

NAISSANCE DU YACHTING LÉGER À LA ROCHELLE

ET SON CONTEXTE NATIONAL DE 1942 À 1953

Michel Briand a été un régatier de haut niveau, barreur-tacticien qui a eu sa première licence en 1946

Plusieurs fois champion de France, trois fois champion en coupe d'Europe, deux fois champion du Monde, deux fois vice-champion du Monde, 8e des Jeux Olympiques de 1968, élu régatier de l'année 1967, membre de l'équipe de France pendant 10 ans. Il pratique successivement : Caneton, 505, Finn, Star, Dragon, Soling, puis les habitables pour les ton-cup... soit 27 bateaux de compétition.

1) COMMENT ET QUAND DÉCOUVREZ-VOUS LA VOILE ?

En 1942, j'ai 12 ans, une ostéomyélite attaque profondément ma cheville. Je suis opéré en urgence le... 25 décembre. Pendant de longs mois je suis immobilisé à la maison. Yves Péquin, camarade et voisin, m'apporte chaque jour les cours de l'école Fénélon.

Avec lui, intelligemment doté par ses parents d'un superbe atelier, je me lance dans les maquettes de bateaux entrant ainsi, par la petite porte, dans le nautisme... (Yves devenu ingénieur aux ACRP réalisera en 1962 une série de onze **Alcyon**, premier voilier habitable en polyester sandwich balsa).

Au premier jour de la Libération, en mai 1945, inséparables, nous découvrons sur la cale du chantier de construction, près de la tour de la Lanterne, un **Plongeon**, petit dériveur en forme, rapporté de la région parisienne par un officier allemand en manque de régates que le régime hitlérien avait beaucoup développé avant la guerre sur les lacs.

Ainsi j'ai le moyen immédiat, mais momentanément d'appliquer ma passion à taille réelle. Rapidement, avec un autre camarade, très proche, Jean Seguin (qui deviendra le commandant du **France 1**) nous participons au premier cours de voile, sur le mail, chez **Fernand Hervé**, le leader charismatique qui a alimenté la flamme de la voile rochelaise durant l'occupation.

2) COMMENT EXPLIQUER LA NAISSANCE DU YACHTING LÉGER À LA ROCHELLE

Cette appellation n'existe que depuis 1938 et son auteur est l'architecte naval **G. Staempfli**. La source du développement se trouve à Meulan, vers 1930, animée par les ambitions olympiques de quelques hommes. **Jacques Lebrun** remporte la médaille d'Or aux J.O. de 1932.

À La Rochelle, avant 1939, il n'y a aucune activité sportive concernant le yachting léger. L'occupation, l'interdiction de toute activité en mer, l'absence de loisirs orientent des Rochelais vers des activités nautiques sur les eaux intérieures... Deux conséquences de la présence allemande vont être déterminantes.

Fernand Hervé pratique, avant-guerre, la régates sur la Marne avec un **Caneton**. Il s'est replié à La Rochelle et travaille à Aytré à l'Entreprise Industrielle Charentaise. Il possède les plans de l'architecte **Brix** et construit ce dériveur dans son garage.

Léon Douzille qui, avant 1940, dispose d'un atelier, dans l'anse de Port-Neuf, destiné à fabriquer des hydravions doit, sur décision de l'occupant, évacuer la côte et implante ses ateliers de menuiserie à Marans à proximité d'un plan d'eau... qui ressemble à un petit bout de Marne. Il rencontre **Hervé** et lance la construction en série du **Caneton**, et des régates s'organisent sur place.

Michel Briand

A suivre...

(Nous avons décidé de passer dans son intégralité ce remarquable article que Michel Briand a écrit pour la Lettre des Amis. Vous pourrez lire la suite dans notre prochain numéro)



Michel Briand à ses débuts de régatier

NAISSANCE DU YACHTING LÉGER À LA ROCHELLE

ET SON CONTEXTE NATIONAL DE 1942 À 1953

Ancien régatier de haut niveau, Michel Briand nous raconte comment est né le yachting léger à La Rochelle. C'est Fernand Hervé qui lance cette activité pendant l'Occupation sur le canal de Marans (suite du numéro 66).

Grâce à deux hommes (Léon Douzille qui construit des **Caneton** et Fernand Hervé qui régatè) et d'une façon miraculeuse La Rochelle, qui, à la libération de la ville, se retrouve avec une flotte de plus de 40 **Caneton** lui permettant de compter sur le plan national, alors que jusque-là le plan d'eau local, animé par la S.R.R., n'a pas d'activité en dériveur. Ainsi la F.F.Y.V. et l'ASPROCA choisissent la S.R.R. pour organiser les Championnats de France de Double en 1946.

Dans l'euphorie, dix **Caneton** sont achetés par la S.R.R. et se retrouvent amarrés au pied de la Tour Saint-Nicolas. Chacun est loué en partage avec plusieurs membres du club, tellement les candidats sont nombreux ! Avec *Jean Seguin* je peux en utiliser un. Tous ces nouveaux marins ne pensent qu'à la régatè... Le premier poste de départ se trouve sur la façade Est du Casino. Les marques naturelles sont utilisées comme la tour du plongeoir en béton, située devant la Pergola ; une bouée devant la Tour Carrée, qui sera nommée plus tard la bouée Godet ; un coffre, dans le chenal face à la Médiathèque actuelle ; et une bouée qui, aujourd'hui, se trouverait à l'emplacement de l'ancien Aquarium (!).

En 1946, un nouveau poste de départ, plus au vent, est installé à l'ouest du parc d'Orbigny d'où les Rochelais assisteront à la victoire de *Fernand Hervé* et *Loulou Jay* dans le Championnat de Double.

Cette victoire, devant les clubs parisiens, nantais et arcachonnais, dont les flottes de dériveurs se sont spectaculairement développées pendant la guerre, vient du talent de ce régatier, mais aussi à son ouverture aux techniques nouvelles qui l'incitent à réaliser un bateau exploitant les tolérances de la monotypie, chez un fabricant d'escaliers à Aytré.

3) QUE S'ÉTAIT-IL PASSÉ EN FRANCE JUSQUE-LÀ ?

Avant-guerre, le développement du Yachting était limité en France, et n'atteignait qu'une clientèle réduite. Chaque club prônait encore sa série locale. Les monotypes les plus répandus n'ont, avant 1939, qu'un petit nombre d'unités : **Caneton** (170), **Chat** (156), **Aile** (104), **Star** (102), **Sharpie** (85).

À Vichy, dès le 10 août 1940, l'Amiral de la flotte, *François Darlan*, demande par lettre, des informations sur l'Union des Sociétés Nautiques et le Yacht-Club de France.

En 1941, dans une note, l'Amiral envisage de doter les unités de notre Marine nationale de yachts à



Septembre 1951,
Michel Briand
à la barre de son
caneton avec son
équipier Le Bourhis,
s'apprête à partir

voile, afin de permettre à nos marins de naviguer malgré les restrictions de carburant.

Le ministre des Sports, le champion de tennis *Jean Borotra*, qui ne connaît rien à la voile, appelle auprès de lui, *Jean-Jacques Herbulot*, délégué par la Fédération et dont la compétence, dans tous les domaines de la voile, est remarquable. Architecte de la Ville de Paris, il est aussi un architecte naval de grand talent, un fabricant de voiles réputé, et il a participé avec brio aux Jeux Olympiques et à beaucoup de grands championnats.

La voile est impossible en mer mais se développe rapidement en eaux intérieures. Elle est devenue un des rares espaces de liberté (toute relative). Il y a de nombreuses régates locales, parfois en suivant les fleuves (il n'y a plus ni voiture, ni remorque, ni carburants).

Le ministère crée des centres nautiques équipés de **Star** et de petits voiliers **Argonaute** dessinés par *J.-J. Herbulot*. Ils se nomment : centre Bougainville près de Sartrouville, centre Cassard à Nantes et centre Virginie Heriot à Socoa. Ils traverseront la guerre sans trop de dommages et continueront leurs activités après la Libération. Personnellement, j'ai fait à Socoa le premier stage espoir en 1948.

En 1943, la Fédération Française de Voile compte 739 licenciés.

En 1946, la Fédération Française de Yachting à Voile compte 2485 licenciés ; 600 **Caneton** 550 **Sharpie** 9 m², 310 **Moth** (série à restriction née à Gachet près de Nantes) sont répertoriés.

NAISSANCE DU YACHTING LÉGER À LA ROCHELLE

UN DÉVELOPPEMENT FULGURANT DU YACHTING LÉGER COMMENCE

En 1947, l'Association des propriétaires de Caneton comprend que malgré le succès du Championnat de France de Double, elle ne pourra pas maintenir sa position avec un bateau démodé et dont la monotypie est contestable (suite du numéro 67).

Pendant la guerre, beaucoup de **Caneton** ont été construits par des chantiers peu expérimentés et par des amateurs. Ils ne disposaient souvent pas de la totalité des plans et les coques étaient différentes. L'ASPROCA eut alors l'idée de modifier les règles de classe et d'adopter une jauge à restriction. Cette formule avait déjà du succès en Angleterre avec les 12 et 14 pieds. Désormais, on appellera **Caneton** un dériveur à bouchains vifs dont la longueur est inférieure à 5,05 m, la largeur supérieure à 1,40 m, la surface de voile inférieure à 10 m². Le succès est très grand car de nombreux architectes amateurs et professionnels (*Aubin, Bigouin, Briand, Cornu, Dervin, Herbulot, Hervé, Mouvet, Rocca, Sergent, Toureau, etc.*) dessinent avec plus ou moins de réussite leur **Caneton**.

Pendant plusieurs années l'apparition de nouvelles classes est freinée et on peut organiser des compétitions avec un grand nombre de partants. Ce système fait de chaque coureur un chercheur en quête de toutes les informations techniques traitant des matériaux de constructions, des tissus, des profils aérodynamiques et hydrodynamiques. *Manfred Curry* est notre bible, l'inconvénient étant que les bateaux se déclassent vite, mais l'inflation galopante à l'époque nous permet de revendre le bateau à la fin de l'année au prix d'achat.

Ce système sera maintenu pour les **Caneton** jusqu'en 1954. Une autre série à restriction, le **Moth**, connaît un grand succès. Dans les deux cas cependant, les propriétaires sont revenus après quelques années au monotype (le **505** pour les **Caneton**, l'**Europe** pour les **Moth**).

Dans ces années nous découvrons de mois en mois :

- Les voiles en coton, qui se rétrécissent à l'humidité et qu'il faut étarquer en force, entre deux bites, sur le bord du quai, avant de partir en course ; les voiles en coton d'Égypte, beaucoup plus souples, qui servent de couchage lorsque nous nous échappons pour une croisière... à l'Île d'Aix ; puis les premières voiles de couleurs

jaunes en Nylon qui font des poches entre chaque couture des laizes, conséquence d'un fil trop résistant ! ; enfin le Tergal, produit par *Cordon Noir* fait son apparition.

- Les mâts en pitchpin, les mâts en spruce, les mâts en lamellé collé, les mâts carrés en forme de caisson creux, etc.

- Les dérives en tôle basique qui rouillent, les mêmes que je fais chouer aux *ARCP* ; les dérives en contreplaqué marine, les dérives en bois-lamellé, les dérives très longues, les profils Naca, etc.

- L'accastillage, qu'il faut créer, en métal zingué, en cuivre, en laiton. Les rares pièces disponibles se trouvent chez le seul spécialiste rochelais, (*M. Brisset*, cours des Dames.)

- La première barre avec un stick (J'utilise un cadre de raquette de tennis)... Les premières trappes de vidanges (en faisant un découpage avec une scie pour maquette et en remplaçant la pièce avec une articulation faite d'un morceau de chambre à air)... Le premier hale-bas, et sa contribution de plus en plus importante aux réglages de la grand voile avec un tambour démultiplicateur sous le pont. Les premiers déflecteurs qui évitent d'enfourner et permettent à l'équipage de se porter plus au vent. (à Bages, préparant une course dans des vents violents, je transporte, depuis Béziers, une énorme planche de contreplaqué sur le toit de ma petite Dyna Panhard, je fixe celle-ci à l'extérieur du pont, d'une façon spectaculaire, mais bien peu soigné, parce qu'en urgence). Cet élément bricolé fera partie intégrale et caractéristique du **505**... Les premières sangles de rappel, la planche de rappel rétractable. Le premier trapèze !

En 1952 je découvre ce moyen spectaculaire de faire contre poids qu'utilise un équipier anglais présentant à La Baule un bateau candidat pour devenir le bateau olympique. Rentré à La Rochelle il faut réinventer la manœuvre, décomposer les gestes, créer l'accastillage et la ceinture. C'est un bourrelier de la rue Albert-1er, spécialiste militaire, qui transforme une ceinture de pompier en harnais de trapèze, permettant ainsi à mon épouse de devenir le premier équipier français utilisant le trapèze. Je passe sur l'étonnement admiratif et les sarcasmes des spécialistes rochelais qui entre temps se tournent vers le large, vers Plymouth et La Corogne.

*Michel Briand
(à suivre)*



NAISSANCE DU YACHTING LÉGER À LA ROCHELLE

ET SON CONTEXTE NATIONAL DE 1942 À 1953

Par Michel Briand

À La Rochelle, on vogue déjà vers de nouveaux horizons. Depuis 1948, c'est bien le large qui intéresse les dirigeants rochelais déterminés par les acquisitions et la construction de quillards de régates et de courses croisières

(suite du numéro 68 et fin).

Les quelques Rochelais qui veulent poursuivre la pratique du yachting léger de compétition en profitant de son développement national, sont peu nombreux ; et tout en installant le parking à dériveurs en haut de la cale Saint-Jean d'Acre et à côté du chantier *Vernazza*, ils naviguent peu sur le plan d'eau rochelais qui organise de rares régates spécifiques. Ils partent en groupe pour participer à l'activité des Clubs Nautiques de la région, principalement Fouras, Royan et La Flotte. C'est l'époque où les moyens de transporter des dériveurs sont encore limités. Pour faciliter les rencontres à l'extérieur un championnat par équipes de 3 bateaux par club est organisé dans toute la France avec des bateaux prêtés par l'organisateur.

Personnellement, choisissant de poursuivre mes études, je me tourne vers Gachet, le plan d'eau nantais qui produit les meilleurs régatiers de l'après-guerre, mais aussi les meilleures voiles et les meilleurs bateaux (**Voiles Burgaud, Moth et Caneton Aubin**).

Je suis pris en main par le SNO qui affine mon goût pour la régate sur les petits airs et je commande successivement trois **Aubin...** *Baptiste Aubin* (qui est le sosie de *Dominici*), daigne vous accepter pour client, vous considère comme le jockey de son canote, et vous attend sur la berge avec des commentaires acerbes. Les plans de chaque bateau construit sont originaux et adaptés à l'équipage.

Même si, à La Rochelle, *Fernand Hervé* développe son chantier naval et sa voilerie devant la cale Saint-Jean d'Acre en augmentant rapidement la taille des bateaux produits, il poursuit la construction des dériveurs. Il réalise mon dernier **Caneton** à restriction et la finition de mon premier **505** sur une coque en bois moulé par *Fairey Marine...* Le retour de La Rochelle au premier plan du Yachting léger français ne se fait qu'en 1964 avec l'organisation du Championnat de France de Double sur **505** et plus spectaculairement, la création de la Semaine de La Rochelle, incitant ainsi la F.F.Y.V. à établir la première base de préparation olympique.

Entre temps la production en séries du **Vaurien**, dessiné en 1952 par *J.-J. Herbulot* à la demande de *Philippe Vianney* créateur, avec *Hélène* son épouse, du Centre nautique des Glénans est une révolution technique, mais aussi une révolution politique, car le bateau populaire vient d'apparaître. Le **Vaurien** ne coûte que 55.000 francs anciens, c'est une nouvelle tranche de la population qui accède à la voile. Il est temps, car en 1953 le nombre de licenciés est de 3.315 et ne progresse plus. Ceci provoque bien des remous et bien des questions.

Cette vision du yachting léger, allant approximativement des années 1942 à 1953, révèle une continuité surprenante avec la présence au départ de *J.-J. Herbulot*, conseiller de *Boroetra* à Vichy, pour définir la pratique de la voile légère, entièrement tournée vers la régate sur des bateaux mettant en valeur la sensibilité aux réglages : **Star, Argonaute, Moth...** et à l'arrivée d'un parcours d'une dizaine d'années, le même *Herbulot* participant, avec tout son talent d'architecte et de coureur (il représente la France aux Jeux Olympiques en 1932 et 1948) à l'éclosion de la voile populaire inspirée par Les Glénans, pour qui il étudie une gamme de voiliers, économiques, robustes et faciles à construire.

Michel Briand

Photo **Patouche**, *Caneton Brix* construit à Nantes en 1931 ou 1932, racheté en 1956 par M. des Touches et naviguant dans le Fier d'Ars (photo donnée par M. des Touches).

