

Un, deux, trois !» A chaque chiffre trois scandé par Grégoire Potot, la grand-voile s'élève d'une quarantaine de centimètres. Alignés le long des passavants, quinze femmes et hommes tirent sur les drisses en cadence. Tendus entre un pic de 14 mètres et une bôme de 22 mètres pesant ses 800 kilos de vrai bois d'arbre, les 318 mètres carrés de toile sont hissés en moins de sept minutes. A bord de *Mariquita*, cette sorte de test d'effort cardio-respiratoire a lieu à chaque sortie, puisque les trois winches dont est équipé le bateau ne servent qu'en ultime recours. Ce yacht centenaire est mené comme en 1911, un temps où force musculaire et organisation méthodique des manœuvres n'avaient pas encore été remplacées par la mécanique.

Cordages toronnés, poulies en bois massif (près de 130 !) et taquets traditionnels : les marins travaillent comme au temps des grands voiliers, c'est-à-dire mains sur mains, dans une recherche d'harmonie mêlant discipline, vigilance et solidarité. «*Sur un yacht de ce type, la répartition de l'équipage doit être très étudiée, commence Jacques Caraës, le capitaine. Quel que soit le poste, nous ne devons jamais manquer de puissance, sinon cela peut être dangereux. Hautes et basses bastaques, grand-voile ou voiles d'avant : quand le vent rentre, c'est impressionnant tout de suite, notamment dans les départs de régates.*»

Dans les petits airs d'une matinée grise, *Mariquita* quitte la rade de Brest pour une «sortie technique» vers la pointe du Toulanguet. Il s'agit de s'entraîner à envoyer le grand flèche, voile triangulaire de 90 mètres carrés qui pourrait se comparer à une portion d'éventail tenu ouvert par deux madriers (le gui et



BENOÎT COUTURIER

la corne), bien que le tout pèse plus de deux quintaux. «*Un, deux, trois !*» Nous voilà de nouveau en rang d'oignons à étarquer cette autre drisse. L'affaire est laborieuse, l'encombrant triangle s'embarlificote dans les écoutes et balancines, mais une fois la toile en haut, le cotre auriqne retrouve l'élégance gracile célébrée par les photos d'époque de Frank Beken. Découvrir ce spectacle depuis le semi-rigide de sécurité qui chaperonne *Mariquita* est d'une délicatesse addictive, un suave voyage temporel. C'est aussi le fruit d'une équipée singulière menée tambour battant par Benoît Couturier.

DÉFENDRE LE BEAU ET LE RARE

Tout a commencé par une vente aux enchères organisée par Artcurial dans le cadre du salon Rétromobile, les 7 et 8 février 2020. Nous étions au début d'une pandémie qui allait bouleverser nos vies. Dans le catalogue, eseuilés parmi les Ford Mustang, Maserati, Delahaye et autres voitures de collection, figurent

Sauvé par ses habitants. Avant d'être racheté par Albert Obrist, *Mariquita* a servi de maison flottante pendant 50 ans.

deux voiliers classiques signés William Fife III : *Mariska* et *Mariquita*, estimés entre 700 000 et 1,5 million d'euros. Proposés sans prix de réserve, les yachts trouvent acquéreurs pour respectivement 381 400 euros et 500 600 euros, frais compris. «*C'est invraisemblable que des bateaux de cette qualité se vendent aussi peu chers.*» Benoît Couturier, la soixantaine bouillonnante, est collectionneur d'automobiles et expert en Porsche. Il ignore alors tout de la voile et de la navigation, mais ne supporte pas que la beauté soit dévaluée. «*Pendant les quinze jours qui ont suivi l'événement, je me disais que si l'on commence à vendre des bateaux d'exception à des prix aussi dévils, sans le moindre bon sens, alors le beau et le rare ne seraient plus des valeurs de référence. Insupportable !*»

Apprenant la défaillance de l'acheteur de *Mariquita*, il se porte immédiatement acquéreur du bateau, en tenant à payer un prix plus élevé que l'enchère gagnante. «*Même sans l'avoir vu, il m'était impossible de ne pas l'acheter. Les objets ont une vie, une histoire, une destinée. Ils viennent à vous ou ils ne viennent pas. S'ils ne sont pas faits pour vous, vous pouvez les désirer, il sera difficile de les posséder. Quand ils viennent à vous, parfois d'une force incroyable, tout s'aligne d'un coup, c'est vous l'élu ! Toute ma vie a été faite ainsi ! Regardez *Mariquita* !*»

MARIQUITA, SEUL RESCAPÉ

Une fois le premier confinement levé et les voyages autorisés, le collectionneur se rend en Angleterre où il voit son yacht pour la première fois. «*A mon arrivée à Lymington, le 14 juillet, il était entièrement protégé sous un taud et n'avait pas bougé de son quai depuis quatre ans et demi. Je me suis aussi rendu compte que la vente comprenait en plus 57 mètres cubes de matériel entassé dans un conteneur de 40 pieds...*» Qu'importe, deux mois plus tard, le bateau accoste à Brest, convoyé par Steve Pickles et ses équipiers anglais.

Dans son nouveau port d'attache, *Mariquita* est désormais sous pavillon français, mais son histoire est intimement liée à celle du yachting britannique. Commandé par l'industriel écossais Arthur Stothert, il est dessiné par William Fife III selon les règles de jauge des 19 M. A l'époque, le cotre, dont la coque est bordée d'acajou sur une structure en acier, est à la pointe

Préserver le gréement. Le bateau étant resté des années à quai, Hubert Stagnol a éliminé les amorces de pourriture apparues dans les espars puis a entièrement reverniciés ces derniers.



MARIQUITA REPRÉSENTE CE QUI SE FAISAIT ALORS DE MIEUX POUR UN COTRE AURIQNE DE CETTE TAILLE



de la technologie. «Le gréement aurique a connu son apogée juste avant la Première Guerre mondiale. Si l'on prend comme référence la goélette America en 1851, cela faisait presque 60 ans de développement continu, explique le Britannique Jim Thom, skipper du bateau de 2004 à 2012. Après la guerre de 1914-1918, ce furent les débuts du gréement marconi et la fin de la voile de flèche. Mariquita représente probablement ce qui se faisait alors de mieux pour un cotre aurique de cette taille.»

Comme il l'avait fait avec son 15m JI Mariska en 1908, Arthur Stothert inclut le prénom de son épouse Marie dans le nom de son nouveau yacht, Mariquita signifiant aussi «Coccinelle» en espagnol. Lancé le 6 mai 1911 à Fairlie, le bateau s'avère l'un des plus rapides coursiers du moment, particulièrement dans les petits airs. Sur les lignes d'arrivée, les écarts entre 19m JI se comptent en secondes, mais ces régates acharnées ne durent que trois saisons. Les six voiliers construits selon cette jauge éphémère s'éparpillent dans les guerres qui suivent. Tous vont être détruits, sauf un, Mariquita.

RECONSTRUCTION MINUTIEUSE

En août 1939, son mât est coupé au-dessus du pont, le lest - 40 tonnes de plomb - est déboulonné et envoyé à la ferraille. La coque, posée dans une vasière de la Deben puis de l'Orwell, deux rivières du Sud-Est de l'Angle-

terre, devient un house-boat (maison flottante). Sa renaissance attendra un demi-siècle. En 1991, Albert Obrist, créateur de Fairlie Restorations, fait transporter le voilier rescapé près de son chantier, à Port Hamble. Le dernier des 19m JI restera encore dix ans sous cocon avant d'être minutieusement reconstruit, de la quille à la pomme du mât. «J'ai attendu ce moment avec beaucoup d'impatience, tant ce bateau est mon préféré», assure Albert Obrist au moment de sa remise à l'eau. Ces voiliers ne sont pas destinés à être exposés dans des musées mais à naviguer.»

Quand, le 10 septembre 2020, il s'amarré pour la première fois à la marina du Château, Mariquita a depuis sa renaissance accumulé une quinzaine d'années de courses et de voyages. Pourtant, pas question de le mettre en semi-retraite sous forme d'un objet d'apparat et de décoration. «Ce que je voudrais, c'est qu'il y ait à Brest une flotte

Equipiers pros. Envoi du foc depuis le beaupré. La manœuvre de ce plan Fife de 1911 exige un équipage sportif et expérimenté.

Observation avant action. Rozenn Dagorn (à gauche) et Bruno Jourden, prêts à mettre l'écoute sous tension, suivent la montée de la voile de flèche.



sportive, un pôle classique, en supprimant le caractère bling-bling et bistrot de ces bateaux, affirme Benoît Couturier. La vraie valeur de ces yachts classiques est constituée par leur histoire mais aussi par leur capacité effective d'utilisation d'époque.» Exit le salon de pont, la machine à glaçons et les réceptions à bord en tenue de soirée. Le Fife doit retrouver son authenticité et continuer à être utilisé pour ce qu'il est : un exceptionnel prototype de course. «Si vous voulez que le bateau vous rende bien, insiste le nouveau propriétaire, il faut absolument lui redonner son esprit d'origine. Retrouver comment il a été construit dans le moindre détail, en respectant le programme de course pour lequel il a été pensé.» Si son nouvel armateur est un novice dans le domaine maritime, il est tenace, apprend vite et sait s'entourer de marins expérimentés.

UN ÉQUIPAGE DE PASSIONNÉS

Comme Jacques Caraës par exemple. Courses du RORC, Whitbread, Coupe de l'America et Trophée Jules Verne, le navigateur a toute une vie de sil-lages hauturiers. Directeur de course du Vendée Globe 2020-2021, il accepte de prendre la barre de Mariquita une fois l'épreuve bouclée et tous les solitaires à bon port. «J'ai toujours aimé les bateaux classiques en bois. Mon père dirigeait une scierie de marine, il nous a initiés à la mer : le bois ne m'a jamais quitté.» Il est aussi depuis 2008 l'un des dix copropriétaires de Fyne, autre plan Fife construit en bois-époxy avec un soin virtuose par Hubert Stagnol. «Ce cotre de 18 mètres hors tout m'a appris la voile aurique.» Une expérience bien utile pour remettre Mariquita dans les meilleures conditions de navigation possibles. Avant l'été, Jacques Caraës fait naturellement appel au chantier finistérien Stagnol pour réviser les espars et préparer la carène. Il sera rejoint par le gréer Eric Cochet qui se charge de remettre à neuf tous les haubans en acier galvanisé. Le moteur aussi est révisé et le conteneur de matériel découvert à Lymington par Benoît Couturier est vidé dans un hangar à Brest. De la petite cuillère aux écoutes de clinoc, l'inventaire est rigoureusement complet, mais l'ensemble est un puzzle à reconstituer. «Il a fallu être perspicace, réapprendre, retrouver la mémoire du bateau, se souvenir Jacques Caraës. Notamment pour l'emplacement des poulies et les systèmes de palans.» Quant à Aaron Butler, qui a été second à bord pendant quatre ans, il traverse la Manche pour épauler les Frenchies dans la remise en route de Mariquita.

Presque un an jour pour jour après son arrivée à Brest, le voilier dispose



d'un équipage régulier – un «noyau dur» – comptant une quinzaine de personnes, dont Guillaume Bourhis, le «boat-captain» et Jacques Caraës. «Cet été, nous avons navigué plus de trente jours, précise le skipper. La connaissance du noyau dur est plus forte, mais c'est un apprentissage constant, il faut rester humbles.» Cette équipe de pros – jeunes passionnés associés à de vieux briscards au long cours – a été choisie parmi la centaine de marins accueillis à bord en trois mois. A chaque sortie, l'équipage est complété par des recrues potentielles ou des invités de passage. Ce qui frappe le visiteur embarqué est la qualité de communication collective. Certes, il y a un capitaine, mais, pour mieux transmettre son expérience, il veille à ce que le pouvoir reste horizontal. La parole circule, l'entraide est systématique, le groupe trouve peu à peu fluidité et cohésion.

MANŒUVRES DÉLICATES ET PHYSIQUES

«Il faut du monde, de la compétence, explique Jacques Caraës. On navigue bien à dix-neuf personnes par bateau. En dessous de quinze, ça devient critique, difficile de virer ou d'empanner quand on n'a pas sept ou huit gars au palan de grand-voile.» Parmi les postes les plus expo-

Concentrés.
Marianne Lebleu à la barre. La jeune femme est appelée à prendre le commandement de Moonbeam IV.

sés figure celui des basses bastaques : à chaque virement, le lourd palan sous le vent doit être déplacé et saisi sur le pont, ce qui nécessite la coordination de trois personnes ! «Le bateau est dans son jus, confirme Jacques. Les câbles sont en galva et chaque poulie en bois pèse plusieurs kilos. Dans la brise, tu peux vite être surpris et jeté à l'eau.» Faible franc-bord et absence de filières expliquent la pré-

sence permanente d'un semi-rigide de sécurité dans son sillage, même si les gilets automatiques sont de rigueur pour tous à partir de 15 nœuds de vent. «Les bateaux modernes sont des balles de ping-pong alors que les yachts classiques sont des enclumes lancées à pleine vitesse. Leur inertie suppose une anticipation permanente pour ne pas mettre les gars dans le rouge.»

Équilibre harmonieux.
Coque fine, voilure vertigineuse : Mariquita est l'un des yachts classiques les plus admirés.



Pratique et raffiné.

Sous sa claire-voie en acajou, le carré est un grand salon qui s'ouvre, à bâbord, sur la cambuse et, à tribord, sur une cabine simple.



Aujourd'hui, le calme plat va permettre de hisser pour la première fois le grand foc-ballon. Juché sur le guignol, à 15 mètres du pont, Pablo Ladonne libère le tangon qui va supporter l'amure de cet ancêtre du spi. La voile s'ouvre comme un pétale, *Mariquita* est une fleur sur l'eau. Pas de doute, comme le soulignent encore ces jours-ci nos confrères britanniques de

A la main. Poulies en bois, palans et drisses toronnées : le pied de mât est celui de 1911.

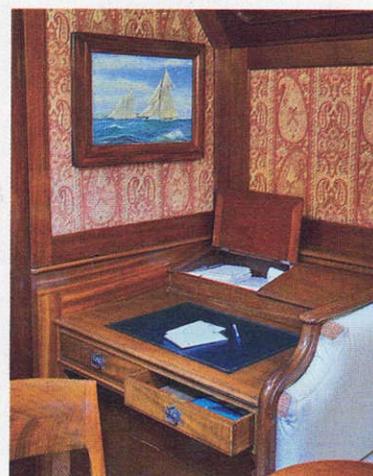
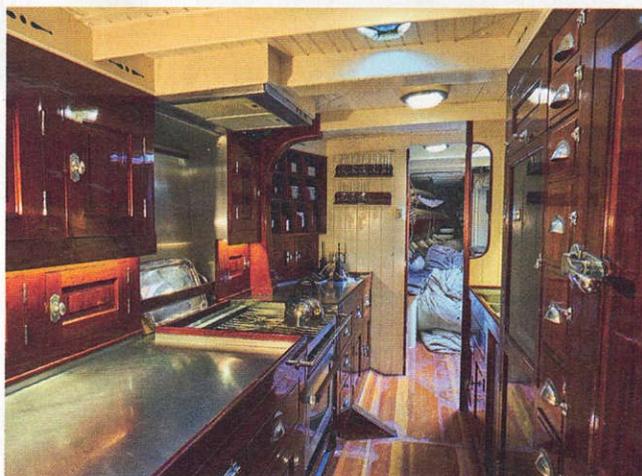
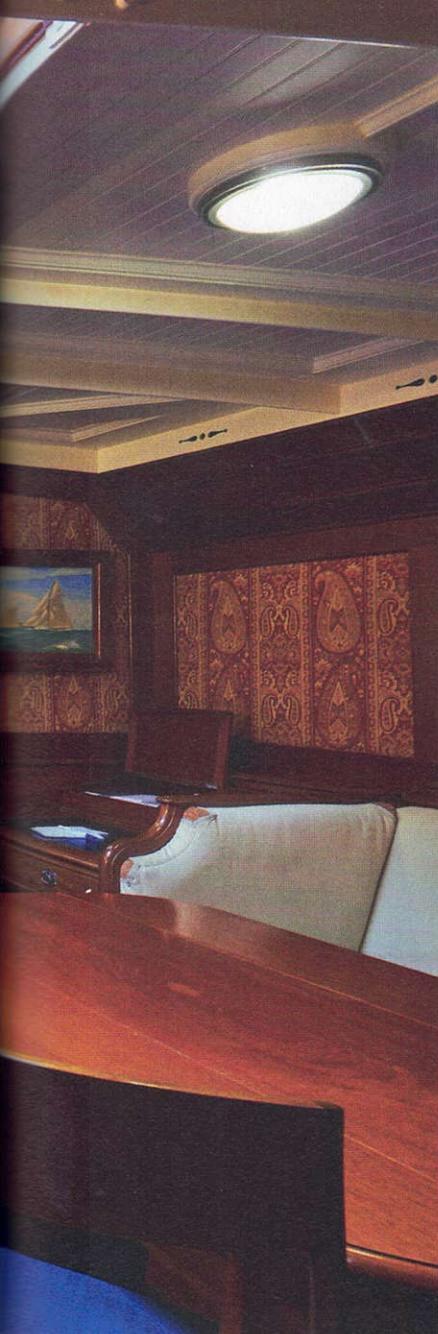


la revue *Classic Boat*, ce yacht garde le glamour des grandes stars. Mais l'histoire ne s'arrête pas sur ce moment de béatitude, Benoît Couturier est un homme pressé. Il a convaincu Richard Mille, le propriétaire de *Moonbeam IV*, de former avec lui le cœur d'une flotte de yachts classiques à Brest. Son bateau est convoyé à la marina du Château début juillet 2021. Pour Jacques Caraës, épaulé par son épouse Laurence, les choses s'emballent. Alors que l'équipage de *Mariquita* est à peine constitué, ce sont vingt nouveaux équipiers professionnels, en contrats saisonniers, qu'il faut recruter et entraîner ! Avec maintenant une quarantaine de personnes embarquées, la logistique doit suivre, du nombre de sandwiches quo-

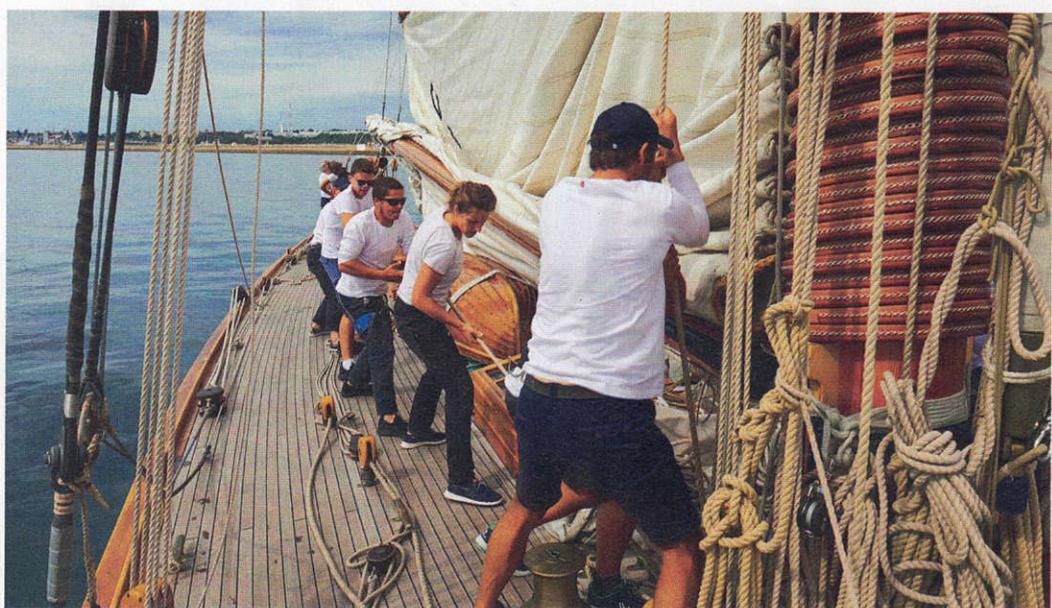
tidiens à la maintenance technique des navires, sans parler de l'administratif, la comptabilité et la sécurité.

Pour prendre le commandement de ce deuxième plan Fife de 35 mètres, Jacques et Benoît pensent à Marianne Lebleu, 29 ans. La jeune femme connaît bien les bateaux de travail en bois sur lesquels elle a navigué comme matelot ou gabrière. « J'ai cette curiosité d'apprendre de nouvelles choses sur tous genres de voiliers, mais j'aime les gréements auriques où tout se fait à la main, dit-elle lors d'une sortie d'entraînement sur *Mariquita* où elle occupe plusieurs postes, dont la barre. Les classiques sont élégants, ils ont une histoire et ont plus d'âme qu'un bateau moderne. » Sur les yachts traditionnels, les femmes marins sont présentes, mais

« LES CLASSIQUES SONT ÉLÉGANTS, ILS ONT UNE HISTOIRE ET ONT PLUS D'ÂME QU'UN BATEAU MODERNE. »



Authentique. Si la cuisine (à gauche) a été discrètement modernisée, le bureau de l'armateur est celui du temps du papier.



Tous à la drisse. L'équipage de Mariquita hisse la grand-voile en cadence. Le winch, visible en bas, ne sert qu'en secours.

la parité est inconnue et les skippers féminins une exception. «Je ne me rappelle que de Charlotte Franquet qui a mené Eva – un Fife armé par Pete Townshend, le leader des Who – à la victoire aux Voiles de Saint-Tropez 2020, précise Jacques Carraës. Mariquita comme Moonbeam IV sont de grandes unités, mais Marianne Lebleu a les qualités et la maturité pour cette fonction. Elle sera assistée d'un second et d'un bosco d'expérience.»

CRÉER UNE FLOTTILLE DE VOILIERS DE RÊVE

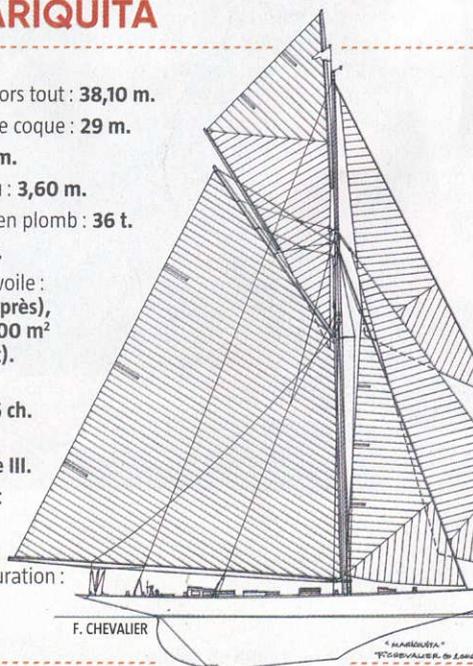
L'objectif du team classique brestois voulu par Benoît Couturier est à présent la Fife Regatta prévue à Fairlie (Ecosse), en juin 2022. Le défi est humain (entraînement des équipages), logistique et technique. En effet, si Mariquita semble déjà paré pour cette nouvelle aventure, Moonbeam IV a besoin de soins pour retrouver son état d'origine. Son mât de flèche a flanché. L'incident intervenu par temps calme,

suite à la rupture d'un galhauban rongé par la corrosion, confirme que le gréement dormant doit être changé. Ce premier passage en chantier (un deuxième est programmé l'année suivante) permettra aussi de repenser l'équilibrage du lest et de restaurer le circuit électrique du bord.

Pour la suite, après l'Ecosse, il est question de régater à Cowes et de participer à un événement à Brest... Mais ce qui est sûr, c'est que Mariquita comme Moonbeam IV vont continuer à écumer les eaux de la Manche et de l'Atlantique pendant quelques années. Ils pourraient même être rejoints par d'autres yachts similaires, conformément à la vision de Benoît Couturier. Avec en tête le succès du Mans Classic pour les voitures de collection, l'entrepreneur vise à créer une dynamique touristique et régionale autour d'une flottille de voiliers de rêve rassemblés pour mutualiser leur coût de fonctionnement et d'entretien. «J'ai collectionné le beau et le rare toute ma vie, conclut-il. Le reste ne m'intéresse pas.» ■

CARACTÉRISTIQUES DE MARIQUITA

- > Longueur hors tout : **38,10 m.**
- > Longueur de coque : **29 m.**
- > Bau : **5,30 m.**
- > Tirant d'eau : **3,60 m.**
- > Lest actuel en plomb : **36 t.**
- > Poids : **69 t.**
- > Surface de voile : **573 m² (au près), environ 1000 m² (au portant).**
- > Moteur : **Yanmar 315 ch.**
- > Architecte : **William Fife III.**
- > Lancement : **6 mai 1911.**
- > Lancement après restauration : **2004.**



F. CHEVALIER

MARIQUITA
"FIFTYFOUR" de LÉON