

« Mariska », renaissance d'une légende

Sommaire de la conférence

- Introduction
- A bord de « Mariska », récit de régates, impressions
- Ce qu'était la voile de course au début du 20^e siècle
- Les acteurs de l'époque, William Fife III, naissance de la Jauge Internationale
- « Mariska », une vie très tourmentée jusqu'à ce qu'il le découvre en Hollande
- Tout ça ne serait pas sans la détermination de Christian Niels, presque une folie douce...
- 2 ans et demi de restauration au CRM de La Ciotat
- La course en 15 m JI aujourd'hui, les 3 autres 15 m JI... et peut-être un 5^e, à restaurer, en Amérique du sud...
- Fiche technique de Mariska
- Fournisseurs de Mariska
- Remerciements aux photographes

Lorsque j'ai vu Mariska pour la 1^{ère} fois, j'ai fait comme une espèce de vol plané en arrière dans le temps. Et je me suis revu adolescent, feuilletant, que dis-je dévorant la Revue Bateaux à laquelle mon oncle m'avait abonné. Et dans ce véritable pilier de la presse nautique, qui m'apportait ma dose d'iode et d'embruns jusque sur les rives lémaniques, il y avait une rubrique de voile rétro, principalement occupée par des photos en noir et blanc. L'illustre Beken of Cowes en était l'invité régulier. Et je me voyais à bord d'une de ces cathédrales de toile, leurs ballooners gonflés, déboulant dans le Solent, moustaches à l'étrave... Je descendais de mes rêveries en

tournant la page, un rien frustré, me disant que ça ne se ferait jamais et qu'il ne fallait pas insister.

La vie aime bien faire des pieds-de-nez, d'autant plus volontiers si elle peut se payer la tête des gens déterminés.

Amarré devant la citadelle, à Antibes, Mariska était là, sorti de deux ans et demi de rénovation et de reconstruction aux Charpentiers Réunis de Méditerranée à La Ciotat. On faisait connaissance du bateau en même temps que de son propriétaire, Christian Niels, le sauveur passionné de ce 15 m JI trouvé délabré, estropié, meurtri par toute une série de propriétaires qui ne savaient pas ce qu'ils faisaient et surtout pas ce qu'ils possédaient. Christian Niels, lui, le savait et voulait pour son bateau-passion le plus beau des projets. On reviendra à l'histoire de Mariska plus tard, commençons par aller naviguer...

Mariska, c'est 27.60 m de long, un beaupré de 6.70 m dont 4.20 m au-delà de l'étrave, 34 tonnes à lège et 420 m² de toile au près – au portant, un spi asymétrique de 350 m² vient remplacer le trio des voiles d'avant. Au premier contact, tout semble surdimensionné. La bôme mesure 16.20 m et pèse 600 kg, la grande-écoute fait 100 m, la totalité des bouts représente près de 3 km... Lors des premières régates, en 2010, pas plus l'équipage que le propriétaire de Mariska n'avait d'idée comment faire fonctionner cette unité magistrale.

Aussi, le premier beau parleur du littoral varois, et Dieu sait s'il en existe, passait illico pour un grand savant, un professeur... Les manœuvres étaient approximatives, toujours accomplies dans l'urgence et le stress, et c'était presque un miracle lorsqu'elles se déroulaient sans heurt. Oui, car il faut s'imaginer toute la série de bouts, de « ficelles » grosses comme des doigts de charpentier qu'il faut non seulement utiliser, mais surtout ranger en permanence, en les lovant méticuleusement, en « 8 », pour éviter les coques et les couacs lors d'un virement ou d'un affalage. Déjà que ça survient même en faisant attention...

Une fois hors du port, la première voile envoyée est la grand'voile. Plus vite dit que fait, plus facile à dire qu'à faire, car la voile en question est bordée à sa base par la gigantesque bôme, et sur son côté supérieur par le pic, cette sorte de 2^e bôme qui donne sa forme à la grand'voile et tient sa chute.

Mais il faut du monde pour envoyer tous ces m² et ces bouts de bois qui pèsent des ânes morts !!! Généralement, l'envoi se fait à deux équipes de quatre équipiers, une sur la drisse de selle (la partie proche du mât), et l'autre sur la drisse de pic. Deux marins « violonent » - comme il n'y a pas le moindre winch à bord – pendant que le 3^e récupère le mou et que le 4^e le « huite ». Lorsque la tension maximale est obtenue « à la main », encore faut-il mettre de la tension dans les drisses. C'est avec un palan additionnel de six brins qu'on y parvient, brêlé directement sur la drisse avec un nœud

prussique. Les renforts et les relais sont évidemment bienvenus, tant ces manœuvres sont véritablement éreintantes.

Vient ensuite le tour du flèche, ce « triangle sur la pointe » qui ferme l'espace entre le pic et le top mast. Là aussi, épreuve de force, car le grand flèche, lui, est monté sur deux bâtons – on dirait balestrons en langage plus moderne. La moitié de l'équipage se met en ligne, un équipier récupère le mou de drisse, pendant qu'un autre prend l'étau sur le pic et qu'un 3^e s'occupe du mât-câble, un bout qui va guider le flèche dans son ascension.

C'est alors au tour des voiles d'avant d'être envoyées, dans l'ordre : trinquette, foc et clin foc, la « petite » voile qui vient grée tout en haut du grément. Là aussi, la navigation à l'ancienne, comme au début du 20^e siècle, réserve quelques surprises... Techniques, d'abord. Comme il n'y a pas de winch à bord de ces 15 m JI, il n'y a pas non plus de rails d'écoute. Les points d'écoute sont fixes, constitués de filoirs en bronze. Le contrôle du creux des voiles d'avant se fait donc... en jouant sur les guindants, par un palan d'amure et par la drisse. Plus le point d'amure sera près du pont, plus la bordure sera tendue – et, à l'inverse, la chute ouverte. Plus la voile sera haute sur son étai, plus la bordure sera détendue et, au contraire, la chute tendue. Optimiser le rendement des voiles, sur Mariska, c'est avoir l'œil en permanence sur les guindants des voiles d'avant et régler les palans d'amures, lorsque c'est possible, généralement lors des virements.

Comme il y a cent ans...

En course, à bord du 15 m JI *Mariska*, lorsqu'il faut conjuguer rapidité et précision des manœuvres, anticipation et coordination, l'heure n'est pas aux questions. Les efforts, pour le matériel comme pour les hommes, sont gigantesques. Pas le moindre winch pour les faciliter, dans la tradition du yachting, comme au début du 20^e siècle, lorsque ça n'existait pas, que les bouts étaient en chanvre et les voiles en coton... (*Les premiers winches sont apparus à bord de Reliance, plan Herreshoff, vainqueur de la Coupe de l'America en 1903, face à Shamrock III, plan Fife Jr – photo ci-après, rien à voir avec Mariska, juste pour la beauté du document !*).



Pour rendre le bateau navigable et gréé au complet, il faut compter une demi-heure, rarement moins, parfois plus dès que le moindre grain de sable vient s'interposer. A bord, il n'y a pas de planque, chaque poste est physique, d'une manière ou d'une autre. Le menu du N° 1, c'est voltige et compagnie, du bout du beaupré lorsqu'il faut changer de voile d'avant ou envoyer un spi jusque dans le mât. Pour l'équipe en pied de mât, c'est biscottos et méthode, tant il est capital de tenir toujours toutes les drisses et écoutes claires. Les embraqueurs-régleurs sont répartis par équipes, de 2 pour le clinfoc, 3 pour la trinquette et pour le foc, 4 voire plus pour la grand'voile. Et au portant, sous spi, ce sont 6, voire 8 équipiers, assis sur le pont, qui

s'arc-boutent sur l'écoute lorsqu'il faut la border. Même le barreur a souvent bien à lutter avec le levier immense qui lui sert de barre, raison pour laquelle les régleurs jouent en permanence de leurs tensions – en plus de faire marcher le bateau. Et le tacticien, lorsqu'il ne tactique pas, c'est aux bastaqueurs qu'il vient prêter main forte, ou aux ferleurs de spi à l'intérieur.

En navigation, Mariska est agréable à naviguer et performe bien jusqu'à 16 – 20 nds. Son faible tirant d'eau (seulement 2.75 m, soit 70 cm de plus qu'un Grand Surprise (!) qui ne mesure que 9.50 m de long !) le rend forcément sensible à la gîte, malgré ses 17 tonnes de lest – les « équipiers de plomb », comme on les nommait à l'époque. Pour peu que la mer soit formée, la « baignade » est garantie pour les équipiers en poste sous le vent – à savoir les régleurs des voiles d'avant.

« Méfie-toi, m'avait dit un jour le barreur, tu risques de te retrouver avec de l'eau jusqu'au cou sans y avoir pensé... ». Gentille mise en garde, car lors de la régata suivante, j'ai été simplement balayé par une vague, me retrouvant flottant à l'horizontale, rattaché au bateau par la seule écoute de trinquette que je n'aurais lâchée pour rien au monde...

Nous voilà à la bouée au vent... Gybe set ou Bare away ? Oui, parce que même si le bateau date de 1908, la façon de le mener en régata

et les techniques de course sont bien celles d'aujourd'hui, les mêmes qu'avec un bateau moderne – aux nuances près que Mariska ne vire pas sur lui-même comme une machine tout en carbone. Avec de tels déplacements, au grément complexe, le choix de la trajectoire tient un rôle essentiel. Au près, un virement trop rapide aura pour effet de stopper le bateau, induisant un temps de relance plus long. En général, il faut d'ailleurs entre 3 et 5 minutes pour que Mariska revienne à sa vitesse d'avant virement. Au portant également, les techniques plus modernes se sont imposées. Autrefois, les cotres comme Mariska portaient des spis ballooners, tangonnés et écoutés au vent – ce qui rendait les empannages impossibles à moins d'affaler purement et simplement le spi. Aujourd'hui, on profite de tous les avantages du spi asymétrique : plus de ces immenses tangons, un point d'amure à l'extrémité du beaupré, des empannages plus faciles à décider et à effectuer.

Le yachting au début du 20^e siècle...

Revenons à terre, et revenons surtout un peu plus de cent ans en arrière. A la fin du 19^e siècle, la navigation à voile est une façon de se mesurer, d'avoir de la notoriété et d'affirmer une sorte de supériorité non seulement sportive, mais aussi sociale. Les yachtmen de l'époque sont des banquiers, de riches industriels ou commerçants ayant réussi, ou des aristocrates – par tradition, tout ce qui était plus

ou moins couronné naviguait. On commandait des bateaux comme des jouets, on collectionnait les yachts comme les chevaux.

Pour honorer les commandes de ces richissimes, il fallait bien des chantiers navals. A Fairlie, en Ecosse, pas loin de l'embouchure de la Clyde, les Fife s'étaient forgé une notoriété d'excellents constructeurs. On raconte que l'ancêtre Fife était réputé pour la construction de bateaux de pêche, si bien réalisés qu'il fut sollicité un jour pour construire un voilier de régates. La dynastie était lancée, avec William Fife III, dit « Fife Junior » à son apogée. C'est lui qui reçut la commande de Mariska en 1908, d'un certain A. K. Stothert, de Glasgow, un véritable passionné de yachting et collectionneur de bateaux.

Mariska, un racer comme on disait à l'époque, est construit en 4 mois. Stothert va le faire courir durant trois saisons, au cours desquelles il participe à 137 régates, finissant 44 fois premier et 35 fois sur le podium. En Angleterre, la saison de voile allait de fin mai à fin septembre et comptait une soixantaine de courses ! – Des chiffres que vous pouvez citer à vos femmes, qui généralement trouvent qu'on en fait trop...

Comme les gamins, Stothert n'est jamais content de ce qu'il a. A peine la première saison terminée avec Mariska, une saison pas vraiment réussie, il commande un 19 m JI à Fife. Ce sera le cotre aurique Mariquita, un autre ancêtre qui navigue toujours, après une

restauration minutieuse. En 1910, il vend Mariska au Capitaine F. E. Guest qui l'engage en 1911 et 1912 à Cowes et à Kiel, mais sans grand succès : c'est déjà un « vieux bateau »... Il va changer de mains à de nombreuses reprises, jusqu'à ce que le Suisse Christian Niels en fasse l'acquisition en 2007, près d'un siècle après sa construction...

NB

Mais revenons à la fin du 19^e, pour voir comment est née cette série.

Tout était question de jauge, déjà...

A cette époque, on n'a bien sûr pas toutes les connaissances d'aujourd'hui en termes d'hydrodynamisme et d'architecture navale – sans parler de la connaissance des matériaux. Donc, on tâtonne, on travaille au pifomètre, par pur empirisme. Deux conceptions diamétralement opposées s'affrontent : d'un côté les bateaux larges et plats, l'école dite des « plats à barbe », largement répandue aux Etats-Unis, de l'autre les bateaux fins, étroits, lourds et fortement élancés, l'école dite des « couloirs lestés », prisée des Européens et découlant de la formule de 1886.

En 1892, l'ingénieur lyonnais Auguste Godinet propose une nouvelle jauge, qui intègre la surface de voile et tient compte du volume des bateaux. C'est la fameuse jauge Godinet, qui voit naître des bateaux moins extrêmes et plus harmonieux. Onze ans plus tard (en 1903), de l'autre côté de l'Atlantique, le New York Yacht Club adopte la Jauge Universelle de Nathanaël Herreshoff, qui sera encore en vigueur lors

de la Coupe de l'America de 1920 et présidera à la création des fameux Class J.

A ce stade de l'évolution du yachting, personne n'est d'accord et tout le monde veut avoir raison... Jusqu'en 1904, lorsque les choses commencent à bouger. L'YRA (Yacht Racing Association, fondée en 1875, ancêtre de l'IYRU, devenue à son tour ISAF (International Sailing Federation) en 1996) propose alors une harmonisation des règles de jauge et leur mise en vigueur en 1907. A Londres tout début 1906, les Britanniques reçoivent des délégations de France, d'Allemagne, de Suède, de Hollande, d'Autriche-Hongrie, de Norvège, de Belgique, du Danemark, de Suisse et d'Italie. Absents de cette conférence historique : les Américains...

Il en ressort l'idée de faire à l'avenir des bateaux plus habitables (les voiliers étaient souvent utilisés pour la « navigation de plaisance », donc on vivait à bord), plus harmonieux et plus marins également. Les 12 et 13 juin de la même année, les nouvelles règles sont adoptées, la Jauge Internationale (JI) est née, ainsi qu'une association internationale pour la faire respecter, l'IYRU. En parallèle, 8 classes métriques sont cataloguées, les 5 m JI, 6 m JI, 7 m JI, 8 m JI, 10 m JI, 12 m JI, 15 m JI, et 19 m JI, auxquels s'ajouteront plus tard les 23 m JI inspirés de l'America's Cup.

La formule de 1906, appliquée dès 1907 :

$$R \text{ metres} = \frac{L + B + 1/3G + 3d + 1/3\sqrt{S} - F}{2}$$

avec pour variables, en unités métriques :

L = longueur de flottaison corrigée (LWL + correctif)

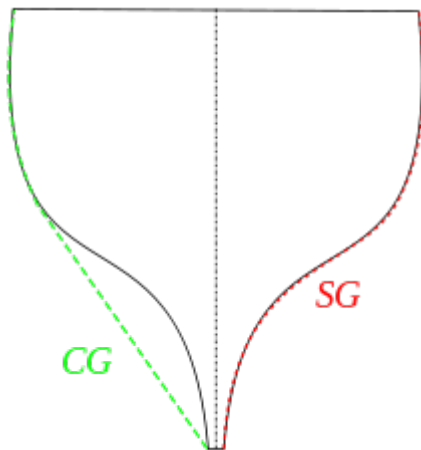
B = maître-bau

G = périmètre de la chaîne

d = différence entre le contour et la chaîne (voir dessin)

S = surface des voiles (surface calculée)

F = franc-bord moyen calculé



Le périmètre de la chaîne est mesuré comme CG (Chain girth). Le périmètre du contour est mesuré comme SG (Skin girth) en suivant le contour de la coque. Les points de mesure et les correctifs sont précisés dans les règlements de la jauge.

Au passage, ce n'est qu'après la 2^e GM, en 1949, que sont apparus les premiers 5,50 m JI, dont la formule de jauge est légèrement différente de la pure *Metre Rule* (Jauge métrique), puisqu'elle intègre la notion de déplacement.

La série voit le jour, Mariska est le 3^e 15 m JI construit

Deux premiers 15 m JI voient le jour en 1907, Shimna sur plans de William Fife et Ma'oonna sur plans de Alfred Mylne. Mariska est le 3^e (plans Fife, chantier Fife), en 1908. Suivra la construction de 16 unités

avant que la déclaration de la 1^{ère} GM mette un terme à son développement, le 4 août 1914 (du 28 juillet au 5 août 1914, semaine des ultimatums). Un 20^e et dernier 15 m JI fut construit en 1917, Neptune de S. Klouman (plans Anker). Outre Mariska, plus ancien des 15 m JI construits, naviguent encore à ce jour Tuiga commandé à Fife par le duc de Medinacelli en 1909, aujourd'hui navire amiral du Yacht club de Monaco, Hispania, réalisé la même année pour le compte du Roi d'Espagne Alphonse XIII (plans Fife), et The Lady Ann, également sur plans Fife, en 1912. Aux dernières nouvelles, il en subsisterait un 5^e à restaurer, Slec (ex-Shimna), le premier des vingt 15 m JI construits, qui pourrait prochainement être remis en état de naviguer, retrouvé quelque part en Amérique du sud.

On en était resté en 1912, lorsque Stothert vend Mariska au Capitaine F. E. Guest, qui le cède à son tour au dénommé J. W. Cook. Ce dernier ne le garde pas longtemps, et le cède à un commerçant allemand installé à Göteborg, Carl Krüger, qui le fait amener en Suède pour hivernage. Krüger a eu le nez creux, comme on dit, car à la veille de la 1^{ère} GM, l'Amirauté britannique confisque tous les yachts allemands ancrés à Cowes.

En 1916, Mariska devient propriété successivement de Charles Cahier, qui le renomme Orphée, puis de Julius Albrechtsson, qui le revend au courtier maritime Gosta Dahlman. C'est lui qui remettra le

cotre dans sa configuration d'origine. Oui, car la guerre a laissé des traces : la quille de plomb de 20 tonnes a été vendue pour faire des balles de fusil, remplacée par un banal lest de fer.

Nouveau changement de propriétaire en 1920. Mariska est racheté par le consul Theodor Alpen qui le transforme en yawl. Il court plusieurs grandes régates sur la côte ouest de Suède et s'y distingue. Pourtant, il le revend deux ans plus tard à un importateur de bananes de Stockholm, Carl Matthiessen. Celui-là décide de le transformer en yawl marconi en 1939. Mais la passion n'y est plus, le 2^e conflit mondial éclate et Matthiessen décide, en 1942, de donner son vénérable 15 m JI au KSSS, le Yacht Club royal de Suède.

A vrai dire, sous la générosité de Matthiessen se cache un cadeau empoisonné. Le bateau est en mauvais état, meurtri, et surtout les événements n'encouragent pas à s'occuper d'un vieux bateau, fut-il prestigieux. Mariska va quasiment pourrir dans une baie proche de Stockholm, abandonné pendant 10 ans, jusqu'à ce qu'un dénommé Olle Grafström le découvre et s'y intéresse... Le destin de Mariska rebondit ainsi pour la 5^e fois...

Grafström est musicien de jazz, peintre à ses heures, et surtout trempé d'un fougueux tempérament d'aventurier et de fêtard – accessoirement passionné de maquettes de bateaux. En 1953, pour quelques couronnes, il rachète Mariska au... gardien de la marina. Et oui, car Matthiessen est décédé depuis deux ans et personne, au

KSSS, ne se souvient être propriétaire de cette épave flottante, abandonnée et dépourvue de gréement. Il ne subsiste aucune trace de la transaction passée par oral – comme tout ce qui a concerné Mariska jusque-là.

Grafström emmène le bateau au Danemark et entreprend de le remettre en état de naviguer. Il lui faudra 6 ans pour y arriver. Dans l'intervalle, il vit à bord avec sa femme et a installé son piano de jazzman dans le carré... La voûte arrière du bateau est pourrie. Comme il ne dispose que de moyens financiers limités, il la tronçonne et la remplace par un vulgaire tableau arrière. Au plan du gréement, ce n'est guère mieux : voilà Mariska gréé en ketch marconi, avec des voiles rouges.

Mais Grafström navigue beaucoup. En Suède, au Danemark, en Allemagne du nord, en Hollande... avant de se poser sur la côte est du Danemark. En 1983, le Hollandais Jakob de Jonge fait le siège de Grafström pour lui racheter son bateau. L'affaire se conclut finalement, mais toujours sans transfert de papiers ni trace de la transaction. De Jonge fait faire au Danemark les travaux les plus urgents sur la carène et le moteur pour rejoindre les Pays-Bas. Là, il se lance dans d'autres réparations, notamment la transformation du gréement, cette fois en ketch avec, proportionnellement, un tout petit artimon. Mariska reprend la mer en 1990, de Jonge navigue principalement au Danemark et en Mer du Nord.

Mariska retrouve (enfin !) sa forme d'origine

Il finit par revendre le 15 m JI, ou ce qu'il en reste, en 2001 à un autre Hollandais, Edgar Holtbach. Il ne porte aucun intérêt personnel au bateau, mais sait qu'il est en possession d'une pièce historique et entend bien profiter de l'engouement retrouvé pour les vieux gréements. Sa gourmandise excessive ne débouche sur aucune vente, et pendant ce temps, Mariska croupit dans un canal de Hollande. Le gel fait craquer le bordage. Il coule. Il est renfloué. Et finalement, en 2007, son propriétaire actuel, Christian Niels, l'acquiert au nez et à la barbe de quelques intermédiaires particulièrement avides, mais dans un état pitoyable.

Couleur

Un jour qu'on en discutait, Christian Niels m'a confié sa motivation pour ce bateau. Elle est simple. Il avait envie de se lancer dans la régates, mais en sachant que les courses modernes lui seraient difficilement accessibles. Aussi, il a préféré jouer la carte de la passion, du yachting de tradition et du bois plutôt que celle de la high tech et du carbone. Il voulait remettre Mariska dans ses lignes, en conformité aussi près que possible de sa configuration d'origine.

Au Charpentiers Réunis de Méditerranée, à La Ciotat, Mariska a subi une cure de jouvence et de remise en forme comme jamais avec aucun de ses treize propriétaires précédents. Après deux ans et demi de travaux, au cours desquels les CRM ont notamment reconstruit toute la voûte arrière, les 3 mètres tronçonnés par Grafström,

reconstruit des membrures et des varangues, remis tout le pont dans à sa disposition d'origine, restauré les emménagements intérieurs, Mariska a pu reprendre la mer et participer aux grandes régates de Méditerranée. Depuis 2010, il court soit en 15 m JI Class, avec Tuiga, The Lady Ann et Hispania pour adversaires, soit en open, face aux deux Moonbeam, Mariquita, Elena et Cambria – pour ne citer que les plus importants.

Les résultats de Mariska depuis sa remise à l'eau sont nombreux. Outre ses victoires régulières aux Voiles d'Antibes, aux Régates royales de Cannes, aux Régates impériales d'Ajaccio ou aux Vele d'Epoca d'Imperia, aux 15 m JI Class Trophy de Monaco ou de Puerto Sherry, retenons les fleurons, soit ses victoires en championnat de la 15 m JI Class en 2011, 2013 et 2014.

Jacques-Henri ADDOR, 6 avril 2016