

Conçu et construit par Alfred Mylne à Ardmaleish, près de Glasgow, en 1950, *Sinbad* a navigué durant plus de quarante ans sur les côtes du Royaume-Uni et d'Irlande, avant de gagner la France en 1996 quand François Frey l'a acquis. La rencontre de l'homme et de son bateau aura des conséquences déterminantes pour l'évolution du yachting classique en Atlantique.

Sinbad

MYLNE ET UNE VIE

par Philippe Payen

En 1994, lorsque la flotte de pêche quitte le bassin des Chalutiers du port de La Rochelle, le Musée maritime créé par Patrick Schnepf huit ans plus tôt obtient un espace à flot destiné à accueillir les yachts classiques dont certains ont couru l'année précédente la première Coupe des deux phares entre Douarnenez et La Rochelle. *Petite Lande*, *Khayyam*, *Lorna M*, *Yori IV* et *Rose Noire II* seront les premiers à y séjourner aux côtés du *Joshua* de Bernard Moitessier et de plusieurs bateaux de travail déjà présents. Deux ans plus tard, quand François Frey quitte Paris pour s'installer sur l'île de Ré en famille, c'est en toute logique que le *Sinbad*, qu'il vient d'acquérir, trouve un accueil au musée rochelais.

ARMATEUR FRANÇAIS D'UN YACHT ÉCOSSAIS DÉCOUVERT EN IRLANDE

Né à Saint-Brieuc en 1966 d'une famille originaire d'Alsace, François Frey a grandi à Arcachon. Dans les années quatre-vingt, le bassin est fréquenté par nombre de voiliers de jauge métrique. «J'ai très tôt été fasciné par les formes et la façon d'évoluer tout en douceur et en puissance des 5,5 m, 6 m et 8 m JI», se souvient François. Parmi ces derniers, le *Cutty Tou* des frères Minos a toujours



François Frey à la barre de *Sinbad*, photographié ci-contre sous son ancien gréement. Ce n'est effectivement qu'en 2010 que le plan Mylne a retrouvé sa configuration d'origine en 7/8'.

excité son imaginaire. D'ailleurs, le jeune homme «tourne tellement autour» de ce plan Nicholson de 1930 ayant appartenu à Franck Guillet et qui a failli être acheté par Éric Tabarly, qu'il finit par se faire embarquer. Une rencontre décisive pour celui qui affirme aujourd'hui, avec le ton parfois péremptoire qu'on lui connaît: «Sans *Cutty Tou*, il n'y aurait pas eu *Sinbad*, et sans *Sinbad*, pas de Yacht-club classique».

En attendant, au début des années quatre-vingt-dix, après avoir couru en Formule 40 sur *M^{lle} Julie* (ex-*Festival de Lorient*), François découvre à Cherbourg les régates du RORC. Le First 45F5 *Cap Sogea* et le First 53F5 *Yellow and Blue* sur lesquels il navigue, spécialement préparés par le chantier Bénéteau et skippés par Jean-Yves Furic, seront d'ailleurs élus «Boat of the Year», *Cap Sogea* remportant le RORC 1990 et *Yellow and Blue* le RORC 1991, dont la course du Fastnet. «Ce fut pour moi l'occasion d'appréhender la course-croisière et de connaître les beautés de la Manche où, pour un Arcachonnais, l'hiver dure douze mois!»

Pourtant, sa fascination pour les voiliers à quille longue perdure. «J'aurais bien pris en main la destinée d'un 8 m JI. Seulement, autant Marie-Ange, mon épouse, apprécie la croisière, autant la compétition, ce n'est pas son truc, particulièrement quand il s'agit de tourner entre trois bouées comme c'est le cas avec les métriques. Alors je me suis mis en quête d'un voilier élégant comme un 8 m JI, rapide en croisière, de bonne signature et unique en son genre.» Telles sont les grandes lignes du cahier des charges que François adresse à l'automne 1995 au courtier Peter Gregson. En réponse, il reçoit le descriptif de trente-cinq bateaux... dont aucun ne correspond à l'idée qu'il se fait du sien.



Mais la critique argumentée qu'il va faire de chacun permet au «broker» d'avoir une idée plus précise des souhaits de son client. Et, quelques semaines plus tard, Peter l'informe avoir déniché en Irlande un plan Mylne dénommé *Sinbad*. Le 17 mars 1996, jour de la Saint-Patrick, les portes du hangar de la ferme d'Adam Green, située près de Waterford, s'ouvrent devant François. «Je suis immédiatement tombé sous le charme de cette longue coque de bois, fatiguée mais digne. À l'époque, pourtant, je ne savais même pas qui était ce Mylne qui l'avait dessinée.» Pour François comme pour tous ceux qui ont connu la béatitude irrationnelle provoquée par la rencontre avec une coque chargée d'imaginaires, le coup de foudre est immédiat... Comment aurait-il pu demeurer indifférent à ce que *Sinbad* lui a raconté ce jour-là, les lochs et la mer des Hébrides intérieures, les îles de Mull, Islay et Skye, les pèlerinages d'été vers Tobermory, les courses pour le gain d'une coupe, d'une bouteille ou d'un baiser?

UN VOILIER QUI PRÉFIGURE LA JAUGE DES 8 MÈTRES CRUISER-RACER

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, Allan Mc Kean, boucher à Glasgow, se voit restituer son *Sinbad II*, réquisitionné dès le début du conflit pour participer à l'évacuation de la Norvège. Compte tenu de l'ampleur et du coût des travaux de remise en état, le bateau sera jugé irrécupérable. Dédommagé par l'Amirauté, son propriétaire trouve là l'opportunité de commander un nouveau yacht au chantier Mylne, lequel a déjà construit pour lui et son frère John plusieurs unités plus grandes, dont, en 1929, le ketch de 18 mètres *Mingary*, qui compte aujourd'hui parmi les quelque deux cents plans Mylne naviguant toujours.

Le chantier, créé en 1911 par Charles et Alfred Mylne I – fondateur quinze ans plus tôt d'un cabinet d'architecture – sur le site d'un très ancien atelier de construction navale à Ardmaleish sur l'île de Bute, est alors dirigé par Alfred Mylne II (1918-1979), qui a pris en 1946 la succession de son oncle. Allan lui demande de concevoir un bateau rapide et marin, qui puisse accueillir quatre personnes et soit motorisé. Douglas Calder, responsable des voiliers de régates au chantier, est probablement l'auteur du plan, qui reste néanmoins un «pur produit Mylne», auquel a également contribué le commanditaire. «Mon oncle a vérifié tous les détails du plan, n'hésitant pas à imposer ses idées

plutôt conservatrices en matière de yachting», se souvient Bill Mc Kean, invité par François à redécouvrir *Sinbad* à La Rochelle en septembre dernier.

Sinbad II, mis sur cale en même temps que le sloup de 8,60 mètres *Trefoil*, est lancé en 1950. Sa coque est vernie, comme François se l'est fait confirmer en 2007 par Campbell Leitch, ancien employé du chantier, lorsqu'il est retourné avec le cotre sur son lieu de naissance. «Jimmy Morton, qui est entré chez Mylne en 1952, ajoute François, m'a précisé qu'à cette époque toutes les coques étaient vernies, même si leur propriétaire souhaitait un bateau peint. Ainsi, si celui-ci changeait d'avis, même quelques années plus tard, on pouvait revenir facilement à une coque vernie sans avoir à poncer en profondeur.» Dès sa mise à l'eau, le voilier, qui préfigure déjà les principales caractéristiques de la jauge des



Ci-contre: Alfred Mylne II, patron du chantier d'Ardmaleish au moment de la construction de *Sinbad*.
Ci-dessous: En 2007, François Frey a mené son bateau jusqu'à son lieu de naissance, où il a pu rencontrer Jimmy Morton (à sa droite) et Campbell Leitch, deux anciens de chez Mylne.



8 m CR, est mené par l'équipage du chantier. Sous la direction de William «Bill» Strang – qui va le racheter en novembre 1952 –, *Sinbad II* s'impose comme l'un des plus rapides voiliers de 26 pieds de flottaison s'affrontant alors sur la Clyde.

Sitôt propriétaire, William Strang, bijoutier à Glasgow, fait enregistrer le bateau au Lloyds et supprime le chiffre II de son patronyme. Soucieux de l'étiquette navale, ce yachtsman connu pour être précis et organisé porte une casquette bleue jusqu'au 1^{er} mai et une casquette blanche durant la saison... ce qui n'empêche pas quelques comportements peu marins, comme l'atteste une anecdote révélée par George Mc Gruer. «En régates contre *Sinbad*, je suis tombé à l'eau. *Sinbad* manœuvre pour passer près de moi. À la barre, Bill Strang tient un verre à la main. Un excellent malt sans nul doute. Passant à me toucher, il le lève et me lance: "Tu en veux un?", avant de poursuivre sa course!» Heureusement, William Strang restera dans la mémoire locale pour des faits plus louables. En plus d'avoir formé nombre de jeunes Écossais à la régates, il créera le Sinbad Family Trophy qui récompense depuis et chaque année le meilleur équipage familial dans les régates du Clyde Cruising Club (CCC) dont il a été commodore de 1962 à 1966.



Sinbad photographié en 1955 (en haut) et 1958 pour le journal du Clyde Cruising Club. Le bateau appartient alors à William Strang, reconnaissable à la casquette blanche qu'il arbore dès la belle saison. Remarquer la belle annexe à marotte retournée sur le pont.

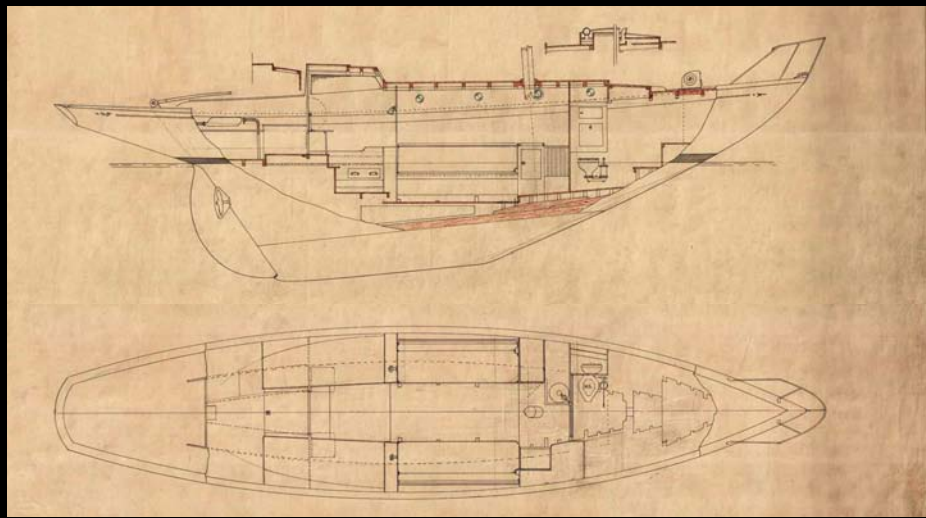
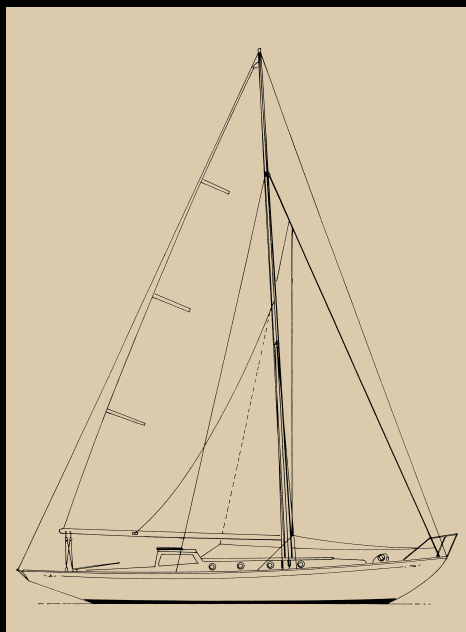
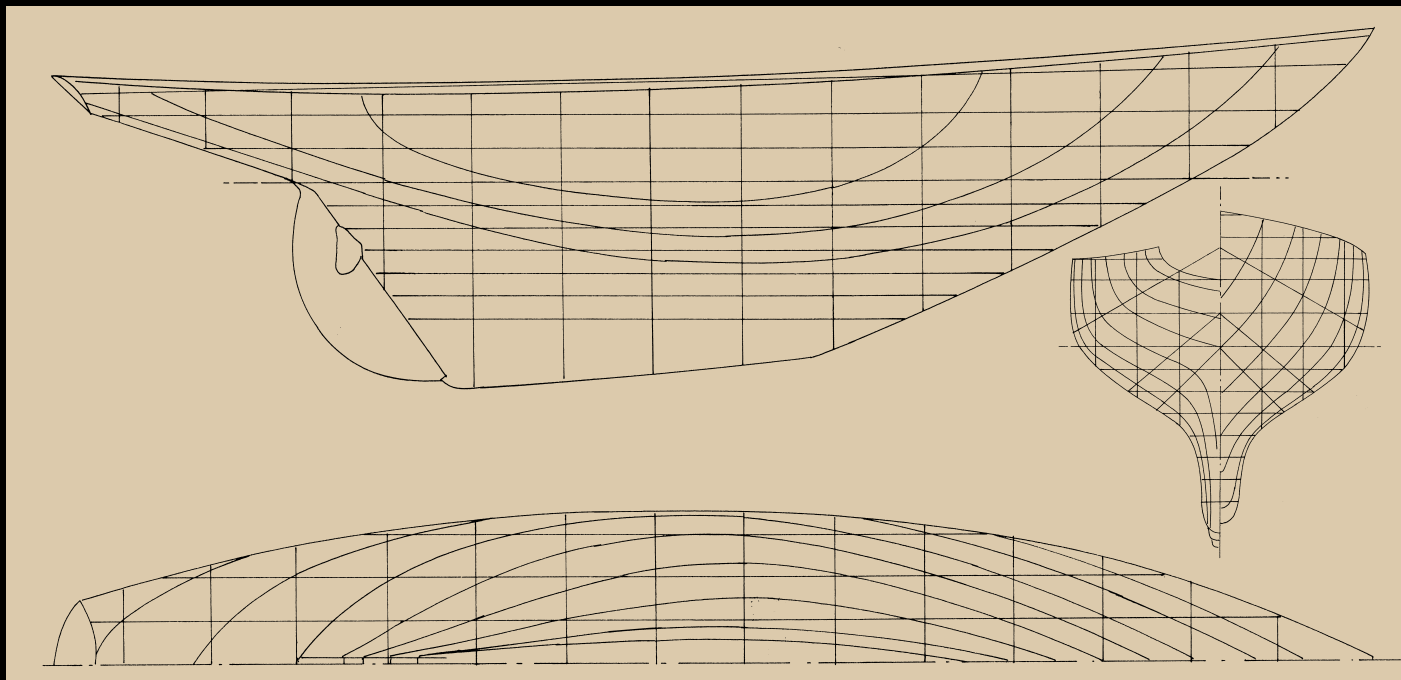


DOUZE ANNÉES OÙ ALTERNENT NAVIGATIONS ET PÉRIODES DE CHANTIER

Devenu aveugle, William Strang doit se résoudre à vendre son bateau en 1968, lequel arbore depuis quelques années une belle livrée bleue destinée à masquer des marques noires apparues sur le bordé. «Le gouvernement travailliste d'après-guerre avait nationalisé les constructions afin de contrôler la relance économique, précise Bill Mc Kean. Aussi, mon oncle Allan a dû se fournir auprès d'entreprises sous licence pour faire construire son bateau, ce qui explique certainement la médiocre qualité de certains matériaux utilisés.» Sylvia Mary Watt, une «femme formidable» aux dires des Écossais de la Clyde, devient la nouvelle propriétaire de *Sinbad*. Elle fait d'abord immatriculer le bateau à son nom, avant d'y associer celui de son époux. La famille Watt, un peu «sauvage» de réputation, naviguera beaucoup avant de céder son yacht, en 1974, à Donald Downie. *Sinbad* quitte alors l'Écosse pour le Sud de l'Angleterre.

En 1982, le cotre passe aux mains de l'Anglais David John Taylor. Puis c'est l'Écossais Robert Campbell qui en prend la barre – sans changer de zone de navigation –, bientôt relayé par l'Anglais Glenn Kevin Hollinshead de Brighton. Ce dernier fait effectuer de nombreux travaux. «Mais tout était si bizarrement arrangé qu'il a fallu tout démonter et refaire», témoigne Adam Green, qui lui succède en 1990. Adam, cultivateur de jonquilles et de pommes à Portlaw près de Waterford (République d'Irlande), s'est vu offrir *Sinbad* par son père, amateur des plans conçus par Mylne. Mais, accaparé par ses activités professionnelles, Adam n'a guère de temps à consacrer au bateau, désormais peint en vert après avoir connu une période blanche. C'est ainsi que François Frey en deviendra le neuvième propriétaire un beau jour de mars 1996.

«Alfred Mylne est sans doute le moins conventionnel des architectes de l'école écossaise, précise François. Il ne sacrifie jamais à l'élégance, privilégiant l'efficacité et la puissance. Les lignes d'eau de ses plans sont plus modernes que celles de Fife par exemple; d'ailleurs, sur l'eau, ses voiliers sont souvent plus rapides, tout comme ils devancent les plans Watson. *Sinbad* est un voilier plutôt étroit (2,80 mètres au maître-bau), sa coque de 11,64 mètres de long ayant de grands élancements (il mesure 7,90 m à la flottaison). Sa quille longue, prolongée par le safran, porte le tirant d'eau à 1,94 mètre. Le



Longueur : 11,64 m
 Longueur à la flottaison : 7,90 m
 Largeur : 2,80 m
 Tirant d'eau : 1,94 m
 Déplacement : 8,7 t
 Lest : 2,6 t
 Surface de voilure au près : 81 m²
 Surface de voilure au portant : 125 m²

Ci-contre : Depuis son arrivée en France en 1996, *Sinbad* est passé entre les mains expertes de cinq chantiers navals, dont celui du Guip à l'île aux Moines (photo), où il est resté deux hivers voici une dizaine d'années.

déplacement total est de 8,7 tonnes avec un lest en fonte de 2,6 tonnes.»

Dès l'arrivée de son bateau en France, le nouvel armateur va alterner périodes de navigation – le temps de remporter quelques régates – et de chantier, son but étant de remettre le yacht au plus proche de sa configuration d'origine. Entre 1997 et 1999, année où *Sinbad* est classé Monument historique, François Frey, assisté par le Chantier naval force 3 de La Rochelle, décape le bordé en acajou calfaté et démonte les emménagements jugés peu conformes. Le pont entoilé est refait, un cockpit autovideur est installé et un moteur Yanmar diesel de 27 chevaux remplace le Volvo fatigué qui avait lui-même succédé à l'antique Buck à essence de 15 chevaux. De 2001 à 2003, *Sinbad* est entre les mains des charpentiers du Guip à l'île aux Moines. Les membrures et des bordages, le liston et le cale-pied, le couronnement, l'étrave et le tableau arrière, les massifs de quille et de fausse quille sont repris, réparés ou refaits. Le lest est déposé et remis en état ainsi que les varangues en acier forgé. En 2004, à La Rochelle, le chantier Despierres refait l'avant du rouf et fabrique un nouveau mât

en spruce, posé sur la quille comme l'original, mais creux cette fois. Le lest en fonte est choupé puis le menuisier Alain Milbeo, secondé par l'équipage, reconstruit le doghouse d'origine et intervient sur de nombreux détails de menuiserie, de peintures, de mécanique et d'accastillage. En 2009 enfin, c'est au tour d'Alexandre Genoud, à Fouras, de reprendre les varangues de pied de mât et du bâti moteur ainsi que les massifs avant et arrière du lest. C'est aussi l'année où *Sinbad* retrouve son grément sept huitième d'origine et se voit offrir une nouvelle garde-robe. Celle-ci, en toile grège, totalise 81 mètres carrés au près et 125 mètres carrés au portant. Les nombreuses voiles d'avant permettant différentes combinaisons entre le yankee (22 m²), la trinquette (14 m²) le reacher (31 m²), le spinnaker (86 m²), le spinnaker asymétrique (82 m²) et le gennaker (40 m²).

Sinbad, au petit largue sous spi, poursuivi par *Marguerite*, un cotre bermudien de 11,75 mètres de long, conçu par l'architecte naval François Sergent et construit en 1958 chez Croizier à Sartrouville. Noter la présence de deux étais à l'étrave du plan Mylne, une configuration qui facilite le changement de voiles d'avant.

Le 5 août 2010, en Irlande, *Sinbad* prend le départ – en tête – de la Coupe des trois phares, une course imaginée par... François Frey. Nous sommes cinq à bord, et ça se bouscule dans le cockpit. « Selon mon ami Bertrand Chéret, maître voilier qui a souvent sa place à bord, précise François, ce terme de "cockpit" viendrait d'un mot créole désignant l'aire où se pratiquent les combats de coqs. Mais celui de *Sinbad* est un petit rectangle où seuls des gallinacés nains pourraient dresser leurs ergots. Il est ceinturé d'hiloières bien droites assez peu ergonomiques. Le barreur et les embraqueurs doivent cohabiter dans cet espace réduit encombré par la double écoute de grand-voile, les halebas divers, les bastaques plus l'ensemble des écoutes venues de l'avant. Ce qui amène souvent à gérer simultanément cinq manœuvres par côté avec seulement deux bras et deux winchs, dont l'un est presque toujours occupé par les fesses du barreur. Ce dernier doit en outre éviter les coudes du manoeuvrier. Dans ce confinement, rien d'étonnant





Parmi les victoires remportées par *Sinbad*, la plus belle n'est-elle pas, après avoir séduit un armateur français, d'être l'un des ferments de la renaissance du yachting classique en Atlantique ? L'arrivée de François Frey et de son bateau vert au Musée maritime de La Rochelle a effectivement déclenché un mouvement irrésistible à l'origine d'une jauge, d'un challenge et d'un yacht-club, bref, d'une dynamique qui fait naviguer aujourd'hui plus de cinq cents plaisanciers « classiques » d'avril à novembre.

« En 1996, se souvient François, quand *Sinbad* a été intégré à la flotte du Musée maritime, j'avais bien dans l'idée de régater, mais le découragement m'a gagné quand j'ai appris que la Coupe des deux phares se courait en temps réel. C'est là que j'ai proposé à Patrick Schnepf de réfléchir à un système de jauge adapté aux particularités des classiques. Et c'est alors que les nuits blanches ont commencé ! » François, ingénieur « gadzart » (issu de l'École supérieure d'arts et métiers), met à profit son cursus scientifique et sa connaissance des règles de rating pour poser les fondamentaux de la Jauge classique. « D'abord il a fallu identifier et passer en revue les

systèmes de jauge depuis la fin du XIX^e siècle jusqu'à la première IOR, les programmer sur un ordinateur puis recalculer après coup des résultats en temps compensé des Coupes des deux phares de 1992 à 1996 et des régates organisées par le Musée maritime. François Chevalier, qui avait développé un système sur la base de la jauge universelle de 1903 à la demande de la "belle plaisance", mais également Bertrand Chéret et Michel Joubert m'ont beaucoup aidé. » Le cahier des charges, basé sur sept critères, éclaire bien le concept : équité (donner ses chances à chacun), adaptation aux classiques (conçue pour une flotte finie dans le temps), pédagogie (la jauge est auto-déclarative et « simple » de mesurage), gratuité, universalité, transparence (sa formule est publiée et évolutive), objectivité (construite sur des critères strictement mesurables).

Mais il y avait aussi les régates à organiser, à gérer et à contrôler. Autour de François, des personna-

Griffon, sloup bermudien sur plan Lemaire construit en 1967, *Acteia II*, un Maïca à route de 1963 et *Skâl*, cotre à corne sur plan Philip Rhodes de 1930, à la lutte lors d'une épreuve du Challenge classique Atlantique.

lités du monde de la course et de la voile se passionnent très vite pour le débat. Et, en 1998, le Challenge classique Atlantique voit le jour. Dédié aux yachts classiques, le circuit de régates institutionnalise le succès remporté auprès d'un nombre grandissant de yacht-clubs accueillant les épreuves qui se déroulent tout le long du littoral. Enfin, en 2005, coopté par de nombreux armateurs, équipiers, scientifiques et sportifs, l'armateur de *Sinbad* devient le premier président du Yacht-club classique (YCC). Le Musée maritime, qui a largement participé à la dynamique des yachts classiques, confie au club l'organisation des épreuves du Challenge classique qui évolue d'année en année. En 2011, le périmètre de navigation s'étend de Saint-Malo à La Rochelle. Le Challenge devient le Challenge classique Manche-Atlantique tandis que la Jauge classique est adoptée par un nombre grandissant de plaisanciers, d'organisateur de régates et de yacht-clubs français et anglo-saxons... On dit que le battement d'ailes d'un papillon au Brésil peut provoquer une tornade au Texas... Ainsi le sillage de *Sinbad* aura-t-il engendré des brises portantes pour le yachting classique. ▢



Sinbad au plus près devant Cork l'été dernier.

Remarquer le parcours du galhauban, maintenu au milieu de la barre de flèche inférieure, une configuration qui permet de rentrer la chute du génois.

Le plan Mylne possède un *dog house* caractéristique de son époque. « À l'usage, souligne François Frey, la "maison du chien" s'avère aussi cosy en mer qu'au port. »

à ce qu'on trouve plus de pieds que de mains sur les écoute ! » La loi du bord imposant de régler les voiles en permanence – « Une écoute de spi, ça se tient à la main ! » –, je fais rapidement comprendre au patron que je suis en mesure d'exceller dans d'autres tâches... À moi la cuisine ! À l'intérieur, les banquettes sont confortables mais les emménagements des plus spartiates, à l'image du « racer » : la régate d'abord ! L'écran plat de l'ordinateur trône sur la table à cartes ; le carré n'est qu'un vaste volume vide ; la pointe avant, grande ouverte, est dévolue aux voiles, à l'équipement de sécurité, aux bouts et à « l'intimité » des toilettes.

La nuit s'installe au rythme des quarts. Au petit jour, la plupart des concurrents sont

encore en vue, mais derrière nous. Hélas ! le vent tombe et nous abandonne au jeu erratique des courants sur une mer d'Irlande transformée en lac. Ce n'est qu'en fin de journée que nous passons les Scilly, tandis que le vent fraîchit. À la barre, j'apprécie le comportement très marin du bateau, qui passe bien dans les vagues et réagit sereinement aux risées même si le timonier est à la peine. Les mouvements plutôt doux permet-

tent de se déplacer aisément sur le pont, une qualité importante sur ce yacht privé de ballons. Les changements de voiles, les virements lof pour lof et le contrôle des bastaques nécessitent un bon entraînement et une certaine coordination, notamment pour ceux qui œuvrent à l'avant.

« Vu de l'arrière, commente Bertrand Chéret, les préoccupations des plagistes de l'avant portent plus sur les filles (ou les gars) que sur la navigation, sauf pendant les manœuvres où les jurons volent bas. Le gréement de cotre, très élégant, évite les trop grandes surfaces de voiles, tout en autorisant des combinaisons savantes. Lors d'un virement sur un voilier à quille longue comme celui-ci, faire passer un yankee sur l'autre bord est tout un art. Il convient de le maintenir légèrement à contre pour aider à basculer sur la nouvelle amure, mais pas trop pour ne pas risquer l'arrêt buffet. Sauf que cette belle théorie s'écroule si le barreur envoie à fond ! Devant, c'est la panique générale. La trinquette passe assez bien, à condition que les écoutes n'aillent pas s'accrocher aux taquets du pied de mât. Même problème pour le yankee, le nœud d'écoute ayant une fâcheuse tendance à se prendre dans le bas-étai, alors qu'on a déjà bien du mal à faire passer la voile de l'autre bord. Et que dire des manœuvres de spi ? Le tangon n'a toujours pas compris de quel côté du bas-étai il convenait de passer ! L'imagination des plagistes pour détricoter cela est sans limite. Sans compter qu'à l'arrière ça crie, contredit, contrarie. » *Sinbad* a été conçu pour courir et gagner. Pourtant, même si son équipage s'engage à fond, chacun s'efforce de respecter le vénérable yacht, ce qui rend les manœuvres encore plus délicates... Reste le plaisir de faire marcher une coque classique aussi exigeante que généreuse, d'autant plus que les techniques et l'accastillage actuels permettent d'en dépasser les limites théoriques.

Trois heures du matin, force 5, grand large sous reacher, *Sinbad* rattrape les vagues et zigzague entre les cargos, les tankers et les pêcheurs qui se suivent dans le rail montant. Les nuages sombres filent, masquant la lune. Les équipiers d'avant insistent pour passer sous asymétrique. Ça discute ferme et l'équipage au complet est sur le pont pour un pow-wow nocturne : « On va gagner en vitesse », assurent les équipiers d'avant en mal d'exercice ; « On va se vautrer », prédisent les seniors arrière. Le cotre avait son mot à dire : il est parti au lof sur une vague sombre plus haute que les autres. Le reacher est resté à poste et l'asymétrique dans son sac. ▢