

Voile magazine

CORSICA CLASSIC



REGATE VINTAGE
AUTOUR DE LA CORSE

ROUTE DU RHUM



- ✓ Des maxi-trimarans toujours plus grands
- ✓ 91 solitaires à l'assaut de l'Atlantique
- ✓ Toutes les classes à la loupe



ELECTION DU VOILIER DE L'ANNEE

LE MOJITO 8.88 S'IMPOSE DEVANT 20 CONCURRENTS

TOUTES LES NOUVEAUTES VUES A CANNES ET LA ROCHELLE
COURRIER DU LARGE : ESCALE HORS DU TEMPS AUX MARQUISES
NOS CONSEILS POUR BIEN ACHETER AU MILLE SABORDS
UN COCKPIT CENTRAL EN OCCASION DU MOIS : L'OCEANIS 44 CC



L 19898 - 227 S - F: 5,90 € - RD



5,90 € - N° 227 S - NOVEMBRE 2014
Bel./Lux. : 6,50 € - CH : 10 FS - Can. : 9,99 \$CAD - Port. cont. : 6,80 €
- Gr./Esp./It. : 6,80 € - DOM/S : 6,80 € - DOM/A : 7,70 € -
Cal./S : 910 XPF - Cal./A : 1 660 XPF - Pol./S : 1 000 XPF - Pol./A :
1 810 XPF - Maroc : 72 MAD - Tunisie : 12,30 TND

Avant le départ de la quatrième étape,
Dorade, sous génois, grand-voile et artimon.
Grand vainqueur de la Corsica Classic,
il récidivera lors des Régates royales de Cannes.

CORSICA CLASSIC

La Corse sur trois voiliers de légende

Participants de la 5^e édition de la Corsica Classic, *Dorade*, *Argyll*, deux yawls dessinés par Stephens et *Oiseau de Feu*, un plan Nicholson, ont marqué l'histoire du yachting. Nous avons posé notre sac à bord depuis Calvi jusqu'à Bonifacio, prétexte à renouer avec le charme des voiliers des années trente.

Texte et photos : Bernard Rubinstein.

QU'IMPORTE L'AGITATION

qui règne sur le quai du port de Calvi à l'heure où les quinze participants de la Corsica Classic écoutent religieusement le briefing de la première étape Calvi-Girolata. A quelques pas, sur le pont de *Dorada* – prononcez à l'américaine « Dorééde » – rien ne saurait perturber la longue suite d'opérations menées par l'équipage. Et surtout pas celle qui occupe Pam Brooks, l'épouse du propriétaire. Lentement, avec le cérémonial qui convient à une pièce d'exception, elle vient de dévisser la première des quatre imposantes dorades, la séparer de sa boîte éponyme avant de la protéger par deux housses, ultime étape avant de la ranger bien à l'abri des chocs dans le carré. *Dorada* ! Ma présence à bord prévue pour deux jours relève d'un miracle favorisé par un coup de pouce du seul Français du bord, Pierre-André Jeanne, brooker à Port-Grimaud. Faut-il préciser que j'ai l'impression de vivre comme dans un rêve ? Embarquer enfin sur une icône de l'histoire du yachting, aussi célèbre aux États-Unis que peuvent l'être les *Pen Duick* en France. C'est ce yawl de 15,85 m, construit en 1929 au cœur de la dépression économique par le chantier new-yorkais Minneford, qui a donné son nom aux aérateurs inventés par Rod, le plus jeune des frères Stephens. Mieux, c'est encore *Dorada* qui fera connaître son frère aîné Olin qui, à seulement vingt-trois ans, vient de dessiner un voilier de course-croisière qui va révolutionner le dessin des carènes et changer le visage de la course au large. Jugez plutôt son palmarès impressionnant. En 1930, il termine troisième en temps réel de la Course des Bermudes. L'année suivante, avec deux jours d'avance, au terme de la route la plus



▲ La Corsica Classic impose aux concurrents trois mouillages forains : Girolata, Cala d'Orzo et Santa Giulia.

nord de la flotte, *Dorada* remporte en temps réel, devant des bateaux beaucoup plus grands, la Course transatlantique Newport-cap Lizard. Dans les eaux anglaises, il gagne la Course du Fastnet, récidive deux ans plus tard puis enchaîne les victoires les années suivantes dans la Transpac, Los Angelès-Honolulu, la plus célèbre épreuve de la côte Ouest. Naviguer sur *Dorada*, c'est comme tutoyer au plus près une légende qui, malgré ses quatre-vingt-cinq ans, ses quinze propriétaires successifs et deux restaurations complètes, n'a rien perdu de sa superbe. Pour l'heure, malgré l'annulation de la première étape par l'organisateur Thibaud Assante – 30 nœuds de vent annoncés de surcoût et 2 à 3 mètres de creux, chacun des neuf membres d'équipage, tous des professionnels américains, ont déjà décidé de rallier Girolata malgré un parcours à disputer au près. Sur la plage avant, la garde-robe – dix-neuf voiles neuves North en Dacron – est l'objet d'une sévère sélection.

UN FRANC-BORD DE 90 CENTIMETRES

Les quatre spis asymétriques, souvent portés avec des tangons, les voiles d'avant légères et les voiles d'étai sont répartis entre la soute à voiles et les couchettes inférieures du carré. Sur le pont, les trois capots à claire-voie reçoivent des toiles pour limiter d'éventuelles entrées d'eau. Enfin, à ma grande surprise, j'ai droit à un petit briefing perso dispensé par la boat captain, une Anglaise de trente-quatre ans, Hanna, ex-skipper de la Clipper Race. Au menu : emplacement des brassières, des fusées, consignes à suivre en cas de voie d'eau et, pour finir, fonctionnement des pompes des toilettes. Les mythiques Blake, les mêmes que j'avais eu la possibilité de découvrir en 1974 sur le Swan 44 *Four Winds*. Tout naturellement, avant de subir sur le pont l'assaut des embruns, je m'offre un tour du propriétaire. Rapidement mené, dois-je préciser. Car si *Dorada*, le plan numéro 7 de la saga des frères Stephens, affiche une taille plus que raisonnable, 15,85 m au pont (11,32 m à la flottaison), son maître bau ne mesure que 3,12 m, un chiffre aussi ridiculement petit que le franc-bord de la coque, 90 cm. Concrètement, une fois franchi les six marches de la descente quasi verticale, laissé sur bâbord la cuisine recouverte de minces plaques de bronze installée face à la table à cartes, les aménagements se limitent à un carré composé de quatre couchettes, prolongé vers l'étrave par un cabinet de toilette et un poste avant. Le tout soigneusement réalisé avec une débauche d'acajou et de barrots apparents en parfaite harmonie avec le blanc du rouf. Sur le pont, tout respire l'authenticité. Les chandeliers sont en bronze à l'image du reste de l'accastillage, mis au service d'espars en spruce implantés sur la quille et de voiles



▲ *Dorada*, le premier des chefs-d'œuvre de l'architecte Olin Stephens, se mène à la barre franche. Exercice délicat au portant dans la forte brise.

d'avant toutes équipées de mousquetons. On a même pris la précaution, au niveau de la plage arrière, de recouvrir l'antenne satellite d'une toile belge. Temps de préparation aidant, je commence à mettre un nom sur les visages. Pour Pam et son mari Matt Brooks, propriétaires de *Dorada* depuis cinq ans, pas de problème. Je leur dois mon autorisation d'embarquer. Pas de problème non plus pour le benjamin du bord, Nicholas. On a tout de suite sympathisé en évoquant son école, la IYRS (International Yacht Restoration School) l'école de restauration de Newport pour laquelle j'avais réalisé un reportage (Voile Magazine n°158). Il me faudra plus de temps pour repérer Greg, architecte au cabinet Nelson Marek, ou encore Kevin, maître voilier et son complice Chewey, tous deux archétypes du régatier professionnel américain aussi performant sur la plage avant que dans le cockpit à régler un génois. A l'heure de l'appareillage, Hanna a pris la barre franche de *Dorada* sous le regard médusé des autres participants de la Corsica. Ils ne partiront que le lendemain matin pour



▲ Fin de l'étape Calvi-La Girolatta disputée sous trinquette et artimon. A la barre franche de *Dorada* Greg, architecte chez Nelson Marek, a déjà quitté le ciré tout comme Kevin, debout sur la plage arrière.

▲ Pas question de naviguer avec les immenses dorades de *Dorada*, solidaires de boîtes mises au point par Rod Stephens. Avant de quitter le quai, Pam Brooks, l'épouse du propriétaire, les dévisse puis les range soigneusement dans des housses qui iront rejoindre le carré.

spi asymétrique – il est envoyé latiné – de la soute avant d'extraire du carré la voile d'étal montée sur emmagasineur. Vitesse : 7 nœuds, vent réel : 8 nœuds, *Dorada* glisse sur l'eau dans toute sa majesté pour finir premier en temps réel et en temps compensé. Que peut-on ajouter ? Peut-être évoquer le fait qu'au port l'on m'a convié à savourer la victoire dans le cockpit avec l'équipage autour de quelques verres de rosé et de sandwiches préparés par Pam Brooks. Que son époux, Matt, détenteur de nombreux records aériens, alpiniste de haut niveau, m'a très gentiment offert un superbe livre de 200 pages écrit par Douglas D. Adkins. Il raconte par le texte et l'image la grande histoire de *Dorada*.

L'ETAPE SUIVANTE A BORD D'OISEAU DE FEU

Un chapitre de la Corsica Classic se fermait. Un autre s'ouvrait à l'heure de poser mon sac sur *Oiseau de Feu* pour une étape disputée en mode convoyage par tout petit temps, Ajaccio-cala d'Orzu, une seconde en mode régates d'Orzu à Bonifacio. Autant *Dorada* fait petit bateau en raison de son maître bau étroit, autant *Oiseau de Feu* impose par sa taille. 21 m de long, un déplacement de 38 tonnes, une surface de voilure de 190 m² au près, 510 au portant. Pour ses deux nouveaux copropriétaires (voir encadré), Guillaume et Cyril, de nationalité suisse, la Corsica Classic était une première, l'occasion de montrer que ce cotre n'avait rien perdu de son potentiel. Tous deux sont de super régatiers. Ils naviguent sur le lac en M2, le petit frère du cata D 35. A la barre Cyril, qui a préparé les JO en 49er, va le prouver en coupant à la seconde près la ligne de départ, laissant derrière lui *Dorada*. Là encore, pas facile de trouver sa place dans le cockpit dédié aux écoutes de la trinquette bômée, à celles du yankee ainsi qu'aux écoutes du spi asymétrique envoyé quelques milles après le départ. Sur ce type de bateau à l'accastillage pas toujours en harmonie avec les efforts générés, il n'est pas question d'improviser. Que ce soit à la barre à roue ou lors des empannages imposant la manœuvre toujours délicate des bastaques constituées de leviers complétés par des palans. Il n'empêche que par des conditions de vent plus que parfaites, 20 puis 25 nœuds au portant jusqu'à Bonifacio, rien ne semble freiner la progression des 32 tonnes bien frappées d'*Oiseau de Feu* auréolé de son statut de « bateau d'intérêt patrimonial ». C'est en tête de la flotte en temps réel, 4^e en temps compensé, que nous allons couper la ligne d'arrivée, laissant une nouvelle fois à *Dorada* le privilège de remporter l'étape en temps compensé. Désormais, il en reste trois à disputer sans compter le bouquet final décliné en parcours banane par plus de 25 nœuds de vent devant Bonifacio. Du grand spectacle marqué par



« Au près par 25 nœuds de vent, *Olympian*, vénérable sloop aurique de 1913, navigue pratiquement sous l'eau en raison de son franc-bord très petit. »



▲ En polo rouge, l'équipage d'*Oiseau de Feu* avec, à la barre, l'un de ses deux copropriétaires, Cyril. Sur l'avant du poste de barre, un petit rouf abrite deux couchettes et la table à cartes.

Cyril et Guillaume, une folie raisonnable

Ils sont suisses, se connaissent depuis vingt ans et auraient pu poursuivre une carrière brillante et sans histoire dans le marketing et l'immobilier avant d'ouvrir une parenthèse. Laisser dans leur sillage leurs activités professionnelles pour racheter, en juin 2014, un sloop de 20,75 m classé monument historique, *Oiseau de Feu*, construit en 1937 par le chantier britannique Nicholson sur les plans de Charles E. Nicholson. C'est sous le nom de *Firebird X* qu'il voit le jour, propriété de Ralph Hawkes, le commodore du RORC (Royal Ocean Racing Club). Son nom désormais francisé, *Oiseau de Feu*, on le doit à un Français bien connu du monde de la voile des années soixante-dix, Michel Perroud. Il le gardera dix ans, le fera courir, avant qu'en 1983, ce magnifique sloop gréé en cotre rompe ses amarres et coule. Remis en état par le chantier malouin Raymond Labbé, restauré une seconde fois en 2008 par le Suisse Jean-Philippe L'Huillier, *Oiseau de Feu* est de toutes les grandes courses du circuit des voiliers de tradition. A bord, Cyril et Guillaume, deux régatiers de haut niveau du lac, tombent sous son charme et décident de franchir le pas. « C'était maintenant ou jamais » affirment-ils d'une seule voix. Affrété cette année par les organisateurs de la Corsica Classic, *Oiseau de Feu* n'a pas manqué de participer à quelques étapes. A la barre de ce sloop de 32 tonnes, Cyril, ex-membre de l'équipe suisse de 49er. Sur la plage avant : Guillaume. Aujourd'hui, tous deux ont décidé de proposer *Oiseau de Feu* en charter. Une occasion unique pour les futurs locataires de goûter sans modération aux charmes de cette demoiselle toujours aussi pétillante, capable d'offrir ses trois cabines doubles et ses trois salles de bains aux amoureux des belles choses. Rens. www.loiseaudefeu@gmail.com.



▲ Cyril, à gauche et Guillaume, les deux copropriétaires d'*Oiseau de Feu* qu'ils proposent à la location.



“ Au coude à coude *Dorade* précède *Argyll* qui finira par l'emporter en temps réel lors de la dernière régates. ”

la présence d'un nouveau venu dans les eaux françaises, *Olympian*, un sloop aurique de la Class P au franc-bord minuscule construit en 1913 sur des plans de William Gardner. Dans le clapot des Bouches, il s'est offert un baptême du feu musclé et très humide mais pas de quoi perturber le barreur, breton, voilier chez North, Laurent Tilleau. Si, par son comportement *Olympian* fut l'un des acteurs de cette dernière régates, *Argyll*, un yawl de 57 pieds (17,50 m) démontra qu'il était capable, dans la brise de jouer à armes égales avec *Dorade*. Mieux, de l'emporter au terme d'une sacrée bagarre. Tout comme *Dorade*, *Argyll* est un yawl de Sparkman et Stephens mais plus récent. Lancé en 1948, construit lui aussi aux Etats-Unis par le chantier du Massachusetts Simms Brothers, il a le privilège d'être mené par un skipper français, Alexis Bourdessoule, plus connu dans le milieu sous le nom d'Alex. Sa gentillesse est à l'égale de ses compétences. Il est bon régatier Alex, bon barreur, bon régléur mais aussi excellent charpentier. Autant de compétences qui font le bonheur des propriétaires d'*Argyll*, Jo et Griff Rhys Jones, ce dernier étant un célèbre comédien britannique réputé pour ses séries télévisées diffusées sur la BBC. Si *Dorade* était mené par des professionnels, l'équipage d'*Argyll* était composé d'amateurs éclairés tous anglais dont Maddy, 19 ans, à la tactique. Bien que je sois le bizuth du bord, on m'a confié le réglage du spi asymétrique le premier jour, celui du génois le second avec, au final, une place de troisième au classement général de la Corsica juste derrière *Eileen*. J'étais venu à la Corsica Classic en observateur sans le moindre embarquement. Je l'ai quittée avec plein de souvenirs dans la tête. L'an prochain, Pam et Matt Brooks, propriétaires de *Dorade*, s'engageront dans le Fastnet pour y retrouver *Argyll* mené par Griff et Alex. Preuve que l'histoire de ces voiliers du passé continue de s'écrire au présent. ■

Corsica Classic, régates et découvertes



A Calvi, port de départ de la première étape, les bateaux étaient mouillés sur ancre.

Une bonne et heureuse idée cette Corsica Classic, imaginée et organisée par Thibaut Assante et qui fêtait cette année, du 22 août au 1^{er} septembre, sa cinquième édition. Certes réservée aux voiliers de tradition, elle ne bénéficie pas encore de la réputation des Régates royales de Cannes ou des Voiles de Saint-Tropez. Mais forte de sa personnalité, en proposant une course en étapes rappelant par certains côtés la Fife Regatta disputée en Ecosse ou, sur un tout autre registre, le Tour du Finistère, elle permet aux concurrents de profiter d'un spectacle sublime, les côtes corses, et de créer un climat convivial entre les équipages amenés à se rencontrer lors des fêtes organisées dans les ports d'arrivée.

Sur un plan pratique, ce type d'épreuve impose une organisation complexe et sans faille. Pas toujours facile de gérer les éventuels caprices de la météo, de trouver des ports souvent déjà pleins capables d'accueillir en été sur un même quai une quinzaine de concurrents. A ces difficultés s'ajoute, lors des mouillages forains, la mise en place de navettes pour débarquer les équipages. Certes, il y a eu quelques petites fausses notes mais il est important que cette épreuve perdure. Au hit-parade de l'accueil, le port de Bonifacio mérite la mention très bien, Ajaccio la mention bien. On ne peut en dire autant de celui de Calvi qui relégua les participants au quai du port de commerce. Dommage! Ils méritaient mieux.