cahiers du Yachting et d'ouvrages tels Les Tuyaux du Matelot, l'Almanach du Navigateur de Plaisance, Paquets de mer ou Rôle de Plaisance, la familiarité avec les riches personnalités qu'étaient Marin Marie, Jean-Jacques Herbulot, Philippe Dauchez se sont révélées éclairantes pour notre propos ! Il s'agit bien de la mise en scène de deux inséparables plaisanciers hauts en couleurs l'écrivain Jacques Perret (1901-1992) et le graveur André Collot (1897-1976).



Chantier Tanguy

« A tout navigateur digne de ce nom, je souhaite un Collot à son bord... » recommande Perret . L'écrivain et l'artiste se connaissent depuis 1936. Ils cultivent en partage humour et passion de la mer, et s'apprécient grandement. L'un illustrant les livres de l'autre et tous deux arpentant les quais, affrontant les coups de vent, se réconfortant aux cafés de l'escale, entretiennent une belle amitié.

«C'EST D'HIER SEULEMENT QUE J'AI UN BATEAU À MOI ET, CHOSE QUI ME SURPREND ENCORE, C'EST À LA LITTÉRATURE QUE JE LE DOIS.»

En 1951 le prix Interallié est décerné à Jacques Perret pour Bande à part. L'auteur a cinquante ans et ce prix lui offre le sloop à tape-cul (8 m !) de ses rêves. Ainsi Matam remplace le petit cotre breton Farfadet. A défaut d'avoir fait «Navale», Perret peut élargir ses navigations des bassins d'Honfleur aux approches du Cotentin ! Il ne s'en privera pas en compagnie de son truculent ami.
« Une péripétie anecdotique peut contribuer à éclairer le phénomène. Je sais qu'il n'y a pas si longtemps, Jacques Perret en compagnie de Collot et parfois d'un fils prodigue et magnifique à son image, dont il espérait faire un Jean-Loup des mers, enfourchait une moto antédiluvienne et fonçait, précisément sous le déluge, dans la direction d'Honfleur. Là il passait la nuit à bord de son bateau, prêtant l'oreille aux voix secrètes du bassin de la Lieutenance et la narine aux effluves goudronnés qui filtrent sous la porte des shipchandlers. Une ration de bœuf en boîte, quelques biscuits gonflés par les embruns, voire la «double» de rhum pour célébrer une épissure torsadée comme à la manœuvre, dilataient encore les phantasmes et les jubilations de cette croisière sédentaire. Le lendemain, on s'en retournait vers Paris avec des rêves pour le mois. »
Cette citation d'Antoine Blondin résume joliment les rêves de plaisance des deux compères et une certaine pratique de la mer, d'il y a déjà un demi-siècle, que ces deux tableaux nous ont amené à évoquer. Le chroniqueur brosse ainsi le portrait de l'équipage de Matam : « Deux compères sublimes, Perret l'écrivain-capitaine, au visage d'ivoire jailli d'un col roulé et son matelot Collot le superbe graveur au burin affectueux. »

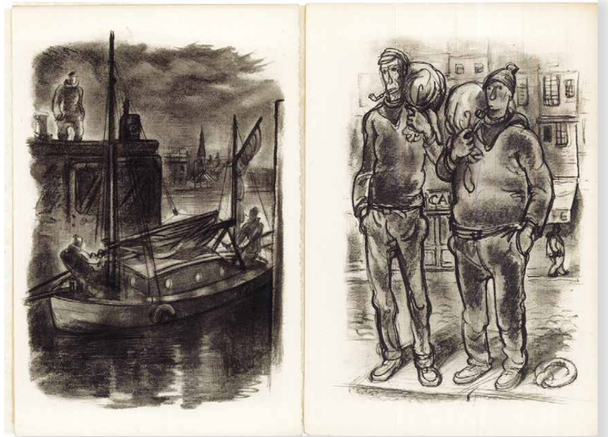


Chantier Tanguy

Le premier tableau « L'homme à la pipe », présente deux personnages. La comparaison avec photographies et dessins permet d'identifier ces marins de plaisance : au premier plan, Jacques Perret au visage émacié et, en second plan, celui plus esquissé du fidèle matelot Collot.

Le temps est nuageux, la mer agitée. Les personnages sont chaudement protégés par leurs tenues de marins : casquette et large caban bleu marine sur sur Jersey bleu marine pour l'un et ciré jaune (Cotten ?) et suroît brun pour le second.



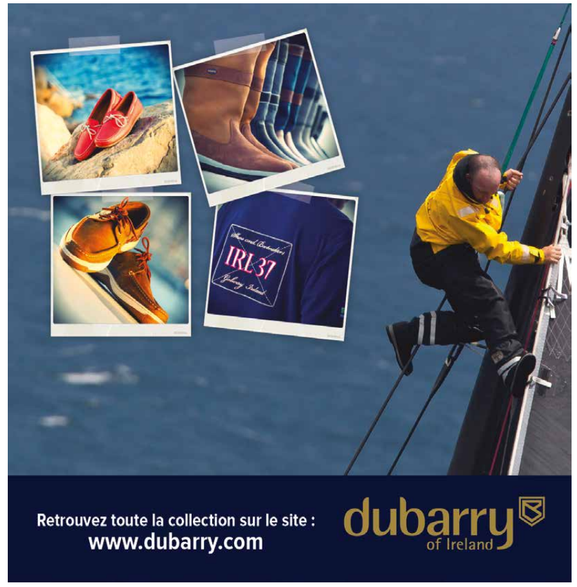


Légende

Les vêtements qu'ils portent sont fonctionnels, tout à fait adaptés pour affronter le gros temps et les frimas en pleine mer ou sur les pontons éventés. Le caban est une veste 3/4 en drap épais de laine, son large col haut est conçu pour protéger cou et nuque, un double boutonnage permet de fermer le vêtement dans les deux sens, à double effet selon la direction du vent et le sens de la manœuvre. C'est une tenue éprouvée, réglementaire de la Marine nationale dès le Second Empire, adoptée par tous les gens de mer et plus encore. Réinterprétée par les grands couturiers, elle est aujourd'hui largement démocratisée, et figure dans les vestiaires des vacanciers de bord de mer et aussi des citadins. Ces tenues de référence éprouvées figurent toujours au catalogue des magasins spécialisés et maintenant à celui du Chasse-Marée.

Nous n'avons pu identifier le second personnage « L'homme à la cigarette » portant casquette de yachting et capote raglan gauche de drap bleu. Nez aquilin, barbe, poches sous les yeux, fumeur, un lecteur averti de la Revue du YCC reconnaitra-t-il ce solide marin ?

Sylvie David-Rivérieulx,
Chargée des collections Plaisance et sports nautiques Musée national de la Marine



LES VOILES IMMOBILES, OU L'ARCHITECTURE À BON PORT

Chapo Fr

Crhapo En

Chapo Es

Le Ministère de l'Economie et des Finances à Bercy (1981-1988) ? On le surnomme « le paquebot ». Tout comme les « Cités radieuses » du Corbusier (1946-1967). L'Opéra de Sydney (1959-1973) ? Certains y reconnaissent un voilier. Sans oublier ces églises basques ou normandes dont les voûtes ont la forme d'une coque de bateau renversée. Et jusqu'au « style paquebot », inspiré des transatlantiques, qui, avant-guerre, domestiqua, surtout aux Etats-Unis, le style Art Déco finissant à l'épure rectiligne de la nouvelle architecture moderne.
En France, l'Hôtel Belvédère du Rayon Vert à Cerbère, dernière ville avant l'Espagne, en est un exemple notable. Construit sur une parcelle longue mais étroite, il prend la forme d'un navire avec sa proue, ses coursives et son toit-terrasse comme une cheminée, et devait accueillir les voyageurs en transit entre les deux pays. Mais quatre ans après son ouverture en 1932 survient la guerre d'Espagne, entraînant le déclin de l'établissement.

Architecture et nautisme sont donc liés et ce n'est peut-être pas un hasard si c'est devant le Cercle d'études architecturales que Michel Foucault donna l'une des plus belles définitions de ce qu'est un bateau. Nous sommes à la fin de 1966. Le philosophe est à Sidi Bou Saïd. Des hauteurs il doit voir le port, le golfe de Tunis et la mer, éperdument. Il écrit là sa conférence Des espaces autres où il invente le concept d'hétérotopie. A l'inverse de l'utopie, « emplacement sans lieu réel », l'hétérotopie existe bel et bien. Littéralement, c'est un « espace autre » qui « abolit le temps » traditionnel et dans lequel on entre contraint ou après avoir accompli certains gestes.
Les hétérotopies peuvent être des lieux sacrés (les temples, les églises), des lieux « de déviation » (les maisons de retraite, cliniques psychiatriques, prisons) ou bien des lieux de divertissement (les théâtres, jardins, musées, bibliothèques). Tous lieux pourtant réels où nous expérimentons un espace-temps contrarié.
En conclusion de son texte, Michel Foucault qualifie le bateau de « type extrême de l'hétérotopie », car « si l'on songe, après tout, que le bateau, c'est un morceau flottant d'espace, un lieu sans lieu, qui vit par lui-même, qui est fermé sur soi et qui est livré en même temps à l'infini de la mer et qui, de port en port, de bordée en bordée, de maison close en maison close, va jusqu'aux colonies chercher ce qu'elles recèlent de plus précieux en leurs jardins, vous comprenez pourquoi le bateau a été pour notre civilisation, depuis le XVIe siècle jusqu'à nos jours, à la fois, non seulement bien sûr le plus grand instrument de développement économique, mais la plus grande réserve d'imagination. Le navire, c'est l'hétérotopie par excellence. Dans les civilisations sans bateau, les rêves se tarissent, l'espionnage y remplace l'aventure, et la police, les corsaires ». C'est magnifique.

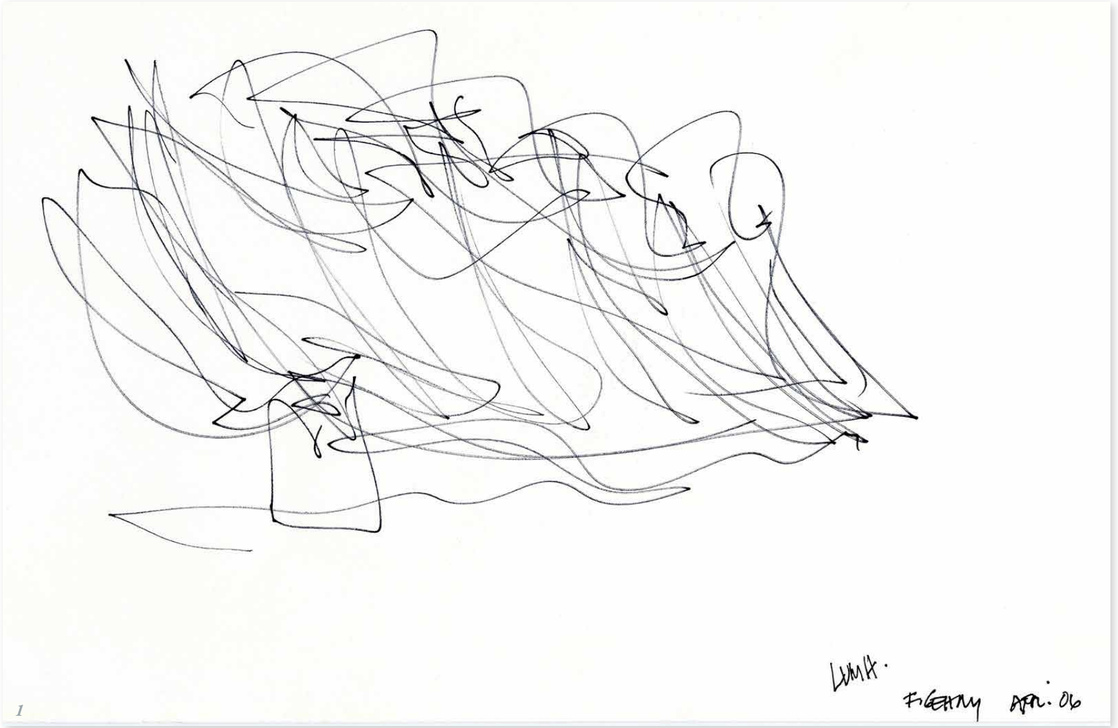
Il est, en France, un ouvrage d'architecture récent que l'on qualifia de « vaisseau » ou de « caravelle futuriste » : la Fondation Vuitton, au seuil de Paris. Dessinée par l'architecte Frank Gehry, qui s'inspire notamment du voilier Susanne de l'architecte naval William Fife III, ses douze voiles de verre ornementales renvoient d'autant plus à celles d'un bateau qu'elles sont le contraire des voiles de béton (masculins, eux) qui, en architecture, forment la structure d'un bâtiment.
En utilisant le dessin d'une hétérotopie (un bateau) pour construire une autre hétérotopie (un lieu d'exposition), Gehry renoue avec ces premiers temps où les musées ressemblaient à des temples ou à des palais (autres hétérotopies) et que le mouvement moderne avait notamment interrompu pour moins intimider celui qui voulait y entrer. Avec cette « hétérotopie au carré », Gehry conçoit un espace interne plus agréable aux œuvres qu'aux visiteurs. Et pose, sur cette étroite parcelle du bois de Boulogne, un navire vertical « allé avec le soleil ».

Björn Larsson





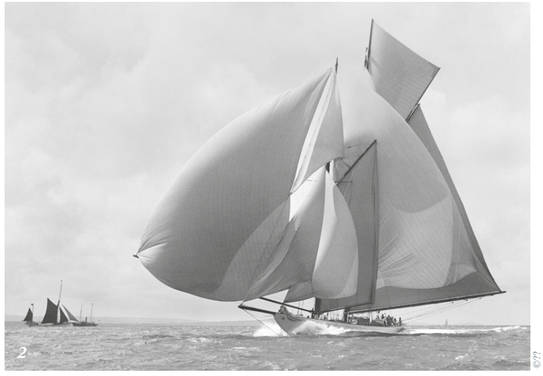
Théodolinda (Cornu 1954)



1



3



2

1. Théodolinda (Cornu 1954) / 2 Théodolinda / 3. Théodolinda.

CULTURE & ÉPIDÉMIE À CORONAVIRUS

Cordages et superstitions, les planches et la navigation ont de nombreux points communs
Ropes and superstitions, «Treading the boards». Theatre and navigation: the many things in common explored by Franck Barrau
Supersticiones o manejo de cuerdas, el teatro y la navegación a vela tienen muchos puntos común

Wuhan en Chine, ses marchés avec pangolins et chauve-souris, laboratoires P4, SARS-CoV-2, les variants anglais, africains du sud, l'absence des masques inutiles, le retour des masques devenus utiles, la distance sociale transformée en gestes barrières, la maladie, le COVID, qui devient la COVID (merci l'Académie, quand c'est dangereux ça devient féminin), le confinement, le déconfinement, le couvre-feu, le quoiqu'il en coûte, les lieux de culture interdits, les lieux de culte autorisés, les catastrophes sanitaires, la pandémie, le désastre social, les frontières fermées sauf motif impérieux, les opérations repoussées, les diagnostics reportés, les tests imprécis, les vaccins indisponibles… On va s'en souvenir de cette période, pour ceux qui vont y survivre !

Au Yacht Club Classique, comme partout nous sommes touchés. Des membres sont touchés, malades, voire disparaissent. Les événements sportifs sont annulés, déformés, repoussés. On travaille sans visibilité, sans plus trop d'espoir, on cherche à se réinventer, se reconstruire, créer, contourner, survivre, vivre.

Puis rapidement, on essaie d'accompagner, ce premier confinement. Quelle nouvelle expérience, à la fois terrible, mais excitante ! Une retraite, sans vie sociale, qui peut être propice au retour sur soi et pourquoi pas à la culture, à la littérature, au cinéma, à la musique. Nous avons alors lancé une « Bibliothèque idéale d'un confinement / re-confinement / couvre-feu » avec l'excellent livre d'Anne-Sophie Subilia *Neiges intérieures*, immédiatement les membres de ce beau club ont réagi.

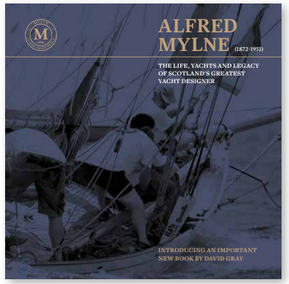
Beaucoup de remerciements et d'encouragements, puis sur nos incitations vous nous avez proposé des textes pour partager vos lectures. *Novecento* de Baricco, le *Rôle de plaisance* et *Le vent dans les voiles* de Jacques Perret, *La désirade* de Jean-François Deniau, *Le Latham 47* ne répond plus d'Hervé Guilbaud, *les Cahiers de Louis-Adhémar-Timothée Le Golif*, dit *Borgnefesse*, capitaine de la flibuste, *La mer cruelle* de Nicholas Monsarrat, ... François Sarano, Corine Morel Darleux, Jack London complète les propositions.

Puis, à l'automne, on remet cela ! Un nouveau confinement nous conduit à proposer « UTC, Une Toile Classique » tous les mercredis. La règle imposée est de ne pas susciter de frustration, mais de faire découvrir des films disponibles en ligne, dans les programmes des chaînes de télévision, en replay, dans les médiathèques numériques, en VOD... On lance l'opération avec le *Capitaine Achab* de Philippe Ramos et Au cœur de l'océan de Ron *HOWARD*. Là encore les membres du Yacht Club Classique proposent : *Fuocoammare*, *Le facteur*, *Vers un destin insolite sur les flots bleus de l'été*, *Le vieil homme et la mer*, *Survivre*, *Fidelio l'odyssée d'Alice*, *Styx*, *Bateaux Maraudeur Corsaire*, *Kon Tiki*, *Tim Severin et le voyage de Brendan*, *La légende du pianiste sur l'océan*, *L'odyssée du sous-marin Nerka*, *Je te promets*, *Master & Commander*... De cette période détestable, il restera de grands élans de solidarité, d'entraide, de générosité, si l'on veut bien les regarder, les soutenir et les partager. Peut-être saurons- nous changer nos valeurs pour réinventer le monde. On peut rêver.

À notre modeste échelle, grâce à nos gentils membres, le Yacht Club Classique a su partager ces petits bonheurs, voire ces « petits bonheurs posthumes » comme disait Maxime Le Forestier à propos de Georges Brassens.

Merci à tous. Continuez, partagez, aimez. Vivement qu'on reparle de ces petits bonheurs lors des quarts de nuits lors de nos prochaines courses-croisières.

Christophe Ranger



DAVID GRAY / *A. Mylne*

En 1896, après une période d'apprentissage chez W.L. Watson, le jeune Alfred Mylne ouvrait son bureau d'architecture navale à Glasgow. Plus de 120 ans plus tard, les plans Mylne sont toujours un gage d'élégance et attirent l'œil des experts comme des esthètes.

Pour le 70e anniversaire du décès de l'architecte, David Gray, qui a repris A. Mylne & Co. en 2007, a entrepris la rédaction d'un ouvrage magnifiquement documenté et illustré grâce aux archives Mylne. Chantiers, yachts, clients célèbres, récits de régates et de navigations… nul doute que cet ouvrage fera référence.

Alfred Mylne (1872-1951) The life, yachts and legacy of Scotland's Greatest Yacht Designer
David Gray
Edité par Mylne Yacht Design
Souscription disponible auprès de l'auteur, pour une parution courant 2021

https://www.mylne.com/Book

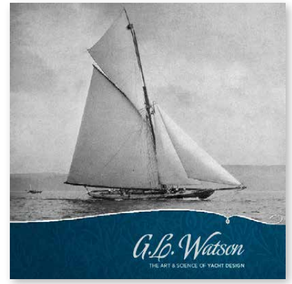
TP



YANN QUEFFÉLEC / *La Mer et au-delà*

J'ai acheté ce livre sans le regarder, parce qu'il m'appelait. Il fallait que je le lise. Arrivé chez moi, je l'ai feuilleté, et j'ai très vite retiré le bandeau avec la jolie photo de Florence Arthaud pour en faire un signet. Las, si le rose de la couverture me ravit, et rappelle tellement les choix de la navigatrice (dans ses bottes, cirés, coque, écoutes ...), la maquette de la couverture me provoque. Le titre, La mer et au-delà en petit, la mention récit en minuscule et le nom de l'auteur en police de très grande taille. Même pas le nom ou la photo de Florence Arthaud sur la couverture ! Flo, jolie fille et marin fendu, est juste placée sur le bandeau pour aider à vendre le livre. Choix éditorial machiste et révoltant. J'ai donc commencé ce livre avec un a priori défavorable, déçu par ce choix de maquette, agacé par l'Aparté qui précède le texte, et j'y ai découvert finalement un très beau livre, approché une personnalité et une vie incroyables.
Ce dernier livre publié de Yann Queffélec est hélas un récit. Si c'était un roman, il aurait pu se finir avec une belle fin de vie de l'héroïne, Flo, la Mimine, une ex-fiancée de l'Atlantique. Sa fin de vie aurait bien sûr été de filer sur le tard un grand amour fidèle auprès d'un vigneron catalan espagnol, dans le plus bel endroit du monde pour elle – je suis assez proche de penser la même chose – le Cap Creus, belvédère sur la plus belle vue du monde, la mer, la plus belle, la Méditerranée.
Ce n'est donc pas un roman, mais un récit. La femme dont on suit la vie, Florence Arthaud, finira sa vie de la manière la plus abjecte qui soit, larguée *(dropped)* dans une série de télé-réalité *low cost* de TF1, les yeux bandés lors de la collision de deux hélicoptères à La Rioja en Argentine le 9 mars 2015.
Le premier chapitre s'intitule « Ni mon Amante ni mon Amie ». La situation semble claire. Flo serait la sœur d'affinité de Yann, à qui elle aurait demandé d'écrire un livre sur elle, ce qu'il refusa délibérément. Cinq ans après sa disparition, en plein confinement, dans son manoir désert de la rade de Brest, Yann se lance dans l'écriture. Ce récit n'est pas une biographie. Ce n'est pas un ouvrage de journaliste distant, mais documenté. Ce serait plutôt une sorte de *Flo et Moi*. Très vite on se rend compte que le Moi en question ne se veut pas Yann Queffélec, mais Jean-Marie Queffélec, avec son vrai prénom pour l'état civil, le même que celui du frère aîné, tellement proche et aimé, qui avait mis fin à ses jours en 2001.
On retrouvera dans ce récit les rencontres entre Jean-Marie et Florence, évidemment l'accident de voiture à 17 ans qui la laissera quarante-deux jours à l'hôpital de Garches, *Moby Dick* qui l'accompagnera toute sa vie, la rencontre et la vie avec son skipper et maître Jean-Claude Parisis, un chapitre incroyable dans la réserve naturelle de Scandola avec Pierre Bachelet, confondu avec Franck Provost par la «blonde» de Yann, la dèche à Newport comme en Polynésie d'une fille de bonne famille, bourgeoise parisienne, fille à papa, révoltée, la victoire de la Route du Rhum au large de la Guadeloupe le 18 novembre 1990 sur son trimaran Pierre 1er, surmontant blessures et fausse couche, sa survie miraculeuse dans l'eau glacée de la Corse après être tombée par-dessus bord, heureusement avec frontale et téléphone, les liens avec son père, sa mère, l'un de ses frères, les hommes, l'alcool, l'éternelle amoureuse de la vie, cette vie tellement dure.
Je croyais ne pas aimer cette femme, bloqué que j'étais par les préjugés qui l'avaient accompagnée lors de son arrivée dans le milieu des voileux en Bretagne. Une femme, jeune, belle, friquée, parisienne, méditerranéenne... Ce Jean-Marie Q. vient de me faire changer d'avis. Lisez ce livre et on en reparle !

Christophe Ranger



MARTIN BLACK / *G.L. Watson*

Le magnifique ouvrage de référence, rédigé par Martin Black en 2011 et encore disponible chez l'éditeur, est bien plus qu'une biographie de George Lennox Watson. Il décrit le développement technologique de la science navale et les évolutions sociologiques qui ont permis l'émergence du yachting classique.
Olin Stephens considérait G.L. Watson comme « le plus grand architecte naval du XIXe siècle ». Le livre de Martin Black vous permettra de vous faire une opinion éclairée.

G.L. Watson – The Art and Science of Yacht Design
Martin Black
2011 Peggy Bawn Press
ISBN: 978-0-9571123-0-8
496 pages

TP

La Flotte du Yacht Club Classique

La diversité est une richesse : issus de rêves partagés entre armateurs d'origine et architectes, sortis tout au long du dernier siècle des chantiers les plus renommés, voilés dans toutes les configurations possibles, affichant au loch des distances considérables, armés désormais par des passionnés, menés et entretenus par des équipages enthousiastes, les yachts classiques du YCC constituent tous ensemble un fantastique témoignage vivant de la richesse du patrimoine maritime et de l'art de naviguer à la voile.



Amazon 1972. Yawl bermudien
22,3 m. Architecte : O.Stephens



© Thomas du Payrat

Angèle Aline 1921. Dundee
16,7 m. Architecte : L. Bennay

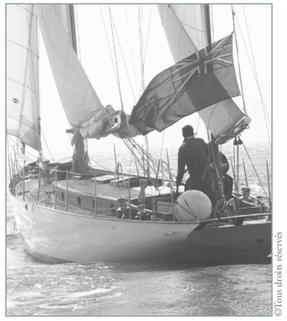


Anouchka VI 1973. Ketch bermudien
14,17 m. Architecte : J. Laurent Giles



© Alain Millêo

Bilou Belle 1968. Sloop bermudien
11,3 m. Architecte : D. Carter



© Tous droits réservés

Blazing Star. 1930. Yawl bermudien
16,8 m. Architecte : John G.Alden



Blue Island 1974. Sloop bermudien
10,5 m. Architecte : Sparkman & Stephens

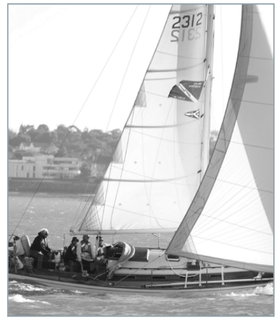


Bolero 1970. Folkboat
7,7 m. Architecte : T. Sunden



© Alain Millêo

Bryell II 1968. Sloop bermudien
11,3 m. Architecte : B. Chance



Cariacou 1967. Sloop bermudien
10,6 m. Architecte : K. Holman



Carpe Diem 1998. Cotre aurique
7,1 m. Architecte : P-M. Bernard

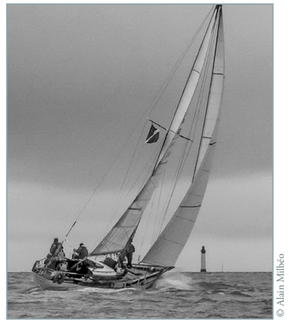


Cavalier seul 1968. Sloop bermudien
11,3 m. Architecte : D. Carter



© Alain Millêo

Chantalaube 1950. Sloop bermudien
7,4 m. Monotype rochelais . Architecte : P. Merle



© Alain Millêo

Christina II 1966. Sloop bermudien
12,8 m. Architecte : V. Essen



Colomba 1930. Yawl aurique
17,7 m. Architecte : C. Auroux & G. Morane



Croc Sophelis 1968. Sloop bermudien
10,4m. Architecte : C. Dubernet



© Alain Millêo

Cyrène 1968. Yawl bermudien
14,4 m. Architecte : E.Cornu



© Thomas du Payrat

Cyrrus 1938. Sloop bermudien
9,6 m. Architecte : G.L Stenbäck



© Damien Bidaine

Damien 1968. Sloop bermudien
10,1 m. Architecte : R. Tucker



© Alain Millêo

Danycan 1969. Sloop bermudien
10,4 m. Architecte : E. Cornu



© Philip Plisson

Dauphin vert 1958. Ketch mixte
15,3 m. Architecte : E. Cornu



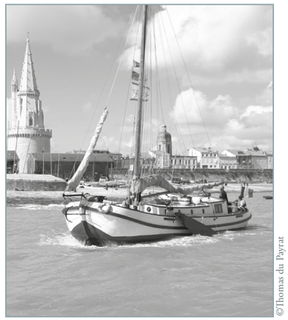
Pantaenius – Quoi qu'il advienne !

PANTAENIUS
Assurances Yachts

Allemagne · Grande-Bretagne* · Monaco · Danemark · Autriche · Pologne · Espagne · Suède · Australie
Pantaenius GmbH · Représentant d'Assurance · Phone +377 97 70 12 00

pantaenius.fr

*Pantaenius UK Limited is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority (Authorised No.308688)

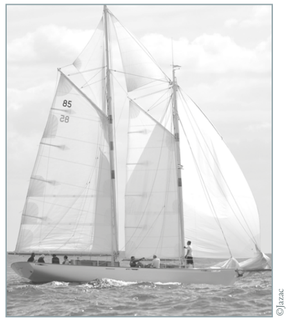


©Thomas du Payrat

Dicke Door 1896. Tjalk
16 m. Architecte : D. Poon

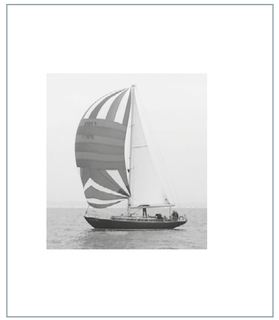


Diogène 1963. Ketch marconi
9 m. Architecte : M. Amiet



©Jistac

Diva 2014. Goélette aurique
16,4 m. Architecte : H. Coutant



Dur au mal ... 1962. Sloop bermudien
12,6m. Architecte : F. Maas



El Rinconcillo 1967. Ketch bermudien
11,9m. Architecte : E. Cornu



© Alain Millsko

Eloise II 1957. Yawl bermudien
13,5 m. Architecte : F. Sergent



Esquirol II 1961. Sloop bermudien
11,8 m. Architecte : J. Illingworth, A. Primrose



Félicité 1971. Sloop bermudien
12,6 m. Architecte : F. Maas



Finora 1939. Sloop bermudien
10 m. Architecte : R. Clark



© Thomas Dupeyrat

Gaspard de la nuit 1966. Ketch bermudien
11,9m. Architecte : F. Mass



Gregaou 1965. Cotre bermudien
11,5 m. Architecte : L. Vernette



© Alain Millsko

Griffon 1967. Sloop bermudien
12,2 m. Architecte : P. Lemaire



Guiriden II 1963. Sloop bermudien
9 m. Architecte : E. Knocker & Breun



© Alain Millsko

Gullveig 1951. Ketch bermudien
17,8 m. 12 mCR. Architecte : E. Salander



Gwennel 1972. Sloop bermudien
13,2 m. Architecte : Camper & Nicholson



© Ph. Plisson

Hallali 1956. 12 m CR
18,4 m. Architecte : E. Cornu



© Alain Millsko

Harlekin 1948. Sloop marconi
13,57 m. Architecte : E. Nisson



© Alain Millsko

Helena 1913. Ketch bermudien
15,4 m. Architecte : Corde & Fils



© François Berland

Ilaria 1967. Sloop bermudien
15,8 m. Architecte : J. Laurent Giles



© TP

Ileanou 1967. Sloop bermudien
5,5 m. Architecte : F. Sergent

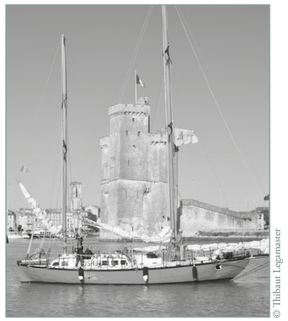




Ilhabela II 2005. Sloop bermudien
14,1 m. Architecte : S. Mc Millan



Jonas 1961. Sloop bermudien
6,7 m. Architecte : J. Gros



© Thibaut Legenissette

Joshua 1962. Ketch bermudien
12,1 m. Architecte : B. Moitessier



Kanthaka 1972. Ketch bermudien
12,7 m. Architecte : E. Cornu

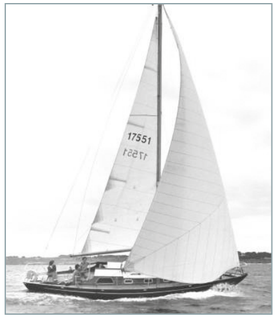


Katic 1963. Sloop bermudien
11,8 m. Architecte : E. Cornu



© Alain Milbéo

Khayyam 1939. Cotre bermudien
18,3 m. Architecte : O. Stephens



Korrigan 2 1964. Sloop bermudien
10,8 m. Architecte : Chauveau



Kotaya 1953. Sloop bermudien
6,5 m. Architecte : Vernazza

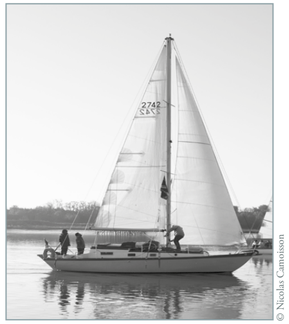


© Alain Milbéo

Kraken II 1949. Sloop bermudien
10 m. Architecte : H. Dervin



La Gaillarde 1939. Goélette bermudienne
13,5 m. Architecte : Abeking & Rassmussen



© Nicolas Cannasson

La Goele 3 1963. Sloop bermudien
9,6 m. Architecte : P. Harlé



La Marsa 1968. Cotre aurique
11 m. Architecte : S. François



Lady Akka 1982. Yawl bermudien
13,8 m. Architecte : chantier naval



© Alain Milbéo

Lady Trix 1909. Sloop aurique
8,76 m. Architecte : A. Mylne



© Alain Milbéo

Laetitia II 1965. Sloop bermudien
11 m. Architecte : F. Maas



L'Aiglon 1967. Ketch bermudien
12 m. Architecte : J.J. Herbulot



Lasse de Copenhague 1940. Sloop bermudien
18,3 m. Architecte : J. Anker



Le Loup Rouge 1962. Sloop bermudien
11 m. Architecte : J. Illingworth & A. Primrose

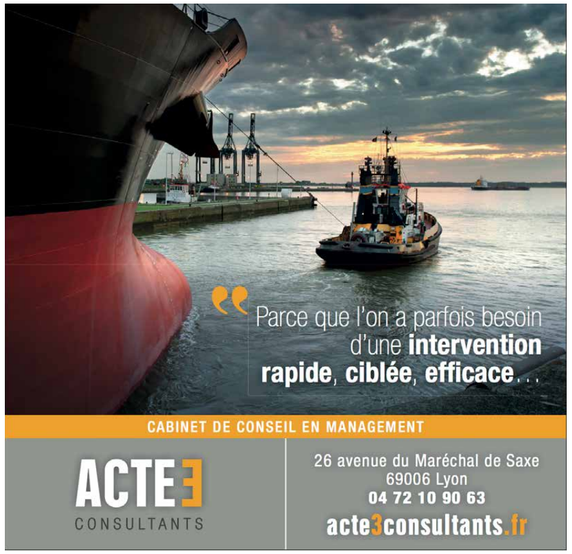


L'Evade II 1956. Sloop bermudien
9,6 m Architecte : E. Cornu



© Alain Milbéo

Lorna 1948. Sloop bermudien
10 m. Architecte : R. Clark





© Keys

Mabel 1966. Sloop bermudien
12,7 m. Architecte : K. Holman



© Odile Boyé-Carré

Marguerite 1958. Sloop bermudien
11,7 m. Architecte : F. Sergent



Marie Christine III 1958. Yawl bermudien
13,5 m. Architecte : F. Sergent



© Boudin

Mary Ann 1957. Sloop bermudien
8,9 m. Architecte : P. Dauchez



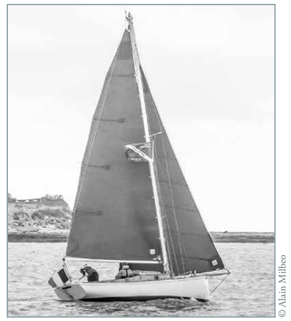


© Julien Zajac

Melissa 1963. Yawl bermudien
12,4 m. Architecte : P. Rhodes



Men Brial 1964. Yawl bermudien
10,8 m. Architecte : C.E. Chauveau



© Alain Milbeo

Morgane 1937. Cotre bermudien
6,5 m. Architecte : V. Brix



Mykado 1953. Sloop Belouga
6,5 m. Architecte : E. Cornu



Nedda 1901. Cotre bermudien
14,2 m. Architecte : C. Sibbick



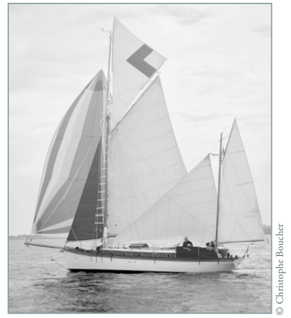
© Alain Milbeo

Nérée 1967. Cotre bermudien
12,9 m. Architecte : M. Amiet



© Alain Milbeo

Niñita 2004. Goelette bermudienne
18 m. Architecte : S. Burgess



© Christophe Boucher

Nyala 1933. Yawl aurique
13 m. Architecte : M. Griffiths



O'Barik 1950. Sloop houari Esturgeon
Architecte : E. Cornu



Osprey 1898. Sloop à corne
7,5 m. Architecte : A. Mylne



© Isabelle Bourgeois

Osterling 1937. sloop bermudien 30 m²
9,9 m. Architecte : B. Wilke



Otaha 1956. Sloop bermudien
10,5 m. Architecte : M. Amiet



Panaïs 1977. Ketch bermudien
16 m. Architecte : MG. Auzepy Brenneur



© Alain Milbeo

Pangur Ban 1953. Yawl bermudien
11,6 m. Architecte : Sparkman & Stephens



© Alain Milbeo

Patch 1966. Sloop bermudien
7,7 m. Folkboat. Architecte : T. Sunden



© Alain Milbeo

Petit Salé II 1952. Cotre aurique
8,4 m. Architecte : Ch. Bernard

AMTM
Assureur de marins
Solutions d'assurance plaisance destinées aux
Membres du Club YCC



Votre interlocutrice privilégiée
Laure Allochon au 05 46 41 97 67

AMTM - Assurances Maritimes & Transports MADER
Courtier et mandataire en Assurances

Boulevard de la République - Immeuble le Challenge
BP 93004 • 17030 LA ROCHELLE Cdx 01

Inscrit à l'Orias sous le N° 07 000 627 • www.orias.fr •

www.amtm.fr info@mader.fr



Porthos 1968. Sloop bermudien
11 m. Architecte : F. Maas



Räven 1926. 6 m JI
11,3 m. Architecte : G. Estlander



© François Berland

Rocquette 1964. Sloop bermudien
12,9 m. Architecte : P. Nicholson



© Alain Milbeo

Rouvelon 1962. Sloop bermudien
11,3 m. Architecte : J. Illingworth, A. Primrose



© RC

Rozzy 1928. Vedette type Commuter 42
13 m. Architecte : L.L. Kromholtz



© Alain Milbeo

Saba 1964. Sloop bermudien
11,1 m. Architecte : J. Illingworth, A. Primrose



© Bourdin

Saida 1972. Ketch bermudien
13,4 m. Architecte : G. Auzepy-Brenneur



San Marco II 1960. Sloop bermudien
9,6 m. Architecte : E. Cornu



Sétis 1940. Ketch aurique
17,4 m. Architecte : R. Durand

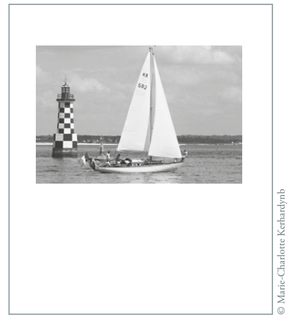


Shangri-La 1962. Sloop bermudien
11 m. Architecte : J. Illingworth & A. Primrose



© Alain Milbeo

Sinbad 1950. Sloop bermudien
11,7 m. Architecte : A. Mylne



© Marie-Charlotte Kerhardenh

Sterenn 1962. Sloop bermudien
10,5 m. Architecte : O. Enderlein



Sula 1968. Sloop bermudien
10,3 m. Architecte : K. Holman



© Alain Milbeo

Suzalah 1965. Sloop bermudien
9,78 m. Architecte : T. Taylor



Sylphide 1969. Cotre aurique
12,1 m. Architecte : M. Humblot



Télémaque 1972. Sloop bermudien
10,6 m. Architecte : K. Holman & D. Pye


© Alain Milbeo

Thalamus 1964. Ketch bermudien
14,5 m. Architecte : F. Sergent


© Alain Milbeo

Théodolinda 1954. Sloop marconi
8,5 m. Architecte : E. Cornu




© Thomas du Peyrat

Ti Marius 1965. Ketch rorqual 42
12;5 m. Architecte : G. Auzepy Brenneur


© Alain Milbeo

Tikaroa 1961. Sloop bermudien
11,4 m. Architecte : Sparkman & Stephens


© Alain Milbeo

Tumbelina 1960. Sloop bermudien
11,6 m. Architecte : J. Laurent Gilles



Variag 1968. Sloop
11 m. Architecte : D. Carter


© Alain Milbeo

Viken 1939. Sloop bermudien
9,5 m. Architecte : M. Bertin



Viking Ljös 1939. Sloop bermudien
9,5 m. Architecte : M. Bertin


© Alain Milbeo

Viola 1908. Cotre aurique
12,8 m. Architecte : W. Fife III



Wayward 1908. Cotre aurique
17 m. Architecte : F. Shepherd



Westward of Clynder 1960. Yawl bermudien
13,4 m. Architecte : J. Mc Gruer



© Jakez

Wind'ard 2 1928. Sloop bermudien
9,1 m. Architecte : P. Crossley


© Alain Milbeo

Woodstock 1965. Cotre bermudien
7,2 m. Architecte : E. Cornu



Z 1967. Sloop bermudien
11,4 m. Architecte : G. Auzepy-Brenneur

Remerciements/
Remerciements/Remerciements/Remercie-
ments/Remerciements/Remerciements/Remer-
ciements/Remerciements/Remerciements/Re-
merciements/Remerciements/Remerciements/
Remerciements/Remerciements/Remercie-
ments/Remerciements/Remerciements/Remer-
ciements/Remerciements/Remerciements/Re-
merciements/



LE PALANQUIN DU CARTAHU

Escale à Nantes un beau soir d'été. Pas fâchés d'être enfin au calme après quelques journées difficiles et un peu de casse sur le bateau.

Juste derrière nous, un beau bateau de travail, genre goélette à trois mats, une trentaine de mètres, portant pavillon maltais. Probablement d'époque (mais laquelle ?) et en très bel état. Manifestement le bateau ne fait pas que du tourisme, à embarquer, comme beaucoup d'autres, des amateurs de sensations iodées, gilets fluo, casquette avec logo et appareils photos sur le ventre. Il participe à l'évidence aux tentatives multiples de renouveau du commerce à la voile, moitié nostalgie, moitié écologie.

A l'instant on y charge des tonneaux de bière entassés sur le quai, à grands coups de gueule du bosco qui se croit encore au XVIIIe siècle, à houspiller son monde pour que la manœuvre ne dure pas mille ans. Sur le quai, une foule amusée observe cette drôle de scène qui nous plonge tous dans l'époque glorieuse de la marine marchande à voile, seul moyen de transport maritime pendant si longtemps.
Le bosco taillé comme u
n menhir, et qui ne doit pas sucer que les glaçons de ses apéritifs, surjoue son rôle de petit chef pour la plus grande joie des badauds. « Et les gars je vous rappelle qu'on dérade demain. Faudrait voir à se secouer un peu. Souquez-moi ce palanquin de cartahu, bon sang de bois, et qu'on en finisse ! »

Et voilà deux costauds qui ahanent de concert pour hisser au-dessus du pavois un beau tonneau tout neuf, qui pèse sûrement son poids de courbatures potentielles. Le palanquin de cartahu ? Je comprends vite que c'est le palan qui sert à alléger l'effort de cette espèce de drisse très calibrée sur laquelle est accrochée le tonneau, dans une sorte de filet qui va l'emmener jusqu'au fond de cale. Mais d'où vient ce vocable si amusant à l'oreille et si musculeux dans l'effort ?
Investigation faite, le cartahu n'a, à l'origine, rien à voir avec la navigation.

L'histoire commence en Corse, figurez-vous, dans les années 20. Lisandru Fredecci est maçon de son état. Maçon de pierres, comme il est nécessaire dans ce rude pays de misère, dévasté par la grande guerre qui lui a fauché toute une génération de soldats décimés dans les tranchées. Lisandru était trop jeune pour s'engager et sa mère, veuve et implacablement affectueuse comme il est de tradition là-bas, n'aurait d'ailleurs pas laissé son fils unique partir au front, indispensable qu'il était pour contribuer à nourrir sa famille.

Voilà donc Lisandru qui s'installe comme maçon, rude à la tâche et costaud comme on doit l'être pour affronter l'été l'enfer de la fournaise et l'hiver le Libeccio qui souffle à vous décorner un bœuf. Un sacré gaillard, donc. Mais sensible aux allergies, qui lui donnent des rhumes terribles surtout au printemps. Le catàrru, comme on dit là-bas, ne le quitte pas.

Un jour que, du haut d'un mur, il s'affaire à monter de lourdes pierres pour compléter la maçonnerie d'une chapelle en piteux état (chapelle Sainte Degna, si je me souviens bien), Lisandru est interpellé par son compagnon de chantier, maçon comme lui, mais en version plus joviale. « Hé, le catàrru, hisse-moi ça là-haut, feignant que tu es ! »

Lisandru n'est pas feignant, et loin s'en faut. Et pas susceptible non plus. Comme il n'a pas bronché devant cette injonction, celle-ci va se renouveler à chaque occasion. « Hé, le catàrru, fais ci. Fais ça. » L'expression « hisser comme le catàrru » se répand dans la vallée. Puis gagne la côte.

Ange Pilacci, qui n'est rien que moins que le cousin de Lisandru (par sa mère, née elle aussi Fredecci, mais d'une autre vallée) est pêcheur du côté de Tamaricciu, au sud-est de l'île. Dur métier aussi.

Autour de l'île Folacia, parti chaque jour à l'aube sur son pointu à voile latine et sans moteur (il n'installera son premier moteur Baudouin qu'en 1934) il s'épuise chaque jour à sortir de l'eau, à la palangrotte, de quoi nourrir sa famille, comme le fait son jeune cousin en maniant des pierres. Et remonter chaque soir son pointu sur la grève, Tamaricciu n'étant ni équipé ni vraiment à l'abri d'un coup de vent de Sud Est.
Un jour qu'il demande de l'aide à son ami Batista, pêcheur comme lui, pour charger à bord un bloc de granit qu'il veut utiliser comme corps mort, le voilà qui utilise son mat comme levier pour charger ladite pierre qui pèse un âne mort (et autant vous dire que là-bas, on s'y connaît en poids d'âne !). « Allez va Batista, fais comme le catàrru, utilise la drisse de mat. » Batista croit comprendre, s'exécute, mais interprète mal.
Le soir, en racontant sa journée autour d'un verre de Limoncello, il raconte à qui veut l'entendre. « Astucieux, le Pilacci. Il m'a fait monter un gros bloc de pierre sans trop de besogne en utilisant le catàrru de son mat. » Autour de lui, on s'étonne à peine, mais on retient le mot.

Bientôt tous les pêcheurs de la côte est (et ils sont très nombreux dans ces années 20) relaient l'expression et s'équipent comme Ange, étant soumis aux même contraintes.

En 1934, le mécanicien venu du continent pour installer le fameux moteur Baudouin sur le pointu d'Ange Pilacci (un modèle DA2 bicylindre de 18 CV) relève l'expression, la relaie sur la côte marseillaise où il équipe de nombreux pointus.

Voilà donc que s'installent partout des cartahu, désormais écrits de cette façon sans que personne ne sache pourquoi.

Quant au palanquin, rien à voir avec les illustrations de la soi-disant très glorieuse époque coloniale, où l'on voit des missionnaires, les bons pères blancs, portés à bras par des indigènes dans de petites nacelles. Encore que… Porter un tonneau dans un filet suspendu ou un missionnaire dans une nacelle, c'est toujours porter du lourd sous la contrainte.
En tout cas vous savez maintenant d'où le palanquin de cartahu tient son origine.
Et vous aurez une pensée pour ce pauvre Lisandru, affligé toute sa vie d'un épouvantable catàrru. Mais rentré dans le monde maritime sans avoir rien demandé.
Épatant, non ?

ierre Loïc Chantereau R. de B.

le chasse-marée
LA REVUE DU MONDE MARITIME

DÉCOUVREZ
LA NOUVELLE FORMULE



- ENRICHIE DE 40 PAGES
- NOUVELLES RUBRIQUES
- MISE EN PAGE REVISITÉE
- NOUVELLES THÉMATIQUES

NAVIRES • HISTOIRE ET PATRIMOINE
ENVIRONNEMENT • SCIENCES
ARCHITECTURE NAVALE • MÉTIERS
ARTS ET LITTÉRATURE • AVENTURES



Abonnement 1 an
69,90 € /an
ou
5,80 € /mois
En abonnement durée libre
soit 23,20 € tous les 4 mois.

POUR VOUS ABONNER :
www.chasse-maree.com ou 02 98 92 66 33



Hennessy
X.O

150E ANNIVERSAIRE

L'HISTOIRE DE HENNESSY X.O CONTINUE DE S'ÉCRIRE

L 13415 - 5 H - F: 10,00 € - AL

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.