

# L'Histoire du Flying Fifteen

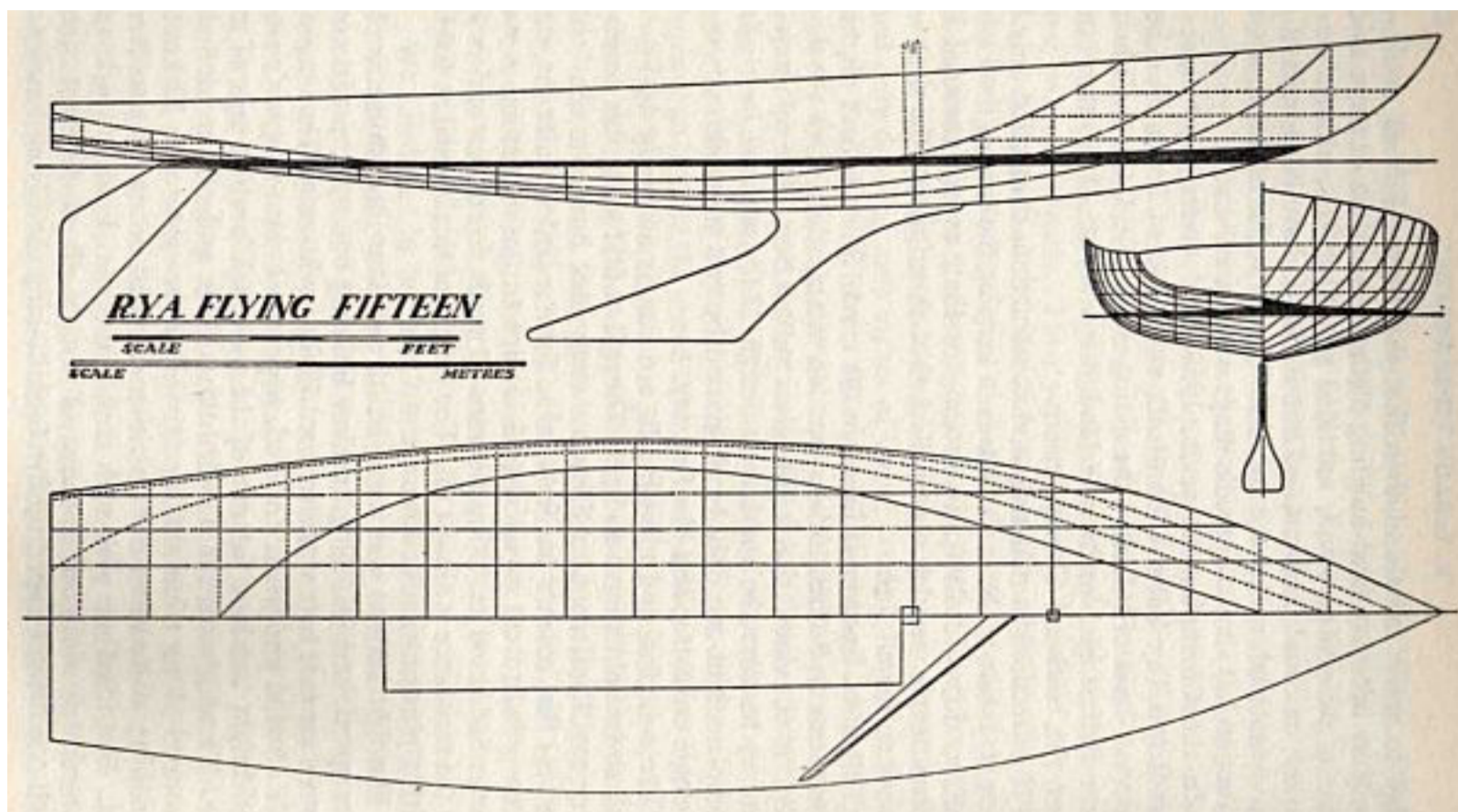
## Flying 15 / Histoire du F15

D'où vient le F15? Qui l'a conçu et quelles ont été les influences qui ont abouti au bateau que nous voyons aujourd'hui?

## Au début

**Le Flying 15 a été conçu par Uffa Fox en 1947 et les premières coques construites dans son chantier naval de Cowes. Uffa raconte dans son livre de 1959, "Sailing Boats" que Jimmy Damant, commodore de l'Island SC et l'un des premiers propriétaires d'International 14, l'avait souvent encouragé à le faire. "Concevez un bateau semblable au 14 pieds, mais d'au moins 18 pieds de long, et qui ne chavirera pas. Vous aurez alors un bateau raisonnable et sûr, toujours amusant à mener, et parfait pour les eaux agitées et les marées du Solent ."**

Uffa a finalement dessiné une coque de vingt pieds hors tout, quinze pieds à la flottaison et calant neuf pouces sans la quille. La quille fortement inclinée ajoute 2 pieds 6 pouces au tirant d'eau, l'inclinaison aidant à éliminer les algues. La construction d'origine se faisait avec une peau intérieure diagonale de 1/8" d'épaisseur et 3/16" à l'avant et à l'arrière, et une peau extérieure en acajou du Honduras sur des nervures de 3/8" x 1/4" espacées de 2". Le pont était en contreplaqué marine de 3/16" . Le poids de conception d'origine était de 285 lb pour la coque avec une quille de 400 lb. Le plan de voilure et la hauteur de mât étaient exactement identiques à ceux de l'International 14 de cette période.



Les méthodes de construction dans les premières années étaient très variées, bordé traditionnel, contreplaqué moulé, aluminium, composites laminés et fibre de verre étant utilisés, avant que les constructions récentes ne s'arrêtent sur un sandwich sous vide verre-epoxy et mousse avec des renforts carbone dans les zones de forte contrainte, ce qui donne une structure nettement plus rigide et une meilleure durée de vie, au niveau le plus compétitif.

Différents constructeurs britanniques ont construit des F15s selon leur méthode préférée... y compris Uffa lui-même, Medina Yacht Yard, Jack Holt qui a construit le n°16, Chippendale & Wyatt, Tormentor qui a construit le n°192 Coweslip, présenté à LAR le duc d'Édimbourg et la princesse Elizabeth comme cadeau de mariage. Uffa Fox et le prince Philip naviguaient fréquemment ensemble à Cowes. Et le célèbre 202, Silver Fox qui a remporté les Championnats de 1957 à 1973. Dès les premiers jours de la classe, des bateaux naviguaient au Zimbabwe (n°2), en Australie (n°9), Irlande (n°10), Jamaïque (n°42 ), USA (n°86), Canada (n°87) et Nouvelle-Zélande (n°96), y compris cinq bateaux recensés en Irak dans les années 50.

### La naissance du Flying Fifteen racontée par Uffa Fox:

*"Mes premiers dessins de la coque, du gouvernail, de l'aileron, et de tous les détails étaient si précis que rien n'eut besoin d'être changé par la suite, sauf l'emplacement du mât et du gréement: je reculai l'ensemble de 76 mm après avoir navigué par tous les temps."*

*"Après avoir réussi à dessiner et mettre au point des dériveurs de longueurs variées et des canoës à planches de rappel, tous très rapides au planing, je m'attaquai à la question des bateaux à quille ..."*

*"Partant des dimensions des merveilleux dériveurs de la série internationale des 14 pieds, je choisis une longueur à la flottaison de 15 pieds (4,57 m). Avec les élancements, la longueur hors tout atteint 20 pieds (6,09 m), de sorte que par petit temps et mer plate on a le minimum de surface mouillée mais que la longueur utile passe à 6,09 m dès que la mer se forme."*

*"Je dessinaï pour ce bateau une quille de fonte en forme d'aileron de requin: la partie qui relie le lest à la coque est longue mais échancrée à l'avant et à l'arrière, puis élargie dans le bas, ce qui fait que la plus grande partie des 181 kg se trouve au plus bas."*

*"Je dessinaï ensuite un gouvernail indépendant, tout à l'arrière de la flottaison et s'arrêtant au ras du tableau, de manière à le protéger au cas où le tableau arrière se trouverait proche d'un quai ou d'un ponton."*

*"La grand-voile et le génois étaient exactement les mêmes que ceux d'un 14 pieds. Simplement, je remontaï le capelage du foc de 45 cm et plaçai son point d'amure 30 cm au-dessus du pont. "*

**Extraits de "Sur la crête des vagues", recueil de récits de Uffa Fox.**

## Evolution

Pendant de nombreuses années, la classe a suivi les larges tolérances de construction traditionnelles et cela a conduit à de nombreuses expérimentations pour obtenir le meilleur design pour un type de navigation. Finalement, Roy Windebank, qui naviguait au Hayling Island SC, a développé une série de moules pour la production de coques en fibre de verre et polyester qui ont dominé la classe à partir du début des années 80, remportant les Championnats du Monde 1984 et six Championnats Nationaux avec le Mk IV et le Mk V. Comme Roy naviguait en mer, il a conçu ses bateaux en affinant les entrées, en donnant à la coque plus de volume et en recherchant la légèreté de construction, ce dont peu se préoccupaient avant lui. Ses moules ont été clonés et utilisés en Irlande, en Afrique du Sud et en Australie. Il ont été suivis du Mk IX, qui après avoir remporté les Mondiaux 1988 a été racheté par Dave Ovington, lequel l'a lui-même peaufiné pour en faire l'Ovington "Smoothie" et la base d'un resserrement des tolérances de construction en 1993. Après dix ans de production, le Smoothie a été remplacé par l'Ovington Mk 10, le moule de production actuel de la maison, qui en 2002 a ajouté encore un peu de flottabilité à l'arrière de la quille afin de pousser l'étrave vers le bas et optimiser ainsi la longueur à la flottaison.

Le design du Flying Fifteen a donc subtilement évolué au fil des décennies, avec des effets spectaculaires sur la facilité d'utilisation, des ajustements de réglages, et la combinaison sans rivage de plaisir et de performance qu'il offre aujourd'hui. Uffa Fox lui-même avait accepté progressivement des changements destinés à améliorer les spécifications de coque et de voilure. À cette époque, la classe s'était déjà établie dans de nombreux pays et lorsque John Calvert-Jones est venu d'Australie pour remporter le Championnat du Royaume-Uni, l'impulsion a été donnée pour obtenir un statut international.

Sous la direction de Tom Ratcliffe, une Fédération internationale des associations de Flying Fifteens a été formée par neuf pays de quatre continents. Les premiers Championnats du Monde ont eu lieu à Perth, en Australie, en 1979 et ont par la suite alterné entre hémisphères nord et sud tous les deux ans. Le premier Championnat d'Europe s'est couru en Espagne en mai 2004.

La flotte est classée en trois catégories: Classic pour les numéros de voile jusqu'à 2700, Silver de 2701 à 3200, et Open pour les bateaux plus récents. Au Royaume-Uni et en France, la flotte Silver inclut désormais les bateaux jusqu'à 3400. Pour les régates interséries, les trois catégories bénéficient de ratings distincts. Le Portsmouth Yardstick donne 1025 à un Open, 1039 à un Silver, et 1051 à un Classic, tandis que le rating FFV attribue 1020 à un Open, 1030 à un Silver, et 1045 à un Classic.

Les dernières évolutions en date:

- L'apparition en 2017 d'un nouveau foc, d'une surface exactement identique à celle de l'ancien génois, mais plus étroit et plus élancé, ce qui facilite les manœuvres de l'équipier, permet dans certaines conditions un cap légèrement plus serré et modernise avec bonheur le plan de voilure.
- La réduction en 2022 du poids de coque minimum, qui passe de 138 à 133 kg, correcteurs inclus (mais sans la quille ni les boulons de quille). Simultanément le poids maximum de correcteurs passe de 21 kg à 16 kg.

## Spécifications du Flying Fifteen (2022)

Architecte	Uffa Fox (1947)	
Longueur hors tout	20 pieds	Entre 6 046 et 6 096 mm
Longueur flottaison	15 pieds	4 572 mm
Maître-bau	5 pieds	1 524 mm
Tirant d'eau	2 pieds 6 pouces	762 mm
Surface de voile	150 pieds carrés	13,94 m <sup>2</sup>
Spinnaker	140 pieds carrés	13,01 m <sup>2</sup>
Poids de coque minimum (correcteurs inclus)		133 kg
Poids maximum de correcteurs		16 kg
Poids de quille		181 kg plus ou moins 12 kg (boulons inclus)
Equipage		Deux