

YACHTTING

Classique

N° 31 - trimestriel

septembre - octobre
novembre 2006

Irina VII

le mariage de Mylne et de Fife



Radha
Puissant coureur
de haute mer



Pixya
Canot automobile
au tempérament vif



Noirmoutier
Quiétude exaltante
d'un mouillage unique



Yachtman
Emile Piquerez, inventeur
aux deux visages

M 03432-31 - F: 7,50 € - RD



France: 7,50 € - Outremer: 8,50 € -
Belgique - Luxembourg: 8,50 € -
Suisse: 15 FS - Canada: 13,95 \$ can.

Spécial America's Cup: huit géants qui ont bâti la légende



Avec son étrave bien défendue, ce puissant cotre a connu les côtes écossaises et les fjords norvégiens, avant de dompter les eaux méditerranéennes.

© Patricia Lascabannes

Irina VII

MYLNE ASCENDANT FIFE

Depuis août 2003, le circuit de Méditerranée a été rejoint par ce cotre marconi de 54 pieds, né du talent conjugué de deux des plus grands noms de l'architecture et de la construction navales.

Texte Yann-Yves Corlouër

Photographies Yann-Yves Corlouër, Gilles Foucras et Patricia Lascabannes

Lorsque deux génies de l'histoire du yachting comme Alfred Mylne et William Fife Junior se rencontrent, de leurs savoir-faire associés naît ce yacht qui allait s'appeler *Irina VII*. Avec une distribution des rôles rarissime, puisque le mythique chantier de Fairlie est, ici, intervenu comme constructeur et non en tant que concepteur. Doit-on y voir la reconnaissance de la qualité de ce plan Mylne par son grand rival écossais? Probablement. Mais cette généalogie prestigieuse n'est pas la seule spécificité de *Irina VII*, dont le sillage regorge de belles histoires.

Lorsque l'on franchit le seuil du doghouse pour pénétrer dans ce bateau venu du Nord, on ne peut ignorer la touche méditerranéenne qui réchauffe encore cet intérieur déjà très accueillant. Brins de lavande, bouquets de basilic et pots de romarin ensoleillent carré et coursives, et rappellent, sans ambiguïté, que, dorénavant, le terrain de jeu de cette superbe septuagénaire est la *mare nostrum*!

Mais, contrairement aux « vieilles anglaises » qui choisissaient la Riviera pour leurs vieux jours, *Irina VII* n'a probablement jamais été aussi active qu'aujourd'hui, éti-rant son sillage de déplacement lourd, de Sète à Monaco et de Saint-Tropez à Malte. Car il s'agit bien d'un bateau de mer n'aimant rien de plus que d'avoir des milles à courir dans la houle et la brise du large. Tout indique d'ailleurs qu'il s'agisse de son programme d'origine, des échantillonnages au plan de pont, très dégagé et défendu, en passant par les formes pleines et une partie avant assez similaire aux racers océaniques des plans Stephens. Ce dernier point explique d'ailleurs partiellement la rencontre de ce bateau avec son actuel propriétaire. Mais, commençons par le commencement...

Soixante ans de croisière

Irina VII a été lancée en 1935, sous le nom de *Sonas*. Ce plan d'Alfred Mylne porte le n° 366 et le plan chantier n° 811 chez William Fife & Son. C'est le major J. G. Allan qui en fut le commanditaire et premier propriétaire. Il navigua à bord pendant 10 ans, selon un rituel immuable. Marié et sans enfants, il croisait avec sa femme, aidé d'un équipage de deux ma-



rins et deux majordomes! L'intimité de Miss Allan devait être totale. Résultat: 8 portes pour pouvoir aller aux toilettes sans même que cela ne se sache depuis le poste avant ou le cockpit!

En 1947, le propriétaire suivant, James C. Guthrie, fit réduire la surface de voilure et modifier le grément en sloop bermudien à trois étages de barres de flèche. En 1952, *Sonas* est vendu au Norvégien George Von Erpecom, figure du Yachtclub de Bergen, qui lui fait rallier le pays des fjords et le rebaptise *Irina VII*. Ce sera son dernier bateau, puisqu'il décède en 1958, à 69 ans, la veille du départ de la traditionnelle croisière qu'il faisait chaque année avec son petit-fils, Jan-Erik. Au début des années 60, le cotre demeure dans la famille qui, finalement obligée de le vendre, restera toujours très attachée au bateau. De 1965 à 1985, *Irina VII* rejoint le Devon, en Angleterre, et participe à la formation de nombreux yachtmen, dans le cadre du Island Cruising Club. Le grément étant jugé trop complexe et puissant pour cette utilisation, le mât est amputé de 3 mètres. Les performances du bateau en pâtissent tellement qu'en 1967, le club demande au neveu d'Alfred Mylne, lui

aussi architecte, d'étudier un grément de ketch. En 1985, *Irina VII* est rachetée par les époux Potts qui entreprennent d'importants travaux. En 2002, le yacht est remis en vente. C'est alors que Philippe, son actuel propriétaire, intervient dans l'histoire de façon tout à fait fortuite.

Au hasard d'une petite annonce

« Nous nous trouvions en Angleterre, avec mon fils, où j'étais à la recherche d'un plan Stephens des années 50, d'environ 14 mètres. Dans une station-service, j'ai pris machinalement un journal de petites annonces et, quelques minutes plus tard, mon fils me lisait une annonce concernant un plan Mylne de 54 pieds construit chez Fife en 1935... À 20 kilomètres seulement du chantier où le bateau était visible, nous y sommes allés, un peu incroyables... » Sur place, les choses se confirment: le pedigree annoncé n'est pas usurpé et, surtout, la magnifique coque est en très bon état, complète, avec de nombreuses parties de structures et superstructures d'origine. Seul problème: Philippe est parti pour un repérage. Pas pour finaliser un achat!

En course ou en croisière, *Irina VII* est souvent menée par un équipage familial et amical, où les enfants ont toute leur place.

© Gilles Foucras



© Gilles Fourcans

le gréement
a été redessiné
par l'architecte
Georges
Auzépy-
Brenneur, dans
un respect des
plans d'origine.

« Rapidement d'accord avec le vendeur, il a fallu que je lui annonce que je n'avais aucun mode de paiement afin d'arrêter l'affaire... J'avais mon caméscope avec moi et, dans mon sac, des cassettes de la restauration accomplie sur mon précédent bateau... J'ai alors eu l'idée de les lui montrer, pour essayer de le persuader que Irina VII serait en de bonnes mains! Cela a dû le convaincre puisque nous nous sommes quittés sur une simple promesse. C'est magnifique car, dans les jours qui ont suivi, il a reçu de nombreux appels, des quatre coins de l'Europe, avec des propositions de surenchère: il n'a pas flanché... »

La restauration sera confiée au chantier Amebois installé à Fenouillet, près de Toulouse, où habite le propriétaire de Irina VII. Ce choix fera gagner beaucoup de temps, puisque Philippe pourra, dès que cela s'impose, prendre des décisions rapides et fondées. Cependant, pas moins de 16 000 heures de chantier seront nécessaires. Initialement construit sur une structure composite (alternant deux mem-

brures en bois et une membrure métallique), le chêne chantourné remplacera le métal, sauf dans les élancements, moins sujets aux soucis de corrosion. Seuls 20 mètres du bordé en pitchpin, dans un état véritablement exceptionnel, seront changés! Le tableau arrière sera refait, tout comme le pont et le lattage teck. Pour les superstructures et aménagements intérieurs, les ébénistes de l'équipe donneront le meilleur d'eux-mêmes, avec un résultat qui n'a rien à envier au travail de chantiers de renom. Au fil des milliers d'heures de travail, l'œuvre d'Alfred Mylne renaît peu à peu, pour apparaître telle que l'avait voulue son auteur.

Concernant le gréement, l'objectif est le même. Il sera dessiné par l'architecte naval Georges Auzépy-Brenneur d'après le plan d'origine, en conservant les trois voiles d'avant sans bout-dehors qui confère à Irina VII une allure très élégante. Le mât, un fût de spruce de 25 mètres, fabriqué en Bretagne, traversera la France sur une remorque pour rejoindre le bateau peu de temps avant la mise à l'eau! « À l'aube des 70 ans de Irina VII, je voulais lui donner toutes les chances d'en vivre encore autant », résume Philippe.

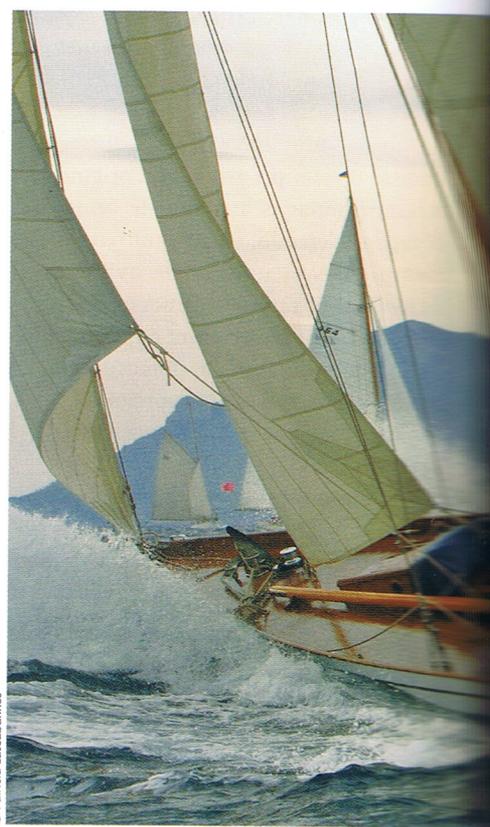
Une histoire, des familles

Cela semble possible, tant la restauration a été menée avec pertinence et discernement. En août 2003, lorsqu'elle retrouve son élément à Canet-en-Roussillon, exceptés quelques équipements de confort comme la réfrigération, Irina VII est dans son état de neuvage avec gréement d'origine en cotre marconi et les intérieurs conformes aux plans de 1934.

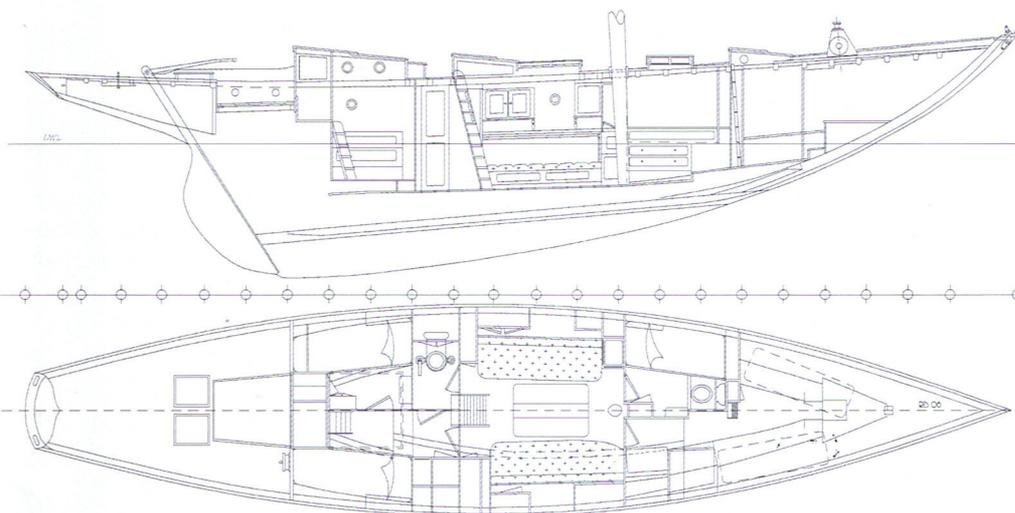
« Rien n'a changé » confirme Jan-Erik Sverre, la gorge serrée, lorsqu'il redécouvre le carré d'Irina en 2003, 45 ans après y avoir embarqué pour la dernière fois. À l'origine de ces retrouvailles, une invitation de Philippe qui, à la recherche de documents sur Internet, est entré en contact avec un Norvégien... Ce dernier s'avérera être le petit-fils du 3^e propriétaire! Malgré la barrière de la langue, le contact est chaleureux entre ces deux hommes, réunis par un même rêve et des souvenirs d'enfance. Jan-Erik retrouve avec émotion la chaleur du carré, la cabine de son grand-père, le contact de la

barre franche. Il évoque ses étés passés dans les fjords avec cet homme plutôt strict et s'efforce de répondre aux questions pressantes de son hôte, inquiet de savoir s'il a fait du « bon travail ». Philippe passe tout en revue. Il s'excuse des petites modifications de détails, se félicite d'avoir imaginé cette bôme carrée, finalement conforme à l'originale, avant de conclure: « Cela fait plaisir de voir que l'on ne s'est pas trompé. »

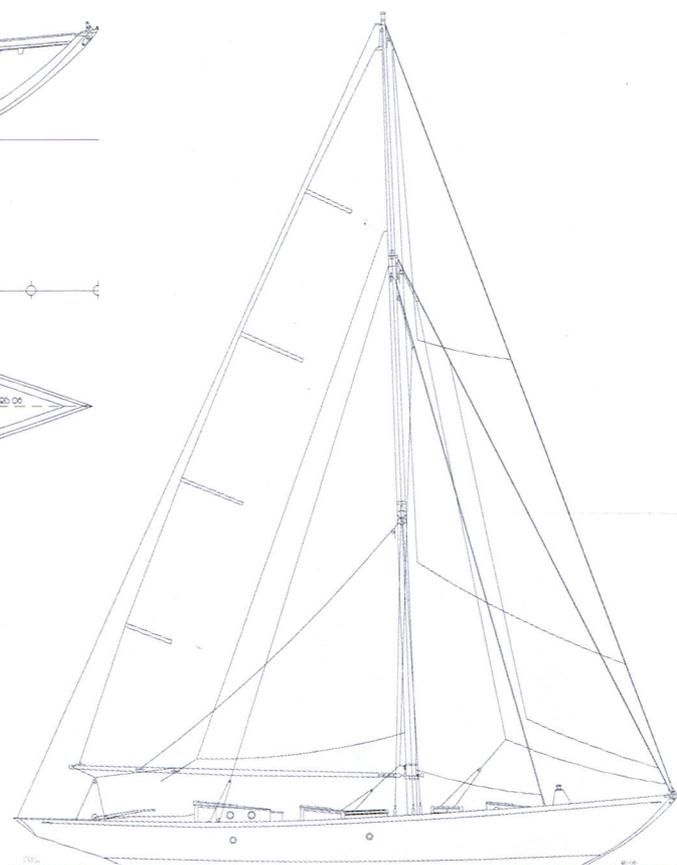
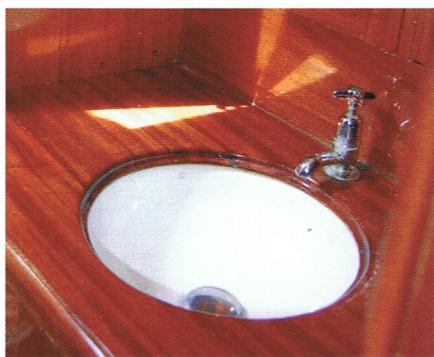
En gaélique, Sonas, le premier nom du bateau, signifie bonheur... Mais le fait d'avoir été rebaptisé Irina VII n'y change rien: ce bateau continue de rendre heureux tous ceux qui ont la chance de mettre, un jour, sac à bord. Cela tombe bien car, malgré le prestige des rassemblements auxquels il prend part, Philippe n'envisage pas la navigation autrement que partagée, en famille et entre amis. Avec des nuées d'enfants arpentant les 16,50 mètres de teck où, il y a près d'un demi-siècle, un petit Norvégien redoutait tant d'être surpris à suçoter un skillingsbolle, un bonbon de Bergen très riche en sucre et interdit à bord par son grand-père. L'histoire de Irina VII continue... ■



© Patricia Larcabonnes



© Robin Dorval



***Irina VII* en chiffres**

- Architecte :** Alfred Mylne
- Constructeur :** William Fife & Son
- Année de construction :** 1935
- Restauration :** 2002-2003, chantier Amebois
- Longueur au pont :** 16,46 m
- Longueur à la flottaison :** 11,40 m
- Maître bau :** 3,56 m
- Tirant d'eau :** 2,13 m
- Déplacement :** 22 t
- Grand voile :** 88 m²
- Geenaker :** 130 m²
- Spinnaker :** 220 m²
- Clin foc :** 37 m²
- Foc :** 26 m²
- Trinquette :** 21 m²

Parfaitement restaurée, *Irina VII* présente un joli dog-house et des intérieurs lumineux. La bôme de section rectangulaire est un choix qui s'est avéré fidèle à l'originale.