

4 mousquetaires des mers à l'heure du trophée Rolex

Des 15 mètres J.I., il n'en reste que quatre au monde : ces voiliers de tradition taillés pour la course, s'apprêtent à illuminer les régates de ce jeudi en s'affrontant comme au bon vieux temps...

C'est une belle histoire qui est celle de la marine à voile d'antan, de grandes heures et de périodes noires, avec comme lien intemporel une certaine idée du yachting qui n'a finalement jamais disparu.

Les 15 mètres J.I. sont nés en 1906, en Angleterre, à l'initiative des grands ordonnateurs de l'époque, désireux de voir naître une série de voiliers plus maniables et faits pour la course mais disposant tout de même de commodités. J.I. comme Jauge Internationale, un système de savants calculs permettant de classer les bateaux et d'édicter des règles au moment de leur construction. Les bateaux mesurent d'ailleurs entre 28 et 30 mètres...

Des quinze bateaux construits entre 1907 et 1914, il n'en reste que quatre. Quatre survivants, renaissants,

restaurés et aujourd'hui réunis au sein d'une association qui organise un trophée annuel disputé sur trois épreuves, la Classique des Iles Baléares, la Monaco Classic Week et les Voiles de Saint-Tropez.

Mariska (1908), Tuiga (1909), Hispania (1909) et The Lady Anne (1912) forment ainsi un quatuor de toute beauté, reconstitué depuis 2011 et désormais présent chaque année à Saint-Tropez. Chaque voilier a son histoire, sa part de légende, mais tous les quatre sont unis par les mêmes origines : William Fife a en effet signé les plans de ces yachts magnifiques, où l'acajou et les cuivres se mêlent aux voiles à l'ancienne.

Il manquait à leurs retrouvailles aux Voiles un supplément d'âme : il existe désormais grâce au trophée



Course-poursuite majestueuse sur les eaux du Golfe hier entre Tuiga et The Lady Anne. (Photos Luc Boutria)

Rolex, spécifiquement dédié en 2017 au challenge entre ces quatre voiliers. Une signature qui propulse ces vénérables centenaires dans la cour des grands, puisque Rolex parraine depuis plusieurs années les plus grandes courses nautiques du monde.

MARISKA, né en 1908, fut le troisième des 15 m J.I. à naître, après Shimna et Ma'oon. Dès ses premières années de navigation, le yacht se fait remarquer, remportant 44 victoires en trois ans sur 137 régates disputées ! A l'époque, la saison

de régates en Angleterre se disputait de mai à septembre et comptait une soixantaine d'épreuves. Le yacht va connaître alors plusieurs propriétaires, s'exiler en Scandinavie, tomber à l'abandon, avant de renaître à une « septième vie », selon l'expression de Noëlle Duck, avec son rachat par l'armateur suisse Christian Niels. Restauré à La Ciotat et avec le concours du fameux Gilbert Pasqui de Villefranche, Mariska revient en force en 2009, à la Monaco Classic Week.

TUIGA, qui s'est appelé

aussi Dorina ou Nevada, ne peut être dissocié d'**HISPANIA**. Construits sur des plans de Fife, ils sont jumeaux de nationalité espagnole. C'est le duc de Medinaceli qui commanda Tuiga. Son ami le roi d'Espagne Alphonse XIII lança Hispania. Et les deux voiliers ne manquèrent pas de s'affronter en Méditerranée ! Tuiga a connu dix propriétaires en cent ans, avant que le Prince Albert II de Monaco n'en fasse le vaisseau amiral du Yacht club de Monaco. Hispania, réquisitionné pendant la seconde guerre mondiale par la

Navy, a été récupéré à la fin du vingtième siècle abandonné en Angleterre avant d'être restauré par la fondation royale d'Espagne.

THE LADY ANNE est le plus jeune des quatre, qui n'a réellement jamais cessé de naviguer, avant d'être restauré en 1999. Anecdote amusante : de la fibre de carbone avait été utilisée lors de cette restauration, provoquant la colère des gardiens de la voile classique, à tel point que douze ans plus tard, la gaine en question a été retirée...

BRUNO QUIVY



Le sens de la démesure se ressent en frôlant ces deux immenses voiliers.

Le temps s'est arrêté pour renaître à la mer

Régater comme il y a un siècle. Naviguer sans électronique. Manœuvrer à la force des bras. Retour en arrière ? C'est tout le contraire. C'est plutôt de renaissance dont il faut parler lorsqu'on a la chance de monter sur un des quatre seigneurs des mers. Sur ces esquifs de près de trente mètres de long, tout redevient possible, comme si l'on revivait une époque bénie, en tout cas pour le yachting.

Equipage, barreur, tacticien, tout à bord est millimétré pour que les manœuvres se fassent dans de bonnes conditions. Ici, les virements de bord, c'est du sport : il faut des muscles pour tirer les drisses, hisser ou affaler les voiles. La tactique se fait avec un minimum d'instruments de bord, au jugé, à l'expérience et ceux qui

sont aux commandes, comme Bernard d'Alessandri sur Tuiga, savent combien chaque décision prise dans l'instant pèse pour le reste de la régatée.

A bord de ces yachts centenaires, quand le vent souffle sur la voile, nul bruit de métal ou de bip : seuls l'écume qui glisse sur la coque, l'air qui gonfle les voiles, les bois qui craquent à chaque mouvement du bateau résonnent aux oreilles de tous, avec tout autour cette sorte de silence de l'immensité marine qui n'est pas vraiment silencieuse...

Quelques milles au large, et c'est toute une page d'histoire qui semble revivre, comme si, là, en face, sur Hispania, le roi d'Espagne tenait la barre en oubliant la fin annoncée des années folles et du yachting classique.



Sur ces voiliers légendaires, la navigation est une histoire de sensations.

Le soleil patine l'acajou des ponts, le sel parsème de ses gouttes les toiles blanches, l'eau alourdit les cordages, offrant aux yeux le spectacle d'un tableau pointilliste jamais vraiment achevé. L'écrin des collines des Maures ou de l'Estérel transforme la sortie en mer en un voyage intemporel entre mer et ciel, chassant très loin les tourments des guerres, des bateaux abandonnés dans la vase de quais désertés et des vies fauchées pour des combats inutiles.

Une journée en mer à bord des quatre centenaires, et nous voilà comme dans un film aux incessants retours en arrière. Une plongée dans un autre temps, où la part du rêve était sans doute bien plus forte qu'aujourd'hui.

BRUNO QUIVY