

Hissez haut

Trophée Bailli de Suffren 2011. Les organisateurs rêvaient de faire de cette dixième édition, parrainée par Marie Tabarly et Patrice de Colmont, créateur de la Nioulargue, un événement mémorable. La participation de la goélette trois-mâts *Atlantic* et de plusieurs yachts centenaires a comblé leurs rêves les plus fous. Il fallait bien ces milliers de mètres carrés de voiles hors du temps pour déjouer les caprices de la météo. TEXTE ET PHOTOS : NIGEL PERT

Aïtor arrive au large de la Sicile au petit matin du deuxième jour et passe entre les îles à bonne allure.

Naviguer sérieusement sans se prendre au sérieux



Havsörnen, au départ de l'ultime étape au large de la côte, à 5 milles de Sciacca, juste après avoir hissé le spi pour capter le moindre souffle d'air.

Il y a onze ans, Henri-Christian Schroeder a eu l'idée de créer un événement pour commémorer et honorer le fils le plus illustre de Saint-Tropez : le Bailli de Suffren. Le bailli Pierre-André de Suffren, ou, pour lui donner son titre complet, le bailli grand-croix Pierre-André de Suffren de Saint-Tropez, vice-amiral de France, capitaine général de la flotte et ambassadeur de l'ordre Souverain, Militaire et Hospitalier de Saint-Jean de Jérusalem, Rhodes et Malte, était un guerrier à l'esprit indépendant et un corsaire qui a combattu au nom du roi de France en différentes parties du monde, notamment contre les Anglais. Il a passé une grande partie de sa vie à Malte, inscrit par ses parents à l'Ordre des Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem, tout comme son plus jeune frère, alors qu'ils étaient respectivement âgés de 8 et 7 ans. Ils sont tous les deux arrivés à Malte pour la première fois, quand Pierre-André avait 19 ans. Un hommage évident à ce personnage pourrait être une course entre Saint-Tropez et Malte, réservée aux yachts

classiques, avec, bien évidemment, quelques belles escales pour se reposer et faire la fête.

Quarante-cinq nœuds de vent. Cette année-là, Henri-Christian avait publié un livre sur Malte et s'était rendu à Saint-Tropez pour une séance de dédicace. C'est là qu'il rencontra par hasard son vieil ami Christian Benoît, auquel il lui fit part de son idée. Sa réaction immédiate fut de lui suggérer d'avoir, pour cette entreprise, un partenaire habitant Saint-Tropez – Henri-Christian réside à Paris – et lui proposa de remplir lui-même ce rôle. Un jour, Christian Benoît présenta le projet au propriétaire d'*Orion*. Celui-ci signa immédiatement ! Christian discuta plus tard avec Patrick Gibert, le skipper de *Lelantina*, puis le propriétaire, Willy Marceau, s'engagea également. Entre-temps, Henri-Christian est également allé à Porto Rotondo, pour discuter d'une escale possible. Il tomba sur *Véronique*, qui était dans le port. Son propriétaire, Hans Albrecht, fut charmé par l'idée et inscrit immédiatement son bateau. Le propriétaire de *Susanna II*, à Porto Rotondo au même

moment, fut également convaincu. Le 16 juin 2001 et par 45 nœuds de vent, quatre bateaux se retrouvent donc sur la ligne de départ : *Orion* (plan Nicholson de 1910), *Véronique* (plan Albert Luke de 1907), *Susanna II* (plan Sangermani de 1964) et *Lelantina* (plan Alden de 1937), premier vainqueur du « Sabre ». Le 25 juin dernier, et pour fêter les 10 ans de l'épreuve, si l'on peut parler ainsi de cette régates plaisir, le vent ne fut pas vraiment de la partie. Mais le plaisir de voir des très beaux bateaux dans des sites stupéfiants, oui. Après une dernière vérification de l'équipement de sécurité par les membres des sauveteurs en mer de Saint-Tropez et une cérémonie de bénédiction de chaque bateau par le Père Michel Hayes, curé de Saint-Tropez, *Moonbeam IV* disparut rapidement à l'horizon du golfe de Saint-Tropez dès le départ. À bord de *Noryema IV*, où nous avons pris place au départ, nous avons couvert 34 milles, en 24 heures... Aux portes de Bonifacio, la ligne d'arrivée, seuls *Moonbeam IV* et *White Dolphin* avaient réussi à passer à temps pour



être classés. Le lendemain, départ vent arrière pour l'étape suivante. Objectif : Sciacca, en Sicile. À bord d'*Aitor*, faute de vent, nous nous sommes passionnés pour la pêche à la traîne.

Joli port de pêche. Antoine a rembobiné un thon de plus d'un mètre. C'est à Astrid, la fille du propriétaire Philippe Beteille, que revint l'honneur de le remonter à bord. Une bonne consolation, car nous avons terminé au moteur pour permettre à l'un de nos équipiers d'attraper son avion pour le retour. Autre consolation : Sciacca. Cette ville italienne est pleine de charme, avec ses rues étroites, son linge étendu depuis les hauts balcons, ses chiens et ses chats qui se prélassent dans la



AITOR, UN YACHT SIGNÉ LAURENT GILES

Aitor, dessin n°448 de Laurent Giles, de Lymington, fut commandé en 1962 par Federico Luzuriaga, industriel espagnol œuvrant dans l'acier. Son projet ? Avoir un bateau confortable, avec la même performance sous voiles ou au moteur. Mission accomplie ! Depuis l'achat du bateau en mai 2008, Philippe Beteille a pris contact avec la fille du premier propriétaire, qui lui a très aimablement envoyé la correspondance entre son père et Laurent Giles. Celle-ci a également envoyé les photos d'une maquette en sa possession, qui se sont avérées très utiles pour la restauration du yacht. Les lettres et les comptes-rendus des rendez-vous de chantier révèlent que chaque aspect était discuté dans les moindres détails. Ils témoignent aussi du changement de nos perspectives sur le yachting et la plaisance, telle cette phrase extraite d'une réponse du cabinet de Giles au sujet de plusieurs points soulevés par le propriétaire à propos de l'équipement du bateau : « Jusque-là, on n'a pas proposé un *animomètre*, car ces choses sont vues généralement comme des gadgets pour régatiers. Cependant, si vous vouliez un de ces instruments... ». La réponse de Luzuriaga indique qu'il s'est rangé à l'avis de l'architecte. Lors d'un rendez-vous de chantier, il est noté qu'un placard, destiné à devenir une cave à vin, a été sacrifié pour l'installation d'un radiotéléphone... Mais pas avant d'avoir choisi un nouvel emplacement pour la cave ! *Aitor* a été construit à Barcelone, chez Astilleros Vindes, avec la technique du bois « cold moulded ». Les membrures étaient la-

minées *in situ*, puis enlevées du moule pour un ajustage et un nettoyage, avant la fixation finale. Les bordés en acier sont assemblés au-dessus de la ligne de flottaison, avec les contreplaqués placés derrière, entre les membrures. En dessous de la ligne de flottaison, les bordés sont assemblés avec des scarfs. Le lest de 14 700 kg de plomb fut coulé dans un seul morceau, dans une des propres fonderies de Federico Luzuriaga. Philippe Beteille est également le propriétaire d'*Irina VII*, un plan Mylne de 17 mètres, construit par File en 1934. Trop sportif pour madame ! Lorsqu'il a trouvé *Aitor* à Barcelone en piteux état, avec des espaces raccourcis, car il n'était alors utilisé qu'au moteur, il a deviné un bateau de croisière confortable, qui rencontrerait, enfin, l'approbation de sa femme. Il a eu raison ! Bien que, vu de l'extérieur, il ne se présente pas comme le plus beau bateau du monde, le niveau de confort à bord est excellent, avec tous ses agencements en teck dans les cabines et un grand salon, qui offre un excellent point de vue sur la mer. On peut également le louer. Frédéric, le capitaine, et Félixa, l'hôtesse-chef marin, assurent un déroulement paisible de la vie à bord. On s'en porte témoin. Ketch auxiliaire Marconi – Architecte : Laurent Giles – Constructeur : Viudes, Barcelone (Espagne) – Mise à l'eau : 1964 – Plan n°448 – Longueur hors-tout : 24 m – Bau : 5,50 m – Tirant d'eau : 2,30 m – Déplacement : 65 t – Surface de voilure au près : 240 m² – Surface de voilure au portant : 440 m² – Moteur : 2 x 250 ch – Vitesse croisière moteur : 10 nœuds.

En haut, à gauche : Marie Tabarly, marraine du Trophée Bailli de Suffren 2011, arrive à Malte à bord d'*Atlantic*, sur lequel elle a embarqué à Porto Rotondo. En bas, à gauche : À bord d'*Aitor*, Frédéric, le capitaine, hisse la trinquette.



Départ de Saint-Tropez du Trophée Bailli de Suffren 2011, avec, de gauche à droite : *Espar II*, *Cin Cin*, qui n'a couru que la première étape jusqu'à Porto Rotondo, *Irina VII* et *Atlantic*. Du beau monde.

Saint-Tropez-Malte : une régata assortie de quelques escales pour faire la fête

► chaleur méridionale, ses bars tranquilles, avec pizzas et pâtisseries sous leurs présentoirs en verre. Le port est un vrai port de pêche, avec les traditionnelles constructions et réparations navales en cours. Les bateaux sont échoués sur la plage, sur des blocs, avec câbles et cabestans, puis maintenus par des mardiers et des coins. Plus loin, au sommet du mont Cronio, où est érigée la basilique Mario Santigiana del Soccorso, la vue est superbe.

Pour la dernière courte étape vers Malte, j'ai embarqué sur *Cristal*, le bateau du comité de course, avec l'intention de photographier chaque concurrent au moment du départ. L'histoire de *Cristal* est une excellente illustration de la camaraderie qui existe entre marins. Son propriétaire, avançant en âge et ne pouvant plus beaucoup profiter de son bateau, a préféré le confier à la Société nautique de Saint-Tropez plutôt que de le laisser moisir. Beau geste... Le Trophée Bailli de Suffren est sa première mission majeure. Le lendemain, nous sommes allés à la rencontre de *Moonbeam IV*, peu avant qu'il franchisse la ligne d'arrivée à Malte, l'île aux 380 églises et presque autant d'épaves au fond d'une eau turquoise, dans laquelle baignent des plongeurs venus du monde entier. Mais ils ne sont pas près d'y trouver le plan Fife, grand gagnant dans sa classe du Trophée Bailli de Suffren ! Ni *Hausörnen*, premier en « Époque Marconi » ou *White Dolphin*, vainqueur en « Classique Marconi ». ■



Moonbeam IV longe la côte Sud de Malte, quelques heures avant d'arriver au port, gagnant dans sa classe le Trophée Bailli de Suffren 2011.



NORYEMA IV, NÉ SOUS UNE BONNE ÉTOILE

Peter Nicholson dessina *Noryema IV* en 1964, pour le yachtsman Ron Amey, P.-D.G. d'une société de travaux publics (Amey PLC). Sister-ship de *Rocquette*, conçu pour battre le plan Stephens, *Clarion* (1963), Ron Amey gagna l'Admiral's Cup en 1965. *Noryema* est le nom du propriétaire écrit à l'envers. Sa coque possède un double bordé en acajou, chevaché et collé avec de la résorcine sur des membrures en acajou lamellé. Le quatrième propriétaire, le docteur Papin, l'a acheté en 1999 et a procédé à une restauration complète. Depuis 2006, Patrice Vazeux, son nouveau propriétaire, a participé à plusieurs courses en Méditerranée et en Manche ainsi qu'à la première Transat classique entre Douarnenez et Saint-Barthélemy en 2008 (4^e). Architecte : P. Nicholson - Constructeur : Camper & Nicholson - Type : sloop bermudien - Année de construction : 1964 - Longueur hors-tout : 13,80 m - Bau maxi : 3,60 m - Tirant d'eau : 2,30 m - Déplacement : 13,8 t.