En lecture libre

LE FLYING FIFTEEN D'UFFA FOX

Publié le 02 août 2006 N° 189 Temps de lecture : 9 min

Le Flying Fifteen d'Uffa Fox
Jean-Yves Poirier
ff
UK 192

Malgré son lest de 180 kg, le Flying Fifteen *Cowslip*, barré par le duc d'Edimbourg, peut déjauger au portant quand la brise est soutenue.

NAVIRES VOILE-AVIRON

Par *Jean-Yves Poirier* – Faire planer un quillard, beaucoup y ont pensé mais peu y sont parvenus. Dû au crayon du génial architecte britannique Uffa Fox, le Flying Fifteen fait, depuis 1948, le bonheur de tous ceux pour qui une quille lestée ne doit limiter ni la vitesse du bateau ni les sensations à la barre... Retour sur un plan éternellement moderne.

Après une longue et pénible journée de travail, je me détendais dans mon bain avant de m'habiller pour aller dîner et profiter au mieux de la splendide soirée qui s'annonçait. [...] Dans l'eau, on ne pèse presque rien, la chaleur fait circuler le sang dans tout le corps et un effet calmant qui stimule la réflexion . [...] Soudain, je vis très clairement dans mon esprit le Flying Fifteen dans une brise de Noroît, à la poursuite de la gloire. Mât, gréement, lignes de carène, plan de pont, quille en aileron de requin et gouvernail, j'avais tout en tête avant même de construire le premier bateau et de l'essayer. »

A peine sec, Uffa trace immédiatement ses croquis préparatoires au dos du magazine qui traînait dans la poche de son peignoir de bain...

Si le dessin du Flying Fifteen fut instantané, sa gestation fut nettement plus longue. L'idée d'associer les qualités d'évolution et les performances du 14 pieds International à la stabilité d'un quillard trottait dans la tête d'Uffa Fox depuis plusieurs années déjà. Il admirait en particulier les plans d'*Unorna*, un One Rater signé par Charles Sibbick en 1894 . Ces voiliers à déplacement léger de 8,40 m environ, « conçus à une époque où les bateaux de régate et de croisière étaient aussi différents que les chevaux de course des bêtes de trait », avaient un faible creux, de grands élancements qui allongeaient considérablement la flottaison dynamique, une quille à bulbe et aileron, un gouvernail suspendu à l 'extrême arrière de la flottaison , des sections avant en V marqué et des sorties arrière plates et tendues favorisant la vitesse.

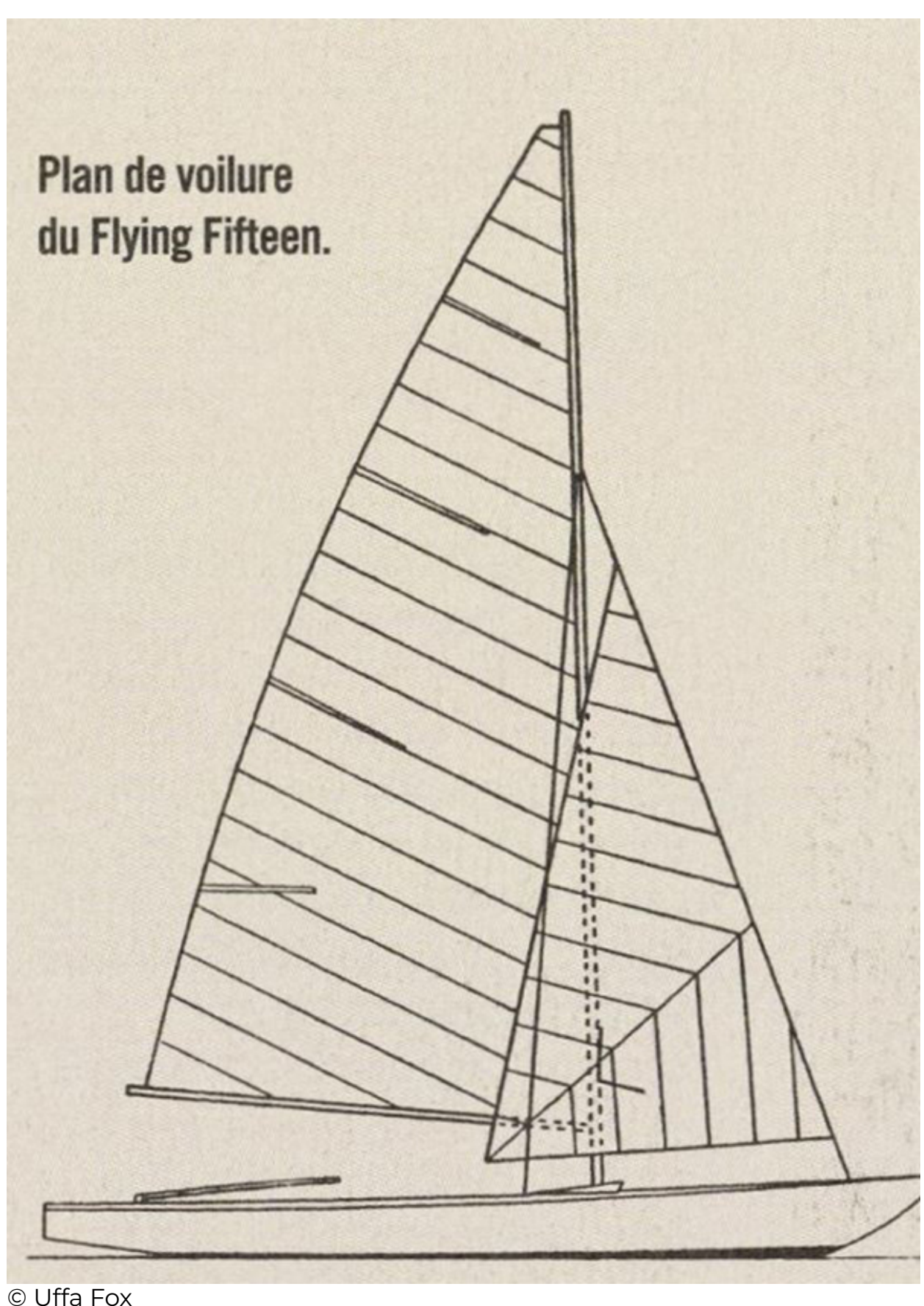
Dès 1946, Utta Fox décide de greffer des élancements avant et arrière à la carène d'un dériveur qu'il connaît bien, le 14 pieds International, afin d'allonger sa flottaison dynamique d'un bon tiers; son plan de voilure sera intégralement redessiné. Il conçoit ainsi *Pensive Temptress* (« Songeuse Tentatrice »), un 25 pieds (7,80 m) qui sera le tout premier Flying de la série, destiné à participer les 6 et 8 décembre de la même année aux régates organisées par l'YRA (Yacht Racing Association) pour choisir le quillard à deux équipiers des prochaines épreuves olympiques . En dépit de ses performances il dépassera les 10 nœuds au portant lors des essais – , *Pensive Temptress*, considéré comme trop long à la flottaison (6,10 m) et trop léger (?), est écarté au profit du plus conventionnel *Toucantoo*, prototype du National Swallow (dont la série est toujours active outre-Manche).

Malgré cet échec, Uffa Fox reste persuadé qu'un quillard léger et rapide peut séduire un public d'amateurs de voile légère, mûris et donc moins athlétiques (dans les années soixante-dix, André Cornu, père du célèbre 470, suit une démarche identique avec son Vent d'Ouest). Moulée en fonte, la quille de *Pensive Temptress* est peu coûteuse et démontable pour faciliter manutentions et transport. Utta pense qu'un bateau pourra emprunter une quille aux clubs visités, puis la laisser sur place avant de reprendre la route » à sec de lest ». Cinquante ans plus tard, le chantier Dehler reprendra la même idée avec son Dehler 25, sans plu s de succès que son prédécesseur. Dernière idée déjà développée sur les canoës à voile, le gouvernail rétractable suspendu s'insérait avec sa mèche comme une dérive sabre dans son puits .

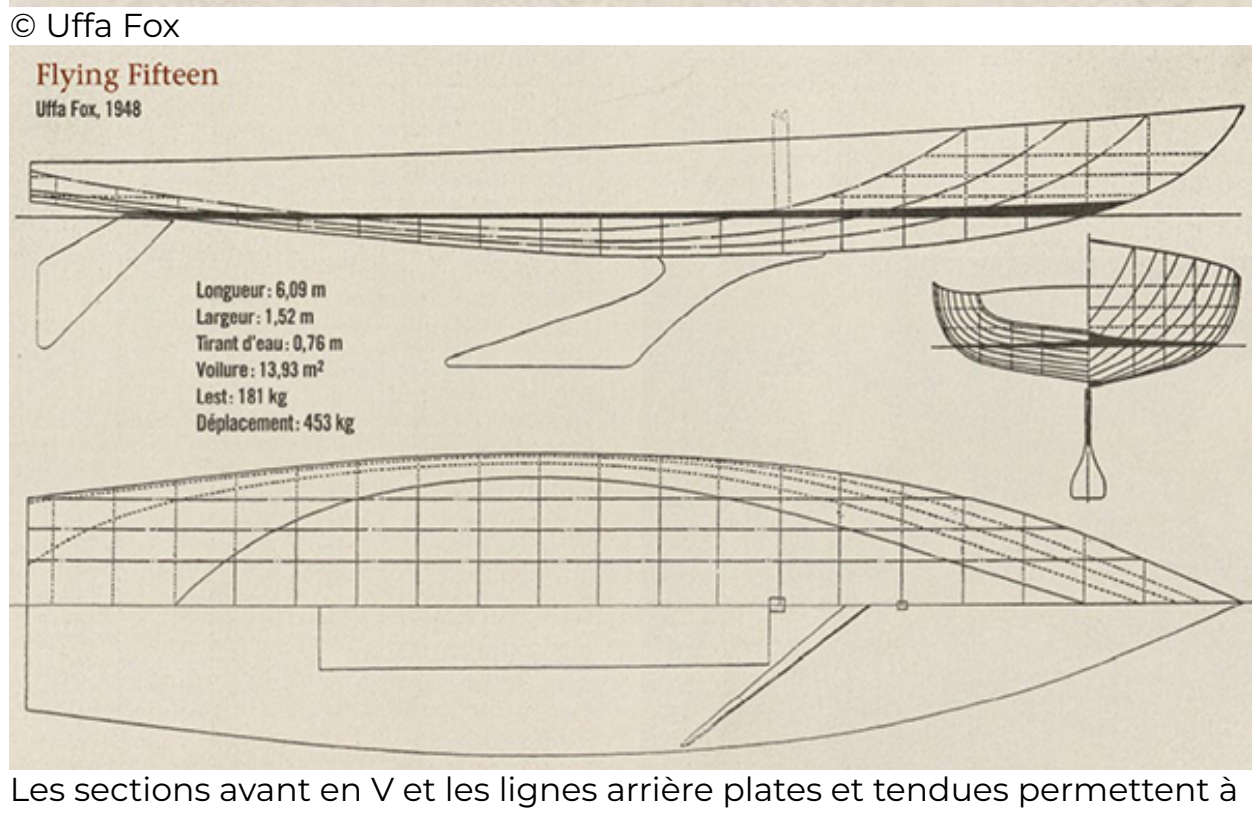
En 1948, Utta Fox conçoit et construit le premier Flying Fifteen, version réduite de *Pensive Temptress,* pour les essais préolympiques de 1948. Son comportement est si remarqué que l'architecte-constructeur remplit immédiatement son carnet de commandes, le premier championnat de la série ayant lieu dès l'année suivante. Très enthousiaste, il en profite pour décliner la série des Flying de 10 à 50 pieds (valeur correspondant à la longueur de flottaison) .

Les longitudinales tendues et les lignes d'eau quasi parallèles donnent une carène très pure et sans déformations, avec des sections arrière presque horizontales favorisant le déjaugeage dès 12 nœuds de vent. Davantage conçue pour supporter le bulbe que pour assurer l'action antidérive, la quille a une surface mouillée minimale qui l'oblige à travailler en association avec un gouvernail presque aussi profond qu'elle encore une solution architectural e des plus modernes!

A l'origine , l'échantillonnage , typique des constructions les pl us évoluées des années quarante, était le suivant: bordé en doubles plis croisés d'acajou , premier pli de 3 mm posé en diagonale à 45°, second pli de 5 mm posé en long sur des membrures en orme de 9 x 6 mm ployées à la vapeur et espacées de 50 mm seulement, pont en contre-plaqué de 5 mm. Des varangues lamellées en plis d'acajou de 5 mm de longueur décroissante reprennent en douceur les efforts de torsion du lest.



© Uffa Fox



Les sections avant en V et les lignes arrière plates et tendues permettent à cette coque élégante et relativement étroite de planer dès que la brise dépasse les 12 nœuds. © Uffa Fox

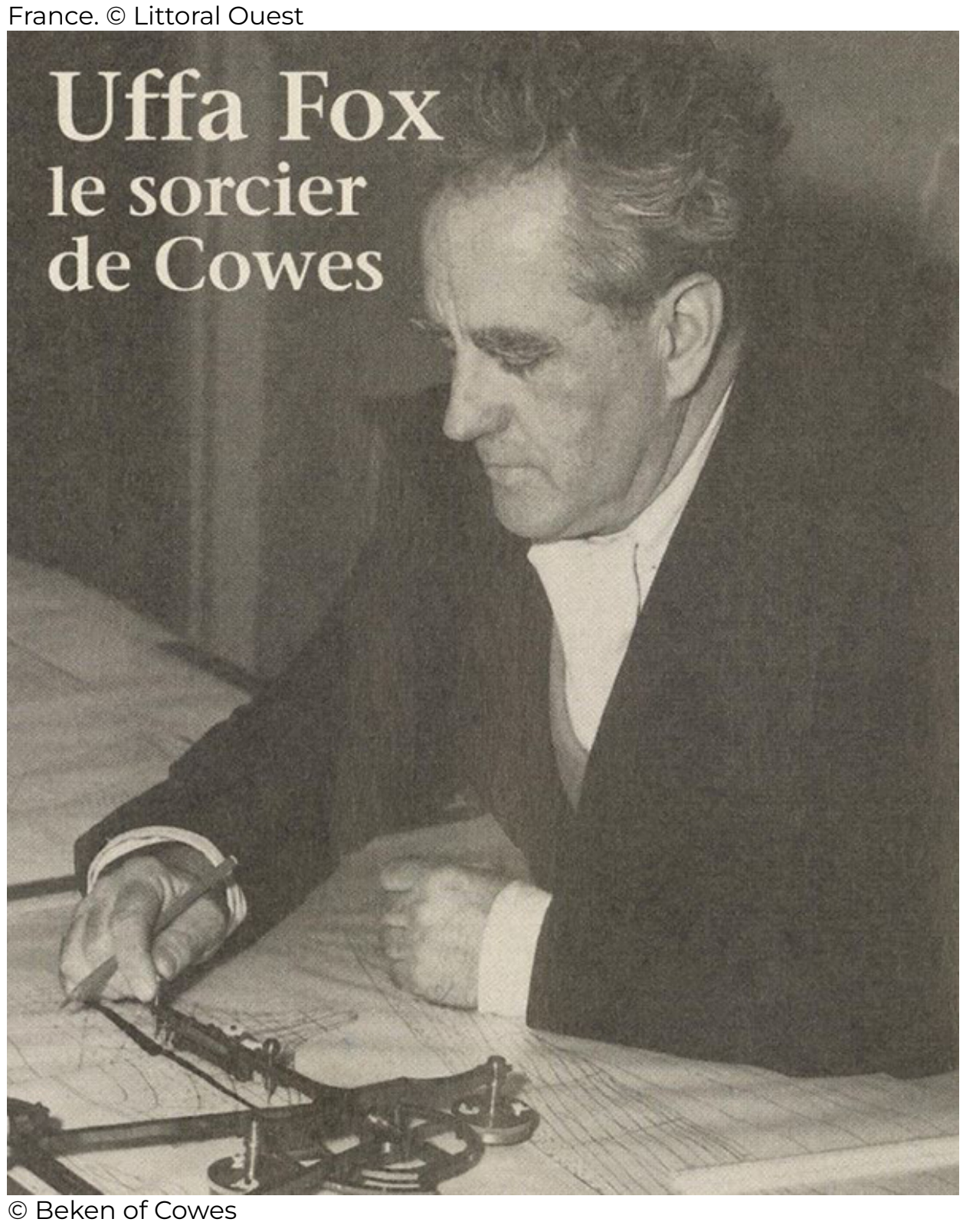
Selon une démarche encouragée par l'architecte à la fin des années soixante, il dessine une version en contre-plaqué à bouchains du Flying Fifteen – , à peu près tous les matériaux seront utilisés pour construire ce bateau, suivant de fait l'évolution générale des techniques... sans oublier quelques bizarreries: en 1958, *Flying Freak* a une coque en Tufnol (stratifié phénolique aussi utilisé pour la fabrication de poulies) ; il est suivi d'une unité en aluminium dont les rivets souffrent très vite d'une électrolyse foudroyante! La structure originale en bois ne pesant guère plus de 128 kg, il faut attendre les récentes structures en sandwich pour rivaliser en rapport poids/rigidité. Aujourd'hui encore, certains équipages préfèrent les ponts en bois, plus rigides à poids égal que les ponts en composites , et bien plus faciles à personnaliser. Apparues dans les années soixante, les premières coques en polyester monolithique, pourtant beaucoup plus souples que leurs cousines en bois, font une bonne soixantaine de kilos de plus!

En traçant ses plans, Uffa Fox avait pensé faciliter la tâche des constructeurs amateurs en leur octroyant une tolérance de 25 mm dans la plupart des dimensions; mais au fil du temps, certains professionnels malins en ont profité pour développer d'autres lignes d'eau et d'autres plans de pont qui vont engendrer de nombreuses controverses au sein de la série, et avec Uffa Fox lui même, pour déterminer ce qu'est exactement un Flying Fifteen. La série compte aujourd'hui trois mille sept cents unités, réparties sur tous les continents, qui accueillent à tour de rôle le championnat du monde, bisannuel depuis 1970 . Traditionnellement britanniques, les constructeurs les plus récents sont Ovington et Amos . Importé en France depuis 1997 , le Flying Fifteen a connu son premier championnat national à Dinard l'année suivante. La flotte française , forte désormais d'une centaine de bateaux, a depuis essaimé vers Cazaux, Pareloup et le golfe du Morbihan.

Le marché de l'occasion ne manque pas d'opportunités: les Flying Fifteen se vendent entre 3 000 et 5 300 € , contre 15000 € pour un bateau neuf. La série bénéficie d'une association internationale <http://flyin15.org> et nationale <www.flyin gfrance.com>. Via son site <www.uffafox.com> , Tony Dixon, neveu d'Uffa Fox, se charge de distribuer la plupart des plans originaux de l'architecte dont il fut longtemps le dessinateur.

FAST FORWARD

Le *Fast Fonvard*, de Cazaux. Une centaine de Flying Fifteen naviguent en France. © Littoral Ouest



© Beken of Cowes

Bien qu'un demi-siècle exactement les sépare, Uffa Fox (1898-1972) partage de nombreux points communs avec l'architecte naval américain, Nathanael G. Herreshoff (1848-1938). Même attachement à leur région: Uffa Fox a fait l'essentiel de sa carrière dans l'île de Wight où il est né, Nathanael restant fidèle à Bristol, petite ville du Rhode Island qui lui valut le surnom de « sorcier de Bristol ». Même goût du détail: tous les deux concevaient et dessinaient avec minutie la moindre pièce d'accastillage. Même penchant pour la recherche technologique la plus évoluée. Même passion pour les bateaux rapides et performants. Et, surtout, même capacité d'imaginer des solutions nouvelles. A la fois architectes et constructeurs, ces deux génies, pour une fois, le mot n'est pas galvaudé – ont profondément marqué l'histoire de la plaisance.

Après avoir grandi sur le front de mer de Cowes, Uffa entreprend, dès la fin de sa scolarité, un apprentissage de sept années au chantier Saunders, spécialisé dans les navires à haute vitesse (plus de 50 nœuds) . Il y apprend la construction et l'architecture navales. A vingt et un ans, il décide de monter sa propre affaire. Pour s'installer, il rachète le vieux pont flottant qui servait à relier deux quartiers de la ville de Cowes.

Couverte d'un toit, la partie centrale sert d'atelier, le flotteur avant de passerelle vers la terre ferme, l'arrière de rampe de mise à l'eau et la cabine à passagers de bureau et de pièce à vivre. Un local peu orthodoxe, mais au final, parfaitement fonctionnel, qui résume à lui seul les principes qu'Uffa ne cessera toute sa vie de mettre en œuvre.

Après avoir travaillé plusieurs années sur des bateaux à moteur ultrarapides, Uffa est convaincu qu'avec une carène adaptée et un équipage capable de maintenir le bateau à plat, un voilier peut lui aussi planer à la surface de l'eau. En 1927, il met ses théories en pratique avec *Avenger,* un dériveur de 14 pieds International, qui remporte cinquante -deux régates sur les cinquante -sept courues, avec deux places de second et trois de troisième! Tout en contribuant à garnir son carnet de commandes, *Avenger* lui permet d'appliquer le concept de carène planante à d'autres séries, comme les canoës à voile, et à d'innombrables modèles originaux qu'il construit lui-même, malgré certaines réticences. Le 22 m2 *Vigilant* est ainsi exclu des régates du Soient, car les organisateurs le considèrent comme trop léger pour naviguer en sécurité dans ces eaux. En 1930, ce yacht a pourtant fait sans problème l'aller-retour jusqu'en Suède dans des conditions de mer et de vent autrement plus dures.

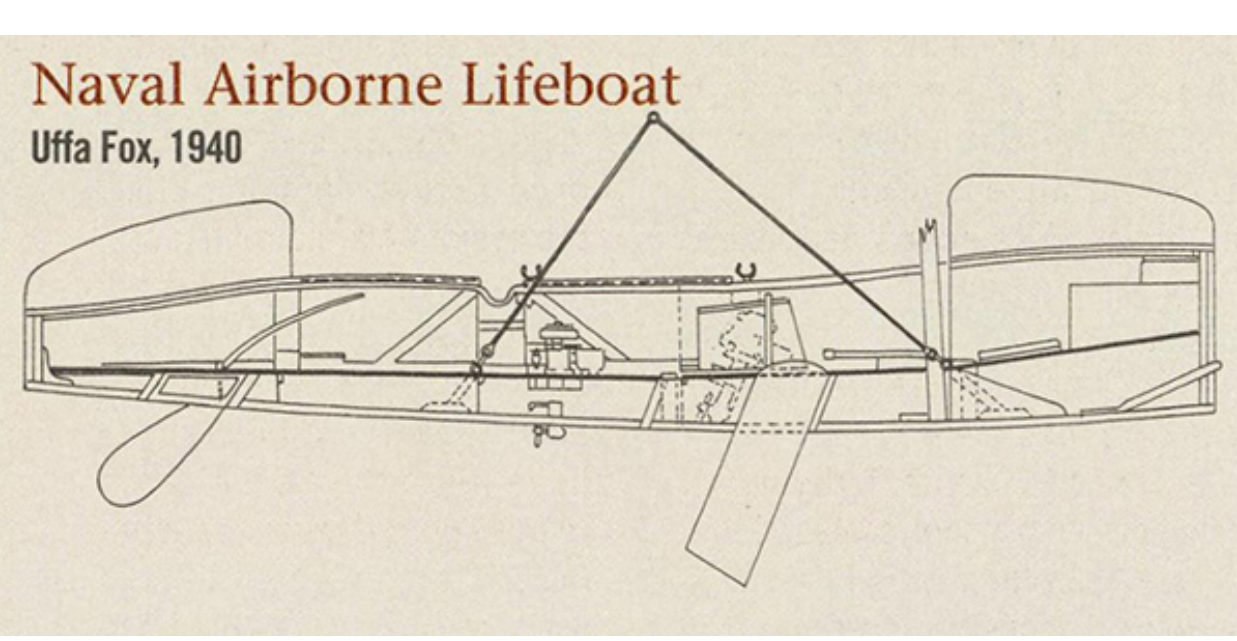
Pourtant blasés en matière d'excentricités maritimes, les Britanniques restent sceptiques lorsqu'ils apprennent qu'Uffa a décidé de traverser la Manche à bord de *Brynhild*, un canoë à voile à double planche de rappel, en compagnie de son chef dessinateur, Bill Waight. Moins de douze heures après le départ de Cowes, l'équipage atteint Cherbourg, avant de partir explorer les côtes de Bretagne Nord. C'est au cours de cette croisière que l'architecte découvre, à Pontusval, la fabrication par trois pêcheurs locaux d'un cordage en fibres de roseau, un travail étonnant présenté, avec photos à l'appui, dans son livre *Sail and Power.*

Durant les années de guerre, Utta contribue à l'effort national en inventant un bateau de sauvetage aérien auto redressable, l'Airborne Lifeboat, qui peut être transporté sous un avion avant d'être parachuté au-dessus de pilotes naufragés. Très léger (moins de 500 kg), il comporte une voile, un moteur bicylindre, un kit de survie et... un guide de manœuvre à la voile. Uffa a toujours considéré cette invention comme la meilleure de sa vie.

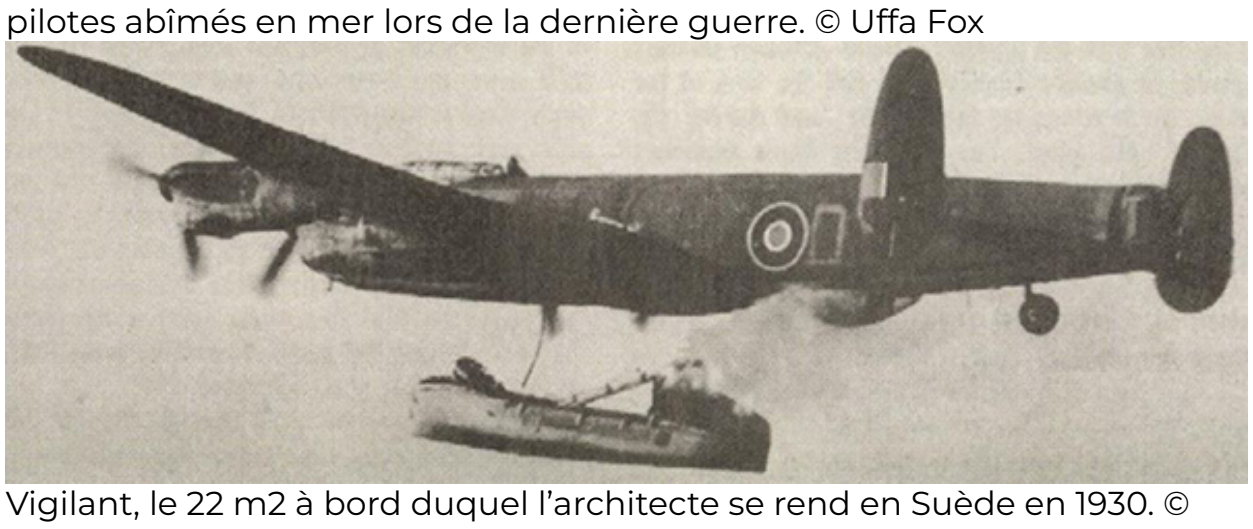
Grâce aux nouvelles techniques de construction développées par l'industrie aéronautique, en particulier le bois moulé collé sous vide et étuvé à haute température, Uffa Fox occupe ses années de l'immédiat après-guerre à collaborer avec le chantier Fairey Marine au développement de certains ses plans, comme les 14 pieds International, Firefly, Swordfish, Albacore, Jolly Boat, Duckling, ou le croiseur Atalanta.

C'est sa profonde amitié avec le duc d'Edimbourg, lui-même plaisancier émérite, qui rendra Uffa Fox célèbre au-delà du cercle étroit de la plaisance. Tous les deux régatent à bord du Dragon de la famille royale, *Bluebottle,* avec Uffa comme équipier et le duc d'Edimbourg à la barre. Uffa a eu trois conjointes, dont chacune a joué un rôle important dans sa carrière, la première, Alma, travaillant activement à la publication de ses cinq premiers ouvrages. 11 finit ses jours en compagnie d'une Française, Yvonne Bernard, qui ne parlait pas un mot d'anglais!

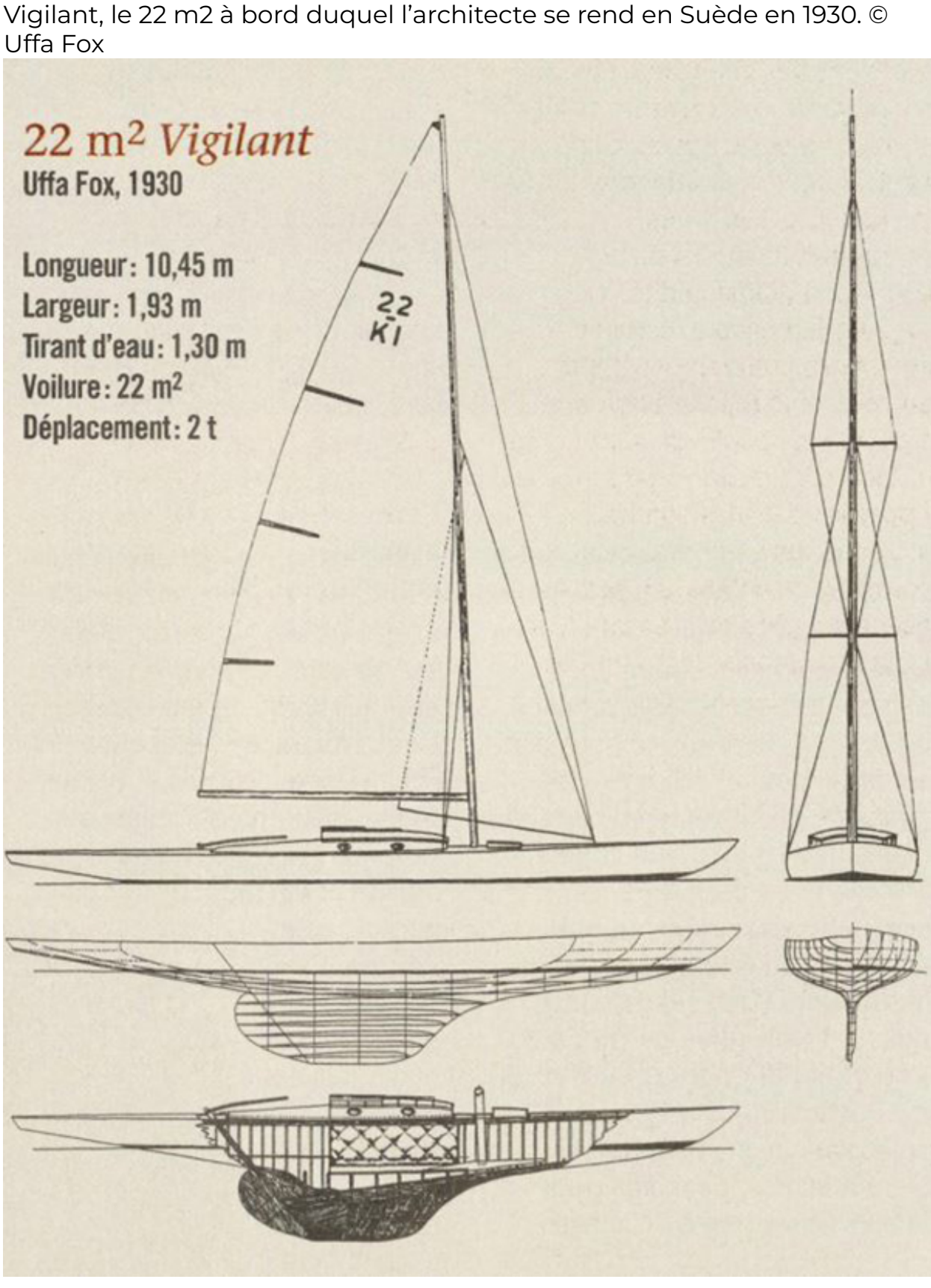
Dans les années soixante, Uffa Fox s'associe au constructeur américain George O'Day, une collaboration qui donnera naissance à la série des Daysailer et Javelin. Le tout dernier bateau conçu par Uffa pour son propre Lisage est *Ankle Deep* (« Jusqu'aux chevilles »), un canot à moteur de 7,50 m. Suspendu au-dessus de l'eau à des bossoirs le long de la façade de sa maison, il lui servait pour partir à la pêche ou en pique-nique. La sortie en mer effectuée à l'occasion de la Tall Ship's Race de 1972 sera la dernière, avant sa disparition en octobre de la même année. **J.-Y. P.**



le canot de sauvetage aéroporté imaginé par Uffa Fox pour secourir les pilotes abîmés en mer lors de la dernière guerre. © Uffa Fox



Vigilant, le 22 m2 à bord duquel l'architecte se rend en Suède en 1930. © Uffa Fox



surpris lors d'une escale à Pontusval, des pêcheurs commettent un cordage à l'aide de roseaux. © Uffa Fox

Bibliographie: les ouvrages d'Uffa Fox, auteur prolixe et grand vulgarisateur, ne sont plus disponibles dans le commerce depuis longtemps, mais on peut encore en dénicher quelques exemplaires chez des bouquinistes spécialisés. Ouvrages de base: quatre tomes grand format illustrés de nombreux plans et photographies, Sailing, Seamanship and Yacht Construction (1934); Uffa's Second Book (1935); Sail and Power (1936); Racing, Cruising and Design (1937). Autre livres d'Uffa Fox: Thoughts on Yachts and Yachting (1938); Seamanlike Sense in Powercraft (1968); Sailing Boats (1959); According To Uffa (1960); Joys of Life (1966); More Joys of Living (1972); Best of Uffa, publié par Guy Cole (1978); Crest of the Wave (1939); Beauty of Sail, en association avec Beken of Cowes (1938); Uffa Fox Book of Sailing (1963); Nautical Code, publié par le British Safety Council. Livres sur Uffa Fox: June Dixon, Uffa Fox, a Personal Biography(1978); John Fairfax, Britannia: Rowing Alone Across the Atlantic; John Fairfax et Sylvia Cook, Oars Across the Pacific (1972).

LA SUITE DE CET ARTICLE EST RÉSERVÉE AUX ABONNÉS

Vous êtes abonné(e) ?

Nous vous en remercions et vous invitons à vous connecter pour lire nos articles et accéder à vos avantages.

SE CONNECTER

Vous n'êtes pas abonné(e) ?

Soutenez le journalisme au long cours et choisissez votre formule d'abonnement.

S'ABONNER

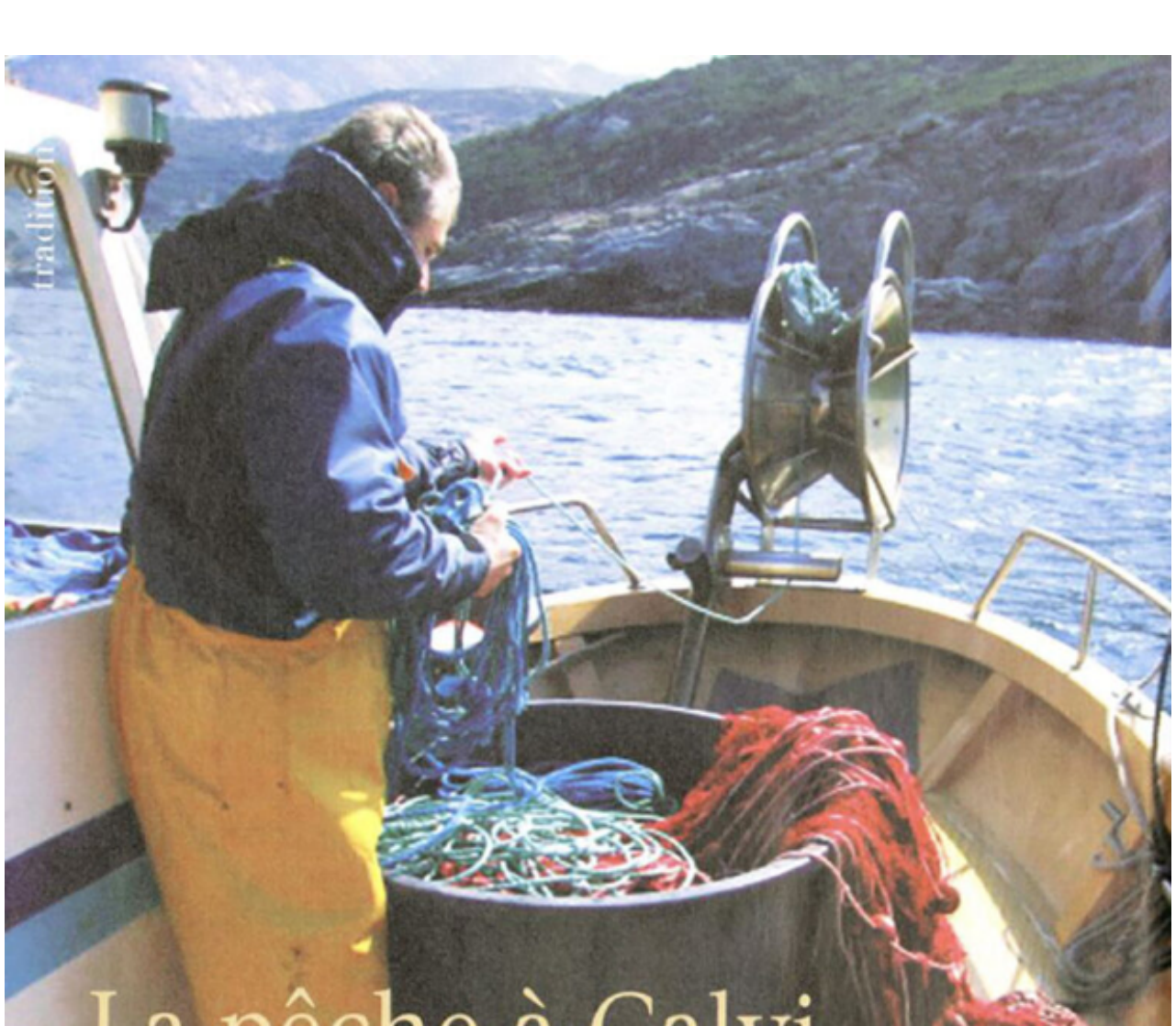
≡ ABONNEZ-VOUS ≡

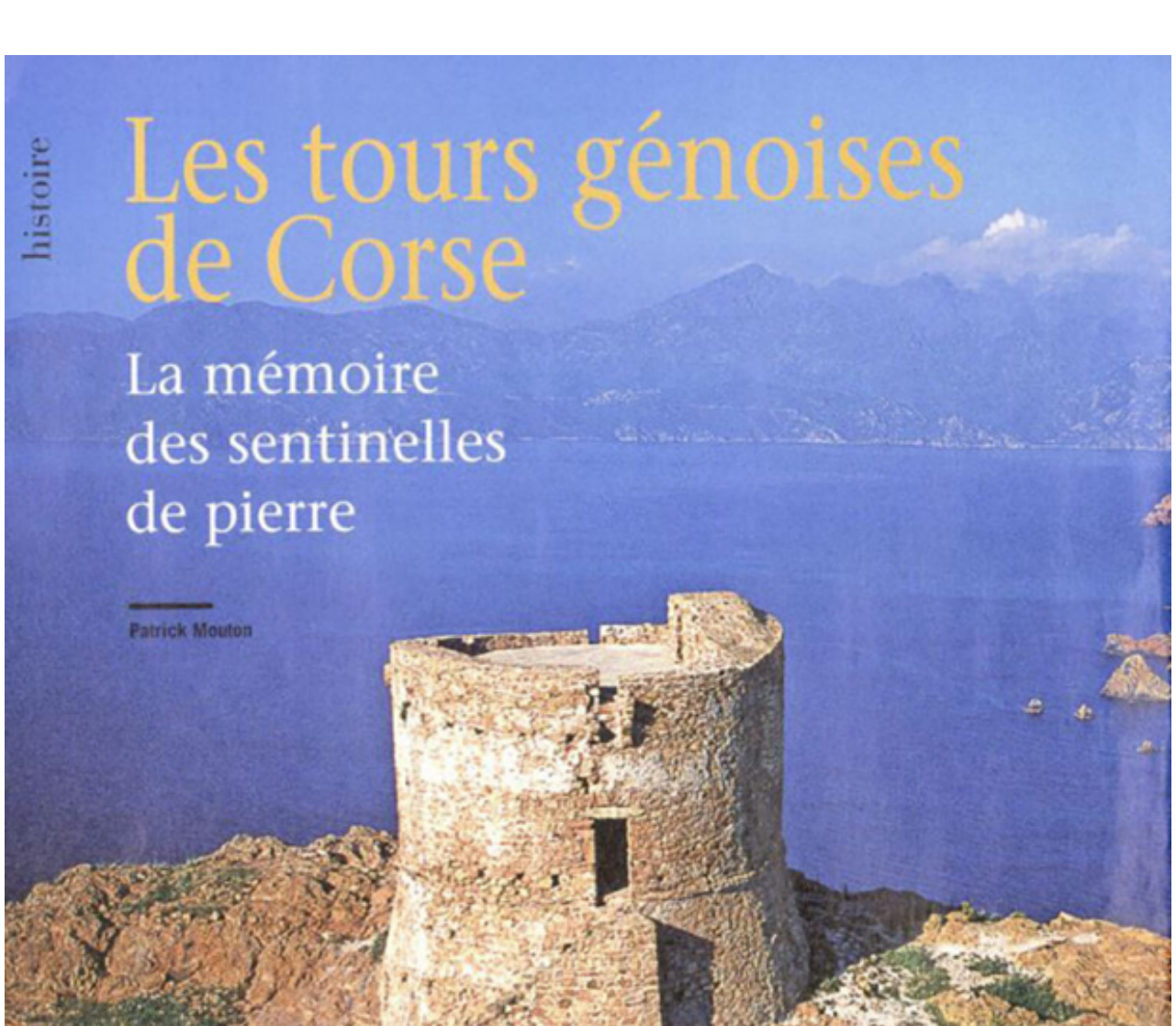
NUMÉRIQUE
Tous les contenus numériques
à partir de 8,90€
S'ABONNER

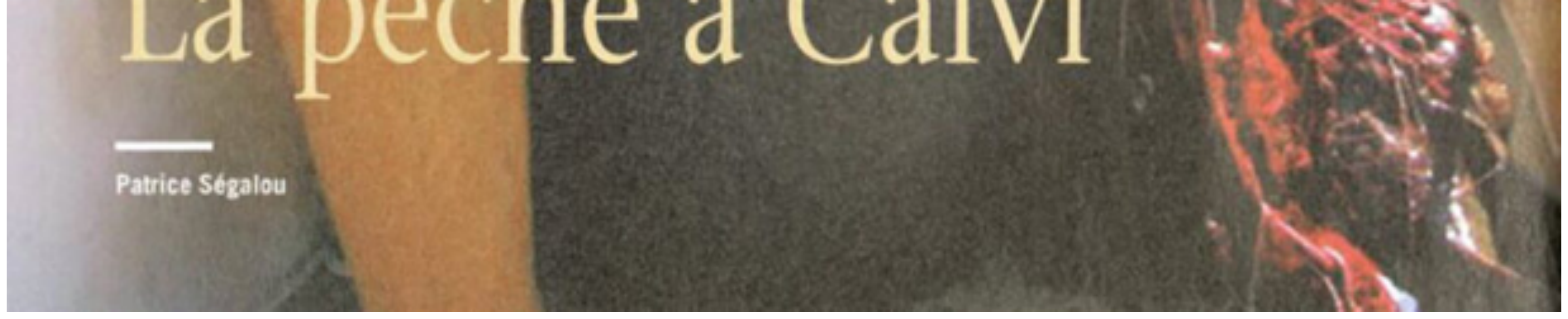
INTÉGRALE
La revue livrée chez vous et tout le numérique
69,90€/an
S'ABONNER

SOUTIEN
Soutenez le Chasse-Marée
à partir de 90€/an
S'ABONNER

LES ARTICLES DE LA MÊME REVUE




histoire
Les tours génoises de Corse
La mémoire des sentinelles de pierre



La pêche à Calvi

N°189 | PÊCHE | 02 AOÛT 2006

Par Patrice Ségalou – Bien qu'ils soient restés de petits artisans, les Calvais ont abandonné nombre de techniques traditionnelles, au...

Lire plus

Les tours génoises de Corse : La mémoire des sen...

N°189 | BÂTIMENT DU LITTORAL | 02 AOÛT 2006

Par Patrick Mouton – Originale, attachante et passionnelle, la Corse l'est à plus d'un titre. Par sa géographie de « montagne »...

Lire plus

CHASSE MARÉE
Qui sommes-nous ?

FIDÉLITÉ
Programme et parrainage

LIVRAISON OFFERTE
Dès 99€ d'achat

SATISFAIT OU REMBOURSÉ
Retour gratuit

NOUS APPELER
02 98 92 66 33

PAIEMENT SÉCURISÉ
CB, Paypal, Mastercard

le chasse-marée
LA REVUE DU MONDE MARITIME

45 boulevard Camille Réaud
Le Port Rhu
29177 Douarnenez Cedex
Tél : 02 98 92 66 33

contact@chasse-maree.fr

Lettre d'informations

Inscrivez-vous à la newsletter et recevez toutes les offres & exclusivités

Avis client

TRUSTED SHOPS GUARANTEE
★★★★★
4,63
Très bien
Protection acheteur

Paiement

CB VISA
mastercard PayPal

À Propos

Les Éditions Chasse-marée
La Revue
Petites annonces

ouest france

La boutique

Librairie
Décoration
Loisirs
Mode marine
Gastronomie
La Revue

Ma commande

Moyens de paiement
Livraison
Remboursement
Nos engagements
Guide des tailles
Programme de fidélité et parrainage

Infos légales

CGV
Mentions légales
Contact
Politique de protection des données
Politique de cookies
Droit de rétractation

OFFRE SPÉCIALE JOURNÉE DE LA MER
Abonnez-vous au Chasse-Marée

JE M'ABONNE