chasse-marée

DES BATEAUX ET DES HOMMES

N°242 / 10€

LES 20 ANS DES BATEAUX DES CÔTES DE FRANCE

Les gabariers de l'Iroise

James Wharram, architecte libre-penseur

La *Pauline* arborant sa bonnette de grand-voile. Lancée à Dahouët en 1991, cette chaloupe fait partie des nombreux « enfants » du concours Bateaux des côtes de France. (Photo : Nigel Pert)

Sommaire

juillet 2012 • n° 242

Avec le Pahi 42, comme avec tous ses multicoques, l'architecte James Wharram défend une certaine idée de la vie en mer et en liberté.

Le Chasse-Marée
Abri du Marin, 29177 Douarnenez Cedex.
tél. 0298926633, fax 0298920434.
Site Internet : www.chasse-maree.com
Courriel : contact@chasse-maree.fr

Dépôt légal : juillet 2012.
Périodicité : neuf numéros par an.
Commission paritaire : n° 0713 K 80198. ISSN : 0292-4609.
Directeur de la publication : Rodolphe de Loynes.
Directeur délégué : Stéphane Cossart.
Responsable administratif et commercial : Jean-Yves Lazennec.
Fondateur : Bernard Cadoret.
Rédacteur en chef : Gwendal Jaffry.
Secrétaire de rédaction : Xavier Mével.
Rédaction : Kim Savina-Stervinou, Philippe Urvois.
Conception maquette : Thierry Le Prince
Rédacteurs graphiques : Isabelle Drouet, Laurent Girard.
Contact Internet : Mélanie Joubert.
Assistantes : Séverine Clec'h, Chantal Furic, Angélique Haros, Marie-Françoise Rospars.

Comptabilité : Angélique Le Saos, Stéphanie Picoult, tél. 0299325615.
Promotion : Olivier Boucharie, tél. 0298926769.

Service abonnement : Chasse-Marée 18-24, quai de la Marne, 75164 Paris Cedex 19. Tél. 0298926633, fax 0142005692. Horaires : du lundi au vendredi, de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h.
Publicité et petites annonces professionnelles : Infomer, Gaëlle Lucas, tél. 0299325643, fax 0299418957, courriel <g.lucas@infomer.fr> 13, rue du Breil, CS 46305, 35063 Rennes Cedex.
Ventes au numéro : Destination média, service vente (réservé uniquement aux dépositaires de presse), Cédric Vernier, tél. 0156821201.
Photogravure : quat'coul, Quimper.
Imprimeur : Aubin imprimeur, Ligugé.
Prix de l'abonnement annuel : 60 €
Prix de vente au numéro : 10 €

La direction du *Chasse-Marée* laisse aux auteurs l'entière responsabilité de leurs opinions. La reproduction et la traduction partielles ou intégrales des textes ou illustrations sont soumises à un accord préalable. Imprimé en France / Printed in France

Crédits iconographiques : IFREMER : p. 6mg ; musée de la Marine, Paris : p. 6b ; Patrick Garçon/Nantes métropole : p. 7hg ; Ville de Rezé : p. 7hd ; Henri Decaisne : p. 7bg ; artdupetit : p. 7md ; AS Corsaire/ANCRE : p. 7bd ; coll. *Chasse-Marée :* p. 8hd, 8bg, 14b, 18, 19, 22b, 48b et 70m ; Albacore : p. 8hg ; coll. Maël Terry : p. 8bd ; Mouez Port-Rhu : p. 9hg ; Michael Rapp : p. 9hd ; Ronan Coquil : p. 9bd ; coll. Jean-Marc Hébert : p. 10 ; ass. Olona : p. 11mg ; Michael Eymann : p. 12h ; Michel Le Coz : p. 12b et 79mg ; Jean-René Lamanda : p. 13h et 13m ; Denise Carrin : p. 13b ; *Architectura navalis mercatoria*/Chapman : p. 14h ; *L'Instrument de marine*/Jean Randier : p. 15md ; Philip Plisson : p. 20hg ; Nigel Pert : p. 20hd, 16, 17h et 20bd ; Nicolas Millot : p. 20bg ; Francis Holveck : p. 21, 78 et 79hg ; Benoît Stichelbaut : p. 17b et 22h ; Pierrot Beltante : p. 23 ; Teddy Seguin : p. 24 à 29 ; coll. Wylde Swan : p. 30, 32h, 33b, 34, 35 37 et 39 ; Shetland Museum & Archives/cl J.A. Hugshon : p. 32b ; Sandrine Pierrefeu : p. 33h et 38 ; Frits Olinga : p. 36 ; coll. Henry Kérisit : p. 47, 50h (cl Jos Le Doaré), 50b, 51 (cl H.K.), 52h, 53 (cl H.K.), 55, 56h et 56b (cl Gravier) ; ass. Lambaol : p. 48h, 49 et 52b ; D. Prieur : p. 54 ; Wharram Designs : p. 58 à 69 (sauf p. 59) ; coll. lapita-voyage.com : p. 59 ; Jean-Pierre Arcile : p. 70 à 75 (sauf 70m) ; Mélanie Joubert : p. 79hd ; Philippe Urvois : p. 79b ; ass. L'Étoile de Binic : p. 80hg ; Anaïs Boulay : p. 80md et 81mg ; Vripack : p. 80bd ; Jacques Moal : p. 81hg ; Chantier naval des 7 vents : p. 81m ; Nicolas Joschko : p. 81bd.

Retrouvez-nous sur www.chasse-maree.com

18 > Bateaux des côtes de France : 20 ans après

par Philippe Urvois

Que sont devenues les unités construites ou restaurées dans l'euphorie du concours lancé par *Le Chasse-Marée ?* Analyse et commentaire des réponses au questionnaire adressé aux propriétaires concernés.

24 > Rendez-vous à Panarivo

par Teddy Seguin

Reportage photographique sur les boutres et goélettes assurant le ravitaillement des villages de la côte Ouest de Madagascar, des caboteurs d'un autre temps transportant à bas coût marchandises et passagers.

30 > *Wylde Swan*, la goélette née d'un vapeur

par Sandrine Pierrefeu

Le chasseur de hareng des années vingt est devenu la goélette la plus rapide de sa classe, le grand voilier au design intérieur le plus moderne, et l'un des navires-écoles les plus « cools » du moment.

46 > Paroles des gabariers de l'Iroise

par Yann Riou

Le témoignage des derniers membres de cette corporation de « transporteurs » établie à Lampaul-Plouarzel, au Sud de l'aber Ildut, dont les bateaux ont contribué à la reconstruction de Brest.

58 > James Wharram : le multicoque pour tous

par Jean-Yves Poirier

Véritable antidote contre l'obscénité du luxe plaisancier, les multicoques de cet architecte beatnik, inspirés des pirogues polynésiennes, offrent une navigation bon marché, sûre et sans frime.

70 > Jean-Pierre Arcile, illustrateur de marine

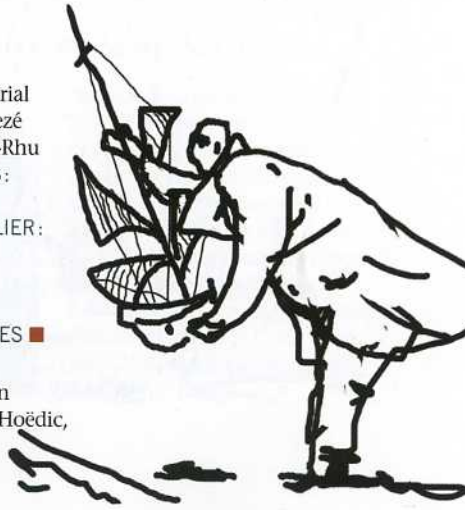
par Xavier Mével

Le parcours atypique d'un virtuose du dessin, passé par la boulangerie, la Marine nationale, l'architecture terrestre, avant de devenir l'artiste préféré des professionnels de la mer.

Rubriques

6. NOUVELLES : Le vaisseau *La Lune* sonarisé • Un mémorial de la traite négrière à Nantes • Un quai gallo-romain à Rezé • *Dahl Mad* et *Loch Monna* en rade de Brest • Mouez Port-Rhu ■ 12. COURRIERS, QUESTIONS, RÉPONSES ■ 16. FÊTES : Les locomotives de Brest et Douarnenez ■ 76. PLAN DE MODÉLISME : *Le Grand Léjon,* lougre du Légué ■ 78. ATELIER : Clouer, visser, riveter, boulonner ■ 80. EN CHANTIER : Le maquereautier de Binic • Un Houari marseillais • Des péniches en kit • Le motor-yacht *Britta* • Un Mackinaw Boat à Bruxelles ■ 82. PETITES ANNONCES ■

▶ 40. « Le navire à moteur éolien » : un chapitre du roman de Jean Epstein *Les Recteurs et la Sirène* inspiré par l'île de Hoëdic, illustré par François Bihorel.



Iconoclaste, gourou, libertin, marginal… James Wharram n'a cessé tout au long de sa vie de collectionner les étiquettes que la bonne société a toujours su coller sur ceux qui la dérangent. Mais, à quatre-vingt-quatre ans révolus, il reste ce qu'il a toujours été : un homme libre.

James Wharram

par Jean-Yves Poirier

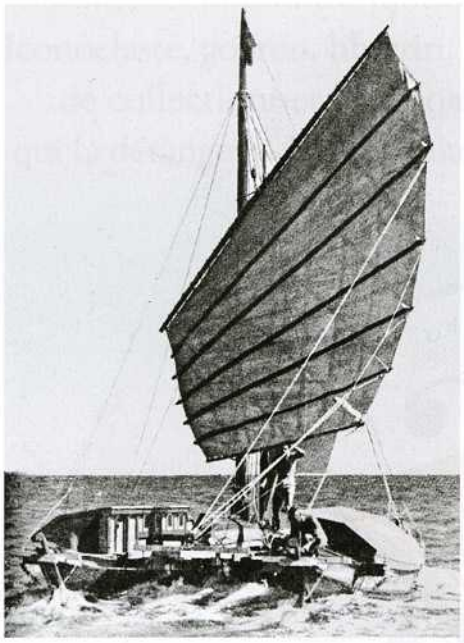
LA LIBERTÉ SUR DEUX COQUES

Cultivant le trait d'esprit comme d'autres les fleurs du jardin, James Wharram est bien plus que l'autodidacte excentrique que certains se plaisent à voir en lui. Ce grand bavard n'a cessé tout au long de son existence d'entretenir et de développer un insatiable appétit de culture, celle de la Grande-Bretagne qui l'a vu naître en 1928, comme celle des Polynésiens ou des Vikings qui sont pour lui une éternelle source d'inspiration. Sa bibliothèque est si imposante qu'elle a fini par fissurer les murs de sa maison de Devoran, près de Falmouth, où il réside désormais. Sa passion de l'histoire et des archives lui a permis d'entretenir des rapports étroits avec de nombreuses institutions maritimes internationales, pour lesquelles il rédige force communiqués et études diverses, sans oublier ses participations actives à des colloques spécialisés dans l'histoire des peuples de la mer. Ainsi, le chemin qu'il a parcouru en cinquante ans est considérable. Et pourtant, son image de marginal farfelu bricolant des embarcations improbables au milieu des champs continue à lui coller à la peau, même si certains professionnels, comme Nigel Irens, savent rendre hommage à son travail d'architecte, pionnier du multicoque moderne.

Ci-dessus : aujourd'hui âgé de quatre-vingt-quatre ans, James Wharram continue de concevoir des bateaux et de naviguer. Il sera ainsi présent cet été aux Tonnerres de Brest à la barre de son Amatasi 27. À droite : inspiré d'une pirogue double conservée en Nouvelle-Zélande, mais construit en matériau moderne, *Lapita Tikopia* a navigué en 2008 et 2009 sur la route des anciennes migrations polynésiennes.

Contrairement à nombre de ses confrères, James Wharram s'intéresse au plus grand nombre et non à l'élite qui, depuis toujours, se veut l'âme de la plaisance. Au milieu des années soixante, à l'époque des hippies et du « Combi » Volkswagen, toute une génération rêvait de construire un bateau pour rallier des paradis exotiques. Vue par James, cette démarche illustre parfaitement le concept younguien de l'homme archaïque que son nomadisme inné pousse à franchir les océans – les récentes études archéologiques des migrations n'ont d'ailleurs fait que confirmer cette intuition… Naviguer sur un Wharram suppose d'adhérer à un mode de pensée où la quête de la performance et l'étalage du luxe n'ont pas leur place. Cette démarche, qui ne doit rien à l'air du temps ni au commerce – l'architecte affirme « n'avoir jamais dessiné un bateau pour de l'argent » –, vient de loin ; elle remonte à l'époque où le jeune Mancunien forge son identité entre lectures à la bibliothèque municipale et randonnées pédestres dans les montagnes.

LAPITA VOYAGE
LAPITA TROPHY



En 1944, James Wharram (ci-dessus avec Ruth, sa première épouse) découvre *Le Voyage de « Kaimiloa »*, récit d'Éric de Bisschop relatant, entre autres, sa croisière entre Honolulu et Cannes en 1937-1938 à bord d'une pirogue double gréée en jonque (en haut).

Fasciné par Éric de Bisschop et le voyage de Kaimiloa

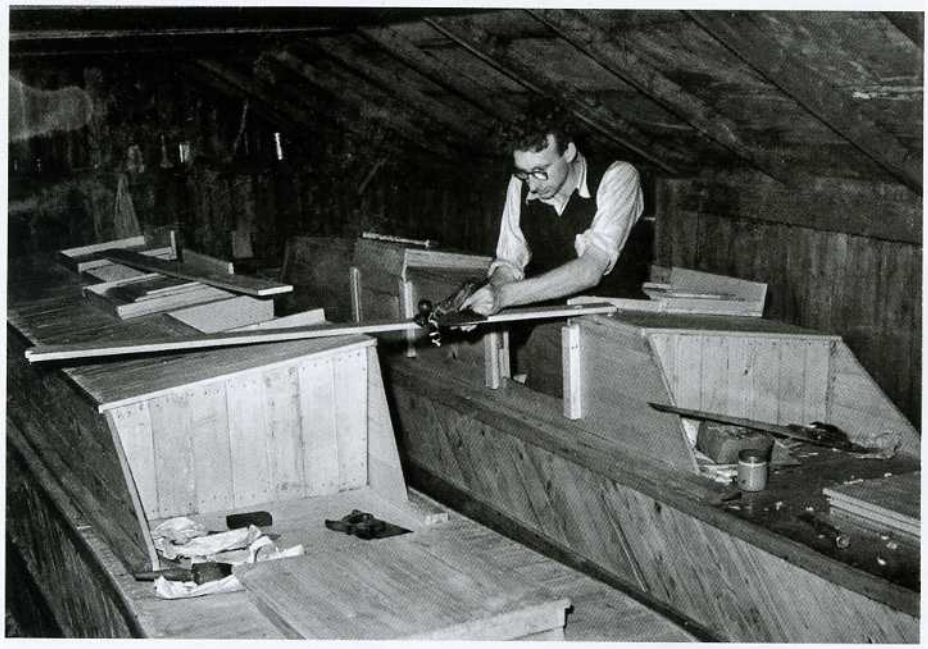
Dans les années quarante, le système de classe pèse lourd sur l'imaginaire collectif britannique, qui considère que Manchester n'est peuplé que de marginaux et d'indigents. Malgré le statut de son père, ingénieur en bâtiment, James refuse cette vision de la société et, dès l'âge de seize ans, s'engage au parti socialiste. Ce goût de la vie politique ne le quittera jamais. « J'étudiais l'histoire des bateaux, de tous les bateaux. J'ai lu des heures et des heures durant. C'est là que j'ai acquis les connaissances qui allaient me servir le reste de ma vie. » Au fil de ses lectures, il découvre les récits de Slocum, et surtout ceux du Français Éric de Bisschop. Publié en 1940, son *Voyage de « Kaimiloa »* raconte la croisière, en 1932, d'un ancien lieutenant de vaisseau entre la Chine et Tahiti à bord d'une jonque, son naufrage, la construction d'une pirogue à double coque et son retour en France depuis Hawaii. En 1944, James est absolument fasciné par de Bisschop, dont les navigations et les idées ne cesseront de l'inspirer.

Par atavisme familial, James étudie durant deux ans l'ingénierie du bâtiment au Manchester Technical Institute. Mais le cœur n'y est pas; l'appel du voyage est bien plus fort. En 1947, au cours d'une visite sur l'île de Skye, il se voit proposer une place gratuite à bord d'un navire d'excursion, à la seule condition de convaincre six passagers de le rejoindre. Aussitôt dit, aussitôt fait! Dans ces années d'après-guerre, la jeunesse a soif de rencontres et aspire à sortir du pays. De 1947 à 1950, James visite ainsi l'Europe, de la Suisse à la Suède, passant d'un petit boulot à un autre, et faisant de même avec ses petites amies.

Si l'enthousiasme de la découverte finit bientôt par faiblir, l'idée de naviguer se fait de plus en plus forte. De retour en Angleterre, James trouve une place de mousse à bord d'un vapeur de commerce. Il entre ensuite comme apprenti au chantier Bell Boat Building Company, où il étudie les techniques, alors ultramodernes, de la construction de dériveurs en contre-plaqué. Offert par une ancienne conquête, le livre de Samuel S. Rabl *Boatbuilding in your Own Backyard* (« Construire un bateau dans son jardin ») va allumer l'étincelle. À la même époque, Ruth Merseburger, une étudiante étrangère au pair, en allume une autre... Épouser une jeune Allemande quelques années seulement après les bombardements est un joli pied de nez à l'ordre moral!

En 1952 à Londres, James devient magasinier au chantier Thornycroft Hampton Launch Works, constructeur pour la Navy de vedettes lance-torpilles en double pli de bois moulé d'acajou riveté, la technique de construction la plus évoluée du moment. La lecture assidue de la presse nautique américaine, dont il dispose ici, achève de le convaincre: il lui faut prendre le large. L'hiver suivant, il déniche un ancien canot de sauvetage de 6 mètres de long. Quittant son travail, il s'attelle avec Ruth à le transformer en voilier de croisière. Les travaux se font à quai: pose d'un lest en béton, d'un pont en panneaux de particules – dont l'usine se trouve en face –, installation d'un gréement de jonque. Faute d'argent, le couple se passe de moteur.

Ils navigueront jusqu'en Belgique puis, par les canaux, atteindront Düsseldorf où Ruth a des relations. Jugeant les qualités de son bateau très décevantes, James nourrit bientôt l'idée de construire un radeau à deux coques, plus stable et plus confortable, à la manière de *Kaimiloa*. En 1954, de retour en Grande-Bretagne, il trouve un emploi de... coffreur à béton, le temps



d'économiser 200 livres (l'équivalent de 240 euros) et de dessiner *Tangaroa*, un catamaran baptisé du nom de la divinité polynésienne de la mer.

Deux coques pour deux femmes et un homme

Les deux coques présentent un fond plat emprunté aux pirogues de pêche des îles de la Société. Le bordé supérieur est vertical, les extrémités pleines. Le déplacement en charge est de 2500 kilos environ. Si la largeur totale excède les 3 mètres, celle des flotteurs ne dépasse pas 0,84 mètre, pour une hauteur sous barrots de 1,16 mètre, qui permet à l'équipage de se tenir assis à l'intérieur. Conformément aux principes polynésiens, l'assemblage de la plate-forme reste souple. James le réalise à l'aide de Silentbloc en caoutchouc. Deux profonds safrans et des dérives-sabres placées à l'avant servent de plans antidérive.

Par sécurité, chaque coque est divisée en quatre compartiments étanches. Des blocs d'Onazote – une mousse expansée à faible densité et cellules fermées, inventée en 1944 pour la construction aéronautique – assurent la flottabilité. Chaque compartiment se voit attribuer une fonction spécifique, couchette, cuisine ou navigation, un vrai luxe sur une unité de 6 mètres seulement à la flottaison. Le passage d'une coque à l'autre se fait grâce à un pontage en caillebotis, bien plus sûr en haute mer qu'un pont fermé.

James Wharram construit son premier catamaran, *Tangaroa*, en 1954. Afin qu'ils résistent mieux aux efforts de torsion imposés par la structure, les bordages sont posés en diagonale et renforcés par une lisse extérieure (en haut à gauche). Acheminé près du rivage par un camion, le bateau sera mis à l'eau en septembre 1954 selon la célèbre méthode « handraulic power » – à la main ! – avec laquelle James n'a jamais transigé. Le 27 septembre 1955, Jutta, James et Ruth appareillent de Falmouth pour l'Espagne (en haut à droite).

Faute de pouvoir acheter du contre-plaqué, James décide de faire les virures en pin d'Oregon. Elles sont collées en diagonale à l'Aérolite, une colle urée-formol de qualité marine, inventée et produite en Grande-Bretagne dès 1938. Toujours imaginatif en matière de gréement, il prévoit d'établir le foc et la grand-voile lattée sur une mâture quadripode. Mais l'expérimentation, forcément hasardeuse, tourne court, par manque de temps et d'argent.

Commencée en mars dans une grange en pleine campagne, la construction de *Tangaroa* s'achève sur la rivière Crouch en septembre 1954. Tout en alternant les emplois alimentaires, dans une fonderie pour l'un et une conserverie pour l'autre, l'équipage fait ses premiers essais au printemps 1955 du côté de Wivenhoe, avant de mettre à nouveau le cap sur l'Allemagne pour récupérer Jutta Schultze-Rhonhoff, une amie allemande de Ruth, âgée de dix-sept ans. Pour faciliter la manœuvre, le sloup initial est transformé en ketch avec, en guise d'artimon, une voile de jonque arisable en un instant. Le 27 septembre 1955, *Tangaroa* appareille de Falmouth pour affronter sa première vraie traversée océanique, cap sur l'Espagne. À l'époque, aucun spécialiste sérieux ne pense qu'un multicoque est capable de s'éloigner du rivage…

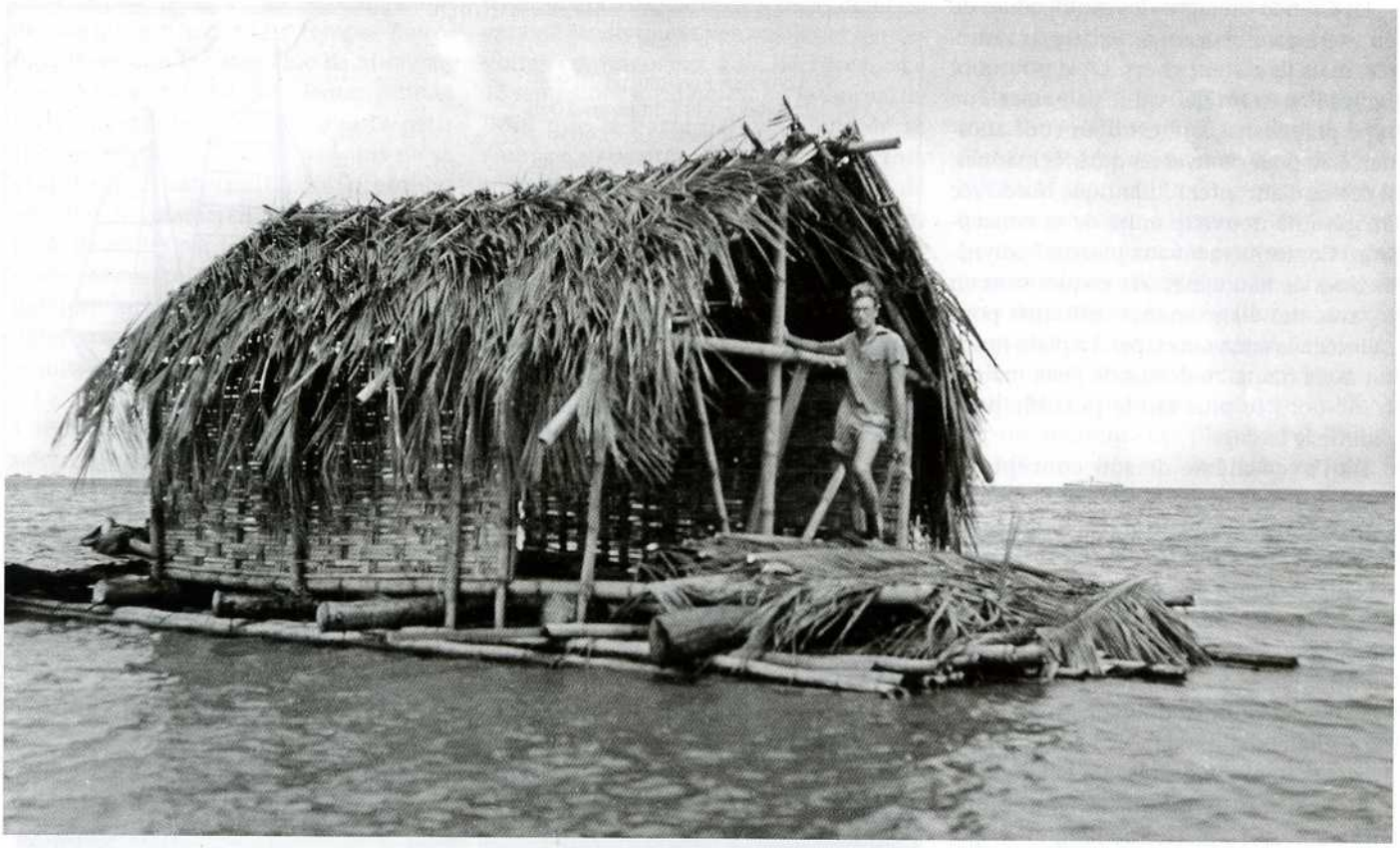
Cueillis par un bon force 5 et une forte houle d'Ouest dès le cap Lizard, les trois membres d'équipage, tous victimes du mal de mer, se relaient péniblement à la barre toutes les deux heures. Le huitième jour de mer, l'axe du gouvernail bâbord rend l'âme. Il est rapidement remplacé par une pièce neuve. Et les conditions météo de se dégrader. James essaie son ancre flottante, mais constate qu'elle ne sert à rien. En revanche, le radeau se comporte parfaitement à la cape – « On pouvait laisser une tasse de thé sur la table sans qu'elle ne tombe » –, bien que ses fonds plats tapent parfois dans les vagues.

Ci-dessus : Jutta à l'avant de *Tangaroa*. La légende Wharram est en marche ! Ci-contre : de nombreux essais en mer ont conduit à adopter sur *Tangaroa* un gréement de ketch avec une voile de jonque en guise d'artimon et une grand-voile lattée. Ci-dessous : le kayak pliant d'Hannes Lindemann à couple de *Tangaroa* aux Canaries. Remarquez le flotteur en chambre à air, une idée de James Wharram pour stabiliser l'embarcation.

Jutta fête ses dix-huit ans quand la côte espagnole apparaît à l'horizon. *Tangaroa* mouille en baie de Ribadeo, où il attendra six mois que les conditions météo lui permettent de reprendre la mer pour La Corogne, distante de seulement 80 milles. La descente le long de la côte portugaise fournit à James l'occasion d'étudier les bateaux de travail du pays. À Lisbonne, à la veille d'attaquer les 700 milles qui les séparent de Las Palmas, le trio apprend que la côte marocaine est infestée de pirates et un vrai danger pour un équipage au deux tiers féminin. Finalement, c'est en pontée d'un ancien navire de pêche reconverti à la croisière que *Tangaroa* gagnera les Canaries.

Les tarets ne sont pas loin d'avoir fini de percer le bordé

James y rencontre Hannes Lindemann, aventurier allemand connu pour avoir mis en cause les techniques de survie d'Alain Bombard. Il s'apprête d'ailleurs à traverser l'océan pour tester les siennes, notamment son régime alimentaire, qui comprend soixante-douze canettes de bière, soixante conserves de viande et quatre-vingt-seize boîtes de lait ! Le tout est embarqué à bord



d'un kayak pliant de 5,10 mètres de long, que James lui conseille de stabiliser à l'aide d'un flotteur en chambre à air. Au final, bien qu'halluciné par le manque de sommeil et deux chavirages par force 9, Hannes Lindemann réussira à atteindre l'île de Saint-Martin au terme de soixante-douze jours de mer.

Le 23 décembre 1956, *Tangaroa* appareille des Canaries. Quelques jours plus tôt, Jutta a appris qu'elle était enceinte. Son fils – aujourd'hui pédiatre londonien réputé – s'appellera Hannes. Le catamaran surchargé par les vivres, sa plate-forme n'est plus qu'à 40 centimètres de la surface ; mais cette structure lattée, ancêtre de l'actuel trampoline des multicoques, facilite l'évacuation de l'eau et n'oppose aucune résistance aux vagues. « Une fois dans les alizés, tout ira bien », lance James... pour se rassurer. La première semaine, *Tangaroa* avale 600 milles sous la pluie. Dans un grain à force 7, l'aiguillot du gouvernail bâbord cède à nouveau, victime des efforts imposés par un safran plongeant à 1,20 mètre sous l'eau. Quelques jours plus tard, c'est au tour de l'aiguillot tribord de casser. Chacun est remplacé par un axe en acier galvanisé.

Les alizés tant espérés sont enfin rencontrés au cours de la quatrième semaine. Ruth profite de voir le soleil pour calculer une position aussi précise que possible avec une montre de 1930 qui perd deux minutes chaque jour et des tables astronomiques de l'année précédente... Elle estime ainsi qu'il leur faudra deux ou trois semaines pour atteindre Trinidad. Ce à quoi Jutta rétorque, après examen des vivres : « Nous n'allons pas mourir de faim, mais nous risquons de souffrir un peu... » Au début de la cinquième semaine, 850 milles restent à parcourir. Les tarets ne sont pas loin d'avoir fini de percer le bordé tandis que des grains de force 9 brisent à nouveau les ferrures de gouvernail.

Pendant plus d'un an, ce radeau de bambous, amarré devant la plage de Trinidad, servira de berceau flottant au jeune Hannes et de maison à ses parents.

Au quarante-deuxième jour de mer, *Tangaroa* mouille en rade de Maracas, sur l'île de Trinidad. Faute d'annexe pour débarquer, James bricole un radeau à l'aide des réservoirs d'eau, et l'équipage au grand complet, y compris le chien Pepe, franchit les derniers mètres le séparant du Nouveau Monde. C'est à Port of Spain, capitale de Trinidad, que James va coucher sur le papier l'aventure de *Tangaroa* – qui paraîtra sous le titre de *Two Girls, Two Cats* –, tandis que Jutta vit ses dernières semaines de grossesse. Pendant ce temps, les tarets finissent d'ingérer le catamaran, posé à terre devant l'Aquatic Club, un lieu réservé aux équipages de couleur. James, sans moyens pour louer un logement, décide de construire une maison flottante en bambou directement inspirée du *Kon-Tiki* de Thor Heyerdahl et d'illustrations représentant des habitations polynésiennes. C'est ici que la famille s'installe à la naissance de Hannes, le radeau étant bientôt qualifié « d'île paradisiaque des mers du Sud ».

En Grande-Bretagne, les multicoques de croisière commencent à susciter de l'intérêt, mais ils restent chers. C'est pourquoi James Wharram défend le catamaran de type polynésien, qui est d'un coût abordable. Et pour prouver ses qualités marines, il décide d'affronter l'Atlantique Nord avec *Rongo,* une nouvelle unité de sa conception. Conformément aux pirogues polynésiennes de haute mer, ses coques sont en V, avec des élancements suffisants pour s'élever à la lame sans taper. La plate-forme est assez haute au-dessus de l'eau mais le franc-bord le plus faible possible pour réduire le fardage.

De l'aveu même de son concepteur, *Rongo* est davantage le fruit du subconscient que de l'analyse logique. Il sera pourtant la pierre angulaire de tous les Wharram à venir. Le temps de commander le contreplaqué aux Pays-Bas et la colle en Grande-Bretagne, deux navigateurs solitaires viennent, par hasard, mouiller l'ancre à côté du radeau. « Tu dois construire *Rongo* immédiatement, lui lancent Bernard Moitessier et Henry Wakelam. Nous allons t'aider. » En moins de quinze jours, une structure de 12 mètres de long est érigée sous les cocotiers. Cette « épine dorsale » supporte les cloisons principales, dont les ceintures en bois massif sont prolongées jusqu'au sol pour supporter l'ensemble. Des lisses régulièrement espacées rigidifient le squelette et servent d'appui au bordé. Cette méthode née de la nécessité – elle permet de construire à même le sol, sans chantier – restera longtemps de mise pour construire les Wharram.

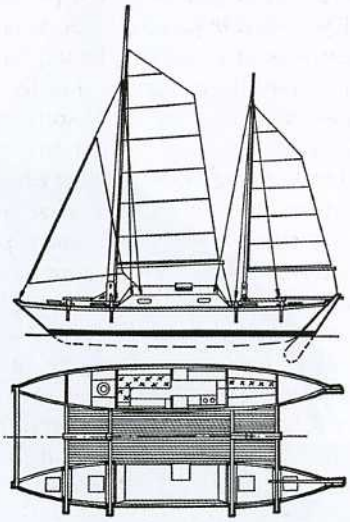
La première traversée de l'Atlantique Nord en catamaran

Mis à l'eau à la main, grâce à l'aide des employés du pétrole, *Rongo* est mâté et terminé au mouillage de Pointe-à-Pierre. Les premiers bords sont encourageants: le catamaran ne dérive pas et vire sans difficulté. Des sorties quotidiennes servent à mettre au point le système de barre et le gréement. Enfin, le 16 avril 1959, un an après le début du chantier, *Rongo* appareille pour la Martinique. Son équipage y retrouve Henry Wakelam, qui lui apprend que Bernard Moitessier a perdu son bateau, *Marie-Thérèse II,* sur un récif des Caraïbes.

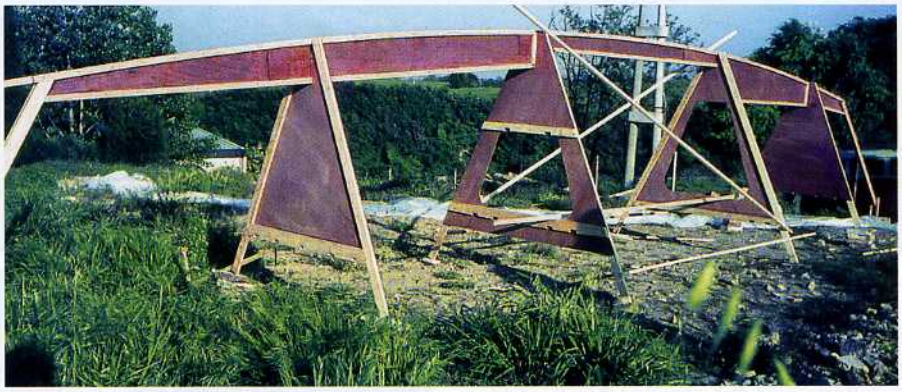
James tient à être le premier à réussir une transatlantique par le Nord avec un catamaran. Les deux tentatives précédentes, canadienne et française, se sont soldées par

Rongo

Longueur hors-tout: 12,19 m
Longueur à la flottaison: 10 m
Largeur hors-tout: 5,48 m
Largeur des coques: 1,52 m
Tirant d'eau: 0,60 m
Hauteur sous barrots: 1,72 m
Surface de voilure: 69,6 m²



La technique de pose des bordages sur quelques couples et lisses, quille en l'air, mise au point à l'occasion de la construction de *Rongo,* sera appliquée à tous les catamarans Wharram jusqu'aux années quatre-vingt. La conception générale de *Rongo,* avec ses coques en V, sa plate-forme lattée et sa structure souple, servira par ailleurs de modèle à toutes les unités de la gamme classique.



deux disparitions... Après deux semaines de navigation par petit temps, *Rongo* mouille devant le yacht-club de Miramar, près de New York. En août, James, Ruth et Jutta appareillent, tandis que le petit Hannes est confié aux bons soins de sa grand-mère paternelle. La première semaine, le catamaran parcourt une centaine de milles par jour. Puis c'est la première tempête, affrontée sous ancre flottante, les arrières canoë faisant face aux déferlantes. Barre amarrée, *Rongo* doit ensuite remonter au vent, vers le Nord.

Le vingt-deuxième jour de mer, à 1 500 milles de l'arrivée, la mèche du safran bâbord casse. Un problème récurrent dont James connaît bien la cause : quand un catamaran comme *Rongo* est frappé de travers par une vague, ses safrans supportent des efforts bien plus importants que ceux d'un monocoque, qui esquive le coup en gîtant. Il décide donc de remplacer la longue pelle plongeant sous la quille par un safran léger en contreplaqué, moitié moins profond mais plus large. Par ailleurs, il mise sur la souplesse en liant le gouvernail à la coque à l'aide de cordages, comme sur les jonques.

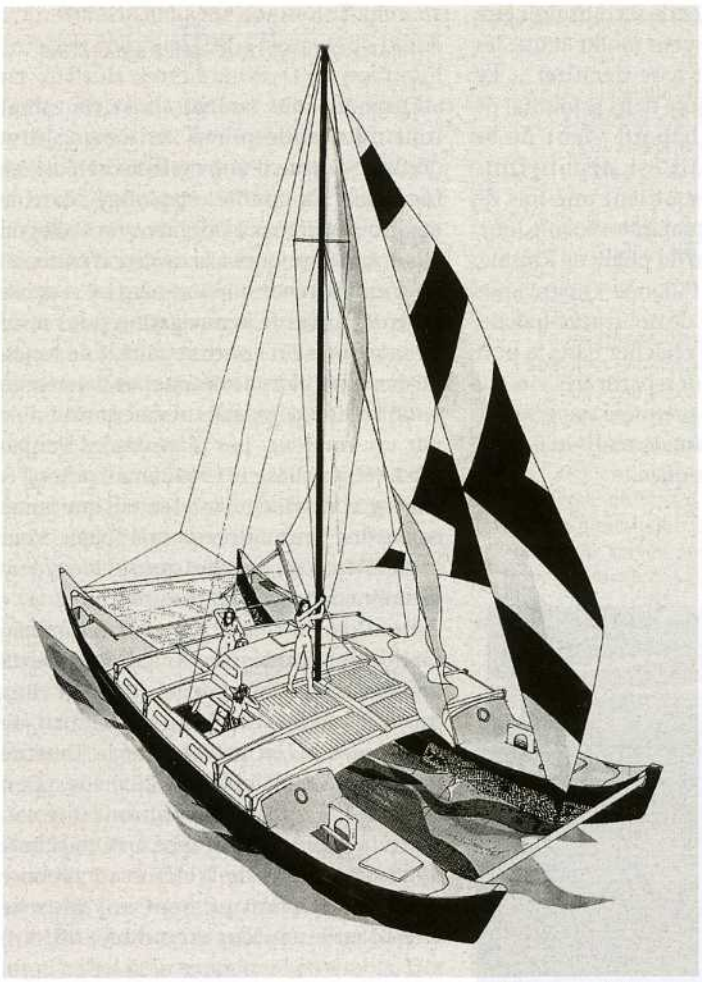
La quatrième semaine, le catamaran file vers l'Angleterre avec une moyenne de 140 milles par jour. À 1 100 milles de l'arrivée, le stock de vivres de secours doit être entamé tandis que le vent mollit et que les voiles commencent à se déchirer... Le 13 septembre, Ruth note dans le journal de bord que la barre bâbord vient de se rompre. Orientés à l'Est depuis trois semaines, les vents soufflent une fois de plus en tempête. Le quarante-sixième jour, Jutta repère la lumière du phare de Kinsale, dans le Sud-Ouest de l'Irlande. Quatre jours plus tard, en manque de nourriture fraîche, l'équipage décide de relâcher dans le port de Dun Laoghaire pour repartir très vite sur Conway, terme de la première traversée de l'Atlantique Nord jamais réalisée à bord d'un voilier à deux coques.

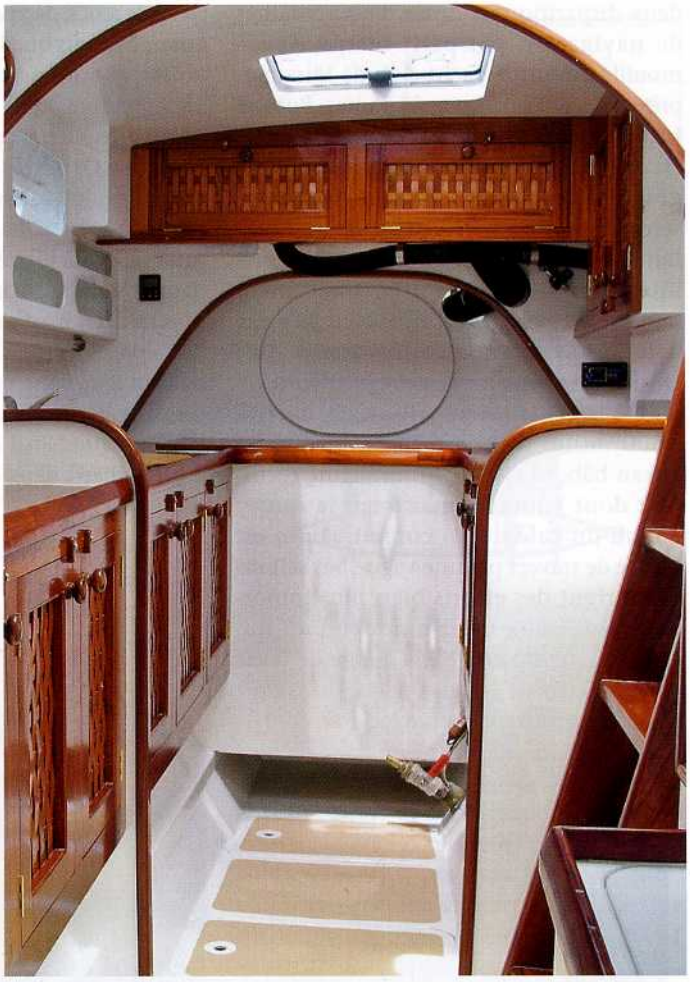
Conçu en 1964 sur la base de *Rongo*, *Tangaroa* sera le premier modèle de la carrière d'architecte professionnel de James Wharram. Le succès de ce plan sera très important.

Le Tangaroa MK I plébiscité par les constructeurs amateurs

Deux ans plus tard, au tout début d'un tour du monde prévu sur *Rongo*, Jutta décède, victime d'une maladie héréditaire incurable. La famille est plongée dans le désarroi. De retour à Deganwy, en Galles du Nord, James renonce à la carrière d'entrepreneur en bâtiment que son père lui propose et se détourne de la navigation pour vivre de sa plume. Un voisin retraité, Eric Jones, lui demande alors de dessiner un catamaran semblable à *Rongo*, mais aisément réalisable par un amateur. Les plans de ce Tangaroa MK I, publiés en 1964 dans *Yachting & Boating*, connaissent un tel succès que James en dessine deux autres dans la foulée. Pour la première fois, il réalise que ses idées peuvent être partagées par d'autres...

Dès 1966, le cabinet Polynesian Catamaran, qu'il a fondé avec Ruth, propose six modèles dans son catalogue, du petit Hina de 6,70 mètres de long au Tehini de 15,85 mètres, en passant par le Tane de 8,50 mètres ou l'Oro de 15,25 mètres. Certains de ces multicoques auront une carrière étonnante. Ainsi, avec un Oro acheté d'occasion, Henk de Welde et son épouse Gini parcourront en sept ans plus de 50 000 milles autour du monde, visitant





La gamme Pahi, qui compte cinq modèles, de 26 à 63 pieds, se distingue des précédents plans Wharram par ses sections en V arrondi, ses entrées et sorties d'eau plus pleines et ses dérives avant.
À gauche : vue en perspective du Pahi 42.
À droite : les emménagements du Pahi 52.

soixante-cinq pays ainsi qu'un bon millier d'îles. Dans l'océan Indien, ils survivront au cyclone Oscar et à ses vents de 220 kilomètres/heure, l'Oro se comportant exactement comme Wharram l'avait prédit.

James construit toujours lui-même ses prototypes, ce qui lui permet d'anticiper les difficultés du néophyte et de fournir des jeux de plans complets, illustrés de centaines de croquis de détails. Dans la vague libertaire de l'époque, il encourage même les amateurs à broder sur le canevas et à développer leurs propres idées. Une générosité conceptuelle qui a engendré le meilleur, mais aussi le pire, comme ce bricoleur britannique qui a voulu remplacer le contreplaqué par de l'Isorel ! Ce libéralisme ayant fini par lui nuire, James Wharram a depuis fait machine arrière. Mais l'image du mauvais bricolage est restée, bien ancrée…

En 1968, sur un quai du port de Deganwy, une équipe de volontaires vient aider à la construction de *Tehini*, prototype du navire-amiral de la gamme. Parmi eux, une jeune fille âgée de seize ans va vite s'illustrer par ses talents manuels et son énergie inépuisable, Hanneke Boon, fille de Nico Boon, expert néerlandais du calcul de jauge. Quelques années plus tard, elle entrera dans la vie de James et deviendra son associée, dessinant une bonne partie des plans et des illustrations du cabinet, qui deviendra James Wharram Designs. En 1970, l'équipe s'installe à bord de *Tehini* et déménage à Milford Haven, au pays de Galles, afin de préparer un nouveau tour de l'Atlantique, qui sera réalisé de 1973 à 1974.

La gamme s'enrichit de deux modèles, les Narai MK IV et Tangaroa MK IV, aux coques élargies pour améliorer le confort. James s'intéresse alors à une nouvelle technique de construction légère, le sandwich polyester/mousse. Mais le coût des produits et les difficultés engendrées à la finition conduisent à son abandon. La petite entreprise compte désormais cinq équipières et profite de conditions d'installation avantageuses pour s'établir dans le Sud de l'Irlande, du côté de Wexford. La réputation des catamarans Wharram, sûrs et bon marché, dépasse les frontières de la Grande-Bretagne ; en 1976, James est invité au premier symposium mondial du multicoque de Toronto.

En 1978, à partir d'un prototype construit six ans plus tôt, James Wharram conçoit la série des Pahi aux carènes dotées de sections en V arrondi et avec des entrées et sorties d'eau plus pleines. Moins sensibles au tangage et dotés, à longueur égale, d'une meilleure capacité de charge, ces flotteurs virent aussi plus facilement. Pour compenser la réduction du plan antidérive, des dérives-sabres, ou pivotantes, sont ajoutées sur l'avant.

Cinquante années de réflexion

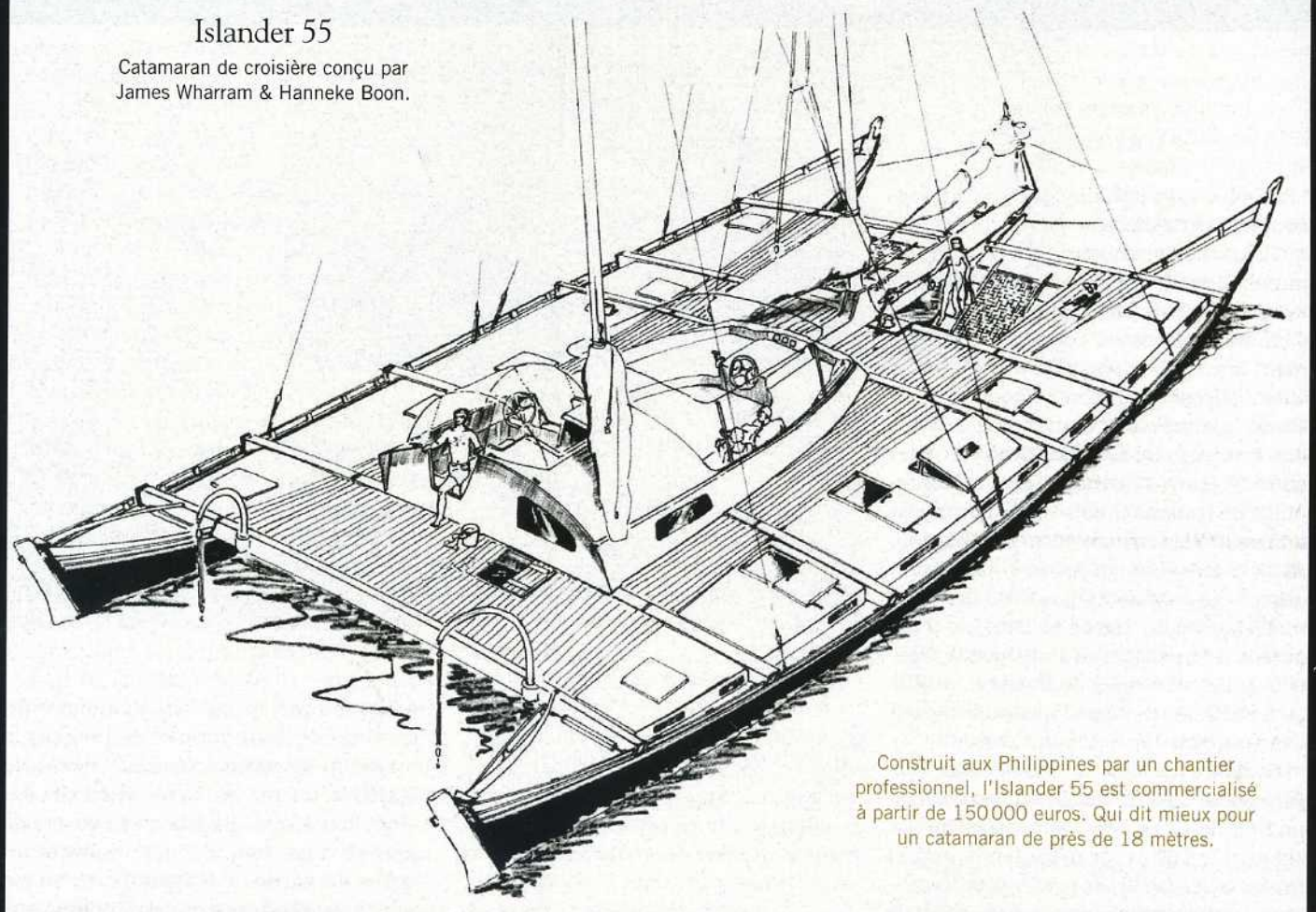
Contrairement à ce que prétendent ses détracteurs, les réflexions de James Wharram en matière d'architecture de multicoques ne sont pas des élucubrations de néophyte. Elles sont bien au contraire le fruit de cinquante années de compilations documentaires, d'expériences acquises en mer et d'échanges avec d'autres pionniers comme Rudy Choy, Arthur Piver, Jim Brown ou Dick Newick.

Retenues par les Polynésiens pour leurs unités de haute mer, les sections de coque en V ont une bonne capacité de charge, sans déformation des lignes d'eau à la charge. Elles présentent une bonne résistance à la dérive, sans autre appendice que les gouvernails, à la manière des Hobie Cat 16. Les extrémités canoë, les élancements prononcés et le tulipage des étraves facilitent le passage dans une mer formée, au prix d'une tendance marquée au tangage. Un franc-bord, réduit à 12 ou 14 pour cent de la longueur hors tout et des superstructures limitées réduisent le fardage et abaissent au maximum le centre de gravité, deux facteurs utiles à la stabilité. La construction reste simple, économique et accessible à l'amateur, grâce à l'emploi extensif du contreplaqué. La conception reste la même que celle du *Rongo* de 1957, avec des emménagements intégralement situés dans les coques et divisés en plusieurs compartiments par des cloisons étanches. Les liaisons entre les coques gardent une certaine souplesse pour éviter toute concentration des contraintes, les ponts lattés évitant l'envahissement des cockpits. Les mouvements sont de faible amplitude, le système de liaison ne laissant pas danser les coques de manière anarchique – dans ces conditions, le bateau ne pourrait d'ailleurs plus avancer. Pour rester cohérent avec ce principe de souplesse, le gréement ne comporte pas de points durs comme des ridoirs par exemple, remplacés par des ligatures textiles façon caps-de-mouton.

Pour la conception du bateau, les principes de base n'ont évolué qu'à la marge, en fonction de l'expérience acquise par les utilisateurs – avec plus de dix mille plans distribués de par le monde, la communauté est assez vaste. Concernant les plans de voilure, en revanche, James Wharram n'a cessé d'expérimenter. Voile bermudienne, voile de jonque, gréement à corne, à balestron, wishbone, grand-voile lattée, pince de crabe, tout a été essayé ou presque, avec pour point commun un centre de voilure toujours placé au plus bas. Pour cette raison, le gréement des grandes unités est presque toujours divisé, afin d'obtenir des mâts courts et des voiles de moindre surface, plus faciles à maîtriser en équipage réduit. L'angle de remontée au vent s'en trouve bien sûr diminué, mais, à condition de disposer de voiles correctement taillées, il tourne autour d'une centaine de degrés d'un bord sur l'autre, soit des performances comparables à celles d'un voilier traditionnel. Contrairement à la plupart de ses confrères, Wharram ne privilégie pas la vitesse au détriment de la sécurité. En croisière, une vitesse au moins équivalente à celle d'un monocoque de même longueur de flottaison lui semble suffisante. En retour, la sécurité de ses catamarans est telle que pratiquement aucun d'eux n'a jamais chaviré, même dans les pires conditions. ■

Islander 55

Catamaran de croisière conçu par James Wharram & Hanneke Boon.

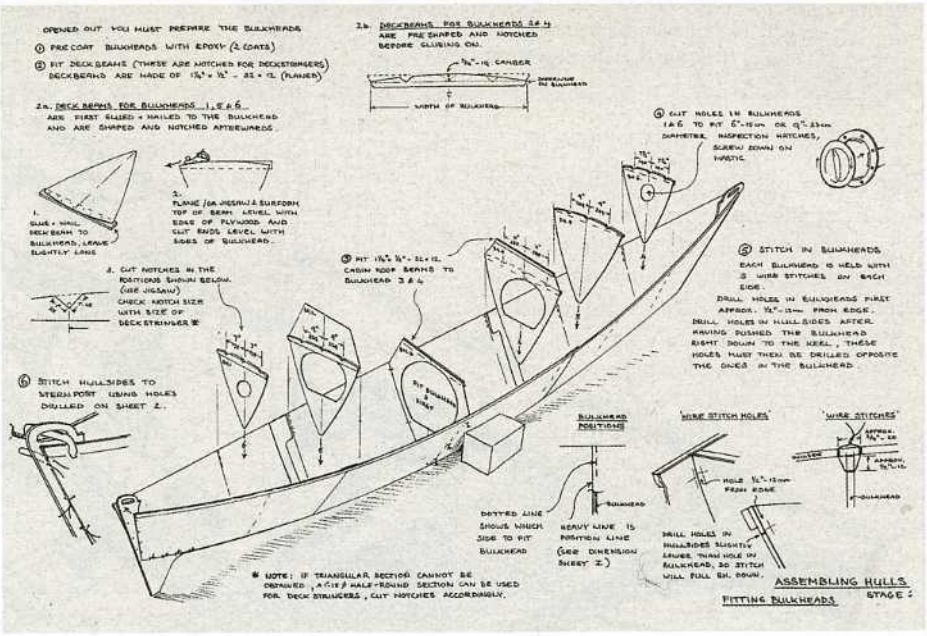


Construit aux Philippines par un chantier professionnel, l'Islander 55 est commercialisé à partir de 150000 euros. Qui dit mieux pour un catamaran de près de 18 mètres.

Le tour du monde d'un Tiki 21

Les prudes et catholiques Irlandais s'accommodant mal de la présence de ceux qu'ils considèrent comme des hippies aux mœurs dissolues, l'aventure communautaire de Wexford tourne court en 1978. Comme beaucoup d'autres sur le continent, le groupe se sépare pour des raisons autant affectives qu'économiques, une partie des plans restant sous séquestre dans une banque... De retour au pays de Galles en 1979, James Wharram découvre la technique du composite bois-époxy illustré par le fameux West System des frères Gougeon. Associé au montage cousu-collé mis en œuvre outre-Manche pour le Mirror, ce matériau léger, rigide et durable a un potentiel formidable en construction amateur. James le comprend très vite et qualifie cette méthode de «bond quantique» pour construire plus vite et moins cher.

Comme d'habitude, il commence par l'expérimenter à petite échelle en construisant un Hitia de 4,20 mètres. Après quoi il met en chantier le Tiki 21, de 6,40 mètres, second rejeton d'une famille de randonneurs et croiseurs dont les longueurs vont aujourd'hui de 4,20 mètres à 14 mètres. Vainqueur du concours de plans organisé en 1982 par le magazine américain *Cruising World*, le Tiki 21 connaîtra un succès planétaire. En 1998, Rory McDougall fera le tour du monde avec ce catamaran... Vingt ans avant les voiles «à corne» des bateaux de course actuels, la grand-voile du Tiki 21 utilise une



En haut: le Tiki 21 a rencontré un succès international, grâce à ses qualités marines et sa parfaite adéquation à son programme de randonneur côtier économique. Ci-dessus: James Wharram a la particularité pour un architecte de ne proposer aucun plan de formes classique mais des planches de croquis très détaillées, comme celle-ci, extraite du dossier de construction du Tiki 21.

courte vergue et un fourreau qui permettent à la fois d'augmenter la portance, de contrôler le vrillage et de réduire la traînée. Autre innovation, le Tiki 21 ne comporte aucune ferrure, tous les assemblages – coque/bras de liaison, gréement, gouvernail... – étant réalisés à l'aide de ligatures textiles. À l'époque, beaucoup raillaient cette méthode aujourd'hui considérée comme le *nec plus ultra* de la modernité!

En 1987, le Pahi 63 *Spirit of Gaia* devient le plus grand voilier de la flotte, avec 19,20 mètres de long pour 8,50 mètres de large et un déplacement lège de 8 tonnes. Il faudra quatre années d'efforts et l'aide de nombreux volontaires avant de pouvoir mettre à l'eau ce catamaran conçu, à l'origine, pour la recherche océanographique. Pendant six ans, James va emmener *Spirit of Gaia* autour du monde, au gré d'expéditions et d'événements divers comme le rassemblement des pirogues doubles traditionnelles de Raiatea, en 1995.

À partir de 1997, James réinterprète à sa manière les embarcations traditionnelles du Pacifique et de l'océan Indien en concevant une série « ethnique ». Le Melanesia, une pirogue à balancier de 4,90 mètres propulsée à la voile ou à la pagaie servira de « brouillon ». Il sera suivi du Tahiti Wayfarer de 6,40 mètres. Tous ces modèles ont en commun une coque à simple bouchain en contre-plaqué époxy, le reste de la structure, en branches et troncs bruts, étant assemblé à l'aide de ligatures. La voile en pince de crabe, dont le rendement aérodynamique est très surprenant, est taillée dans de la toile à bâche et lacée à deux branches. La gouverne est assurée par une grande pagaie actionnée par un court palonnier. Le plan antidérive repose sur les seules œuvres-vives, qui présentent, un peu comme un kayak de mer, des entrées et sorties d'eau très pincées et un brion profond. Compte tenu de la pauvreté des moyens mis en œuvre, l'efficacité de ces pirogues doubles est confondante. À condition d'accepter leur image résolument décalée et de s'adapter aux techniques de manœuvre originales qu'elles exigent, force est de constater que le rapport prix/efficacité de ces embarcations est imbattable.

Dans le même esprit de retour aux formes de navigation ancienne, Wharram part en 1999 sur les traces des Vikings, de l'Écosse à l'Islande via les îles Féroé et le Danemark. L'Islander 65 sort des cartons en l'an 2000, à la demande d'un navigateur micronésien qui souhaite disposer d'un cargo à voile pour le trafic de marchandises entre les îles. Suit l'Islander 55, construit par un chantier indonésien. Investi depuis toujours dans la construction amateur, James ne néglige pas pour autant les professionnels, pour lesquels il conçoit des versions polyester (Tiki 28 et 36) ou des modèles spécifiques.

Le Melanesia, une des unités de la gamme ethnique de Wharram, est fortement inspiré des pirogues mélanésiennes, embarcations aux qualités nautiques extraordinaires. Selon la version, gréé avec une voile pince de crabe ou à pagaie seule, le flotteur diffère. En France, ce bateau est commercialisé en kit par le chantier Icarai de Nicolas Vivier, auteur il y a quelques années d'un tour de l'Atlantique Nord en Tiki 26.

Un bateau de pêche côtière de 8,30 mètres pour 2 500 euros

Entre deux conférences archéologiques internationales, il visite les Philippines en 2005 et participe au projet Lapita Voyage destiné à procurer un moyen de transport indépendant aux habitants de cet archipel. *Tama Moana*, prototype d'une pirogue double moderne inspirée d'un original conservé au musée d'Auckland, verra ses qualités marines mises à l'épreuve en suivant une ancienne route de migration des Protopolynésiens, à partir des Philippines jusqu'aux îles Salomon, via l'archipel des Moluques et la Nouvelle-Guinée. Financé à l'aide de fonds caritatifs, le projet entre dans sa phase active à partir de 2008, les premiers bateaux de cette série pouvant être offerts aux communautés de Tikopia et d'Anuta. Ces dernières semaines, le dixième exemplaire a été lancé aux Philippines.

En juillet 2010, le magazine britannique *ClassicBoat* a décerné le premier prix de son concours Eco Fishing Boat au projet Amatasi 27 proposé par James Wharram et Hanneke Boon. Ce bateau de pêche côtière de 8,30 mètres de long propulsé à la voile et à l'aviron se caractérise par un impact minimal sur l'environnement, et un coût dérisoire: moins de 2 500 euros! Porté par l'expérience acquise sur les unités « ethniques », le prototype a été mis à l'eau en octobre dernier. Il sera testé en situation tout au long de l'année, et sera visible cet été aux fêtes de Brest et de Douarnenez. Après de nombreux soucis de santé, James attend, avec l'impatience d'un jeune homme de quatre-vingt-quatre ans, de remettre en pratique la phrase écrite par Joshua Slocum voici plus d'un siècle: « L'océan est fait pour naviguer ». ■

WWW Poursuivez votre découverte de James Wharram sur notre site Internet <www.chasse-maree.com>, rubrique « Les compléments du Web ».