Mon histoire avec LASSE

L'histoire de LASSE n'est pas, à proprement parler, connue et reste une énigme. Mais ce qui est le plus important à mes yeux c'est qu'au de départ d'une régate de St TROPEZ en 2002, alors que notre équipage avait passé la nuit dans la marina de port Grimaud, au petit matin et en partance pour disputer notre série, nous sommes passés devant une très belle carène en bois qui semblait endormie là depuis quelques années… Ses œuvres mortes laquées de bleu, jolie élancée de la proue, et très belle voûte arrière, chacun y allait de son commentaire pour conclure qu'il fallait absolument s'y intéresser.

La semaine des Voile terminée et de retour dans nos pénates respectives, cette résolution fut oubliée. Mais quelques années plus tard, vers 2005, je décidai de me lancer dans l'acquisition d'un 12mj et j'entamais un travail de recherches et de consultations dans un certain de nombre de revues et d'agences de brokers spécialisés. L'un de ces derniers me présenta un 10 mj que se trouvait à port Grimaud.

Je ne m'imaginais pas qu'il allait me montrer, toujours au même endroit, le joli voilier endormi mais plus défraîchi, que j'avais remarqué trois années auparavant.

Dans ma décision d'achat j'ai été assisté par une vielle connaissance Raymond LABBE, et nos préoccupations principales ont été d'ordre techniques ; état, construction entièrement en bois, niveau et coût des réparations, loin de nous soucier de l'histoire ou d'une des histoires concernant le bateau que nous avons d'ailleurs découvert après, mais qui en aucun cas m'aurait fait changé d'avis.

Raymond LABBE avait exigé de trouver un bateau entièrement en bois et s'était le cas, même si au fil des années, quelques membrures furent renforcées avec du fer. Le broker annonçait un plan ANKER, qui comme chacun le sait est le père du DRAGON, ce qui était une excellente signature. L'année du projet 1937, ce point étant quelque peu douteux, précisément en raison de la structure entièrement en bois. Ce que confirma plus tard GRD qui prit la restauration en mains suite à la disparition de Raymond LABBE.

D'après GRD, le voilier aurait été construit vers 1916, car en effet, à partir de 1930 les constructions étaient composite, (càd association de membrures acier et bois). D'autre part, la forme de sa carène, certainement un gréement en aurique, et des mensurations correspondant à un 12mj première génération plutôt qu'à un 10mj dont la taille était d'une manière générale plus petite.

N'oublions pas de préciser que ces voiliers de régate n'étaient construits pour leur propriétaires, que pour une saison de courses, par des architectes géniaux comme FIFE, NICHOLSON, MYLN, ANKER et d'autres. Ils étaient ensuite voués ensuite à la démolition et c'est donc exceptionnel d'en retrouver encore de nos jour.

Le mystère et les rumeurs : L'histoire de LASSE n'a pas encore été totalement reconstituée. En effet que dire de cette rumeur circulant autour de son ancien nom EVA ? … est-il vrai qu'il a été offert par le roi du Danemark à Eva Braun ? C'était la veille de la 2nde guerre mondiale et la dame aurait exprimée son admiration en voyant à quai beau voilier ANKER. Le monarque Danois aurait alors passé fait construire son Sistership …. pour lui offrir !

Les recherches sont actuellement en cours pour justifier son origine et retracer les zones d'ombre de son histoire….

Ce qu'on sait : On peut lire sur la barre à roue les inscriptions suivantes :

LASSE – N.R.T.15 – 10M.T.I.K. - STUBBEKOBING 1940 - KOBENHAVEN 8 August 1945 - DANMARK.

Selon le Commandant Flavio SERAFINI, le bateau a été lancé au Août 1940 au Danemark à STUBBEKOBING, époque de l'enregistrement de la coque. C'est un des rares exemplaires existants de 10 Mètres JI d'avant guerre.

Se retrouve t'il alors en Allemagne? Le conflit étant déjà aux portes de l'Europe, on perd sa trace pour la retrouver à la fin de la guerre, lors de sont rachat par Madame GURLI LARSEN, qui le revendit plus tard à son mari P.T. GROSSERER LARSEN. Ce dernier l'inscrit alors au Registre naval danois le 27 septembre 1952, sous le nouveau nom de LASSE DE CONPENHAGUE.

LASSE est racheté dans les années 1960 par le Professeur Paride STEFANINI, qui entreprend de 1974 à 1979, d'importants travaux de restauration aux chantiers LACCHININ de VIAREGGIO. A cette époque, le bateau est fortement endommagé suite à un abordage dans le port avec une grosse embarcation. Avec de nombreuses avaries LASSE se retrouve au hangar en attendant une restructuration. Toujours avec son propriétaire, LASSE continuera à naviguer en Méditerranée et resta quelques temps à CANNES, où il fut utilisé pour le film culte de René CLEMENT, « Plein Soleil » ou jouent A. DELON, Marie LAFORET et Maurice RONET. (On l'observe dans une grande partie du film).

L'architecte Guy RIBADEAU DUMAS, chargé de suivre cette dernière restauration, fit remarquer que l'ensemble du bordé en iroko et les membrures cintrées, ne correspondent pas à un bateau construit dans les pays nordiques en 1940, mais semble nettement plus ancien. De plus, il est entièrement calfaté, ce qui n'est pas habituel sur un bateau de ce type. Ce dernier point est la cause probable des déformations alors visibles au niveau de la tonture.

La restauration actuelle consistait à remettre LASSE dans ses lignes, avec pont flush Deck d'origine. Pour cela, il a fallu démonter les superstructures fabriquées en Italie, quand il fut transformé en bateau de croisière, perdant alors sa vocation de voilier de régate.

Énumération des principaux travaux réalisés:

- Reprise des déformations, bauquière et contre bauquière neuves, barrots neufs
- Pont flush deck neuf en pin d'Oregon , mise en place d'une barre franche
- Changement de quelques bordés , flipotage des œuvres vives, étambot refait
- Cockpit, roof , clair voie , capots avant et arrière, plats-bords neufs en teck
- Mât Spruce et barres de flèche frêne neufs
- Moteur YANMAR diesel 75 cv de 230 KG (remplace THORNICROFT de 130 cv de 500 KG)
- Réservoirs fuel (x2) neufs en inox d'une capacité totale de 180 litres placés dans les fonds
- Aménagements intérieurs refaits en teck laissant la place belle pour la régate
- Grande soute à voiles à l'avant
- Vernis, peintures et intérieurs neufs
- Gréement dormant et courant neufs, voiles neuves (GV 94 m², Génois 76.50 m², Solent 42 m², Spi 145 m²)

Dans l'ouvrage intitulé « VOILIERS » dont l'auteur est le Commandant Flavio SERAFINI, quelques pages sont consacrées aux « plus célèbres architectes navals ».

Voici ce qui est écrit à propos de JOHAN ANKER (1871-1940) : Descendant d'une riche famille d'industriels d'Oslo, JOHAN ANKER hérite de son père la passion envers la voile; celui-ci ayant dessiné personnellement le yacht de la famille. Après une licence d'architecture navale à l'université de CHARLOTTENBURGH, en 1905 il créa avec Christian Jensen un chantier et un studio de projection. ANKER était connu entre autres, pour être habile timonier, et c'est parmi ses amis propriétaires de bateaux, qu'il trouva ses premiers clients pour qui il dessina des bateaux de régate ou de croisière. Son premier succès international fut le Fram, un 8 Mètres révolutionnaire qui, avec lui à la barre, obtint de grands succès en 1908. Une grande partie de son travail fut orientée vers les classes métriques. Grâce au succès de ROLLO (1911) beaucoup de commandes affluèrent au chantier, venant même de l'étranger. En 1915, la société qu'il avait fondée avec Jansen cessa et ANKER se retrouva seul à la direction du chantier dans lequel furent réalisées des coques de tout genre, du DINGHY aux grands yachts de croisière. L'architecte fut élu président de la « Scandinavian Yacht Racing Union», titre qu'il conserva jusqu'en 1931.

Deux cents coques furent dessinées par ANKER, parmi lesquelles : DESIREE, COPELIA, LASSE, EVA MARIA, ARABELLA V, MAGNOLIA, SISIUS, NEPTUNE, SOLVEIG I…

En 1927 un de ses projets gagna le concours du Royal Gothenburg Yacht Club : il s'agissait d'un petit Sloop d'environ 9 mètres avec une habitabilité pour deux personnes, destinée à de courtes croisières et dont les qualités de vitesse lui permettaient d'être employé d'une manière satisfaisante en régate. ANKER appela cette coque DRAGON. Cette nouvelle classe, très populaire en Norvège, arriva en Allemagne et en Angleterre à partir de 1938.

ANKER qui continua à dessiner des bateaux jusqu'en 1939 mourut l'année suivante sans avoir pu jouir du succès de son cher DRAGON. A la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les DRAGONS devinrent si nombreux dans le monde que fut créé la classe olympique en 1948.

L'important à mes yeux, disais-je en commençant mon propos, c'est que ce voilier magnifique m'a plu, que je lui est consacré avec GRD, BE BOAT Vincent Steiner, René TEDESCO, et de nombreux autres artisans locaux et parfois lointains, cinq années de travaux, finissant par sa mise à l'eau à HONDARIBIA en septembre 2011. Qu'il marche très bien et que cette quatrième restauration (connue), le prolonge encore pour longtemps, n'étant en ce qui me concerne que de passage dans sa longue vie.

Pour conclure ce petit résumé, je vais donc m'employer à faire revivre LASSE, en le partageant avec des amis plus qu'avec des équipiers, continuer sa restauration, et à l'entretenir du mieux que je peux.

Bon vent à tous

Jean Louis NICOLAS