

Enchantement IV
8 mètres JI - Johan Anker - 1923

1. ARCHITECTE, CHANTIER, CONSTRUCTION	4
1.1. L'ARCHITECTE.....	4
1.2. LE PREMIER PROPRIETAIRE : ROBERT MEIFFRE	4
1.3. LES CARACTERISTIQUES D'ENCHANTEMENT	5
1.4. LA CONSTRUCTION	6
1.5. LE GREEMENT D'ORIGINE	7
2. 1923 - 1930 : ENCHANTEMENT IV & ROBERT MEIFFRE	7
3. 1930 - VERS 1950 : VERT-GALANT II & M. ROMIEUX.....	10
4. VERS 1950 - 2000 : VOLONTE, COPPELIA.....	10
5. RETOUR A ENCHANTEMENT IV.....	11
5.1. L'ETAT ACTUEL DU BATEAU	11
5.2. LES TRAVAUX QUI RESTENT A FAIRE	13
6. ANNEXE : RESULTATS D'ENCHANTEMENT DE 1924 A 1930.....	15
7. ANNEXE : INTRODUCTION AUX 8 METRES JAUGE INTERNATIONALE	20
7.1. LA JAUGE	20
7.2. LES 8 METRES HIER ET AUJOURD'HUI.....	22
7.3. REGATES	22
7.4. CROISIERE.....	22
7.5. TENDANCES	23
8. ANNEXE : BIOGRAPHIE DE JOHAN ANKER.....	25
8.1. ENTOURAGE FAMILIAL	25
8.2. LA NOUVELLE CARRIERE DE JOHAN (1905 - 1915)	27
8.3. LA RENAISSANCE (1919 - 1925).....	28
8.4. L'ENTRAINEMENT DU PRINCE OLAF (1926 - 1939).....	30
8.5. ANKER ET LA FAMILLE ROYALE DANS LA GUERRE (1939 - 1940)	32

Enchantement IV est un 8 mètres JI dessiné par Johan Anker et construit au chantier Anker & Jensen à Asker, en Norvège, entre juillet et novembre 1923. Depuis son arrivée en France, fin janvier 1924, le bateau a toujours appartenu à des propriétaires français et navigué en France.

D'après les comptes-rendus qui figurent dans *Le Yacht*, son premier propriétaire, Robert Meiffre, a couru 170 régates dans la classe des 8 mètres JI entre 1924 et 1930, principalement sur la Côte d'Azur mais aussi au Havre et à Arcachon. Sur ces 170 régates il a remporté 63 victoires, ce qui fait d'Enchantement le 8 mètres français le plus titré de son époque, si on prend comme critère le nombre de victoires.

Toutefois, curieusement, Enchantement a eu des résultats plus décevants dans les compétitions les plus prestigieuses auxquelles il a participé : les sélections olympiques de 1924 de 1928. Cela s'explique peut-être par le fait qu'il y avait habituellement à bord un ou deux excellents marins professionnels, interdits pour les sélections olympiques.

En 1924 il a été battu par *Namoussa* et *Coq Gaulois*, deux bateaux qu'il avait largement surclassé avant et qu'il a encore surclassé quelques jours plus tard lors de la Coupe des Ailes.

En 1928, alors qu'il était déjà un très vieux bateau selon les standards de la classe, il a manqué de peu la victoire face à *Aile VI* : largement en tête dans la dernière régata décisive, il a démâté, et c'est donc *Aile VI* qui est parti à Amsterdam pour décrocher finalement la médaille d'or.

Depuis 2000, Enchantement a renoué avec la régata en retrouvant notamment *Aile VI* à Noirmoutier. Aux 63 victoires des années 20 on pourrait donc ajouter les manches remportées par Enchantement aux Voiles de La Trinité, aux Voiles de Légende à La Baule, à la Lancel Classic à Noirmoutier ou encore au championnat du monde des 8 mètres JI à La Trinité en 2003.

En effet, alors qu'il est encore loin d'avoir été complètement optimisé pour la régata, Enchantement a fait la preuve depuis la saison 2001 d'un potentiel de vitesse exceptionnel et digne de son passé glorieux, en menaçant des concurrents aussi réputés que *Hispania*, *Cutty*, *Aria* ou *Catina VI*.

En croisière, il est apprécié pour la finesse et la légèreté de sa barre, très différente de celle des autres 8 mètres, la simplicité du plan de pont et la facilité de sa manœuvre (deux personnes y suffisent), le confort de son grand cockpit et de ses aménagements qui profitent d'un volume habitable inhabituel dans la classe, conséquence d'une largeur importante.

Enfin, sur le plan esthétique, tous les observateurs s'accordent pour reconnaître à Enchantement un charme très particulier. Ses lignes sont remarquablement élégantes, avec les « rondeurs » typiques d'Anker qui manquent souvent aux autres 8 mètres, d'aspect parfois plus raide. La bôme immense et le petit foc, caractéristiques du début des années 20 (les gréements auriques ne sont pas loin...), le distinguent de ses concurrents, dont les gréements ont en général été modernisés. La peinture noire (comme à l'origine) demande quelques précautions d'entretien mais va très bien à cette carène exceptionnelle.

1. Architecte, chantier, construction

1.1. L'architecte

Le norvégien Johan Anker (1871 - 1940) a exercé la profession d'architecte entre 1905 et sa mort en 1940, en se consacrant presque exclusivement aux bateaux de régates de la jauge internationale, jusqu'au 15 mètres. De son vivant il était célèbre pour les performances de ses bateaux de jauge, mais aujourd'hui il est connu surtout comme l'architecte du plus fameux et du plus répandu des quillards monotype de régates, série olympique de 1948 à 1972 : le Dragon, dessiné en 1929.

En 1919, il est l'un des deux représentants norvégiens à la conférence organisée par l'YRU en Angleterre pour amender les règles de la jauge internationale, et il joue un rôle important dans l'adoption de la nouvelle jauge, contre la proposition américaine, et avec le soutien notamment de William Fife.

Vers la fin de sa vie, il est devenu un ami très proche de la famille royale de Norvège et il a joué un certain rôle diplomatique au début de la seconde guerre mondiale, en essayant d'empêcher le roi de quitter le pays après l'invasion allemande.

Une biographie de Johan Anker figure en annexe 2.

1.2. Le premier propriétaire : Robert Meiffre

Robert Meiffre, le premier propriétaire d'Enchantement, était rentier. Il tirait sa fortune des Charbonnages du Tonkin. Mis à part les nombreux comptes-rendus des régates courues avec ses « Enchantement », il apparaît une ou deux fois dans Le Yacht en tant que vice-président du Cercle Nautique de Chatou, qui est l'ancêtre de l'actuel Yacht Club de l'Ile de France.

Enchantement III était un 6,50 mètres de la jauge dite « chemin de fer », basé à Arcachon. Meiffre l'a conservé quelques années après avoir acquis son 8 mètres JI, et il a continué à l'utiliser de temps en temps. Enchantement V était un 6 mètres JI. En passant du 8 mètres au 6 mètres, Meiffre a suivi un chemin logique pour les régatiers de l'époque, parce que dans les années 30 la classe des 6 mètres est devenue plus active.

Le choix de Johan Anker par Robert Meiffre correspond à un comportement tout à fait exceptionnel pour un yachtman français de 1923 désireux de se faire construire un 8 mètres JI : en effet, **Enchantement est le seul 8 mètres de l'entre deux guerres commandé par un propriétaire français directement à un architecte et un chantier étranger.** Tous les autres 8 mètres, sans exception, construits pour des propriétaires français à cette époque ont été construits en France, et presque tous ont été aussi dessinés par des architectes français (à une ou deux exceptions près).

Dans l'absolu, le choix de Meiffre est rationnel parce qu'Anker était certainement le meilleur architecte de son temps pour cette catégorie de bateau (et aussi, logiquement, le plus prolifique, avec 56 8 mètres à son actifs, devant William Fife qui en a dessiné « seulement » 44). Mais avec un bateau étranger, Robert Meiffre s'interdisait de participer à l'une des plus

prestigieuses compétitions de la classe : la Coupe de France, pour laquelle chaque pays doit courir avec un bateau strictement « national ».

Les vicissitudes de la Coupe de France dans ces années là permettent précisément de comprendre ce qui a pu conduire Robert Meiffre à faire ce choix si peu conformiste, et plus précisément à s'adresser à Johan Anker.

En 1922, Johan Anker est au Havre, à la barre de son 8 mètres Bera, pour tenter d'enlever la Coupe de France, et il gagne effectivement, devant Virginie Hériot sur Aile II (Arbaut, 1922). L'année suivante, c'est avec Ranja qu'il remporte à nouveau la Coupe de France, cette fois devant Namoussa (également Arbaut 1922). Enfin, avec Bera, il remportera aussi les Jeux Olympiques de 1924, toujours au Havre.

Cette série de victoires norvégiennes a manifestement porté un coup au moral des français. Le Yacht y consacre un long article dans son numéro du 21 juillet 1923, où figurent plusieurs photos de Ranja et un tableau comparatif de ses mesures de jauge avec celles de son adversaire malheureux, Namoussa.

C'est donc dans ce contexte de défaites à répétition des français face aux bateaux d'Anker que Robert Meiffre a commandé Enchantement, qui a été construit juste après Ranja (et juste avant Varg). En faisant ce choix il était sûr de dominer assez facilement ses compatriotes dans les régates franco-françaises (et il y parviendra effectivement) mais il renonçait à la Coupe de France (c'est Virginie Hériot qui la ramènera en France, en 1929, avec Aile VI).

1.3. Les caractéristiques d'Enchantement

L'auteur de l'article du Yacht du 21 juillet 1923 décrit les différences entre Ranja et Namoussa en ces termes : « *Nous avons dit que le bateau semblait plus léger, prenant son ère et évoluant plus rapidement que Namoussa. Il est vraisemblable, mais nous n'avons pu le savoir de façon précise, que le déplacement de Ranja est plus faible que celui de son adversaire. De même, la largeur extrême de ce bateau doit être d'une vingtaine de centimètres plus grande que celle de Namoussa. Mais ces chiffres ne figurent pas sur le certificat de jauge* ».

Ce commentaire correspond mot à mot à celui que font les observateurs d'aujourd'hui quand ils comparent Enchantement et Aile VI, dessinés par les mêmes architectes respectivement quelques mois et quelques années plus tard.

Quand on regarde les photos, reproduites dans Le Yacht, on constate que Ranja ressemble beaucoup à Enchantement : même profil de quille et de safran, élancements semblables, largeur importante, même couleur sombre avec un trait de gouge doré (alors que Bera était blanc). Si un bateau a décidé Robert Meiffre à s'adresser à Johan Anker, c'est donc bien Ranja.

Enchantement est-il pour autant un sistership de Ranja ? L'analyse des mesures de jauge, reproduites ci-dessous, montre que les deux bateaux sont en réalité très différents. Si l'on s'en tient à ces données, il apparaît même qu'Enchantement se situe à l'opposé de Ranja, Namoussa étant en position médiane (ce qui prouve surtout que les mesures de jauge ne disent pas tout, loin de là, sur un métrique).

Que nous apprennent les mesures de jauge d'Enchantement, comparées à celles de Ranja et Namoussa ?

- Sa longueur corrigée est la plus élevée des trois, notamment à cause des volumes de l'élançement avant, qui contribue à allonger la longueur à la flottaison dynamique à la gîte.
- La chaîne G est faible, ce qui correspond à la faible profondeur de la quille vers l'avant.
- Le facteur d est également faible, ce qui traduit des sections en V plutôt pleines.
- La surface de voilure est largement plus petite que celle de Namoussa et à peine supérieure à celle de Ranja, principalement du fait d'un « J » très petit.
- Le franc-bord, enfin, est faible, surtout à l'arrière, ce qui se retrouve bien dans la silhouette d'Enchantement aujourd'hui.

La combinaison d'une longueur à la flottaison importante et d'une surface de voile relativement faible fait d'Enchantement un bateau de brise par rapport aux deux autres. Mais la comparaison devrait être élargie à d'autres bateaux pour devenir vraiment significative.

La revue norvégienne *Seilas*, dans son numéro 27 de novembre 1923 (page 216) annonce la livraison prochaine du bateau, qui est déjà nommé Enchantement IV, à son propriétaire français, le transport devant se faire par vapeur. Sur la photo qui illustre l'article, on reconnaît notamment le capot avant avec ses ferrures et son hublot, toujours en place aujourd'hui.

1.4. La construction

La construction d'Enchantement a été certifiée par le bureau Veritas de Norvège, qui a conservé les plans et tous les documents précisant les matériaux utilisés et l'échantillonnage de chacune des pièces constitutives du bateau, ainsi que le premier certificat de jauge.

Le plan fourni par Veritas n'est pas un plan de formes mais un plan de construction. Enchantement IV y apparaît comme un 8 mètres très classique par sa construction (bois avec des couples en acier) et par l'aménagement de son plan de pont (un capot sur la plage avant, une petite claire-voie en arrière du mat, un capot de descente et un cockpit trapézoïdal assez grand).

Les matériaux sont de très grande qualité : du plomb pour la quille (4,5 tonnes), du bronze pour les boulons de quille, de l'acajou pour les bordés et du spruce pour les lattes du pont. Mais la construction initiale est « légère », comme il se doit pour un voilier de pure régates : 20 mm d'acajou pour les bordés, 22 mm de spruce pour le pont. Le registre du Lloyds précise en outre que les voiles de la saison 1925 ont été coupées par Ratsey.

Les formes de la carène sont typiques d'Anker : les flancs assez bombés dès l'étrave, les sections avant et arrière en U aplati et la voûte assez courte rappellent d'ailleurs le Dragon. Globalement la carène d'Enchantement est assez classique, sauf peut-être par son maître bau important, proche de 2,80 mètres. Avec l'élançement arrière relativement court, il contribue à faire d'Enchantement un bateau très habitable dans sa classe.

1.5. Le gréement d'origine

Conformément aux convictions de Johan Anker et aux tendances de l'architecture en 1924, la grand-voile d'Enchantement est de type bermudien. Mais son gréement, tel qu'on le voit sur les photos qui figurent dans le Yacht en 1924, est pourtant loin de ressembler à celui des 8 mètres des années suivantes.

En fait, Enchantement est un bon témoin d'une courte période de transition entre les gréements aurique et bermudien. La bôme est encore trop longue pour permettre l'installation d'un pataras. Il y a donc des doubles bastaques (un brin pour le point d'étai et un brin pour le sommet du mat). Sur l'avant, le mat est tenu par un faux étai qui relie l'étrave au sommet du mat, en plus de l'étai qui porte le foc. Le haubanage latéral est également d'un type qui aura été assez éphémère : il y a deux paires de barres de flèches plantées à la même hauteur sur le mat, sous un angle très serré, la plus petite tenant le point d'étai et la plus grande le sommet du mat.

Enfin, le mat avait une quête très prononcée. Le foc est petit, avec très peu de recouvrement, et sa bordure remonte jusqu'à situer le point d'écoute à peu près à la hauteur du vis-de-mulet. Sa coupe est de type anglais.

2. 1923 - 1930 : Enchantement IV & Robert Meiffre

Avec Enchantement IV, Robert Meiffre a participé à toutes les saisons méditerranéennes entre janvier et avril de chaque année. Il est allé deux fois au Havre, à l'occasion des sélections olympiques de 1924 et 1928, et deux fois à Arcachon pour les régates d'août et septembre en 1924 et 1925.

La liste de toutes les régates de la classe des 8 mètres auxquelles Enchantement a participé entre 1924 et 1930 et dont Le Yacht a fait le compte-rendu est fournie en annexe.

Enchantement est mis à l'eau à Cannes en janvier 1924. Entre le 23 et le 25, il fait ses premières armes contre divers voiliers (mais pas des 8 mètres) et il arrive en tête, y compris en temps compensé.

Pour la seule année 1924, Enchantement court à Cannes en janvier et février, puis à Monaco, Menton et Nice en mars et avril, puis au Havre en juin et juillet (notamment pour les sélections olympiques, dont il est curieusement éliminé), puis à Arcachon en août. Ses principaux adversaires sont alors Aile III à Virginie Hériot, Namoussa à Louis Bréguet, Cupidon II à la famille de Rothschild, et Coq Gaulois.

D'emblée, Enchantement remporte 16 victoires sur les 19 régates qu'il court en Méditerranée pour le début de la saison 1924.

A Monaco, non content d'être le premier sur l'eau, Meiffre fait en plus disqualifier tous ses concurrents parce qu'ils naviguent avec trois marins salariés au lieu des deux autorisés par les règles de course. Du coup, les disqualifiés organisent des « régates amicales », pour

pouvoir courir quand même. Le compte-rendu que fait Le Yacht de cet épisode est neutre et laconique, mais le comportement de ce nouveau venu dans la classe des 8 mètres a dû soulever quelques critiques légitimes.

Dès le mois de mai, Enchantement est transporté par rail au Havre pour préparer les sélections olympiques.

Aux sélections olympiques de 1924, les performances d'Enchantement sont décevantes. C'est d'autant plus surprenant qu'il retrouvera toute sa forme en remportant contre les mêmes adversaires la Coupe des Ailes, courue également au Havre quelques jours plus tard.

C'est donc Namoussa qui est sélectionné pour les jeux Olympiques, qui se courent au Havre cette année-là. Il finira troisième, derrière le fameux Bera, barré par Anker, et l'anglais Emily (un plan Fife).

La première saison d'Enchantement se termine donc à Arcachon. Au total, en 1924, Enchantement a couru 44 régates et remporté 30 victoires.

Enfin, en plus de ses exploits en Méditerranée, en Manche et en Atlantique, Enchantement a aussi navigué sur la Seine en 1924, devant le CNC (futur YCIF), comme l'atteste une photo fournie par Billy Ledeuil, le fils de Jean Ledeuil, grand ami et équipier de Robert Meiffre, notamment lord des sélections olympiques de 1924.

En 1925, Enchantement se partage entre la Méditerranée et Arcachon. Il engrange encore 17 victoires sur 34 régates, alors qu'il doit déjà affronter une nouvelle génération de 8 mètres : Aile III a été remplacé par Aile IV, Cupidon II par Cupidon III.

Le 29 mars, Meiffre réédite en quelque sorte son coup de gueule de l'année précédente en faisant disqualifier ses concurrents, cette fois parce qu'ils utilisent des voiles d'origine étrangère, interdites par le règlement des régates niçoises.

L'unique régata de la Coupe des Ailes, courue en solitaire par Enchantement faute de concurrents, présentait a priori peu d'intérêt. Pourtant, Le Yacht raconte : « *Pour la coupe des Ailes, Enchantement IV s'est présenté seul. Il a fait une course que le public a suivi avec un grand intérêt, parce que le yacht, sachant que la plage est absolument saine, s'est plu à la longer de très près* ».

Une série de photos prises à Arcachon entre le 13 août et le 8 septembre 1925 montre la nouvelle configuration du gréement pour la saison 1925 : il y a un deuxième étage de barre de flèches et les numéros de voile ne sont plus en vis-à-vis de chaque côté de la voile mais superposés.

La grande goélette visible sur l'une de ces photos est Ailée (l'ex-Meteor IV de l'empereur Guillaume II), à bord de laquelle logeait Virginie Hériot pendant les régates auxquelles elle participait sur ses 8 mètres (en l'occurrence Aile IV).

Contrairement aux deux années précédentes, 1926 est une saison exclusivement printanière et méditerranéenne. Enchantement se retrouve face à une troisième génération de 8 mètres

(Siris¹, Sylphéa, Etra) et ses performances commencent à décliner : seulement 7 victoires sur 29 régates.

C'est peut-être pour cette raison que son propriétaire décide d'aller tenter sa chance sur un autre bateau : en août, on le retrouve à Arcachon, à la barre d'un 6,50 mètres SI « Chemin de fer » baptisé Bilitis.

La saison 1927 n'est pas brillante (une seule victoire) et à première vue elle est écourtée par un démâtage, à moins qu'Enchantement ait continué à naviguer ailleurs, sans que la revue Le Yacht en fasse mention. Ce serait le cas si le bateau était parti à l'étranger. Or il existe une photo d'un départ de régata à Gênes, malheureusement pas daté, sur laquelle on aperçoit une voile immatriculée F8. Le style des gréements correspond assez bien à l'année 1927. La saison d'Enchantement s'est donc peut-être prolongée en Italie cette année-là.

En 1928, Enchantement fait un retour sur le devant de la scène très exceptionnel pour un bateau de son âge. Il commence par remporter quelques victoires en Méditerranée, face à des 8 mètres qui sortent parfois tout juste du chantier, comme Sylphéa II.

Mais surtout, Enchantement va rater de très peu la sélection olympique pour les jeux d'Amsterdam.

Il repart donc au Havre en juin pour affronter Nitchevo, Léthé et surtout Aile VI, mis à l'eau quelques mois auparavant. Georges P. Thierry relate l'épisode dans son livre A travers un siècle de notre yachting de course à voile (chapitre 23 : nos victoires aux Jeux Olympiques)² :

« Mme Virginie Hériot fut la seconde triomphatrice (française aux jeux olympiques, après Mac-Miche en 1912). Des éliminatoires avaient eu lieu au Havre quelques semaines auparavant, je faisais partie de l'équipage d'un des adversaires de l'Aile VI, Enchantement IV qui appartenait à mon excellent ami Robert Meiffre. Il y avait à bord d'Enchantement IV Meiffre à la barre, Robert Martin, Jean Ledeuil, Segrestaa au foc, Guy Blanchy et moi sur la grande écoute. Ah, ces éliminatoires émotionnantes (sic !). Deux fois l'Aile avait déjà remporté la première place, difficilement il est vrai, mais l'équipage d'Enchantement n'était pas facile à démoraliser; la troisième épreuve fut très facile pour nous, et nous gagnâmes si aisément la quatrième que déjà nous préparions nos bagages pour Amsterdam. La cinquième épreuve devait être définitive. Le temps avait changé dans la nuit, le vent s'était levé. Départ magnifique d'Enchantement devant Aile VI. Les autres concurrents s'étaient abstenus, n'ayant plus aucune chance. Un craquement nous fit lever le nez. « Ce n'est rien, dit Meiffre, c'est le mât qui prend sa place ». Et le nez dans la plume, nous accentuons notre avantage.

Un grand voile devant nos yeux, comme un rideau qui se déchire. Le bateau se redresse avec une telle brutalité que Segrestaa, couché au vent, voltige à la mer, et Enchantement démâté n'est plus qu'une épave sur laquelle les six camarades, piteusement, n'ont plus qu'à ramasser la toile en pensant que leurs châteaux à Amsterdam ressemblaient fort à la peau de l'ours de la fable.

Et Aile VI termine son parcours en cavalière seule.

Cela fut mieux ainsi, car le principal, n'est-ce pas, était la victoire en Hollande et avec le temps qui régna pendant les Olympiques Aile VI était plus à son avantage qu'Enchantement IV. »

Enfin, sur la trentaine de régates courues en 1929 et 1930, Enchantement ne remporte que deux victoires. Cette fois il est bel et bien dépassé. Dans l'hiver 1930-31, Robert Meiffre le vend alors à M. Romieux.

¹ Siris a été récemment restauré par Fairlie Restoration. Il a notamment participé à la saison méditerranéenne de l'automne 2000.

² Mes remerciements à M. Louis Pillon pour m'avoir fait connaître ce livre.

Meiffre aura manifestement marqué le petit monde du yachting des années 20. Dans l'index du Yacht, le bateau continue à s'appeler Enchantement encore plusieurs années après son changement de nom (une erreur très inhabituelle) et la légende d'une photo publiée dans Le Yacht du 11 juillet 1936, c'est à dire plus de cinq ans après la vente et le changement de nom du bateau, est éloquente : « *Vert-Galant, ex-Enchantement IV, que Robert Meiffre a autrefois conduit si souvent au succès* ».

3. 1930 – vers 1950 : Vert-Galant II & M. Romieux

M. Romieux était le propriétaire d'un chantier naval à Marseille, le chantier de la Liane. Il était membre de la Société Nautique de Marseille. Il a donné à Enchantement le nom de Vert-Galant II.

On ne sait rien sur le premier Vert-Galant, mais Vert-Galant III, qui porte encore ce nom aujourd'hui, est un 6 mètres JI également dessiné par Anker, qui a été construit pour M. de Saint-Senoch, le fils de Virginie Hériot, et qui navigue aujourd'hui à Noirmoutier. Vert-Galant III est classé monument historique.

Manifestement beaucoup moins sportif que Robert Meiffre, M. Romieux utilise le bateau pour se promener. Il participe aussi aux régates locales, sans résultats brillants. Vert-Galant apparaît donc irrégulièrement dans les comptes-rendus des régates marseillaises jusqu'en 1938 (rien en 1935 ni en 1937). La saison 1931 se termine sur un démâtage. Un nouveau mât est installé début 1932.

En avril 1936, Vert-Galant est "*transformé en cruiser par l'adjonction d'un rouf et d'emménagements intérieurs fort pratiques*" par le chantier de son propriétaire. La claire-voie d'origine est remontée sur le nouveau rouf.

4. Vers 1950 – 2000 : Volonté, Coppélia

Les noms des propriétaires qui ont pris la suite de M. Romieux restent à découvrir. D'après l'acte de francisation, le bateau a été immatriculé à Noirmoutier vers 1970. On retrouve la trace du bateau quand M. Philippe Salvetat l'achète, vers 1975. Le bateau est alors basé à Saint-Tropez.

En 1975, le pont était déjà recouvert de contreplaqué. M. Salvetat a essayé d'enlever le contre-plaqué pour récupérer les lattes de teck mais a constaté que c'était impossible. Les lattes de teck avaient été clouées avec de la ferraille. La rouille a tout démolé. Il a donc remis du contre-plaqué avec du goudron pour l'étanchéité. D'après lui, c'est solide et étanche mais très lourd et cela explique (avec le moteur) que le bateau soit enfoncé dans ses lignes.

Tous les couples métalliques, sauf six entre l'étrave et le pied de mât, ont été remplacés par de l'iroko lamellé collé, avec des vis inox.

La rouille ayant fait pourrir les bordés, les œuvres vives ont été rebordées (épaisseur 25 mm) par un chantier avec du pin vissé inox dans les grosses membrures. Philippe Salvetat a terminé lui même le travail sur les œuvres mortes (épaisseur 22 mm), jusqu'aux préceintes pour refaire la liaison pont-coque, qui avait perdu son étanchéité.

La jaumière d'origine, plus grosse parce qu'elle accueillait une mèche en bois, a été remplacée par une plus petite avec mèche inox. Le nouveau tube, glissé à l'intérieur de l'ancien, est en acier galvanisé.

C'est Philippe Salvetat qui a démoli la claire-voie et recouvert le rouf de contre-plaqué pour lui redonner son étanchéité. Il a aussi remplacé le cockpit d'origine par un cockpit auto-vidéur. Le tableau arrière, probablement d'origine quand Philippe Salvetat a repris le bateau, était pourri et a été remplacé par de la mousse et du plastique.

A la Nioulargue 1993, Coppélia démâte suite à la rupture d'un embout Nordsmann. Le nouveau mat, fait d'une multitude de pièces collées à la résorcine, est remarquablement léger, mais aussi très souple.

En 1995, Philippe Salvetat part aux Antilles. Le bateau reste à Saint-Tropez dans un état proche de l'abandon. Ivan Tauzin l'achète en 1997 et mène à bien un important travail de nettoyage, de peinture et de vernis. Il change le moteur (échange standard, le nouveau moteur étant un Volvo MD2 de 1967 !) et reconstruit le tableau arrière, solidement, en bois, mais sans souci d'authenticité.

Il vend le bateau en avril 2000 parce qu'il ne l'utilise pas beaucoup. Coppélia reprend alors son nom d'origine et part pour son nouveau port d'attache, Noirmoutier.

5. Retour à Enchantement IV

5.1. L'état actuel du bateau

Enchantement navigue très agréablement en croisière, à condition de se satisfaire de ses emménagements plutôt austères, et il obtient déjà des résultats surprenants en régate, mais il est plus prudent de résister à la tentation de « tirer dessus » quand le vent monte.

Les éléments d'origine qui ont été conservés sont :

- Le lest, bien sûr.
- La charpente axiale, et probablement aussi les boulons, en bronze.
- Les renforts métalliques du pied de mat.
- Les six couples métalliques de l'avant, sur lesquels il n'y a pas d'inquiétude à avoir à moyen terme, même si la rouille n'est pas belle à voir,
- Le roof, construit en 1936, assez insignifiant vu de l'extérieur, mais très beau vu de l'intérieur : l'acajou est magnifique et l'ébénisterie d'une très grande qualité.
- Les capots avant et arrière.
- Quelques petits éléments de mobilier qui doivent dater de l'aménagement du bateau, en 1936 (notamment une très belle échelle de descente en teck).

- Le pont en lattes de teck, qui est toujours en place sous le contreplaqué qui le recouvre depuis les années 60, n'est pas d'origine, puisque le pont initial était en spruce. Il a probablement été refait en même temps que le roof, c'est à dire en 1936. Vu de l'intérieur, les lattes ont encore bel aspect, mais elles ne sont sans doute pas récupérables.
- L'anneau de bronze qui se trouve à plat pont autour de la jaumière, qui fait office de plaque constructeur, avec l'inscription « Anker & Jensen, 1923 ».

Une fois re-verni, le mât est apparu comme étant en parfait état, le gréement dormant est correct mais devra être remplacé à relativement brève échéance (le haubanage de tête de mat a été remplacé en 2002). Les voiles ont pu faire avancer le bateau pendant l'été 2000, mais elles étaient bonnes à jeter.

La coque a été presque intégralement rebordée et remembrée il y a une vingtaine d'année. Son étanchéité est correcte sauf en certains points précis de la râblure, au près dans la brise. Une pompe électrique automatique étale sans difficulté les entrées d'eau, et le problème pourrait être résolu par le changement d'une ou deux paires de bordés.

Pour permettre au bateau de naviguer dès l'été 2000, quelques travaux ont été réalisés au printemps 2000 :

- Changement des deux galbords (plus par curiosité, pour voir l'état des pièces cachées en dessous, que par véritable nécessité, car le bois était sain) et reprise de la râblure pour améliorer l'étanchéité,
- Reconstruction d'une étrave et d'un tableau arrière conformes au plan.
- Reconstruction d'un cockpit plus grand et plus profond, conformément au plan (mais pour le moment en contre-plaqué),
- Restauration complète du verni du mat,
- Installation d'une nouvelle paire de cadènes et de bas haubans sur l'avant pour mieux tenir le mât au niveau du premier étage de barres de flèche,
- Installation d'un accastillage à la fois plus efficace et plus discret, remplacement intégral du gréement courant,
- Peinture de la coque, dans les couleurs d'origine (noir au dessus de la flottaison et blanc en dessous).

Les travaux effectués pour l'été 2001 furent les suivants :

- L'acquisition de nouvelles voiles, coupées aux dimensions indiquées par le premier certificat de jauge (avec notamment une bôme allongée d'un bon mètre) dans un style traditionnel (couleur crème, petites laizes, renforts discrets, ferrures en laiton)
- Le remplacement des cales-pieds pour les remettre dans leur position d'origine (près du bord intérieur du plat-bord, figuré pour le moment par une bande de peinture noire)
- L'installation d'un aménagement minimal temporaire, pour pouvoir utiliser le bateau en croisière
- La mise au point de l'accastillage pour améliorer les performances en régate
- La confection d'un trait de gouge doré conforme à l'original.

Les travaux effectués pour l'été 2002 furent les suivants :

- Le remplacement du moteur, un Volvo MD2 de la première génération, datant de 1967, par un MD2020 neuf, à la fois plus puissant et plus léger
- Le déplacement de l'arbre de sa position latérale vers une position plus centrale, avec une nouvelle chaise sous la voûte, dans le prolongement de la quille
- Le remplacement de l'hélice tripale fixe par une Max-Prop bipale
- Le remplacement des winches, anciens et hétéroclites, par 6 Meissner Classic Masterpiece en bronze
- La restauration du verni du rouf
- le remplacement des hublots (réalisés sur mesure en bronze)
- La restauration des capots avant et arrière,
- Le remplacement des hiloires de cockpit, remis dans leur position d'origine, le long du cockpit et non pas dans l'axe du bateau.

Depuis, d'autres améliorations ont été apportées :

- Reconstruction d'un cockpit « ouvert » conforme au plan d'origine, qui gagne en esthétique et confort ce perd en sécurité,
- Construction d'emménagements intérieurs plus esthétiques et durables, avec de nombreux rangements qui facilitent la vie en croisière,
- Remplacement progressif de l'accastillage par des éléments conformes à l'aspect d'origine,
- Achat d'une annexe dans le style du bateau (une prame Laïta sur plan F. Vivier, légèrement raccourcie pour tenir sur le pont entre le mât et le capot de descente.

5.2. Les travaux qui restent à faire

A terme, les travaux qu'il faudrait encore faire pour rendre au bateau toute sa splendeur, optimiser ses performances et assurer sa pérennité sont :

- La construction d'un nouveau pont en lattes, le pont recouvert de contreplaqué étant aujourd'hui le défaut le plus visible du bateau, avec, pour ceux qui ont un regard un peu plus exercé, les irrégularités de la ligne (notamment à l'arrière tribord). Ce pont est en outre très lourd. Son remplacement améliorera donc aussi les performances. Le barrotage, qui a certainement souffert de l'utilisation de clous en acier galvanisé pour la fixation des lattes de teck, devra sans doute être en partie remplacé, et il serait judicieux de profiter de l'absence momentanée du pont pour travailler sur les membrures. Voilà donc un gros chantier en perspective, qui n'est pourtant pas véritablement urgent si on laisse de côté le problème esthétique : tel quel, le pont est solide et presque parfaitement étanche.
- Le remplacement des six derniers couples en métal et de toutes les autres pièces susceptibles de rouiller. Là encore, il n'y a pas d'urgence. Même si la rouille n'est pas belle à voir et compromet parfois l'accroche de la peinture, la solidité du bateau n'est pas en cause à court ou moyen terme.

- La vérification et la reprise de certains éléments structurels, pour que le bateau puisse supporter une voilure plus puissante et des mauvais traitements en régate :
 - quelques membrures et varangues,
 - quelques bordés,
 - les renforts de cadènes, à relier de manière plus rigide au pied de mat,
 - l'étambot et la jaumière, assez maladroitement bricolés dans les années 70,
 - les boulons de quille éventuellement (même s'ils ne donnent actuellement aucun signe de faiblesse)

- L'optimisation du gréement pour la régate, en conformité avec la dernière version de la jauge (capelage d'étai à relever de 1,35 m, troisième étage de barre de flèche, haubans en losange, guignol) et l'acquisition de nouvelles voiles de régate (génois à recouvrement, spis au maximum autorisé par la jauge, grand-voile plus rigide, avec le maximum de rond de chute autorisé...),

- La reconstitution de la claire-voie d'origine, en acajou,

- L'installation d'un accastillage parfaitement conforme à l'original (avec notamment des poulies en bois)

- L'amélioration de certains équipements : insonorisation du moteur, installation électrique, électronique...

Un inventaire qui décrit l'ensemble des composants du bateau, les travaux effectués et restant à faire est fourni en annexe.

6. Annexe : Résultats d'Enchantement de 1924 à 1930

Lieu <i>Epreuve</i>	Date	Premier	Deuxième	Troisième	Place Enchantement & commentaires
Monaco	8 mars 1924	Enchantement IV	Aile III	Cupidon II	(Tous les autres disqualifiés)
	9 mars 1924	Enchantement IV	Aile III	Cupidon II	
	10 mars 1924	Enchantement IV	Cupidon II	Aile III	
	11 mars 1924	Enchantement IV	Aile III	Aile II	
	13 mars 1924	Enchantement IV	Aile III	Aile II	
Menton	15 mars 1924	Enchantement IV	Aile III	Cupidon II	
	16 mars 1924	Enchantement IV	Aile III	Aile II	
	17 mars 1924	Aile II	Cupidon II	Enchantement IV	
	18 mars 1924	Enchantement IV	Cupidon II	Aile II	
	19 mars 1924	Enchantement IV	Aile III	Aile II	
Nice <i>Coupe des Ailes</i>	25 mars 1924	Aile III	Cupidon II	Enchantement IV	
	26 mars 1924	Enchantement IV	Cupidon II	Aile II	
	27 mars 1924	Enchantement IV	Aile III	Cupidon II	
	28 mars 1924	Aile II	Enchantement IV	Cupidon II	
	29 mars 1924	Enchantement IV	Aile III	Aile II	
	31 mars 1924	Enchantement IV	Cupidon II	Aile II	
Cannes	8 avril 1924	Enchantement IV	Cupidon II	Aile III	
	9 avril 1924	Enchantement IV	Aile III	Aile II	
	13 avril 1924	Enchantement IV	(Les autres abandonnent)		
Le Havre <i>Sélections olympiques</i>	21 juin 1924	Namoussa	Coq Gaulois	Enchantement IV	
	22 juin 1924	Namoussa	Coq Gaulois	Enchantement IV	
	23 juin 1924	Coq Gaulois	Enchantement IV	Namoussa	
Le Havre <i>Coupe des Ailes</i>	4 juillet 1924	Enchantement IV	Coq Gaulois	Aile III	
	5 juillet 1924	Coq Gaulois	Enchantement IV	Aile III	
	6 juillet 1924	Enchantement IV	Coq Gaulois	Namoussa	
	7 juillet 1924	Enchantement IV	Coq Gaulois	Namoussa	
	8 juillet 1924	Coq Gaulois	Enchantement IV	Namoussa	
	9 juillet 1924	Enchantement IV	Coq Gaulois		
Arcachon	10 août 1924	Cupidon II	Cupidon I		Abandon
	14 août 1924	Cupidon II	Cupidon I	Enchantement IV	
	19 août 1924	Enchantement IV	Aile III	Cupidon II	
	21 août 1924	Enchantement IV	Aile III	-	
	23 août 1924	Enchantement IV	Cupidon II	Cupidon I	
	25 août 1924	Enchantement IV	Cupidon II	Cupidon I	
	26 août 1924	Enchantement IV	Cupidon II	Cupidon I	
	27 août 1924	Enchantement IV	Coq Gaulois	Aile III	
	28 août 1924	Coq Gaulois	Cupidon II	Namoussa	5
	29 août 1924	Coq Gaulois	Enchantement IV	Cupidon I	
	30 août 1924	Enchantement IV	Cupidon II	Coq Gaulois	
	31 août 1924	Enchantement IV	Cupidon II	Coq Gaulois	
	1 sept. 1924	Enchantement IV	Cupidon II	Coq Gaulois	
	2 sept. 1924	Enchantement IV	Coq Gaulois	Cupidon II	
	4 sept. 1924	Coq Gaulois	Enchantement IV	Namoussa	
5 sept. 1924	Cupidon II	Cupidon I	Coq Gaulois	5	

Lieu <i>Epreuve</i>	Date	Premier	Deuxième	Troisième	Place Enchantement & commentaires
Nice	25 février 1925	Coq-Gaulois	Aile IV	Enchantement IV	
	26 février 1925	Aile IV	Enchantement IV	Enchanteur	
	27 février 1925	Aile IV	Enchantement IV	Coq-Gaulois	
Monaco	6 mars 1925	Coq-Gaulois	Cupidon II	Astrea	4
	7 mars 1925	Enchantement IV	Coq-Gaulois		
	8 mars 1925	Cupidon II	Enchanteur	Cheta	
	9 mars 1925	Enchantement IV	Aile IV	Enchanteur	
	10 mars 1925	Enchantement IV	Cupidon II		
Cannes	18 mars 1925	Enchantement IV	Liala	Coq-Gaulois	
	20 mars 1925	Coq-Gaulois	Cheta	Enchantement IV	
	22 mars 1925	Enchantement IV	Cheta	Coq-Gaulois	
	23 mars 1925	Cheta	Aile IV	Namoussa	Abandon
	24 mars 1925	Enchantement IV	Aile IV	Cheta	
Nice	29 mars 1925	Aile IV	Coq-Gaulois	Astrea	4
	29 mars 1925	Astrea	Enchantement IV	Coq-Gaulois	
	29 mars 1925	Enchantement IV	(après réclamation contre voiles étrangères)		
<i>Coupe des Ailes</i>	30 mars 1925	Enchantement IV			
Arcachon	13 août 1925	Enchantement IV	Cupidon III		
	14 août 1925	Cupidon III	Enchantement IV		
	16 août 1925	Cupidon III	Enchantement IV		
	18 août 1925	Cupidon III	Enchantement IV		
	26 août 1925	Cupidon III	Enchantement IV	Oiseau-Mouche	
	27 août 1925	Cupidon III	Oiseau-Mouche	Enchantement IV	
	28 août 1925	Enchantement IV	Cupidon III	Aile IV	
	29 août 1925	Enchantement IV	Cupidon III	Aile IV	
	30 août 1925	Enchantement IV	Cupidon III	Aile IV	
	31 août 1925	Enchantement IV	Cupidon III		
	1 sept. 1925	Enchantement IV	Cupidon III		
	2 sept. 1925	Cupidon III	Enchantement IV	Aile IV	
	3 sept. 1925	Enchantement IV	Cupidon III	Aile IV	
	4 sept. 1925	Enchantement IV	Cupidon III	Aile IV	
	5 sept. 1925	Enchantement IV	Aile IV	Cupidon III	
	7 sept. 1925	Cupidon III	Enchantement IV	Aile IV	
	8 sept. 1925	Cupidon III	Enchantement IV	Aile IV	

Lieu <i>Epreuve</i>	Date	Premier	Deuxième	Troisième	Place Enchantement & commentaires
Marseille	7 février 1926	Siris	Enchantement IV	Marotte	
	11 février 1926	Enchantement IV	Siris	Marotte	
	11 février 1926	Enchantement IV	Siris		
	11 février 1926	Enchantement IV	Siris	Marotte	
	11 février 1926	Enchantement IV	Siris	Marotte	
Monaco	28 février 1926	Etra	Siris	Cupidon III	4
	1 mars 1926	Etra	Siris	Cupidon III	7
	2 mars 1926	Etra	Cupidon III	Enchantement IV	
	3 mars 1926	Cupidon III	Siris	Enchanteur	4
Menton	9 mars 1926	Cupidon III	Etra	Siris	5
	10 mars 1926	Siris	Cupidon III	Enchantement IV	
	12 mars 1926	Siris	Enchantement IV	Cheta	
	14 mars 1926	Etra	Siris	Cupidon III	7
Nice	18 mars 1926	Cupidon III	Sylphéa	Etra	5
	19 mars 1926	Siris	Etra	Sylphéa	6
	22 mars 1926	Siris	Sylphéa	Cupidon III	5
	23 mars 1926	Cupidon III	Etra	Enchanteur	8
	26 mars 1926	Enchantement IV	Sylphéa	Enchanteur	
	27 mars 1926	Aile IV	Enchanteur	Enchantement IV	
Antibes	30 mars 1926	Sylphéa	Etra	Enchanteur	4
	31 mars 1926	Sylphéa	Etra	Enchantement IV	
Cannes	3 avril 1926	Enchantement IV	Cheta	Sylphéa	
	4 avril 1926	Siris	Cupidon III	Enchantement IV	
<i>Régates int. de méditerranée</i>	5 avril 1926	Sylphéa	Cupidon III	Siris	5
Cannes	6 avril 1926	Sylphéa	Siris	Enchantement IV	
	7 avril 1926	Siris	Cheta	Gabbiana	4
	11 avril 1926	Enchantement IV	Siris	Cupidon III	
	14 avril 1926	Etra	Siris	Sylphéa	5
	15 avril 1926	Etra	Siris	Sylphéa	6

Lieu Epreuve	Date	Premier	Deuxième	Troisième	Place Enchantement & commentaires
Marseille	13 janvier 1927	Enchanteur	Enchantement IV		
	15 janvier 1927	Enchanteur	Enchantement IV		
Cannes	30 mars 1927	Enchantement IV	Cheta	Sylphea II	
	2 avril 1927	Sylphea II	Clara	Etra	
	3 avril 1927	Siris	Enchantement IV	Cheta	
	4 avril 1927	Etra	Sylphea II	Viria	6
	5 avril 1927	Etra	Clara	Viria	4
	7 avril 1927	Etra	Ariel	Viria	6
	8 avril 1927	Viria	Sylphea II	Etra	5
	9 avril 1927	Siris	Cheta	Viria	Démâtage

Lieu Epreuve	Date	Premier	Deuxième	Troisième	Place Enchantement & commentaires
Cannes	10 mars 1928	Bamba	Clara	Sylphea II	Abandon
	11 mars 1928	Sylphea II	Enchantement IV	Enchanteur	
	12 mars 1928	Enchantement IV	Sylphea II	Siris	
	14 mars 1928	Enchantement IV	Clara	Enchanteur	
	15 mars 1928	Clara	Sylphea II	Enchantement IV	
	16 mars 1928	Enchantement IV	Siris	Clara	
	18 mars 1928	Siris	Enchanteur	Enchantement IV	
	19 mars 1928	Sylphea II	Clara	Enchantement IV	
	Antibes	24 mars 1928	Enchanteur	Siris	Sylphea II
25 mars 1928		Enchanteur	Sylphea II	Siris	4
26 mars 1928		Bamba	Sylphea II	Siris	6
28 mars 1928		Catina V	Enchantement IV	Sylphea II	
29 mars 1928		Catina V	Enchantement IV	Sylphea II	
Nice	31 mars 1928	Siris	Sylphea II	Catina V	4
	5 avril 1928	Catina V	Siris	Enchantement IV	
	7 avril 1928	Siris	Sylphea II		Abandon
Le Havre	30 juin 1928	Aile VI	Enchantement IV	Nitchevo	
	1 juillet 1928	Nitchevo	Enchantement IV	Léthé	
<i>Sélections olympiques</i>	2 juillet 1928	Aile VI	Nitchevo	Léthé	Abandon
	4 juillet 1928	Enchantement IV	Nitchevo	Aile VI	
	5 juillet 1928	Enchantement IV	Nitchevo	Aile VI (abandon)	
	6 juillet 1928	Aile VI	Enchantement IV		(démâtage)
	Le Havre	9 juillet 1928	Aile VI	Enchantement IV	Nitchevo
10 juillet 1928		Enchantement IV	Nitchevo	Aile VI	
11 juillet 1928		Aile VI	Enchantement IV	Nitchevo	

Lieu	Date	Premier	Deuxième	Troisième	Place Enchantement & commentaires
Cannes	21 février 1929	Ariel	Enchantement IV		
	22 février 1929	Siris	Enchantement IV	Ariel	
Nice	17 mars 1929	Sirena	Aile VI	Sylphea III	Abandon
Juan-les-Pins	27 mars 1929	Aile VI	Sirena	Sylphea III	4
	28 mars 1929	Sirena	Zip II	Aile VI	5
	30 mars 1929	Sirena	Zip II	Siris	7
Cannes	10 avril 1929	Sirena	Zip II	Siris	4
	11 avril 1929	Zip II	Enchanteur	Sirena	4
	14 avril 1929	Aile VI	Siris	Sirena	Abandon
	16 avril 1929	Sirena	Enchantement IV	Zip II	
	17 avril 1929	Sylphea III	Enchanteur	Sirena	5
	19 avril 1929	Sirena	Zip II	Enchantement IV	
	20 avril 1929	Enchantement IV	Sylphea III	Zip II	
	21 avril 1929	Sirena	Enchanteur	Siris	6

Lieu	Date	Premier	Deuxième	Troisième	Place Enchantement & commentaires
Nice	6 mars 1930	Zip II	Catina V	Enchantement IV	
	7 mars 1930	Sirena	Catina V	Sylphea II	6
	10 mars 1930	Zip II	Aile VI	Enchantement IV	
	12 mars 1930	Catina V	Aile VI	Sirena	4
	13 mars 1930	Sirena	Catina V	Zip II	6
	16 mars 1930	Enchantement IV	Sirena	Siris	
Juan-les-Pins	17 mars 1930	Siris	Sirena	Catina V	6
	26 mars 1930	Sirena	Zip II	Sylphea III	5
	29 mars 1930	Sirena	Zip II	Sylphea III	6
	30 mars 1930	Catina V	Zip II	Sirena	8
Cannes	1 avril 1930	Catina V	Marianne III	Sirena	8
	2 avril 1930	Sirena	Marianne III	Enchanteur	7
	3 avril 1930	Sirena	Marianne III	Siris	6
	5 avril 1930	Sirena	Siris	Sylphea III	4
	6 avril 1930	Sirena	Aile VI	Enchantement IV	
	7 avril 1930	Sirena	Sylphea III	Enchantement IV	

7. Annexe : Introduction aux 8 mètres Jauge Internationale

Par John Lammerts Van Bueren, Secrétaire de l'Association Internationale des 8 mètres.

7.1. La jauge

Les 8 mètres JI ne font pas 8 mètres de longueur. En fait il est à peu près impossible, sur la plupart des 8 mètres, de trouver une dimension significative qui fasse 8 mètres. Alors que signifient ces 8 mètres ? Rien de plus que le résultat d'une formule mathématique incorporant les principales dimensions qui ont une influence sur la vitesse des bateaux, et en fonction de laquelle ils sont dessinés et construits.

Cette formule a poussé les architectes à rechercher de nouvelles méthodes pour améliorer les performances de leurs bateaux. Elle définit la jauge dite « métrique », qui est la première véritable jauge internationale de l'histoire du yachting. A ce titre, elle a été d'une importance capitale dans le développement de l'architecture navale. Les voiliers de la jauge métrique ont toujours été considérés comme des bateaux d'élite, rapide, élégants et onéreux. Ils étaient utilisés principalement pour la régate mais aussi pour la petit croisière. Les plus connus d'entre eux sont les 12 mètres, qui ont été choisis pour disputer la coupe de l'America entre 1958 et 1987.

Les voiliers de jauge comme les 6 mètres, les 8 mètres ou les 12 mètres ne sont pas des monotypes. Ils sont construits en fonction d'une formule qui permet de stimuler la compétition entre les architectes et les constructeurs, autant qu'entre les marins. De ce fait, ils peuvent avoir des dimensions différentes en longueur, largeur, déplacement ou surface de voilure.

Les bateaux qui ont couru aux jeux olympiques de 1900 obéissaient à une jauge anglaise. A cette époque il y avait aussi des jauges françaises et allemandes, de sorte que la compétition olympique n'était pas parfaitement juste. En 1906, à Londres, l'IYRA (Internationale Yacht Racing Association, devenue depuis ISAF - International Sailing Federation) a tenu une réunion présidée par le roi George V et le Prince de Galles, avec des délégués venus de France, Allemagne, Norvège, Suède, Belgique, Hollande, Italie, Autriche-Hongrie et Danemark. Après de longue et difficiles discussions, et malgré les profondes dissensions apparues au début de la conférence, une jauge commune pour toute l'Europe a été adoptée à l'unanimité.

La formule était la suivante :

$$(L + B + 1/2G + 3d + 1/3 (\text{racine carrée de } S-F)) / 2.$$

Où :

- L = Longueur
- B = Largeur
- G = Corde
- d = Différence de corde
- S = Surface de voilure
- F = Franc-bord

Pour donner une idée de la complexité de cette jauge, malgré l'apparente simplicité de la formule, voici comment est définie cette dimension apparemment simple et sans détour qu'est la longueur :

« La longueur est la longueur mesurée à une hauteur de 1,5% du rating au dessus de la longueur à la flottaison, plus une fois et demie la différence entre la corde, de plat-bord à plat-bord, à l'extrémité avant de cette longueur, et deux fois la longueur du couple à cet endroit, plus un tiers de la différence entre la corde, de plat-bord à plat-bord, à l'extrémité arrière de cette longueur, et deux fois la longueur du couple à cet endroit. Dans le cas des bateaux supérieurs à 20 mètres, la hauteur sera de 1,5% du rating déclaré et ne pourra être dépassée. »

Avec ça, rien d'étonnant à ce que la jauge internationale ait occupé pendant des années de nombreux architectes et constructeurs ³ !

En 1919, la formule a été modifiée pour devenir :

$$(L + 1/4G + 2d + \text{racine carrée de } S-F) / 2,5$$

La nouvelle formule n'avait pas grand chose à voir avec l'ancienne, la nouvelle jauge étant en pratique une pure jauge de longueur et de surface de voilure, la surface de voilure étant lourdement pénalisée. L'ancienne jauge avait trois composantes : la longueur, le volume et la voilure, et accordait peu de poids à cette dernière. La voilure comptait seulement pour 1/3 dans l'ancienne jauge, alors que la totalité de la voilure est prise en compte dans la nouvelle jauge.

Les architectes de ces bateaux avaient le choix : surface de voile importante et petite longueur à la flottaison, pour un bateau performant dans les petits airs, ou l'inverse, en espérant des vents plus forts. Mais tout reposait finalement sur le talent de l'équipage puisque, tous les marins le savent bien, le vent ne vient jamais là où on l'attend.

Les 8 mètres sont restés série olympique entre 1908 et 1936, avec un final hautement compliqué et controversé en 1936, quand le suédois Ilderim, armé par le banquier et industriel Marcus Wallenberg jr., a été disqualifié. Bien qu'Ilderim ait gagné la régata et fait largement la preuve de sa supériorité, il a été privé de la médaille d'or du fait d'une disqualification décidée sur la base d'un film pris par un Zeppelin qui survolait la course. C'est donc l'Italie qui a remporté la médaille d'or, et l'allemand Germania III, au baron Krupp von Bohlen, a ainsi gagné la place qui lui a permis d'obtenir la médaille de bronze tant convoitée.

³ Mais cette façon apparemment complexe de mesurer la longueur est aussi l'un des grands atouts de la jauge métrique : en mesurant une longueur non pas à la flottaison mais un peu au dessus (12 cm au dessus pour les 8 mètres), on dissuade les architectes de donner à la carène des formes torturées pour allonger artificiellement la flottaison. C'est l'un des secrets de l'élégance des voiliers de la jauge internationale. L'idée sera d'ailleurs reprise par Charles Nicholson en 1949 pour l'élaboration de la jauge des 5,5 mètres. Quant aux « cordes » et « différences de corde », elles servent à tenir compte de la forme des élancements et de leur influence sur la longueur à la flottaison à la gîte : plus les élancements sont larges et pleins (sections en U), plus la flottaison s'allonge à la gîte.

7.2. Les 8 mètres hier et aujourd'hui

Les 8 mètres ont toujours été le jouet favori des aristocrates et des capitaines d'industrie. Les familles royales d'Espagne, Norvège et Suède ont régalé sur ces bateaux et la classe a toujours attiré des personnages hauts en couleurs qui avaient les moyens de s'offrir ce qu'il y a de mieux. La famille de Rothschild a acheté son premier 8 mètres en 1924 et la tradition s'est maintenue de génération en génération puisque ses représentants actuels naviguent aujourd'hui sur un 8 mètres moderne en aluminium. Parmi les propriétaires célèbres on trouve encore la Duchesse de Windsor, les allemands Alfred Krupp von Bohlen et Karl Siemens, le suédois Marcus Wallenberg Jr. et la française Virginie Hériot.

Beaucoup d'architectes célèbres ont aussi possédé leur propre 8 mètres comme William Fife, Charles Nicholson, Sir Glen Coates ou, encore aujourd'hui, Jacques Fauroux et German Frers. Le New York Yacht Club a apporté un soutien marqué à la classe en commandant d'un seul coup onze 8 mètres à Abeking & Rasmussen.

7.3. Régates

Aujourd'hui la classe est très vivante. Chaque année les bateaux anciens à gréement moderne courent la Sira Cup, offerte en 1983 par le Roi Olaf V de Norvège, tandis que les modernes se disputent une coupe du Monde et une coupe d'Europe. Et même, plus de 90 ans après la création de la classe, on construit encore de nouveaux bateaux. Ils ont des quilles à ailettes et ailerons orientables, des réglages de voiles contrôlés par ordinateur, des gréements à base de mylar et de spectra, et leur coque fait l'objet de tests en bassin de carène. Ces machines de courses ultra-modernes partagent la ligne de départ avec les anciens restaurés à l'identique et les coques anciennes équipées de gréements modernes.

La Rolex Cup de Saint-Tropez a encore montré à quel point la jauge métrique fonctionne bien. Vision, un Nicholson de 1930, a été en mesure de battre Gaulois, un 8 mètres en aluminium dessiné par Jacques Fauroux en 1986, dans toutes les régates. Plus significatif encore, dans quatre des cinq régates, ce 8 mètres classique de 1930 a battu toute la flotte des 12 mètres, dont certains étaient des 12 mètres modernes affûtés pour l'America Cup !

Pour rejoindre les plans d'eau où ont lieu les régates, les 8 mètres sont transportés par camion, le plus souvent en convoi exceptionnel, et une année sur deux on en voit quelques-uns qui traversent l'Atlantique en cargo pour courir la coupe du Monde. La classe est bien représentée dans le monde entier, avec des flottes aux Etats-Unis, au Canada, en France, en Suède, en Finlande, en Hollande, en Allemagne, en Suisse et en Italie et dans plusieurs autres pays. Au total on estime à environ 180 le nombre de 8 mètres qui naviguent encore.

7.4. Croisière

De très nombreux 8 mètres naviguent en croisière le long des côtes du monde, et presque sans exception leurs propriétaires sont véritablement amoureux de leurs bateaux. Une fois que vous avez goûté au 8 mètres c'est pour la vie, parce qu'aucun autre type de bateau ne peut offrir cette combinaison unique de vitesse, de capacité à remonter au vent, de facilité de manœuvre, de qualité marine et d'incomparable beauté.

En Scandinavie en particulier, les 8 mètres sont conservés dans les familles pendant des générations et il est courant de trouver des bateaux qui ont le même propriétaire depuis plus de 25 ans. Le plus bel exemple est le joli Quinta. Il a été construit par Johan Anker en Norvège en 1916. M. Kaspar Hassel l'a acheté en 1918. En 1962, quand il est mort, son fils Knut Hassel a pris la suite, avant de passer à son tour la barre, en 1997, à son propre fils Arne Hassel. Aujourd'hui Quinta est dans un état parfait, très proche de l'original et représente l'un des plus beaux exemples de 8 mètres de la première jauge.

Les 8 mètres ont prouvé qu'ils pouvaient naviguer au large. Beaucoup de propriétaires ont emmené leurs 8 mètres tout au long des côtes d'Europe, du Canada, des Etats-Unis, d'Australie et de Nouvelle-Zélande. Un bel exemple de navigations lointaines est fourni par John Schlagel, qui a accumulé plus de 50 000 miles en croisière autour des côtes d'Amérique, du Canada et de l'Alaska. Son bateau, Aurora, a été dessiné en 1928 par Starling Burgess et construit par Abeking & Rasmussen.

Taifun, construit en 1912⁴, a lui aussi fait des voyages extraordinaires. Après avoir gagné la médaille d'or aux Jeux Olympiques de Stockholm en 1912, il a navigué avec un équipage complet jusqu'au Japon avant de revenir au Portugal, mené cette fois par un homme seul. Il a été restauré au Portugal dans son état d'origine, avec son gréement aurière, sous la supervision de David Vieira, spécialiste des bateaux de jauge, pour faire finalement une apparition remarquée au championnat d'Europe 1998, sur le Lac Léman.

En 1934, Uffa Fox a fait une description très sympathique des 8 mètres : « *Le 8 mètres peut être mené de régate en régate par son propriétaire en croisière côtière, et il lui offrira alors les deux choses les plus désirables de la vie : bonheur et santé, parce que naviguer à la voile apporte sans aucun doute la paix à l'âme, et parce que l'air salé de la mer apporte la santé au corps, deux choses indispensables pour tous en cet époque industrielle pleine de bruits irritants et de fumées empoisonnées. Le 8 mètres est idéal parce que dans sa cabine son propriétaire peut vivre, ou simplement changer ses vêtements trempés après une dure régate, selon sa notion du plaisir.* »

7.5. Tendances

Aujourd'hui un bon nombre de 8 mètres classiques sont utilisés principalement en croisière. Ils ont une cuisine, une table à cartes, un moteur, 4 ou 5 couchettes et un cockpit auto-videur. L'équipage habituel pour la croisière est de 4, mais si le plan de pont et le temps le permettent, il est aussi possible de mener ces bateaux à deux.

Un noyau d'environ soixante-dix 8 mètres anciens ont été maintenus à leur poids minimum, dans les meilleures conditions possibles pour la compétition, avec des voiles en kevlar et mylar, des mâts en aluminium, un haubanage monofil, un réglage hydraulique de l'inclinaison du mât et des réglages pilotés par ordinateur. S'ils ont un moteur, il est retiré pour réduire le poids pendant les courses. Ces bateaux, avec un équipage de 7 personnes, disputent la Sira Cup.

Les 8 mètres modernes sont des voiliers de régate pure, équipés avec le meilleur matériel disponible, et ils sont souvent menés par des équipages de professionnels. Actuellement la classe compte douze 8 mètres modernes. Certains propriétaires en possèdent plusieurs. La

⁴ Taifun a été dessiné et construit par Johan Anker.

rencontre la plus importante pour ces bateaux est la Coupe du Monde. La plupart d'entre eux naviguent pendant les 5 jours de la rencontre avant d'être stockés au sec en attendant l'édition suivante. Un 8 mètres moderne se mène avec un équipage de six, qui doit être particulièrement solide et compétent. Les voiles sont grandes et puissantes. Le plan de voilure d'un 8 mètres est pratiquement équivalent à celui d'un ILC40. La différence, c'est que l'ILC40 navigue avec quatorze équipiers. Il y en a seulement six sur le 8 mètres, mais comme on peut le comprendre, ils doivent être parmi les tout meilleurs !

La tendance actuelle est de restaurer les 8 mètres anciens en les remettant dans leur état d'origine. Un des premiers à avoir suivi cette voie, et certainement le plus connu, est Fulmar, dessiné et construit par Fife en 1930. Il a été restauré chez Fairlie Restoration avec un niveau de perfection que l'on ne rencontrait jusqu'à présent que sur les voitures de collection. Aujourd'hui il est véritablement identique à ce qu'il était en sortant du chantier de Fife en 1930. Depuis, Catina VI, Aile VI, Sylphea III et Suzette ont eu droit à ce genre de restauration sans compromis. Ils peuvent être considérés comme les perles de la classe. En ce moment une dizaine de 8 mètres sont en cours de restauration.⁵

Une tendance future pourrait bien être la construction de 8 mètres d'apparence classique mais avec des carènes modernes. De cette façon on peut combiner la puissance, les performances et la compétitivité d'un moderne avec la beauté et la grâce d'un classique. Deux bateaux de ce type ont été construits : l'un aux Etats-Unis, sur plans de Jim Taylor, pour Bruce Dyson qui navigue à Marblehead, et l'autre en Allemagne sur plan de Juliane Hempel.

Aujourd'hui les propriétaires de 8 mètres ont tous une passion dévorante pour leurs bateaux et pour la classe, et oui, c'est vrai, beaucoup d'entre eux seraient riches, s'ils n'avaient pas leur 8 mètres...

John Lammerts van Bueren

Secrétaire de l'Association Internationale des 8 mètres.

(Traduit de l'anglais par Alexandre Geoffroy)

⁵ Les 8 mètres anciens restaurés à l'identique courent, depuis quelques années, la coupe Cartier.

8. Annexe : Biographie de Johan Anker

Par Chris Ennals (Klassiske Linjer Nr 7, November 1997)

Johan Anker et Nini Roll Anker, sa seconde femme, ont eu une vie extraordinaire. Leur vie commune, et les péripéties qui ont précédé leur mariage, mériteraient un film ou une série télévisée. Et de fait, une pièce de théâtre sur leur histoire, qui reprend des extraits du journal de Nini en racontant leur relation avec la famille royale de Norvège, a récemment été montée au festival de Molde. Molde est la ville de la côte ouest de Norvège où Nini a passé son enfance.

Mais il n'existe toujours pas de vraie biographie de Johan Anker. La principale raison est peut-être que ses triomphes dans la conception de voiliers de régates performants, ses résultats glorieux de régatier, ses deux médailles d'or olympiques, et son immense travail de secrétaire du Royal Norwegian Yacht Club (KNS) ont déjà été amplement décrits dans les livres édités à l'occasion des anniversaires de la fondation du KNS en 1933, 1958 et 1983. Mais la vie de Johan Anker ne se résume pas à cela. L'homme avait de multiples facettes et l'objet de cet article est d'évoquer aussi ses facettes politiques, sociales et culturelles.

8.1. Entourage familial

Le père de Nini était magistrat et un jour il a été muté Christiania (futur Oslo). Nini a donc quitté Molde pour la capitale à l'âge de 15 ans. Son frère s'est fiancé avec une demoiselle Anker de Halden, et de cette façon elle est entrée dans l'orbite des Anker. C'est ainsi qu'elle s'est d'abord mariée, à l'âge de 18 ans, avec Peter Anker, un cousin de Johan.

La famille Anker était un archétype de l'aristocratie norvégienne. Ses ancêtres avaient joué un rôle majeur dans l'élaboration de la constitution de 1814, et ils possédaient d'importantes étendues de forêt dans la région de Halden, près de la frontière suédoise. Peter et Johan ont d'ailleurs apporté leur contribution à la gestion de ces forêts familiales.

Johan s'est marié jeune et a eu trois fils de sa première femme. Deux d'entre eux, Christian et Eric, ont suivi les traces de leur père en régate : Eric était avec son père et le prince héritier Olaf aux jeux olympiques d'Amsterdam, et les deux fils ont partagé avec leur père la victoire à la Gold Cup en 1931. Eric était un personnage très apprécié au KNS, dont il a été le président pendant quelques années après la guerre, et il est mort assez récemment, en 1994, âgé de plus de 90 ans.

Pour Johan comme pour Nini, pourtant, les premières années du siècle ont été marquées par des difficultés familiales. Chez Nini, tout est venu d'une certaine prise de conscience sociale, et d'une insatisfaction grandissante face au contraste entre le rôle de maîtresse de maison mondaine qu'on lui faisait jouer dans l'environnement familial, et les conditions de vie difficiles des filles employées dans l'usine de son mari. Elle souffrait aussi de son manque de culture, après avoir réalisé que l'éducation réservée aux femmes était beaucoup moins ambitieuse que celle des hommes, même dans les classes aisées.

Quant à Johan, il était frustré de ne pas pouvoir se consacrer à ses passions, l'architecture navale et la régates, qu'il avait découvertes dès son enfance, à cause de ses obligations de gérant des affaires familiales. Mais il avait tout de même décroché son diplôme d'ingénieur à la Charlottenburg Hochschule de Berlin avec l'architecture navale comme matière principale. Il décrit lui-même la décennie de ses vingt ans comme « l'époque des talents gâchés ».

Johan et Nini se sont rebellés tous les deux à l'âge adulte : Nini a quitté son mari pour retourner à Molde, et de son côté Johan a quitté sa femme, il a laissé tomber les affaires familiales, et il s'est installé au sein des très actifs chantiers navals de Vollen à Asker, en s'associant avec Christian Jensen (l'association ne durera que jusqu'en 1915 mais l'appellation Anker & Jensen pour les bateaux subsistera).

En lisant entre les lignes des documents comptables, au ton toujours civilisé, qui nous sont parvenus, on peut imaginer à quel point ces péripéties familiales ont pu être dramatiques en réalité : on était en 1906, pas en 1996. Et pour en finir avec les histoires de famille, quand Nini et Johan se sont mariés en 1910, Peter, l'ex-mari de Nini, a riposté en épousant une sœur de Johan, Borghild, et il semblerait qu'ils sont tous devenus « bons amis » !

Mais est-ce que Johan et Nini pouvaient s'entendre ? Physiquement, ils sont tous les deux grands. Elle a un visage poupin, qui laisse transparaître une forte personnalité, mais elle n'est pas vraiment jolie. Dès l'âge de vingt ans, à la suite de divers problèmes de santé, elle a su qu'elle ne pourrait pas avoir d'enfants. Elle a développé un vif intérêt pour l'écriture, et elle est devenue assez radicale en politique. En 1905, quand la Norvège s'est séparée de la Suède, elle était anti-royaliste et très peu désireuse de récupérer un prince danois pour roi !

Johan était aussi républicain à cette époque, mais plus conservateur. Pour être à la hauteur des ambitions d'écrivain de sa femme, il affiche un intérêt extrême pour l'art, et il soutient Edvard Munch et Gustav Vigeland dans leurs combats, en achetant lui-même leurs œuvres. Il aime la musique et la lecture à haute voix. Mais surtout, il a des opinions tranchées sur les sujets qui l'intéressent, et il ne croit qu'aux résultats. Il manque parfois de diplomatie, il est extrêmement droit, avec un comportement aristocratique, mais il a un charme immense qui lui permet de gagner tout le monde à sa cause.

Pendant le voyage de noce de Johan et Nini sur la Côte d'Azur, la maison de Lillehaugen, avec sa vue superbe sur le fjord d'Oslo, est construite pour eux. L'endroit est parfait, pas très loin du chantier de Vollen. Quand ils sont de retour, il y a plein de choses à faire : choisir des meubles, finir la décoration et faire les plans du jardin qui descend jusqu'au fjord. Sous les grands arbres du parc est installée une sculpture, cadeau de mariage de Vigeland. Au dessus de la cheminée trône un bronze du même Vigeland, « Homme et femme ». Il y a plusieurs peintures de Munch aux murs, un piano à queue Blüchner dans le salon, sur lequel des pianistes connus viendront jouer, et une longue étagère dans l'entrée pour accueillir les trophées sportifs de Johan. Ce dernier est par ailleurs un tireur, chasseur et pêcheur acharné (il prendra vite des responsabilités dans des associations de ce milieu). Sa femme partage la plupart de ses centres d'intérêt. Et les voilà partis pour trente ans de vie commune heureuse à Lillehaugen.

8.2. La nouvelle carrière de Johan (1905 - 1915)

Il est temps de revenir aux exploits nautiques de Johan, et à sa carrière d'architecte naval. Quelles sont les réalisations de Johan Anker depuis qu'il s'est installé à Vollen en 1905 ? Le premier défi que lui et Christian Jensen ont affronté a été de construire un bateau pour remporter la coupe Kattogat, qui a marqué le début de la régates sérieuse en Scandinavie. Le résultat est le Brand 2, dont une maquette est conservée à Vollen. C'est un chef-d'œuvre pour ce qui est de l'exploitation de la jauge de Copenhague. En 1906 le Danemark n'est pas candidat, de sorte que la compétition oppose la Norvège et la Suède, qui n'a pas tout à fait digéré la sécession de la Norvège un an plus tôt. Brand 2 gagne les deux régates qui sont courues à Gothenburg. Aussitôt après, à un dîner de commémoration, Johan, avec son enthousiasme patriotique habituel, forme le vœu que la coupe ne quitte plus jamais la Norvège. Et c'est ce qui s'est passé, parce que le Yacht Club de Norvège (KNS), après trois victoires successives, l'a gardée définitivement.

Le mécontentement suscité par la jauge de Copenhague a conduit à la conférence de Londres de 1906, première rencontre internationale sur la voile de compétition en Europe. Johan a joué un rôle essentiel dans les débats, en initiant à cette occasion une collaboration avec le régatier danois Alfred Benzon, qui durera toute sa vie. La nouvelle jauge décide d'une mesure commune qui prétend mettre à égalité les bateaux dans chaque classe et rendre inutile les systèmes de handicap. L'International Yacht Racing Union (IYRU), créée en 1907, est l'autre fruit de cette conférence.

Après la conférence, de très nombreux yachts ont été construits pour la nouvelle jauge, leur poids important étant compensé par une construction plus solide et des quilles plus lourdes. Le premier 8 mètres de Johan Anker, Brand 3, est resté intouchable en 1907 dans ses eaux et à Copenhague. Mais en 1908 Fram n'a pas eu autant de succès aux premières véritables régates olympique à Cowes. Les deux bateaux anglais, Cobweb et Sorais, dessinés par Fife, étaient supérieurs dans le petit temps. En fait, Fife régnait alors en maître, et le chantier Anker & Jensen construisait encore des bateaux sur plans de Fife, avec le président du KNS, Alfred W.G. Larsen, comme client principal (ses bateaux portaient le nom de sa femme, Magda). Le 12 mètres JI Magda 8 a ensuite pris le nom de Magnolia⁶.

Johan a beaucoup appris lors de son voyage dans le sanctuaire du yachting anglais, l'Île de Wight. Il décide d'être audacieux et de lancer son propre 12 mètres. Brand 4 a été le premier 12 mètres sur plan norvégien, et pour la saison 1909 il a raflé tous les prix à Copenhague, Oresund et Kiel. C'est à cette occasion que l'empereur allemand se serait exclamé : « Ce bateau marche comme un vapeur ! », tandis que la victoire de Copenhague amenait le fameux dramaturge norvégien Bjornstjerne Bjornson à adresser à Anker le télégramme suivant : « Mon cœur norvégien bat la chamade de joie, il est encore en bonne santé ». Enfin Johan récolte le sobriquet de « norvégien volant » ! C'est une incontestable réussite. Le 10 mètres Skum 2, commandé par Johan Friele de Bergen, est également victorieux à Kiel. En 1910, la Norvège et la Suède sont réconciliées, et Johan dessine et construit, sur une commande de Fred Olsen, le 12 mètres Figaro⁷, en vue des régates de Gothenburg, où ses bateaux gagneront dans toutes les classes métriques sauf celle des 7 mètres.

⁶ Magda IV et Magnolia naviguent encore aujourd'hui.

⁷ Figaro prendra par la suite le nom de Vineta et sera acquis en 1935 par Franck Guillet, le propriétaire de Coq Gaulois, grand adversaire d'Enchantement en 1924. Il sera basé à La Trinité jusqu'en 1949, puis à Paimpol, avant de finir entre les mains d'un ferrailleur qui récupère le plomb de la quille et le bronze de l'accastillage. La carcasse de Vineta attend aujourd'hui des jours meilleurs, dans le Sud-Ouest de la France (cf [Images de voile - 100 ans de plaisance en Bretagne](#), de François Puget).

Mais Johan Anker ne s'accorde aucun répit avant d'avoir pris le dessus sur les anglais dans leurs propres eaux. Le n°90 de *Classic Boat* (en anglais) et le n°3 de *Classic Lines* (en norvégien) ont raconté l'histoire du succès de Rollo à la première semaine internationale de Cowes, en 1911. Au dîner des équipages qui a suivi la compétition, le président du Royal Yacht Squadron a couvert de louanges Johan Anker et son équipage en disant : « Nos amis norvégiens ont construit leur propre bateau, ils ont traversé la Mer du Nord par leurs propres moyens. Ils sont arrivés ici sains et saufs, et en régates ils ont raflé quasiment toutes les premières places. C'est ce que j'appelle du sport ». Ce triomphe a enflammé le public norvégien, et plusieurs journalistes norvégiens ont observé que Fife, Nicholson, Herreshoff et quelques autres pouvaient bien être des architectes aussi éminents qu'Anker, mais aucun d'entre eux ne pouvait l'égaliser à la barre d'un bateau en régates.

Ces talents ont été pleinement utilisés par Alfred W.G. Larsen l'année suivante, 1912, aux jeux olympiques de Stockholm. Johan était à la barre de Magda 9 dans la classe des 12 mètres. Larsen avait donc confié à Anker plutôt qu'à Fife le dessin de ses bateaux destinés aux jeux olympiques, et il a pu se féliciter de ce choix puisque Magda 9 a battu le suédois Erna Signe, un plan Fife. Dans la classe des 8 mètres le plan Anker Taifun a remporté une victoire encore plus écrasante sur le plan Fife Lucky Girl.

En 1913 et 1914, juste avant l'effondrement de l'ancien monde dans la catastrophe de la première guerre mondiale, les commandes affluent au chantier Anker & Jensen. Un allemand commande même un 15 mètres : Isabel Alexandra, qui a obtenu d'excellents résultats dans sa classe à la semaine européenne de 1914. C'est alors que Johan dessine le premier 6 mètres à grand-voile bermudienne, Mosquito, suivi du 12 mètres Symra avec le même grément, vainqueur dans sa classe à cette même semaine européenne, avec Johan Anker à la barre. Les gagnants des autres classes qui ont couru cette semaine là avaient tous été dessinés et construits par Johan Anker : le 10 mètres Adorna, le 9 mètres Vav, le 8 mètres Quinta et le 7 mètres Martha 2 (Adorna, Quinta et Martha naviguent encore de nos jours).

On aurait pu penser que Johan était complètement submergé de travail à Vollen, mais il trouvait encore le temps de défendre les couleurs du KNS, dont il a été élu vice-président en 1912, sous la présidence de Sam Eyde, avant de devenir lui-même président en 1915.

Le fatal coup de feu de Sarajevo, qui a déclenché la première guerre mondiale, a fait disparaître le yachting européen pour quatre saisons, mais Anker a pris l'initiative de créer la Fédération Scandinave de Yachting, qui a permis aux pays neutres de continuer à régater pendant la guerre. En accord avec le suédois Ljungberg et le danois Alfred Benzon, il a proposé en 1917 que la jauge S (scandinavian) prenne la suite de la JI (jauge internationale)⁸. Mais cette jauge n'aura duré qu'un instant, jusqu'à ce que la jauge internationale soit révisée en 1919.

8.3. La renaissance (1919 - 1925)

Maintenant que la guerre est finie, la grande question est de savoir quand les alliés vont relancer le programme de régates internationales (l'Allemagne en est exclue). En réponse à une invitation lancée par Johan Anker et la Fédération Scandinave de Yachting, le roi

⁸ Parce que la jauge internationale de 1906, prévue pour durer 10 ans, a « expiré » en 1916, et c'est pour combler ce vide juridique que la jauge S a été instituée, en attendant la renaissance d'une vraie jauge internationale (cf *Le Chasse Marée* n° 78 page 37).

George V dépêche Sir William Burton et Brian Heckstall-Smith, président et secrétaire de l'YRU, dans les capitales scandinaves pour mesurer les progrès accomplis pendant la guerre. Le KNS tente également de détourner la Yacht Racing Association (YRA) anglaise de ses tentations isolationnistes. Heureusement, Philip Hunloke, son président, est plutôt favorable à la coopération internationale, et il invite tous les pays européens à se faire représenter à une nouvelle conférence à Londres.

Johan Anker et Halfdan Hansen⁹ représentent la Norvège. Une nouvelle jauge est adoptée. Elle donnera des bateaux plus solides, moins toilés, très marins. Cette nouvelle jauge de 1919 correspond à une victoire (à une voix près) des choix défendus par Johan Anker contre les américains (qui faisaient la promotion de leur American Universal Rule) et les anglais, à l'exception notable de Fife, qui était d'accord avec Anker. Pourtant, les anglais n'étaient pas toujours favorables à ces régates internationales qui venaient perturber le calendrier traditionnel des régates anglaises. Les mauvais résultats anglais aux jeux olympiques de 1920 sont le reflet de cette attitude.

Vers 1920, le KNS est à son zénith (notamment parce que la Scandinavie n'a pas souffert de la guerre). Le club rassemble une flotte de 1 288 bateaux, y compris des 23 mètres, des 15 mètres et une foule de 12 mètres. La Norvège a envoyé une flottille substantielle aux Jeux Olympiques de 1920 à Ostende, et raflé des médailles dans toutes les classes. Anker y était, comme une sorte de chef d'équipe, mais il ne courait pas. Il a eu au moins la satisfaction de voir ses bateaux gagner abondamment.

Malheureusement, une récession intervient alors, après les années de grande prospérité qui ont suivi la guerre. Le gouvernement norvégien impose une taxe sur les bateaux, qui aura des effets désastreux.

A cette époque (1921), Johan Anker voyage en France et rencontre des représentants du yachting français qui suggèrent que la Norvège lance un défi pour la coupe de France. Cette coupe a une longue histoire, qui remonte aux années 1890. Elle était destinée à encourager la construction de voiliers en France. En 1922, le KNS lance donc un défi officiel à la France, Johan Anker se rend au Havre et son 8 mètres Bera bat l'Aile II de Madame Heriot, dessiné par Arbaut¹⁰.

Lors des matchs retour organisés à Horten, Ranja, toujours un Anker, a battu Namoussa¹¹ en 1923, puis Coq Gaulois¹² en 1924 et Aile IV en 1925. Mais finalement, en 1926, la France a pris sa revanche : Cupidon¹³ a battu le norvégien Rollo II (à Ingar Dobloug). Le KNS a conservé un film de cette rencontre, où l'on voit notamment Virginie Hériot à la barre de son énorme goélette Ailée¹⁴. Ainsi se termine un épisode intéressant de compétition bilatérale. Grâce à cette initiative originale, Johan a encore attiré l'attention du public norvégien. En 1924, à l'issue de son second mandat à la tête du KNS, il en devient le quatrième membre d'honneur.

⁹ Halfdan Hansen fera construire en 1933 Tamara IX, dessiné par Christian Jensen, l'ancien associé de Johan Anker. Tamara IX appartient aujourd'hui à l'architecte Doug Peterson. Magnifiquement restauré, il a gagné les Régates Royales de Cannes en septembre 2000.

¹⁰ C'est sans doute ce qui a décidé Robert Meiffre à commander Enchantement IV, construit juste après Varg et juste avant Ranja.

¹¹ à Louis Bréguet

¹² à Franck Guillet (cf aussi note n°7)

¹³ à Edmond de Rothschild

¹⁴ L'ex-Meteor IV de l'empereur Guillaume II, dessiné par Max Oertz.

Pourtant les affaires ne marchent pas si bien au chantier. Il y a moins de riches clients norvégiens. Aussi, en 1925, Johan fait un voyage aux Etats-Unis pour tenter de trouver des clients américains. Partout où il va, il est accueilli à bras ouverts, il régatè et gagne avec ses bateaux. Mais Nini n'est pas vraiment enthousiasmée par certaines attitudes américaines (notamment vis-à-vis des émigrés norvégiens) et par l'argent omniprésent. Elle n'apprécie pas non plus le comportement de certains jeunes frimeurs, mais puisqu'elle est a priori bienveillante envers la jeunesse et les artistes, elle s'efforce de comprendre la jeune génération...

8.4. L'entraînement du prince Olaf (1926 - 1939)

De retour en Norvège, Johan Anker s'implique plus particulièrement dans l'entraînement du prince Olaf, qui a maintenant une vingtaine d'années (il est né en 1903). Durant son adolescence, Olaf avait été entraîné de manière informelle par Johan. Maintenant il est en âge de commander ses propres bateaux au chantier Anker & Jensen. Il vient souvent examiner la progression des travaux, et en ces occasions il rend visite aux Anker. Il a pris l'habitude de se baigner dans le fjord au fond de leur jardin, de sorte que les Anker ont construit une cabine de bain spécialement pour lui.

Pour la saison 1926, Olaf a fait construire le 6 mètres Oslo, qu'il a placé en première ou seconde place à Cowes cette année là. Avec d'autres co-propriétaires, il commande Noreg pour 1927. Magnus Konow est choisi pour le barrer aux Etats-Unis, avec l'objectif de gagner la Gold Cup, mais finalement il gagne la coupe Seawanaka. Devenu un vrai spécialiste du 6 mètres, Olaf commande Norna pour les jeux olympiques de 1928 à Amsterdam. Olaf franchit les sélections mais demande à Johan Anker de barrer son bateau, avec son fils Eric, que l'on fait venir spécialement de Paris, pour compléter l'équipage. Ils remportent la médaille d'or malgré une terrible collision. Par ailleurs, le 12 mètres sur plan Anker Figaro V gagne une médaille d'or à Stockholm. 1928 est donc une année triomphale pour Johan Anker, mais il ne se repose pas pour autant sur ses lauriers puisqu'en 1929 il dessine son bateau le plus populaire : le Dragon.

Quand le prince Olaf épouse sa cousine suédoise, la princesse Märtha, on lui offre une résidence à Skaugum, pas très loin de Vollen, et alors le jeune couple princier et le vieil architecte se lient d'une véritable amitié. En 1929 le club-house du KNS est ravagé par un incendie, et Johan est impliqué dans l'élaboration des plans du nouveau bâtiment. L'année suivante c'est au tour de Skaugum de brûler, et Johan et Nini sont les premiers sur place à reconforter Olaf et Märtha.

A partir de 1930, la situation financière du chantier devient fragile. Les effets de la crise de 1929 se font sentir et l'ambiance n'est plus à la construction de grands voiliers de régatè. Les Anker ont du mal à payer leurs domestiques, et la désagréable question de la vente du chantier commence à se poser. Peut-être pour compléter ses revenus, Johan devient président du conseil d'administration de l'entreprise nationale de vins et spiritueux. Il s'occupe aussi de la participation de sa famille dans la Compagnie des charbons du Spitsberg.

Pour leurs loisirs, les Anker chassent et skient. L'été ils partent en croisière dans les îles Hvaler, près de la résidence des Anker à Halden. Nini écrit toujours des nouvelles et des

pièces. Elle devient membre de la Société des auteurs norvégiens. Mais sa santé se détériore, alors que Johan semble toujours avoir l'énergie pour jouer un rôle moteur dans tout ce qu'il entreprend. En 1931, à l'âge de 60 ans, il court la Gold Cup à Gothenburg à la barre d'Abu, avec ses fils Eric et Christian, et il gagne encore.

En 1933, Johan redevient le vice-président du KNS, avec le Prince Olaf comme président. Le KNS fête cette année-là son 50^{ème} anniversaire. La fête est bien sûr un grand succès. Le club a conservé un film où l'on voit Johan Anker, imposant et resplendissant de santé, se diriger avec la famille royale vers le dîner donné à Dronningen.

Dans le discours qu'il fait au cours de ce dîner, Johan Anker souligne l'importance de la voile, un sport qui permet de développer l'amitié entre les nations. Il va même jusqu'à suggérer que des jeunes filles norvégiennes pourraient être dépêchées spécialement aux régates pour embrasser les candidats étrangers qui auraient besoin de réconfort à terre après leurs défaites sur l'eau. Une bonne partie des bateaux qui régatent à l'occasion de cet anniversaire ont été dessinés et construits par Anker, notamment le 12 mètres Vema, construit spécialement pour l'occasion.

Néanmoins le chantier doit affronter la concurrence de Bjarne Aas, installé à Frederikstad, qui dessine l'IOD en 1936, et de Henrik Robert. Même Christian Jensen, qui avait rompu son association avec Anker en 1915 pour se spécialiser dans les bateaux de travail, se remet à produire des voiliers de régate.

Mais le Prince Olaf est toujours fidèle à son mentor. Pour les Jeux Olympiques de 1936, Olaf commande Norna V, mais finalement il ne court pas. Dans la classe des 8 mètres, le récent Viking n'a pas été réglé correctement, de sorte qu'il échoue aux sélections, mais c'est Silja, un vieil Anker de 1929, qui est sélectionné et qui ramènera une médaille d'argent. Il semblerait que Johan Anker ait préféré garder ses distances avec l'Allemagne d'Hitler, ce qui expliquerait pourquoi il n'était pas lui-même candidat. Sans se décourager, il dessine encore le 10 mètres Rollo IV pour Ingar Dobloug, qui remportera de nombreux succès en Finlande. En 1937, il sort encore un Norna pour le Prince Olaf, le sixième du nom.

En 1938, malgré une situation économique difficile, Johan Anker dessine son ultime chef d'œuvre dans la jauge internationale : le 8 mètres Sira. Prenant lui-même la barre de ce bateau¹⁵, il gagne les trois régates successives de la coupe Kattogat à Gothenburg¹⁶. Un bel exploit pour un homme de 67 ans ! L'année suivante, le Prince Olaf est à bord de Sira mais Anker toujours à la barre. Il gagne encore la coupe Kattogat, puis la coupe du Roi aux régates d'Hanko la semaine suivante.

Enfin, Facit, une sorte de grand Dragon expérimental, sera la dernière œuvre de l'architecte Anker, montrant qu'il est resté capable d'idées novatrices jusqu'au bout.

¹⁵ Parce que le Prince Olaf est en voyage aux Etats-Unis.

¹⁶ C'est cette coupe qui a été donnée en 1983 par Olaf, devenu roi de Norvège, à l'International Eight Meter Association, pour devenir la Sira Cup, courue chaque année par les 8 mètres anciens à gréement moderne.

8.5. Anker et la famille royale dans la guerre (1939 - 1940)

La guerre est déclarée après l'invasion de la Pologne par l'Allemagne. L'hiver 1939 est une période sombre pour les Anker, qui sont à Vollen. Johan doit mettre en veilleuse les activités du chantier et le couple envisage sérieusement de vendre Lillehaugen et ses précieuses oeuvres d'art pour se replier dans ses quartiers familiaux, à Halden. La Pologne a déjà été ravagée. Est-ce que la Scandinavie réussira encore une fois à rester en dehors de la guerre ? Comme frappée d'un mauvais pressentiment, la Fédération scandinave de yachting annule son assemblée d'octobre. En décembre, Johan est élu président de « l'Ex-club », une sorte de « chambre des lords » des anciens responsables du KNS, avec le prince Olaf comme président d'honneur.

La déflagration se produit de manière inattendue, en avril 1940 : la Norvège est envahie par les allemands, mais la famille royale échappe aux envahisseurs en s'évadant via Hamar, vers la frontière suédoise toute proche, que la princesse Märtha et ses trois enfants franchissent pour se mettre à l'abri à Stockholm. Après avoir échappé de justesse à plusieurs bombardements, le roi et Olaf repassent en Norvège avec leurs troupes, mais ils doivent être évacués depuis Molde par un destroyer anglais, et ils sont déposés dans une maison de campagne à une demi-heure de bateau de Tromso, le gouvernement norvégien étant installé dans cette ville. Nous sommes à la mi-mai 1940.

Johan Anker veut aller lui même dans le nord du pays pour voir ce qu'il advient de la Compagnie des charbons du Spitsberg, dont il est le président. Il parvient à obtenir un visa de sortie qui l'autorise à voyager en Suède, et une fois là-bas il apprend par les journaux que le gouvernement norvégien de Nygaardsvold a nationalisé son entreprise. A Stockholm, il parvient à convaincre le président exilé du Parlement, C.J. Hambro, d'envoyer un télégramme de protestation au gouvernement à Tromso. Lors de son passage à Stockholm, Johan rend aussi visite à Sigrid Unset, qui vient de perdre un fils au combat, et à la princesse Märtha, qui lui confie une lettre pour son mari.

Anker traverse alors la Finlande, où il constate les dégâts laissés par la guerre, et arrive à Tromso le 24 mai. Il demande aussitôt à voir le premier ministre Nygaardsvold, qui s'excuse plus ou moins de son action précipitée concernant la compagnie des charbons. Johan a aussi une discussion difficile avec la Banque de Norvège, à laquelle il demande des crédits pour payer les mineurs. Il comprend vite que les discussions avec les fonctionnaires de Tromso sont inutiles, alors il appelle Trangen, la maison de campagne où résident le roi Haakon et le prince Olaf, qui lui demandent de venir immédiatement les rejoindre. Les retrouvailles sont joyeuses, et chacun a de longs récits à faire. Johan suggère au roi de garder ses distances avec le gouvernement de Nygaardsvold, en qui plus personne n'a confiance. Le roi demande : « Mais qui, alors, pourrait former un gouvernement ? ». Et Johan répond : « Je pourrais le faire ! ». Dans le compte rendu écrit qu'il a fait de cet entretien à son retour à Vollen, il ajoute ce commentaire : « J'étais de toute façon devenu indifférent à la vie comme à la mort, donc je ne m'en souciais pas le moins du monde. »

Johan retourne ensuite à Tromso, où il rencontre des mineurs qui n'ont pas reçu leur salaire. Il s'arrange alors pour qu'ils soient payés par une autre banque, parce qu'il n'a toujours aucune nouvelle de la Banque de Norvège. A sa consternation, il apprend que le ministre de l'approvisionnement souhaite confirmer la décision de nationaliser la Compagnie des charbons. Dégoûté par le gouvernement de Nygaardsvold, Anker tâche de persuader le roi Haakon et le prince Olaf de rester dans le nord du pays et de laisser le gouvernement

prendre le large tout seul, plutôt que de partir en exil avec lui. Quand il rend à nouveau visite au roi et au prince le 1er juin, ils viennent d'apprendre la fatale nouvelle : malgré l'amélioration de la situation militaire après la défaite des allemands à Narvik, qui rendait possible le maintien d'une présence alliée dans le nord, Winston Churchill a décidé de retirer toutes ses troupes de Norvège, à cause de la situation catastrophique à l'ouest (la Belgique est tombée et la France s'écroule).

La décision de Churchill a anéanti tous les espoirs de réaliser le plan Mowinkel, élaboré par quelques membres du gouvernement. L'idée était de créer une zone tampon autour de Narvik entre les troupes norvégiennes et alliées d'une part, et les allemands d'autre part, en faisant occuper la zone frontière par des troupes suédoises neutres. L'étape d'après aurait été de signer un armistice qui aurait permis aux provinces nord de la Norvège, Troms et Finmark, de demeurer un royaume norvégien libre. La question de savoir si Hitler pouvait être intéressé par une telle solution reste ouverte.

Même après avoir entendu cette mauvaise nouvelle, Anker reste convaincu que le roi Haakon, ou au moins le prince Olaf, devrait rester, parce qu'il soutient que seule la famille royale pourrait tenir tête à l'occupant allemand. Au fond d'eux-mêmes le roi Haakon et le prince Olaf pensent aussi qu'ils devraient rester aux côtés de leur peuple quoi qu'il arrive. Mais quand ils consultent leur gouvernement, la réponse est qu'en aucun cas ils ne doivent prendre le risque d'être pris en otage par l'ennemi. D'ailleurs la constitution interdit une telle séparation entre le roi et son gouvernement. Malgré l'avis du gouvernement, et après un autre entretien avec Anker, le 4 juin, où celui-ci a probablement fait largement usage de son pouvoir de persuasion, le roi a encore des doutes et il écrit une lettre confidentielle au ministre anglais Cecil Dormer, de passage à Tromsø, dans laquelle il défend l'idée que le bon choix pour lui serait de rester dans son pays. Le roi demande à Anker de porter cette lettre à son destinataire en mains propres. Dormer et Anker se rencontrent mais ne s'entendent pas. Ils n'avaient, de fait, rien en commun.

Anker tente enfin de convaincre C.J. Hambro, revenu à Tromsø depuis la Suède. Mais encore une fois ses arguments tombent dans l'oreille d'un sourd. Alors qu'Anker soutient que l'hypothèse d'une victoire définitive des allemands doit être étudiée, Hambro est convaincu que l'Angleterre aura finalement le dessus. Il envoie donc au roi un memorandum l'enjoignant à agir selon les souhaits de son gouvernement, qui met un point final à toute action indépendante du roi de Norvège.

Pendant ce temps, la lettre du roi, via Dormer, avait atteint Londres. Lord Halifax et Winston Churchill envoyèrent immédiatement une réponse qui coupait court à toutes les tentations d'héroïsme de la famille royale. Ils voulaient soustraire le roi Haakon et le prince Olaf à l'emprise des allemands. Un autre aspect important du problème était que les alliés tenaient particulièrement à empêcher les allemands de prendre le contrôle de la flotte norvégienne de commerce. Un gouvernement en exil pouvait les aider à atteindre ce but. La décision d'exiler le roi et son gouvernement a été confirmée peu après par un conseil des ministres.

Le dernier soir avant leur embarquement pour l'Angleterre sur l'HMS Devonshire (le 7 juin), le roi Haakon et le prince Olaf sont venus dîner avec Johan dans la petite maison qu'il occupait à Tromsø. Johan avait réussi à se procurer deux bouteilles de champagne. Ce fut une soirée pleine de nostalgie. Le roi a remercié Johan pour sa compagnie en ces jours difficiles, et pour lui avoir donné si franchement son avis. Et Johan a fait son discours d'adieu à son roi et ami, en disant que c'était la fin d'une époque, que le roi avait fait son devoir et qu'il était certainement le meilleur roi que la Norvège ait jamais eu. Haakon a

demandé s'ils se reverraient un jour, et Anker a répondu en plaisantant : « Mais certainement, dans une île des mers du sud ! ». Il a ensuite conduit ses hôtes jusqu'au quai. Johan Anker, républicain convaincu en 1905, était alors le seul civil présent pour dire adieu au roi et au prince héritier quand ils ont embarqué sur la vedette qui devait les conduire au destroyer anglais qui les attendait, dans la lumière dorée du soleil de minuit.

Anker a quitté aussitôt Tromsø, plongée dans le chaos dans l'attente de l'entrée imminente des allemands. Il a voyagé vers le sud en bateau pour rejoindre Lillehaugen. Pendant les semaines suivantes il a reçu la visite de nombreux personnages plus ou moins influents qui voulaient savoir ce qui s'était passé exactement à Tromsø, et qui cherchaient à trouver un arrangement avec l'occupant allemand. Johan a réussi à franchir la frontière une dernière fois pour aller à Stockholm et tenter de persuader la princesse Märtha de revenir en Norvège. C'était une idée un peu folle, et de toute façon tout avait déjà été organisé pour qu'elle puisse s'embarquer à Petsamo (au nord de la Finlande) pour les Etats-Unis, sur un bateau américain (les Etats-Unis étaient encore neutres à cette époque).

Johan a sans aucun doute été brisé par l'échec de toutes ses tentatives pour « sauver » la famille royale, selon les convictions patriotes qui lui étaient propres. Pendant l'été sa santé a brusquement décliné, et il est mort à l'hôpital de la Croix Rouge le 2 octobre 1940. A l'approche de sa fin, il était en paix avec lui-même. Il a dit à ses amis qu'il avait fait son temps, que la vie n'avait plus rien à lui offrir, et qu'il avait vécu tout ce qu'il pouvait souhaiter.

A ses obsèques, il a été décrit comme un vrai patriote norvégien, un esprit libre qui ne faisait aucun compromis sur la nécessité d'agir avec droiture. Malgré la période sombre de l'occupation, un grand nombre de membres du KNS ont réussi à se rassembler, vers la fin octobre, pour entendre le discours d'Halfdan Hansen qui commémorait ses exploits nautiques, et qui a été publié dans la revue « Seilas ». Johan Anker a été incinéré, son cercueil recouvert du drapeau du KNS et entouré d'une garde d'honneur formée par des membres du club.

Nini ne lui survécut que 18 mois. Elle est morte au printemps 1942, en ayant passé toute cette période à Lillehaugen. Elle a trouvé encore la force d'écrire sa dernière nouvelle et plusieurs poèmes qui célébraient ses jours heureux avec Johan.

Chris Ennals (Klassiske Linjer Nr 7, November 1997)

Article fournis par Jean-Jacques Malandain, traduit de l'anglais par Alexandre Geoffroy