

Maïca

Au tournant du yachting

Philippe Payen



Toute une génération en a rêvé. Conçu par John Illingworth et Angus Primrose à la demande d'un régatier français, ce yacht bermudien à quille longue a été construit en bois à plus d'une centaine d'exemplaires, alors même que la plaisance commençait à changer de visage. Aujourd'hui, nombre de Maïca naviguent toujours, à l'image des huit unités qui seront présentes fin juin à Bénodet pour fêter le cinquantenaire de la série lors des Rendez-vous de la belle plaisance.



À la fin des années cinquante, après plusieurs saisons passées à naviguer le long des côtes bretonnes et anglo-normandes à bord de son Dragon, Henry Rouault se passionne pour les régates du Royal Ocean Racing Club (RORC). Parmi les concurrents à succès, un bateau l'intéresse particulièrement, *Belmore*, dessiné pour Tommy Steele par John Illingworth. Autant conçu pour les règles américaines du Cruising Club of America (CCA) que pour celles anglaises du RORC, ce yacht lancé en 1958 présente un tableau avec un arrière large "comme celui d'un torpilleur", écrit Alain Glicksman dans un article publié en janvier 1963 dans le magazine *Neptune Nautisme*. Cet arrière caractéristique de l'époque – qu'on retrouve chez Eugène Cornu ou Philippe Harlé – deviendra d'ailleurs le cauchemar de ses adversaires... Lors de la Course des Bermudes de 1958, par exemple, *Belmore* termine troisième sur cent treize engagés, bien qu'il soit l'un des plus petits de la flotte.

Décidé, Henry Rouault sollicite l'architecte britannique dès l'automne 1958. "Il m'a demandé un petit *Belmore*, raconte John Illingworth. Mais je souhaitais faire quelque chose de vraiment meilleur marché, un bateau de moindre déplacement qui réponde aux désirs du yachtsman soucieux d'avoir un vrai bateau

de course – pourtant doté de sept couchettes –, mais qui n'exige pas trop d'efforts, un bateau facile à manœuvrer en compétition comme en croisière... En un mot, un bateau pas trop spécialisé." C'est ainsi que l'architecte conçoit un voilier de 10,08 mètres de long (7,32 mètres à la flottaison) pour 2,74 mètres de large, 1,74 mètre de tirant d'eau et portant 50,90 mètres carrés de voile.

Aussi solide qu'un bateau de sauvetage

Le bateau est mis sur cale aux chantiers Burnes, dans le Sussex. Sa construction répond à la norme "100-A1 Life Boat Standards" du Lloyds, c'est-à-dire que la coque doit résister à plusieurs chutes de 10 mètres

dans la mer, comme les bateaux de sauvetage! Lancé à Pâques 1959, le yacht est ensuite exposé au Salon nautique de Paris, non loin de la maquette du paquebot *France*. Pour trouver le nom de baptême de son nouveau voilier, Henry Rouault sollicite sa sœur, religieuse augustine à Malestroit, dans le Morbihan, lui précisant simplement que le patronyme devait faire référence à l'une des Pléiades. C'est Maïca qui est retenue, mais avec un "c" intercalaire, peut-être en hommage à la mère supérieure du couvent, Yvonne-Aimée, surnommée "Maïca".

Celui qu'on appelle le "docteur Rouault" – le commanditaire de *Maïca* est docteur en droit – navigue beaucoup avec son frère Jean. Participant aux régates du RORC, le bateau est confié en semaine à des amis anglais, dont Tuffin, l'épouse de John Illing-

À gauche: *Maïca* photographié par Beken en 1960. Stéphane Hupin a récemment retrouvé ce prototype de la série au Canada à l'abri d'un hangar.

Ci-dessus: à bord de *Maïca*, Henry Rouault (en sombre) en compagnie de son épouse Cécile et de son frère Jean (à droite).

Ci-contre: John Illingworth fait la toilette de *Maïca* lors du Salon nautique de Paris, en 1960.



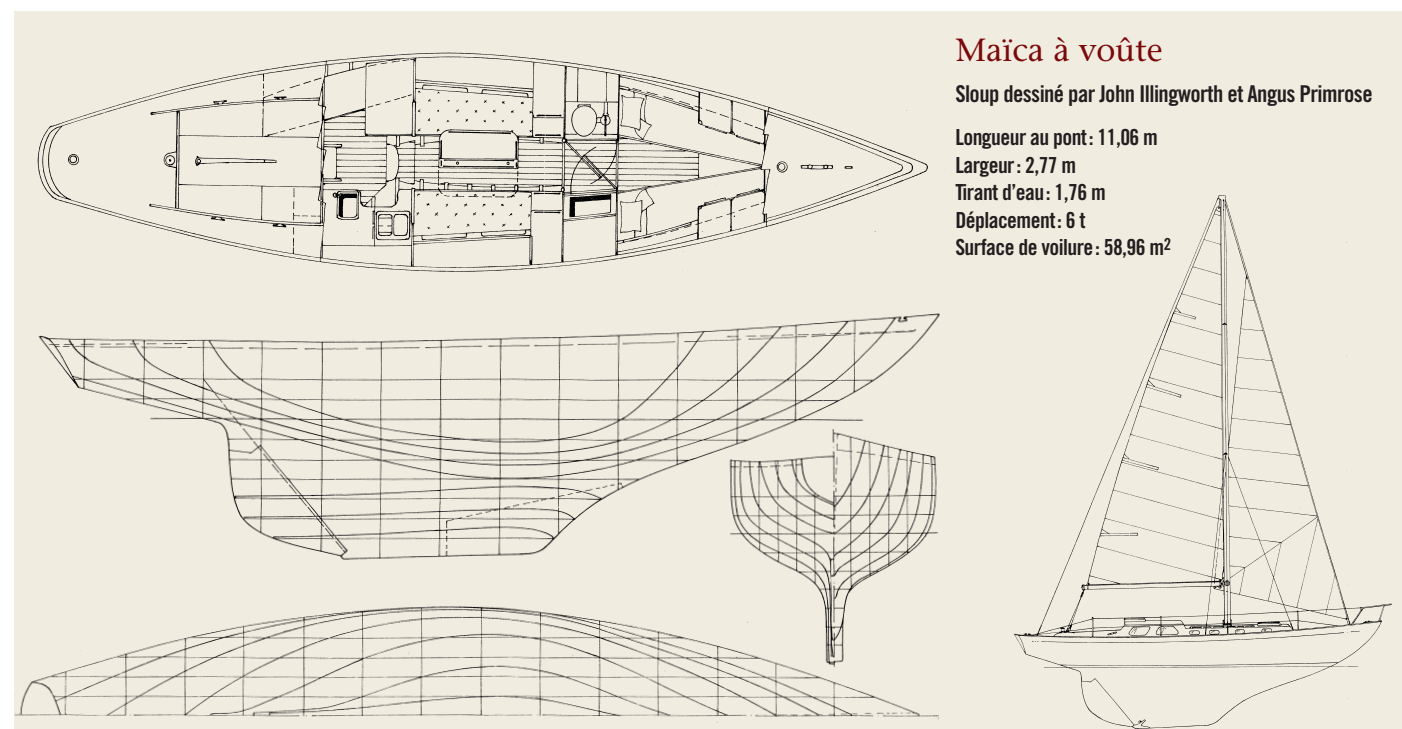
Les Constructions mécaniques de Normandie (CMN) réalisent en série la version à voûte du Maïca. Elles livreront au total trente-huit de ces unités en bois moulé.



worth. Henry Rouault rejoint Southampton par avion chaque week-end de course. Et les succès sont au rendez-vous: en 1962, *Maïca* remporte le championnat du RORC en classe III. "Pour ma part, se souvient Cécile Rouault, l'épouse du skipper, j'ai beaucoup navigué à bord de *Maïca* en croisière, en Manche et en Atlantique. Jean-Claude Menu et Yves Parent étaient souvent de nos équipiers. J'avais pris la cuisine en main d'autant plus que sur le pont, on me répétait gentiment: «Cécile, ne touchez à rien!»"

Plus tard, Henry Rouault commandera *Marika* au cabinet Illingworth & Primrose, un bateau un peu plus grand mais très semblable à *Maïca*, construit chez Raymond Labbé. Mais déjà son premier yacht a fait des émules! Huit mois après le lancement de *Maïca*, le chantier rochelais Hervé lance *Arabelle II* sur le même plan. Puis trois autres frères en construction voient le jour, un chez Bertin à Carqueiranne et deux autres chez Burnes, dont *Sarie Marais*, vainqueur de la Morgan Cup en 1963.

Le plan d'origine, dit "à tableau", va subir également quelques évolutions, à commencer par la création d'une version à voûte de 11,06 mètres de long pour 2,77 mètres de large et 1,76 mètre de tirant d'eau. Si John Illingworth affirme avoir prévu ce plan dès le départ, Michael Jones, propriétaire de *Mowgli* depuis son neuvage en 1965, n'est pas de cet avis: "Lorsque John Illingworth a cédé les plans de *Maïca* aux Constructions mécaniques de Normandie (CMN), Félix Amiot, le patron du chantier cherbourgeois, a insisté



Maïca à voûte

Sloup dessiné par John Illingworth et Angus Primrose

Longueur au pont: 11,06 m
Largeur: 2,77 m
Tirant d'eau: 1,76 m
Déplacement: 6 t
Surface de voilure: 58,96 m²

pour lui faire ajouter une voûte. On a d'ailleurs dit que l'architecte avait oublié d'intégrer l'incidence de cet élancement sur l'équilibre du bateau. Il a donc fallu compenser en ajoutant du poids dans la quille, tandis que la bôme était raccourcie et la barre d'écoute placée au milieu du cockpit. On lit pourtant sur les plans de 1963 que «la construction d'un yacht de course-croisière exige qu'on supprime tout poids inutile!»

Les CMN vont construire leur version du Maïca en bois moulé, méthode jusqu'alors peu employée pour des voiliers de cette taille. Félix Amiot a fait ses armes dans la construction d'avions et adapte au nautisme les procédés de l'aéronautique. Il cherche à gagner du poids tout en augmentant l'homogénéité structurelle. C'est ainsi que ses Maïca sont fabriqués en petite série avec assemblage de la structure longitudinale en lamellé-collé, puis bordage en plis croisés sur mannequin. Ensuite, la coque est retournée pour y fixer les éléments structurels (membrures, varangues, bauquières, cloisons) et les emménagements, avant le pontage. Ainsi industrialisé, le Maïca devient la première construction en série du dernier yacht de course-croisière à quille longue. Pendant ce temps, les voiliers en polyester, comme le Sylphe et l'Arpège de Michel Dufour, apparaissent sur le marché...

Les CMN livrent trente-huit Maïca à voûte, dont deux à la Marine nationale pour la formation de ses officiers. Mais cette même version du plan est également construite en bordé classique par d'autres chantiers. Une trentaine d'unités sont ainsi mises sur cale par Bertin, Derovère, Labbé, etc. Ces Maïca se différencient de la version CMN en bois moulé par leur tableau arrière un peu différent et surtout par leur poids: la construction classique accuse environ 400 kilos supplémentaires. Enfin, un chantier italien propose également cette coque en polyester, mais avec le safran séparé de la quille pour une meilleure tenue au portant. Construite à près de cent trente exemplaires, cette version est connue sous le nom d'Alpa A11 ou de Super Maïca.

Ce qui peut induire en erreur, car il existe un autre Super Maïca! Au début des années soixante, Illingworth & Primrose dessinent en effet un "Maïca" de 12,19 mètres de long pour 3,15 mètres de large et 1,98 mètre de tirant d'eau, à la demande d'un Américain qui vient de traverser l'Atlantique à bord de *Pherousa*, un "CMN" de retour de la Course des Bermudes. La première unité est lancée

en juillet 1963. Cinq Super Maïca seront construits par les chantiers de Félix Amiot jusqu'en 1967. Malgré ses élancements moins prononcés, ce grand frère possède un indéniable air de famille, son "mètre de plus" offrant des emménagements plus spacieux, dont une cabine supplémentaire entre le carré et le poste avant.

Des caractéristiques révélatrices d'une époque

Comme les formes du Maïca témoignent bien de son âge, d'autres caractéristiques renvoient à une certaine époque de la plaisance, comme l'absence de vaigrage, une couchette vraiment "cercueil", ou encore l'hélice décen-

trée. C'était le temps où l'on se défiait des caprices du moteur, dont l'utilisateur passait d'ailleurs pour un "bourgeois" aux yeux des puristes... Il était donc hors de question pour les chantiers de tarauder l'étambot pour y faire passer l'arbre d'hélice.

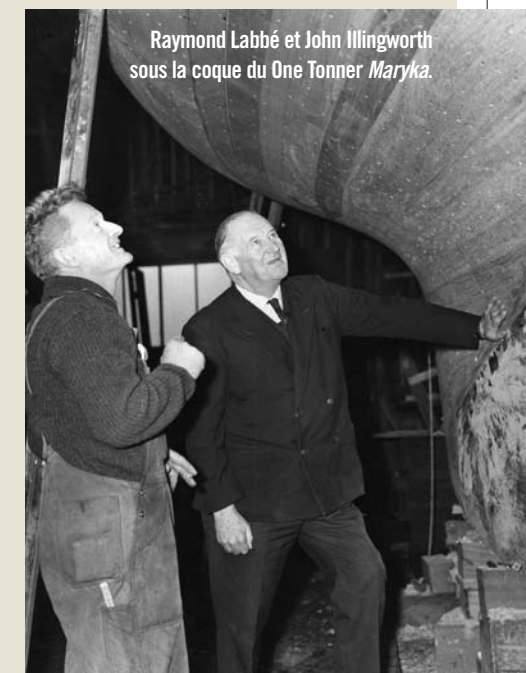
Malgré son étroitesse, le Maïca s'avère très logeable. Conçu pour héberger un équipage en course, il est doté de sept couchettes: celle du navigateur, les deux bannettes du poste avant et les banquettes du carré transformables en deux couchettes doubles. Les emménagements comprennent aussi une cuisine, une vraie table à cartes, un coin penderie/lavabo, des toilettes et de nombreux équipets. Quant au plan de pont, c'est celui d'un vrai bateau de mer; tout est pensé pour une circulation aisée et sûre.

John of Malham

John Holden Illingworth (1903-1980), officier mécanicien dans la Royal Navy, établit d'abord sa renommée avec les bateaux à moteur qu'il dessine et les nombreux trophées motonautiques qu'il remporte. Devenu quasi invincible en ce domaine, il choisit de s'intéresser aux voiliers, principalement de course au large. En 1937, son ami Jack Laurent Giles lui dessine *Maid of Malham*, l'un des premiers yachts grées en tête. Le bateau gagne sa première course et nombre des suivantes. Par la suite, le style de Laurent Giles aura une grande influence sur les créations d'Illingworth.

Capitaine dans le Pacifique durant la Seconde Guerre mondiale, John Illingworth s'établit à Sydney à la fin du conflit. C'est là qu'il lance l'idée de la course océanique Sydney-Hobart, épreuve dont il remporte la première édition, en 1945, à bord de *Rani*. Élu commodore du RORC à son retour en Angleterre, il y fait la promotion de la course au large, défendant notamment les déplacements légers et les gréements allongés. *Myth of Malham* – nombre de ses bateaux porteront ce nom qui rappelle Malhamdale, une petite vallée du Yorkshire où il a passé une partie de son enfance – illustre ses idées novatrices et déclenche de vives polémiques à sa mise à l'eau. Ce voilier, qu'il a fait dessiner par Laurent Giles selon ses spécifications, présente en effet une étrave quasi verticale, un arrière tronqué et une tonture inversée. Mais les critiques se taisent vite après la victoire de ce yacht dans le Fastnet 1947.

Au début des années cinquante, John Illingworth ouvre un cabinet d'architecture navale avec Angus Primrose. Tandis que le premier travaille à la conception générale des bateaux en vue d'exploiter les règles de jauge, le second se consacre aux formes des carènes. Leurs créations, réputées pour leur aptitude au louvoyage dans la brise, sont également connues pour être difficiles à mener au portant! Les commandes affluent, en particulier de France, un pays que John Illingworth, qui parle bien le français, affectionne particulièrement. C'est d'ailleurs dans la région niçoise qu'il achèvera ses jours, en 1980, quelques mois avant qu'Angus Primrose ne disparaisse en mer. Acteurs et témoins d'une époque charnière où le yachting passait à la plaisance, les deux architectes laissent derrière eux plus de mille voiliers comme *Gerfaut*, *Oryx*, *Gipsy Moth IV* ou *Glénans*. ■



Raymond Labbé et John Illingworth sous la coque du One Tonner *Maryka*.

Le Maïca à voûte *Acteia II* a été construit aux CMN en 1963. En 2006, il a remporté le Challenge classique Atlantique.



Côté grément, bien que John Illingworth soit un fervent adepte de l'étai en tête, les premiers Maïca sont grésés en sept/huitième. Le mât d'origine, dont les barres de flèche sont terminées par un anneau, est un profil métallique Sparlight & Proctor anodisé or et doté d'une anachronique bôme à rouleau en bois. Mais, connaissant bien les marottes des skippers en terme de réglages, l'architecte propose également d'autres configurations. Dans les *sixties*, on aime en effet expérimenter, à l'image d'André Costa, qui grée *Shangri-La* en cotre avec yankee, trinquette et bastaques... Illingworth lui-même conçoit un génois quadrangulaire à deux points d'écoute. "Au début, se souvient Michael

Jones, on ne l'utilisait pas sur *Mowgli*, car les règles du RORC nous pénalisaient. On l'a resorti quand on a couru sous la jauge du Channel Handicap System (CHS)." Durant sa longue carrière, *Mowgli* a utilisé pas moins de dix focs n° 1, cinq n° 2, six spinnakers et huit grands-voiles!

Contraintes et avantages de l'élégance

Jean-Christian Fandoux, aujourd'hui propriétaire du plan Sparkman & Stephens *Khayyam*, résume bien les caractéristiques

principales d'un Maïca en navigation. En 1970, ils sont cinq à bord de *Kaïa*, lors d'une croisière entre la France et la Grèce. "Bel apprentissage de la mer, raconte-t-il, sur ce joli voilier classique aux vernis impeccables, gité à 45 degrés au près, roulant bord sur bord au portant, volage comme aucun autre bateau... mais tellement beau! Je me souviens notamment du passage du canal de Corinthe sous spi, avec un bateau en remorque et un fonctionnaire grec embarqué et effaré par les coups de gîte qui lui renversaient son café sur le pantalon."

Le Maïca est un bateau de près. Sa structure, à l'image de l'emplanture qui répartit la compression du mât sur les varangues métalliques, est d'ailleurs conçue pour encaisser les contraintes du louvoyage dans la brise. Grâce à ses élancements – 3,90 mètres pour la version à voûte –, le Maïca allonge la foulée dès qu'il serre le vent. "C'est avec une gîte de 38 degrés que ce bateau donne le meilleur de lui-même, littéralement allongé sur l'eau comme un lévrier sur une piste", écrit Jacques Courcel dans *l'Auto Journal* en 1962. Mais ce trait caractéristique de la belle plaisance impose de bien surveiller la répartition des poids, un arrière trop chargé étant à proscrire. "Le Maïca est une excellente école en terme d'optimisation de l'équilibre et de l'assiette", estime ainsi Stéphane Hupin, vainqueur du Challenge classique Atlantique 2006 à bord du CMN *Acteia II*.



L'intérieur d'un Maïca à voûte, version bordé classique. Cette image permet de bien apprécier l'étroitesse de la coque.

Et il tient bien la mer! En novembre 1966, un coup de mistral surprend le championnat méditerranéen du RORC. *Manika* – l'actuel *Saba* –, en route vers Sète, est rapidement confronté à une mer très forte et un vent de force 8. "Dans l'après-midi, se souvient Alain Lecerf, une déferlante nous a cueillis par le travers, emportant Tristram, notre barreur, officier pilote britannique de son état. Heureusement, son harnais l'a retenu et il est parvenu à remonter à bord, en nous déclarant simplement: «Elle n'est vraiment pas chaude!» Vers minuit, le tangon de spi percute un hublot, qui explose. Nous colmatons la voie d'eau avec un matelas, mais la situation devient critique. Aussi, nous virons de bord pour mettre le hublot cassé sous le vent. Au petit jour, la mer est devenue très méchante et il fait très froid. Nous devons nous mettre en sécurité. Tant pis pour notre classement. Lorsque j'annonce qu'on laisse porter sur Marseille, personne ne s'y oppose. Parvenus au port, nous apprendrons que tout le monde a abandonné depuis longtemps, à l'exception de *Giralda*, qui a rasé les plages du delta du Rhône pour gagner Sète. *Manika* restera deuxième du championnat."

Comme beaucoup de yachts de sa génération, le Maïca est donc de type "bon rouleur, bon marcheur" dès qu'il s'écarte du vent. Bertrand Chéret, le maître voilier, se souvient de sa première course au large à bord de *Shangri-La*, le CMN d'André Costa. "J'étais à la barre avec la mer du vent qui croisait la houle traversière; ce n'était pas du gâteau. L'alternance de la bôme et du tangon dans l'eau soulignait le rythme du roulis. L'équipage s'accrochait aux bannettes, sauf Erwan Quémeré, qui face à moi contraît les départs au lof avec ses deux pieds sur la barre. Et nos rôles de s'inverser lorsqu'il s'agissait d'une

abattée. À tout moment, on s'attendait à ce que le beau spi à chevrons dessiné par Jean-Jacques Herbulot et confectionné par Madame dans son salon éclate, ce qui aurait mis fin au problème du «rouleur», mais il tint bon. C'est ainsi qu'on remonta toute la flotte, à la grande surprise de la concurrence... et de la nôtre!"

Désormais, les propriétaires de Maïca ont religieusement remis les voiles Ratsey d'origine pour les remplacer par des garde-robés aux coupes et aux tissus modernes. La plupart des bateaux sont grésés en tête avec un génois sur enrrouleur et une grand-voile dotée de bosses de ris. À l'exception d'une unité lémanique gréant un mât souple en bois, les Maïca ont également adopté des profils d'espars modernes. Le sloup y a gagné en performances, sans renier ses origines ni souffrir structurellement. L'effet turbo est saisissant et, dans des conditions optimales, un équipage attentif parvient même à le faire planer.

Le Maïca revient en force

Aujourd'hui comme avant, on entre en Maïca comme en religion. Ceux qui font partie de la confrérie ne veulent pas la quitter et ceux qui en sortent le regrettent éternellement. Un avis que partage forcément Michael Jones, qui a couru quatre Fastnet et participé à quatre-vingts épreuves du RORC avec son *Mowgli*. Depuis une dizaine d'années, les Maïca font un retour remarqué en régates et en croisière. On en rencontre toujours au moins un lors des rassemblements de bateaux classiques, et l'an passé ils étaient huit inscrits aux épreuves du Challenge classique Atlantique, tandis que *Mowgli* et *Swanee* représentaient la série dans les régates courues en Méditerranée. À cinquante ans, le voilier imaginé par Illingworth & Primrose vit une seconde jeunesse. ■

Remerciements: Cécile Rouault, les propriétaires de Maïca et plus particulièrement Alain Lecerf.

Raan, Maïca CMN construit en 1964 pour M. Claudeville de Dinan, qui remportera à son bord plusieurs courses dont deux éditions de Saint-Malo-Plymouth (1964 et 1965) toutes classes.

