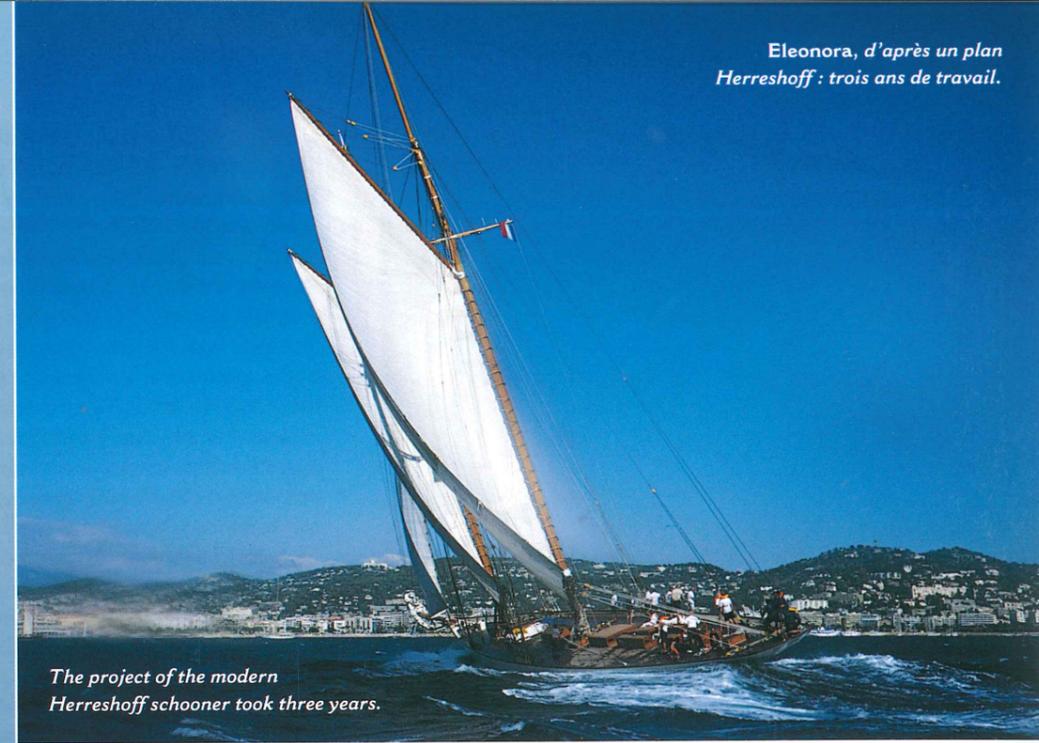


# COMMENT FAISAIENT-ILS ?



Eleonora, d'après un plan Herreshoff : trois ans de travail.

The project of the modern Herreshoff schooner took three years.

NIGEL PERT

THIERRY SERAY

Une évidence s'impose aux aficionados du yachting classique. Les yachts que nous connaissons furent construits dans des temps qui nous paraissent incroyablement courts, alors que leur restauration complète prend des années. Herreshoff construisit le plan de John Alden Royono en quatre mois, alors qu'il a fallu deux ans de travaux pour lui redonner ses capacités de navigation et son esthétique d'origine. Merrymaid, le grand cotre de Nicholson, fut livré en six mois à son commanditaire, mais il vient de subir deux ans et demi de travaux qui l'on rendu tel qu'il était en 1905. Les Fife, Nicholson, Herreshoff avaient-ils un secret ? Nous avons tenté de répondre à cette question lancinante.

## SI LES CHANTIERS ONT LES CHANGÉ, LES YACHTS AUSSI

Par Dr. William Collier

Sans se préoccuper de taille ou de style, la règle, autrefois, dans le yachting, était que n'importe quelle commande devait être livrée dans l'année. La définition d'un an, dans l'esprit d'un propriétaire, n'était naturellement pas divisée en 12 mois, mais comprenait le temps qui s'écoulait entre la fin d'une saison et le début de la suivante. Dans les cas extrêmes, quelques chantiers arrivaient, comme Hercule dans ses travaux, à terminer la construction de petits yachts de course en quelques semaines seulement. A Cowes, Charles Sibbick, le

constructeur de *Bona Fide* livra plusieurs fois ce type d'unité en moins de deux semaines. Des chantiers comme Fife ou Camper & Nicholson achevaient régulièrement des 12 M JI et des 15 M JI en moins de six mois. En effet, le problème de leur production était souvent de parvenir à confirmer leurs commandes en été, en une période où ils n'avaient rien en chantier, ni construction de neuf ni restauration. Alors, si ces constructeurs d'avant-guerre pouvaient réaliser les prouesses comme construire le yacht à vapeur de 300 pieds *Nahlin* en un an, et un 12 Mètre révolutionnaire, *Istria*, en 4 mois, qu'est-ce qui a changé, et pourquoi les restaurations prennent-elles tant de temps aujourd'hui ? En réalité tout est différent. *Nahlin* a été construit par le chantier d'où étaient sortis les grands bateaux de guerre que l'on retrouva dans la Première Guerre mondiale, et la commande qui suivit était celle du *Queen Mary*. Jusqu'en 1930, les plus grands yachts étaient construits dans des chantiers qui travaillaient au plus bas niveau de leur potentiel. A l'autre bout de l'échelle, construire *Istria*, un yacht de l'ère des bateaux les plus rapides, n'était pas pour Camper & Nicholson, une grande entreprise, cela représentait juste le dixième de la production du chantier en 1912. Et même si en regard des standards de la construction navale, la plupart des meilleurs chantiers étaient de petite dimension, ils réussissaient à construire plusieurs yachts en même temps. En moyenne, ils construisaient produisaient dix yachts par an. Pour y parvenir, ils avaient en quantité le matériel et les hommes sous la main. Dans le domaine de la restauration, même les chantiers les plus réputés ne disposent pas de ces ressources aujourd'hui. Les artisans, toutes spécialités confondues, étaient capables de travailler seuls, et faisant toute leur carrière dans la même entreprise, arrivaient à une compétence inégalée. La plupart des chantiers, de nos jours, travaillent sur un projet à la fois et sont incapables de profiter de la flexibilité inhérente à une grande échelle de production. Mais si les chantiers ont les changé, les yachts aussi. Même la restauration simple et authentique comme celle d'*Avel* débouche sur des standards de très haute qualité. Nous embellissons et protégeons les bateaux avec des peintures et des vernis qu'ils n'ont jamais connus. Nous ne pouvons aujourd'hui imaginer de voir un yacht dont la peinture des œuvres mortes est encore fraîche comme lors de son lancement, comme ce fut le cas d'*Istria* chez Camper &

Nicholsons en 1912. Les propriétaires à l'époque, se souciaient avant tout de gagner des courses, et peu du reste. C'est leur mentalité qui a changé. Les motivations de la restauration des yachts sont rarement seulement de gagner des courses ou d'effectuer des circumnavigations. Il s'agit de confort : eau chaude et froide, dessalinisateur, cuisine équipée comme à terre, buanderie. Porter des vêtements propres exige qu'on puisse les laver... la boîte de Pandore est ouverte, et la restauration d'un bateau est devenue un festival d'options. Le processus de construction est souvent plus important que l'usage éventuel. Cela prend six fois plus de temps pour restaurer un 15 Mètre qu'il a fallu pour le construire, mais il est intéressant de constater qu'aujourd'hui, on peut produire un bateau de course moderne de 70 pieds en quelques mois. Les yachts classiques ont de la valeur parce qu'il y en a de moins en moins, et qu'ils représentent des valeurs qui n'ont plus cours. Et quand nous nous lançons dans leur restauration, nous nous apercevons à quel point ils sont précieux et rares.

*Dr. William Collier est historien du yachting, auteur d'une thèse en anglais sur le chantier Camper & Nicholsons "The Yacht Builders: A study of the History of Camper & Nicholsons, 1782-1939".*

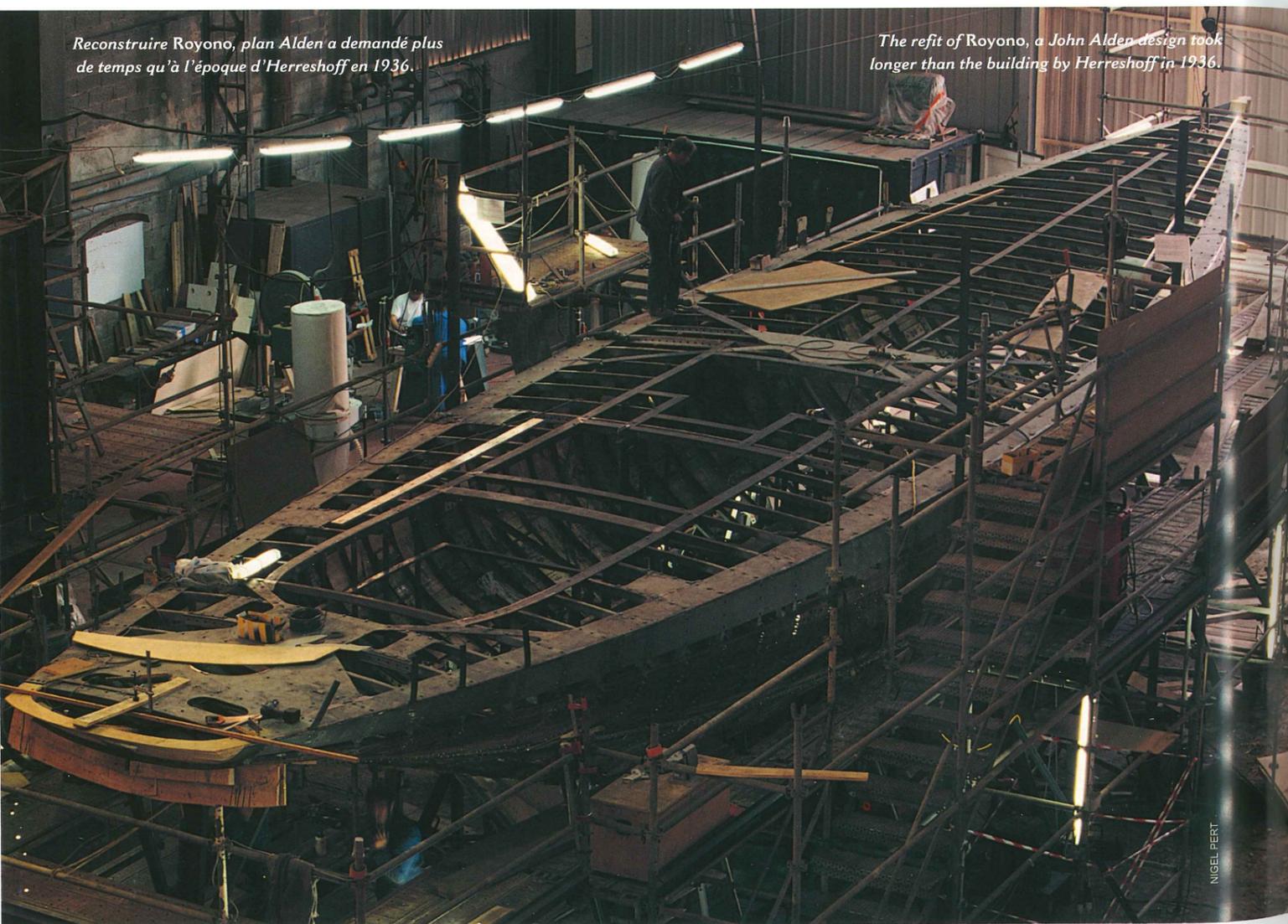
## LES CLASSIQUES, AUJOURD'HUI, C'EST COMPLEXE ET ÇA PREND DU TEMPS..

Par Jill Bobrow

Voilà l'histoire : Noëlle Duck, redoutable rédactrice en chef de ce Programme officiel des Voiles, m'envoie un courriel, alors que j'ai du travail par-dessus la tête, et me rappelle gentiment que je dois écrire un article sur le thème : Pourquoi est-ce si long de restaurer un yacht ancien ou de construire un néo-classique, alors que ça allait tellement vite au début du XX<sup>e</sup> siècle ? J'avais répondu oui...mais là, débordée, j'ai reculé, repoussé, refusé même. Alors, Noëlle m'a dit : "Ca ne te prendra pas beaucoup de temps. Appelle le cabinet Alden, Sparkman & Stephens, les descendants d'Herreshoff, les retraités de Concordia, et pose-leur la question..."

Ok, mais il semble que tout le monde soit aussi occupé que moi. Bruce Johnson, l'architecte naval en chef de S&S est à Castine, dans le Maine, où il navigue (pour son travail !), Olin Stephens est probablement là aussi, mais il est difficile de suivre Olin malgré ses 96 ans à cause de son emploi du temps très chargé, qui l'amène à Mystic Seaport pour le gala

*Reconstruire Royono, plan Alden a demandé plus de temps qu'à l'époque d'Herreshoff en 1936.*



*The refit of Royono, a John Alden design took longer than the building by Herreshoff in 1936.*

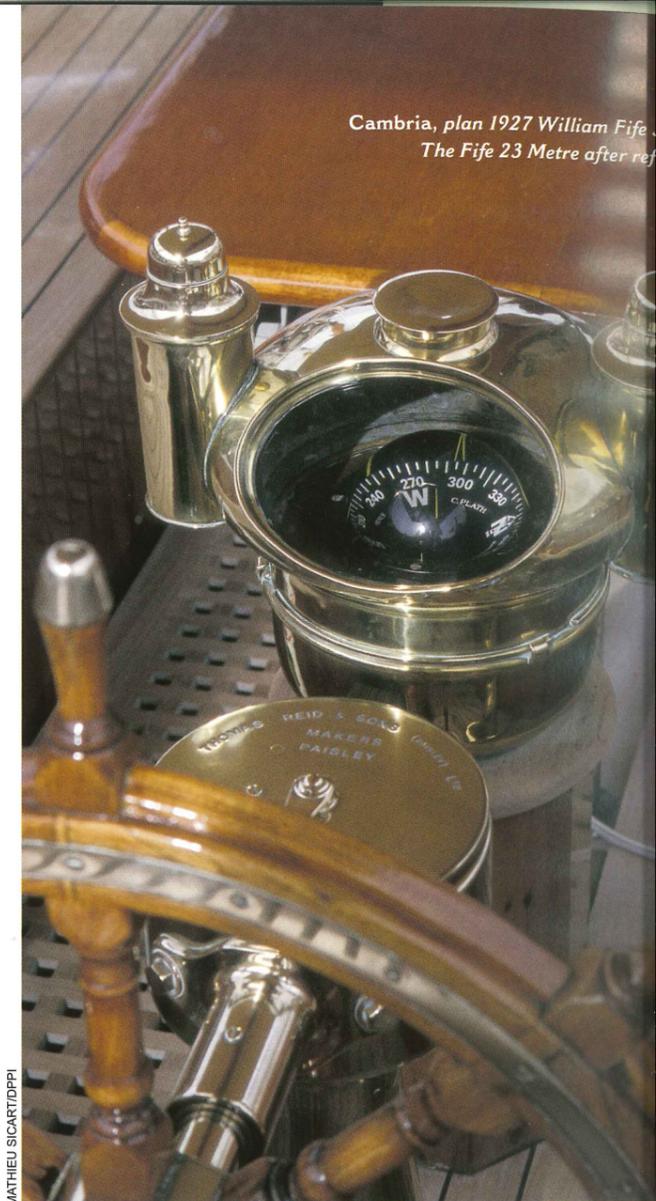
NIGEL PERT

des 75 ans de S&S, puis à l'IYRS à Newport (International Yacht Restoration School), une semaine plus tard, pour la soirée des donateurs, et la semaine d'après, il doit être au New York Yacht Club pour une série de conférences... Alors, j'ai appelé Niels Helleberg, chez Alden Yachts, mais il était au téléphone. Je l'ai rappelé et il était en réunion. J'ai supposé que Hasley Herreshoff régalait quelque part, et parce que ça m'embêtait de renvoyer des courriels et de rappeler les gens, j'ai décidé que je n'avais besoin de personne, et que je pouvais deviner moi-même pourquoi il faut autant de temps pour construire un bateau de nos jours. Durant l'âge d'or du yachting, un client approchait Herreshoff (par exemple) parce qu'il voulait un bateau Herreshoff. Les gars d'Herreshoff construisaient un bateau tout bonnement comme ils l'avaient toujours fait. Pas de consultation avec le client sur les détails de construction. Pas d'architecte naval, ni d'ingénieur, pas de styliste, ni pour l'intérieur, ni pour l'extérieur, pas d'ingénieur pour la structure, de chef de projet, de fournisseur de petit matériel, d'expert en traitement des hublots, de consultant pour les tapis, de spécialiste en fibre optique, d'un maître ès technologie, d'un DJ déjanté pour le sound-system, d'un branché de l'électronique...probablement qu'aucun propriétaire ne savait vraiment ce qu'il voulait, et qu'aucune épouse ne s'occupait des éclairages, de la literie, des oreillers, et de choisir les velours.

Le Classe J *Ranger* fut construit en 9 mois ! Il n'avait pas de moteur. Il était juste élégant. Et ce n'était pas seulement un bateau de course, il avait un intérieur de noyer avec une somptueuse cabine de propriétaire, bien que personne n'ait sûrement jamais passé la nuit à bord. Une flotte de ces beaux et célèbres yachts d'autrefois, *Lelantina*, *Shenandoah*, *Ticonderoga*, qui participent toujours au circuit de tradition, furent construits par des artisans qui avaient des générations d'expérience derrière eux et une grande conscience professionnelle – aucun doute, ils travaillaient dur, au moins 10 à 12 h par jour.

Pour de toutes autres raisons, j'ai eu, il y a quelques jours, un contact avec quelqu'un qui dirige une restauration (qui arrive à son terme après 3 ans), d'un 90' classique d'Abeking & Rasmussen. Il pestait contre des gens qu'il n'arrivait pas à faire arriver à l'heure ; et qui, après avoir travaillé deux heures, prétendant avoir besoin d'une pièce de rechange, disparaissaient pendant une semaine. Le sous-traitant A ne pouvait pas faire son travail avant que le sous-traitant B ait fini le sien. Et vive le déjeuner où l'on fait table longue ! Pas besoin d'être un génie pour comprendre qu'il est beaucoup plus compliqué de construire un bateau aujourd'hui, en tenant compte des normes MCA et des autres règles en vigueur. C'était tellement plus facile ne n'avoir qu'un seul moteur, sans électronique, ordinateur, climatisation, générateur, dessalinisateur. Regardez *Dorade*, l'un des premiers plans d'Olin Stephens, construit sans moteur en 1931, année où il gagna la Bermuda Race, et battit le record de la Transat vers l'Angleterre ! Idem pour *Stormy Weather*, qui n'avait pas de moteur, ni en course, ni en croisière, Rod Stephens considérant que c'était du lest inutile !

Rappelez-vous, quand on pouvait survivre avec juste une gonio (radio bidirectionnelle), un compas, et une BLU (= bande latérale unique), les parenthèses étant destinées à ceux qui ne parlent que "GPS et SatNav"). Aujourd'hui, même sur un yacht classique, nous exigeons d'avoir l'électronique dernier cri, une bonne stéréo, peut-être même la climatisation. Il va sans dire que nous voulons que chaque tiroir soit monté à queue d'aronde, que toutes les cloisons soient habillées de panneaux de teck massif, provenant du dernier arbre de la dernière forêt de teck de Birmanie ! Ah oui, et l'on s'assoit pour dîner autour d'une table marquetée où l'ébène s'entrelace au padouk, enjolivée d'un rare



*Cambria, plan 1927 William Fife. The Fife 23 Metre after refit.*

MATHEU SICART/DIPI

marbre rouge moucheté, qui peut descendre en table basse pour le café et remonter pour être rangée au-dessus de nos têtes (sans vous offenser Evan K. Marshall).

La révolution dans le domaine de la communication nous a tous forcés à acheter le système le plus complexe et le plus sophistiqué au nom du progrès. Pourtant, ce qui fait de nous des adeptes des yachts classiques, c'est la simplicité. Ils touchent une corde sensible dans notre âme, parce qu'ils représentent un archétype. Dénués d'hydraulique, de plages pour l'hélico, de frime, un yacht classique n'est que cela, classique. Personne, absolument personne, de nos jours, n'a le temps – et les vrais classiques sont hors du temps. Et avoir du temps, ça veut dire être dans le cockpit, sans ordinateur portable, sans téléphone mobile, sans talkie-walkie. Juste s'asseoir avec un ami ou deux, et peut-être un verre de rosé bien frais.

*Jill Bobrow est rédactrice en chef de Boat International USA. Excellente navigatrice, elle vit dans le Vermont, tout près du Maine, berceau du yachting américain. Elle a écrit plusieurs ouvrages de référence sur les yachts, dont "Intérieurs classiques" et "Esprit de Tradition", somme de 20 ans de reportages sur les yachts de tradition et néo-classiques, tous deux traduits en français.*