

Linnet

L'ensorceleuse

Nous célébrons cette année le quatre-vingtième anniversaire de la mort du sorcier de Bristol. Preuve du talent de cet architecte, constructeur et skipper, la magie que continue à susciter *Linnet*, digne représentant de la classe des NY30.

TEXTE : FRANÇOIS LE BRUN - PHOTOS : EMMY MARTENS.



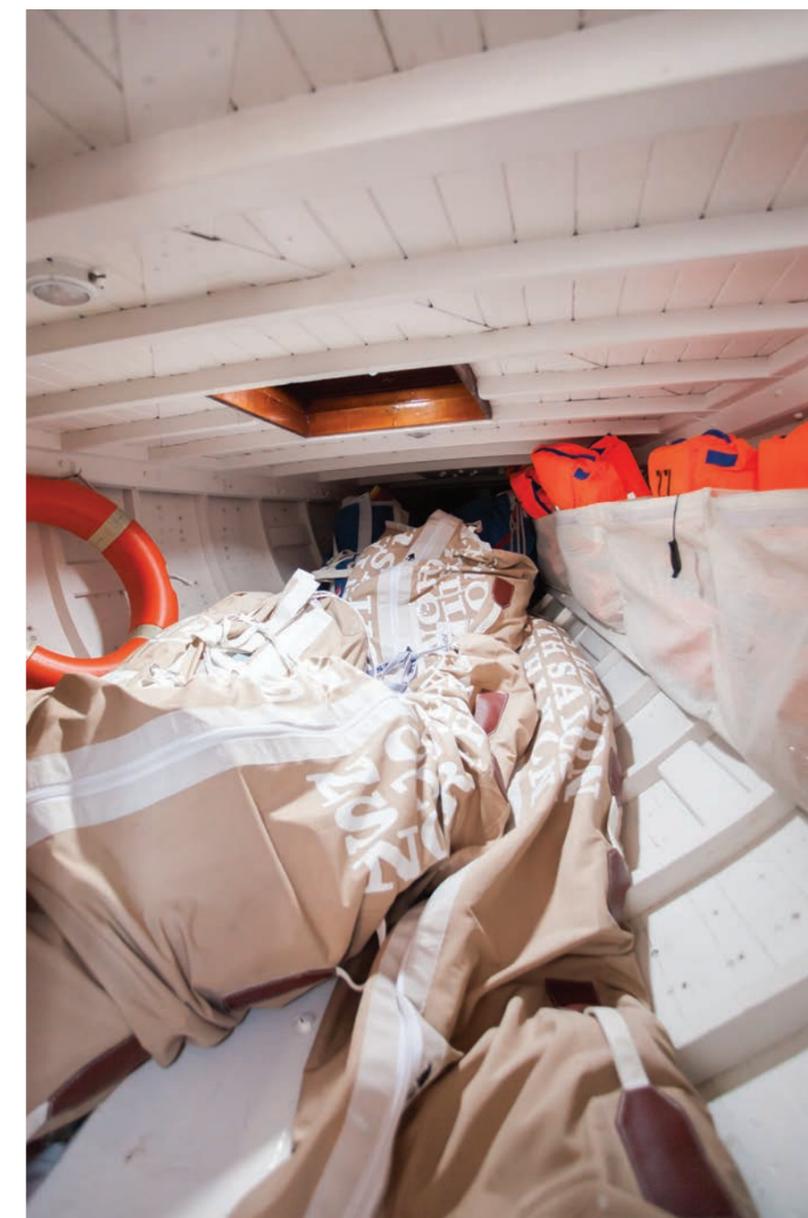


Dans la série des destins de marins qui se sont achevés par un huit, la liste est longue et variée : Eric Tabarly (1931-1998), Alain Colas (1943-1978), Olin Stephens (1908-2008)... Mais si un nom ne doit surtout pas être oublié, c'est bien celui de Nathanael G. Herreshoff (1848-1938). Skipper, architecte, constructeur, il n'avait pas usurpé son surnom de « sorcier de Bristol ». Plusieurs historiens de la voile le considèrent même comme le père de la plaisance moderne. Il est vrai que nous lui devons tant : du bulbe de quille à l'hélice bec de canard, en passant par le mât creux en aluminium, le winch à deux vitesses, le rail d'écoute, et l'épissure métal-textile. Pour le 80^e anniversaire de sa mort, quel meilleur hommage que le portrait d'un de ses bateaux ? Pour le coup, autant prendre l'un des plus emblématiques : *Linnet*. Son histoire reconstitue l'âge d'or de la voile sur la côte Est des États-Unis au début du XX^e siècle. Son passé récent commémore le revival de la belle plaisance en Méditerranée au milieu des années 80. Et dans son actualité récente, l'année dernière encore, à Antibes, il a inspiré un coup de cœur à la benjamine des collaborateurs de Yachting Classique, Emmy Martens. Notre reporter photographe n'a pas 30 ans. Elle a été subjuguée par l'esthétique et la modernité de cette silhouette pourtant plus que centenaire. Sans doute a-t-elle éprouvé les mêmes sensations que son propriétaire Patrizio Bertelli. Ce dernier analyse très bien les raisons de son amour pour les plans de l'architecte américain. Herreshoff concevait ses bateaux dans le Nouveau Monde. Il n'était donc pas inhibé par les lourdes techniques traditionnelles de construction du Vieux Continent. ▶

Pas moins de 18 exemplaires de ce NY30 seront livrés dans le délai record de quatre mois, en 1905. C'était en Amérique. La révolution industrielle avait franchi les portes du chantier naval Herreshoff.



Conçu pour la performance, surtout au près



Un bateau de croisière ? Normalement, oui !

Sur *Linnet*, tout respire élégance et volupté. C'est que le bateau appartient aux propriétaires du groupe Prada. Ces derniers ne supporteraient aucune imperfection. À noter les points d'amure et d'écoute du foc : ils sont renforcés de cuir ; très chic.

► Encore moins par les idées reçues, perpétuées de générations en générations, qui aboutissent à toujours en rajouter dans l'excès de prudence.

CLASSE NY 30, COMME ORIOLE SON PARFAIT JUMENTAU

À l'inverse, tout au long de sa vie, l'Américain n'eut qu'une priorité en tête : la performance. En outre, formé au déjà prestigieux MIT de Boston, il avait vécu de plain-pied la révolution industrielle. Tout ce qui pouvait rendre plus efficace la construction des bateaux recevait de sa part un accueil enthousiaste, immédiatement traduit en actes. *Linnet* en est la preuve toujours bien vivante. Il appartient à la classe de NY 30, exactement comme *Oriole* son parfait jumeau. Lui aussi est bien connu

sur le circuit classique en Méditerranée. Mais dans la fratrie, il serait aussi possible de demander *Amorita*, *Bambino*, *Banzaï*, *Cara Mia*, *Nautilus*, *Neola II*, etc. En réalité, ils ne furent pas moins de dix-huit monotypes à sortir simultanément du chantier de Bristol. À l'automne 1904, Herreshoff avait reçu commande d'un plan de monotype destiné à la régata de fin de journée pour les membres du New York Yacht Club. Le cahier des charges était assez laconique : afin de répondre aux canons de la nouvelle jauge universelle, le voilier devait mesurer, pile-poil, trente pieds à la flottaison. La présence d'un rouf doté de larges baies lumineuses était aussi hautement souhaitée. Ayant eu l'heur de plaire au jury, Nathanael l'architecte en fut quitte pour houspiller Nathanael le constructeur. Car il



fallait faire fissa pour être en mesure de livrer la flottille au tout début du mois d'avril 1905, pour le redémarrage des régates de printemps.

BARRÉS PAR LES AMÉRICAINS LES PLUS FORTUNÉS DE L'ÉPOQUE

Pour mener à bien le défi, l'enseignement du Massachusetts Institute of Technology n'aura pas été superflu. Il a bien fallu un peu de fordisme et de taylorisme pour optimiser les gestes, gagner de précieuses minutes à l'assemblage des virures de bordés. Ces dernières avaient été préalablement découpées en quantité à partir de gabarits posés sur des planches de pin douglas, plutôt que d'être systématiquement refaites à l'unité. Des photos de l'époque montrent des NY 30 en rangs par trois. ►



Le sorcier de Bristol n'avait pas usurpé son surnom



Le blanc renforce la luminosité déjà généreuse grâce aux larges hublots dans le cahier des charges du plan initial.

► Le premier à gauche en est encore à la pose des bordés. Sur celui du milieu, apparaît déjà le pont, tandis que celui de droite en est déjà aux peintures ! Pour autant, il n'était pas question de renoncer à la qualité, car ces voiliers avaient vocation à être barrés par les Américains les plus fortunés de l'époque : les Morgan, Van der Bilt, Roosevelt. Tous possédaient bien sûr des unités plus imposantes. Cependant, ils s'amusaient comme des petits fous sur ces trente pieds, à se jeter des défis ou à se frotter à de futurs skippers professionnels qui se faisaient ainsi la main. Ils gagnaient aussi un peu leur vie de cette manière, puisque ces marins salariés percevaient un dollar par course, et trois en cas de victoire. Nos milliardaires étaient bien sûr disposés à verser leur écot. À condition toutefois que leurs exigences minimales de confort sur l'eau soient respectées.



le sens marin des Italiens associé au chic d'un voilier ambassadeur du luxe : Giulio Giovanella, le skipper de *Linnet*, est parfait dans son rôle.

Elles le furent, mais leur plus grande source de satisfaction résida toutefois dans le fait de gagner souvent, face aux clubs voisins, et surtout, contre des voiliers plus grands. La classe des NY30 aura été la plus fertile en trophées rapportés au club house. Elle aura également mis le pied à l'étrier de nombreux futurs présidents du New York Yacht Club, en particulier George E Roose-

velt, Percy Chubb, JP Morgan, Alfred Vanderbilt et Dallas Prat. Ceci explique sans doute sa longévité exceptionnelle. Pendant près de vingt ans, elle assurera l'animation du club. Mais il n'est pas de bonne compagnie qui ne se quitte. En 1935, la classe tombe en disgrâce.

UNE CONSTANTE SUPÉRIORITÉ EN VITESSE

Cependant, comme bien des femmes délaissées, elle refait sa vie. Après-guerre, sur la côte Est, des plaisanciers anonymes, beaucoup moins fortunés que leurs aînés, de même que des scouts marins, trouvent leur bonheur à naviguer vite et pas cher sur ces voiliers qui ne nécessitent pas un équipage pléthorique, mais peuvent néanmoins accueillir du monde dans le cockpit. Au point qu'en 1955, la revue américaine « Yachting » consacre un article à cette



classe cinquantenaire étonnamment active. Le reporter, William H Taylor, ne lui connaît pas d'équivalent. Les illustrations de l'article montrent bon nombre de ces fières coques de 13,25 mètres hors tout, grées désormais en marconi. Les voiliers ont une allure folle et ne choquent plus personne. Quand on pense qu'en 1927, le banquier John Piermont Morgan suscita un scandale d'avoir osé tenter la même chose sur son monotype ! Il fut accusé de tous les délits d'initié, alors qu'il ne cherchait qu'à expérimenter un concept qui peut-être tenait la rampe. La preuve ! Cependant, cinquante ans plus tard, en 2005, la voile aurique sera de nouveau de rigueur lorsque sera organisée à Newport la régata du Centenaire. Plusieurs témoignages émouvants des propriétaires successifs de *Linnet* attestent de sa constante supériorité ►



Deux équipiers suffisent pour les convoyages. En régates, le nombre passe à six ou huit. Le mât en bois ne permet pas beaucoup de réglages. Par petit temps, la meilleure façon d'avancer est encore de border puis choquer.

► en vitesse. Même jusqu'aux années soixante, les voiliers modernes doivent se contenter de contempler son assez large tableau arrière. Le bateau est plus que nonagénaire lorsqu'il arrive en Méditerranée, mais le temps n'a pas eu de prise sur lui. Il reste toujours aussi vert, conquérant et séducteur. Il faut dire qu'il a été pris en mains par Federico Nardi, directeur technique du chantier dell' Argentario qui a déjà réalisé des merveilles de neuvage sur *Bona Fide* ou encore *Stormy Weather*. Et puis Patrizio Bertelli n'est pas loin. Lui aussi s'est passionné pour le NY30. Il l'a découvert à l'occasion de la Coupe de l'America. Sa femme, Miuccia Prada, est l'héritière du groupe de luxe du même nom. Tous deux ont engagé leur puissance financière et le prestige de leur marque dans le financement du challenger italien *Luna Rossa*. *Linnet* est acheté par eux en 1998. Rien ne sera trop beau pour leur protégé. Les meilleures voiles, le meilleur entretien, cela va sans dire, mais aussi des équipiers piochés à la meilleure école, celle des douze mètres. Cela explique la perfection des manœuvres et des départs. Du coup, depuis plus de vingt ans, de Saint-Tropez à Imperia, il truste les victoires aux rassemblements du circuit. C'est que, généralement, à son bord, on trouve des représentants du gotha de la voile. À Antibes, par exemple, le tacticien était Pietro d'Ali, qui compte cinq participations au Figaro à son actif. Il était aussi numéro un sur *Luna Rossa*. Excusez du peu. ■

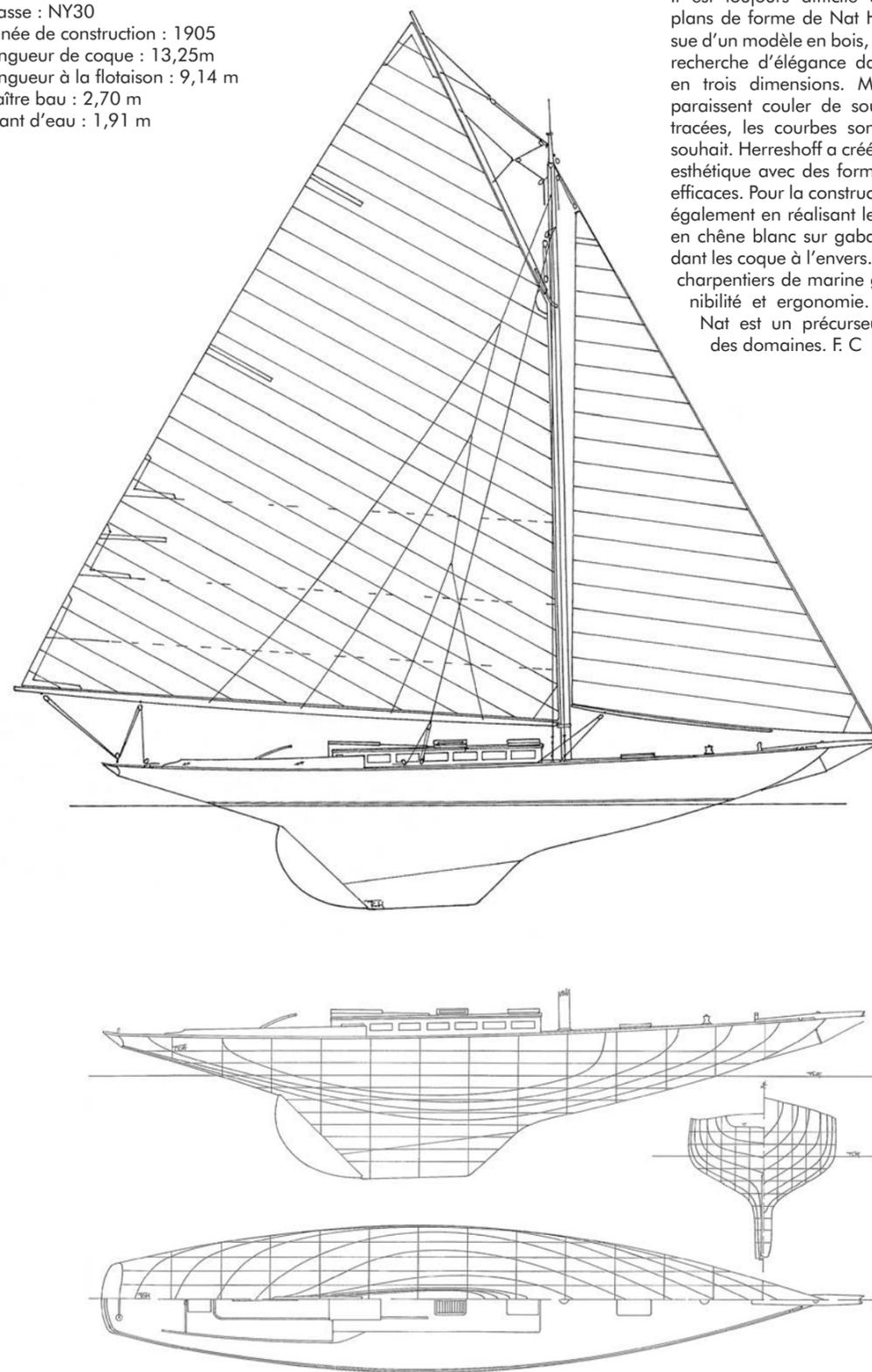


Caractéristiques techniques Linnet

Architecte : Nathanael Herreshoff
 Classe : NY30
 Année de construction : 1905
 Longueur de coque : 13,25m
 Longueur à la flotaison : 9,14 m
 Maître bau : 2,70 m
 Tirant d'eau : 1,91 m

Construction facilitée

Il est toujours difficile de tracer les plans de forme de Nat Herreshoff. Issue d'un modèle en bois, il n'y a pas de recherche d'élégance dans les lignes en trois dimensions. Même si elles paraissent couler de source une fois tracées, les courbes sont torturées à souhait. Herreshoff a créé une nouvelle esthétique avec des formes avant tout efficaces. Pour la construction, il innove également en réalisant les membrures en chêne blanc sur gabarit et en bordant les coque à l'envers. Le travail des charpentiers de marine gagne en pérennité et ergonomie. Décidément, Nat est un précurseur dans bien des domaines. F. C



© PLAN F. CHEVALIER