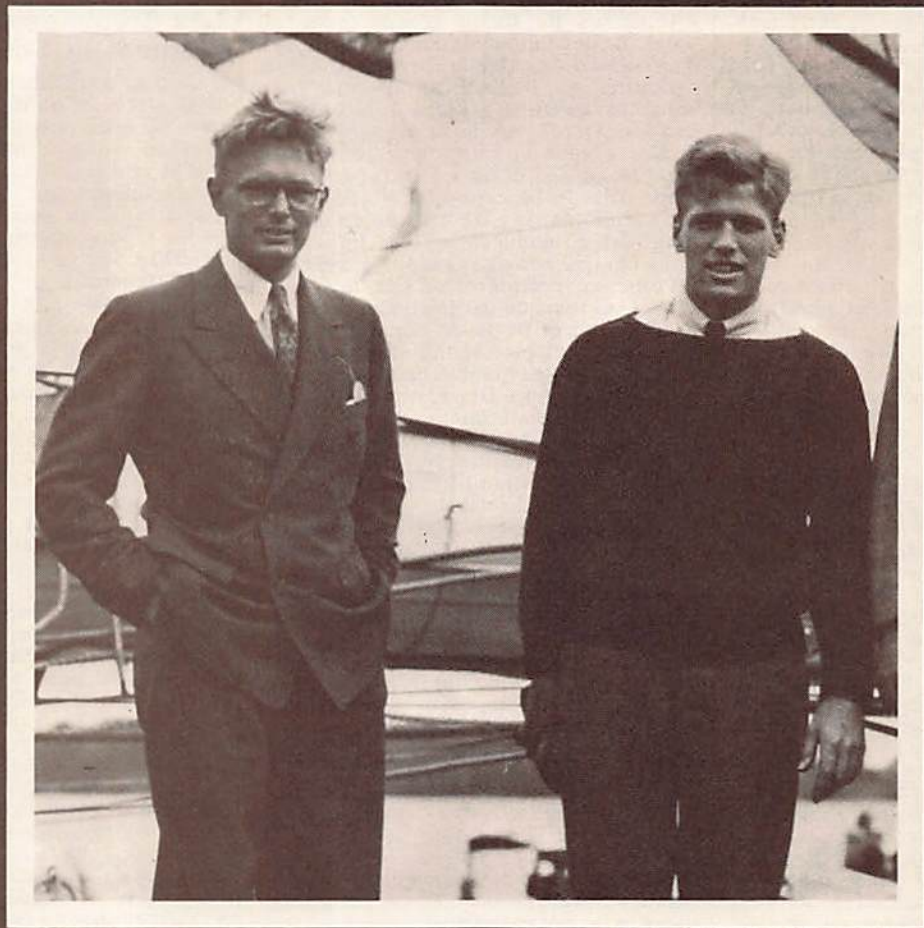


La belle histoire des Stephens

UN DEMI-SIÈCLE D'ARCHITECTURE NAVALE ET DE SUCCÈS

par
Melissa
B. Hubner



Olin et
Rod Stephens,
le 11 mai 1937,
au lancement
de Ranger :
« un soupçon
de génie ».

Aucun architecte naval n'aura autant marqué ce siècle que le cabinet dirigé par Olin et Rod Stephens. Les bateaux qu'ils ont dessinés ont gagné les Bermudes de 1931 et la course autour du monde, la coupe de l'America et de multiples Fastnet. Écrite directement en français, par la journaliste américaine Melissa Hubner, voici la belle et prodigieuse histoire des Stephens.

Dans le bas de Madison Avenue, à New York, un immeuble banal. Au douzième étage, un bureau, une antichambre meublée d'une banquette en bois, de classeurs métalliques et d'un porte-manteau qui a longtemps vécu. Des jeunes gens sérieux, très correctement vêtus de costumes sombres, passent avec un air occupé. Sommes-nous dans un cabinet d'avocats ?

Des tubes en carton s'empilent dans un coin et le classeur porte des étiquettes comme « Forms », « Shipyard drawings »... Nous sommes chez les Stephens. Les voici, reconnaissables tous deux à leurs abondantes chevelures

blanches. Ils sont de taille moyenne. Olin, teint rose et petites lunettes, porte un nœud papillon orné de petits bateaux, Rod, le teint brun foncé, arbore la cravate brodée d'un phare de la Bermuda Race. Derrière le bureau d'Olin, des photos : *Courageous*, avec une dédicace de Ted Hood, *Northern-Light*, *Ragamuffin*, *Intrepid*, *Constellation* et *Dorada* au milieu d'une tempête, toutes voiles dehors. Sur un autre mur, des demi-coques et des maquettes : *Swan 65*, *Stormy Weather*, *Dorada* encore. Le téléphone sonne souvent. D'une voix douce, modeste, Olin répond en commençant souvent ses phrases par : « Je pense... »

Dans le bureau de Rod, des livres : « *Scientific analysis of the pocket calculator* », « *Race your boat right* », « *Modern Marine Maintenance* »... L'homme parle très doucement, presque sans ponctuation.

Olin Stephens est né à New-York le 13 avril 1908 et ses cahiers d'écolier étaient couverts de dessins et de plans. D'un an son cadet, Rod, né le 7 août 1909, passa ses heures d'adolescence à construire des modèles de bateaux qu'il faisait naviguer sur les lacs à la campagne.

En 1920, leur père décida qu'ils seraient mieux au grand air pour passer l'été. Ils s'installèrent à Cape Cod et achetèrent un sloop de cinq mètres, *Corker*. Ni Roderick Stephens Sr. ni ses fils n'avaient jamais navigué. Ce fut un été plein de découvertes, d'essais et d'enseignements. Chaque belle saison, désormais, allait se passer à faire de la voile. Après *Corker*, il y eut un sloop de 8,50 mètres, puis un yawl de même taille : en 1924, ils acquirèrent un ketch lourd et lent, puis des bateaux plus modernes et plus rapides. Roderick Stephens senior était partisan de laisser les garçons se débrouiller. Ensuite, ils apprenaient à leur père ce qu'ils avaient appris.

Quant aux rapports entre les deux frères, ils s'établissent un bel après-midi, au cours d'une de ces conversations sérieuses qu'affectionnent les adolescents. Ce jour-là, ils décidèrent de façon solennelle, qu'Olin serait toujours le « barreur » et Rod le « technicien ». Cinquante ans plus tard, la formule fonctionne toujours.

A 19 ans, Olin publie son premier plan

Olin passe une demi-année à M.I.T., tombe malade, et décide que, plutôt que d'étudier l'architecture navale, le plus simple est de commencer à dessiner des bateaux. Son premier plan, un 6 mètres, paraît dans « *Yachting* » de janvier 1928. Olin n'a pas vingt ans. Et, déjà, les commentaires de l'architecte publiés avec le plan, témoignent des idées qui seront toujours les siennes : « *Le dessin a été conçu surtout pour le petit temps. Dans tout dessin, les facteurs de vitesse les plus importants résident dans une grande longueur de flottaison, une surface de voile importante, un déplacement modéré et une faible surface mouillée. Puis vient la beauté. La beauté en elle-même n'est pas un facteur de vitesse, mais les bateaux les plus agréables à regarder semblent aussi les bateaux les plus aisés à faire marcher.* »

Le père se rend compte du talent de son fils aîné et le présente à Drake Sparkman : ce monsieur vend des bateaux et cherche un jeune architecte naval pour étendre ses activités. Il a vu le dessin du bateau et, d'emblée, propose une association à Olin : « *Si tout va bien, nos accords donneront naissance à une société, le 13 avril 1929, quand vous aurez vingt-et-un ans.* »

Naturellement, les commandes n'affluent pas. Sparkman persuade un ami, Arthur Hatch, de faire construire un sloop de 9 mètres sur un dessin d'Olin. Ce bateau, *Kalmia*, avec Olin à la barre, gagne sa première course. C'est encourageant, ce n'est pas décisif. Il faudrait un nouveau client. Celui-ci se présente : ce

n'est autre que Roderick Stephens senior, qui a décidé de faire confiance à son fils. Ce bateau s'appellera *Dorade*. Depuis des années, le père et ses fils avaient passé des heures à accumuler et à comparer leurs idées sur le bateau de course en haute mer idéal. Et ils étaient tombés d'accord : il fallait qu'il soit très différent des bateaux en vogue à l'époque.

En 1929, la course au large était encore un sport récent, et les bateaux étaient directement issus de la tradition des goélettes de pêche de la Nouvelle-Angleterre : elles étaient lourdes, robustes, conçues pour tenir la mer longtemps par n'importe quel temps.

Face à ses massifs tosse-mer, voici *Dorade* : 15,85 mètres hors-tout, 11,90 m à la flottaison, 3,20 mètres de large, 2,44 mètres de tirant d'eau, grée en yawl. Le dessin paraît dans « *Yachting* » d'avril 1930 : « *L'idée de l'architecte est de produire une carène qui marche bien sous un plan de voilure relativement petit, qui soit rapide et confortable, et facile à manœuvrer dans toutes les conditions de temps.* » Par rapport aux standards de l'époque, les élancements sont modérés, le galbord très creux, les diagonales tendues, le lest important pour compenser une largeur moyenne.

Pour sa première saison, en 1930, *Dorade* embarque un équipage composé d'Olin, Rod et de leurs copains de collège. Le yawl est second en classe B et troisième toutes classes de la course des Bermudes. Merveilleux, non ? Pourtant, Olin n'est pas satisfait : « *Nous étions un peu déçus* », avoue-t-il. L'année suivante se court la Transatlantique. Le grément de *Dorade* a été modifié, le bout-dehors supprimé. Dès le départ, tandis que la plupart des bateaux font route au Sud pour bénéficier du Gulf-Stream, *Dorade* tente l'arc de grand cercle : « *Les conditions météorologiques ont été si favorables*, affirme Olin avec modestie, *que même si nous l'avions voulu, nous n'aurions pas pu ne pas gagner.* » Et Olin ajoute : « *Je suis persuadé qu'un bateau de déplacement modéré et de largeur moyenne est le seul qui convient pour les courses en haute mer. Il ne cogne pas dans la mer, il est doux et il ne met à l'épreuve ni son équipage, ni son accastillage. Pendant cette course, nous n'avons rien perdu, sauf une drisse de spinnaker. Si je devais refaire cette course, ou une longue croisière, je resterais très près de *Dorade*, de ses dimensions et de son grément, mais je lui donnerais un peu plus de stabilité initiale et remonterais les bômes.* »

Cette fois-ci, en effet, les Stephens pouvaient être satisfaits de leur bateau : lorsqu'ils doublent le Lizard, leur plus proche concurrent est encore à deux jours de route derrière eux. Et, quelques semaines plus tard, *Dorade* gagne aussi le Fastnet, remporte la course des Bermudes de 1932, et à nouveau le Fastnet en 1933. Rod, qui avait mené le bateau pour la saison, reçoit la *Blue Water Medal*. Il a tout juste 24 ans. Et Olin, derrière sa planche à dessin, commence à créer des bateaux de toutes dimensions pour des propriétaires aux intentions très diverses.

Comme son frère, Rod est un mauvais élève. A 19 ans, après une année à Cornell University, il pense qu'il est plus efficace qu'il apprenne sur le tas la

construction des bateaux. Il entre, en 1928, chez Nevins, un chantier où il passe dans toutes les sections. Il y acquiert l'expérience des divers domaines de la construction d'un yacht tout en surveillant la naissance de *Dorade*.

Simultanément, Olin a dessiné trois 6 mètres qui deviennent vite célèbres, et une goélette de 18 mètres, *Brillant*, qui, en 1933, traverse l'Atlantique de Block Island à Bishop's Rock en 15 jours et 23 heures, un record à l'époque pour un bateau de cette taille. Dans la récession des années 30, une commande comme celle de *Brillant* était une bénédiction. La goélette navigue toujours et appartient à Mystic Seaport, ce musée vivant du Connecticut.

Les Stephens et Ranger gagnent la Coupe America

Ce diable d'Olin Stephens parvint, en 1933, à révéler qu'un motor-sailer n'était pas nécessairement « un seuil pataud gréé de voiles », mais pouvait marcher fort et vite sous voile, y compris au près. La démonstration qu'il en fit s'appela *Tamerlane*, un ketch de 20 mètres. C'est de la même époque que date *Stormy Weather*, un yawl de 16,40 m, construit spécialement pour la jauge de la course des Bermudes, et considéré par Olin comme une amélioration de *Dorade*. Malheureusement la première saison, cette fois encore, fut décevante : *Stormy Weather* finit septième des Bermudes gagnées par *Edu*, autre plan Stephens. Mais, un an plus tard, avec Rod à la barre, *Stormy Weather* gagnait la Course Transatlantique et le Fastnet. L'association avait trouvé son rythme le plus efficace, Olin à la planche, Rod sur les bateaux. C'est à cette époque que Rod acquit son surnom : « la mouche humaine ». A bord, il dormait peu, mangeait peu, était infatigable, attentif au moindre détail, semblant tout voir et être partout à la fois. Olin garde une affection particulière pour « *Stormy* » : « *Le gros temps était son allure préférée mais il était également rapide par petite brise. C'est un de mes préférés* », déclara-t-il dans la revue « *The Rudder* ».

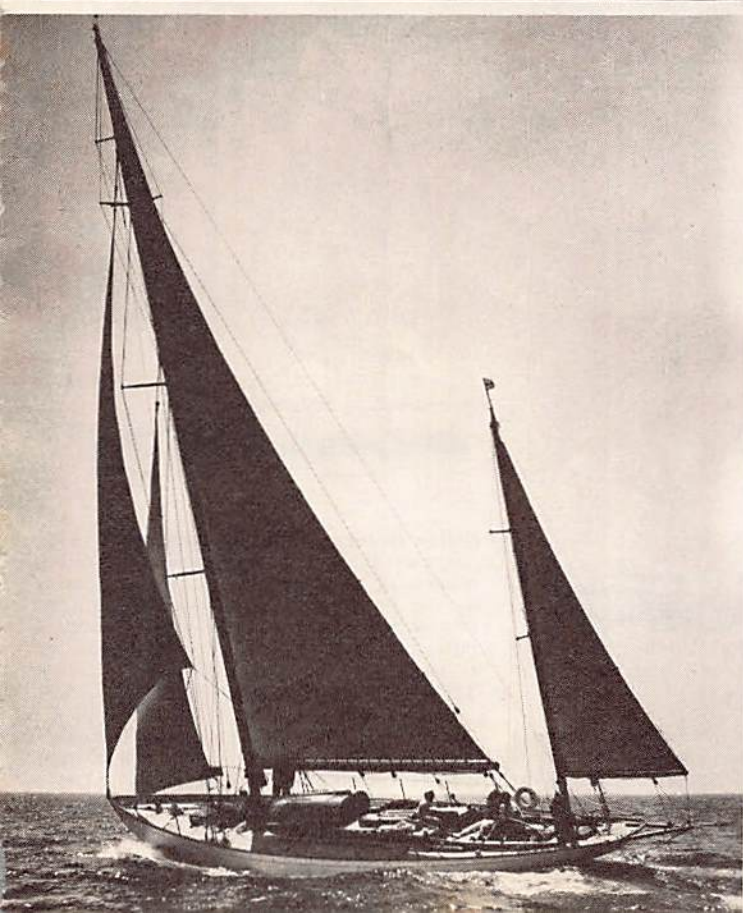
Mais il se passait des choses plus importantes encore, dans le Long Island Sound et dans les milieux du yachting américain. Et un détail n'avait pas échappé au journaliste de « *The Rudder* » qui, après la saison de 1934, écrivait : « *Olin Stephens a servi cet été sur Weeta-moe, l'un des candidats à la défense de la Coupe America. Il a appris tout ce qu'il a pu sur les Classes J, ce qui lui sera utile un jour ou l'autre. Il sait dessiner un bateau, barrer un bateau. A 26 ans, ce jeune homme étonnant possède des résumés d'architectes de deux fois son âge et de cinq fois son expérience.* »

1. *Dorade* : Olin a 21 ans lorsqu'il dessine ce yawl qui remportera la course transatlantique et le Fastnet.

2. *Stormy weather*, 16,40 m : « un de mes préférés », dit Olin. Vainqueur, comme *Dorade*, de la Transatlantique et du Fastnet.

3. Olin à la barre de *Ranger*.

4. De gauche à droite, sur le pont de *Ranger* : Olin et Rod Stephens, le professeur Blirs, Mrs Vanderbilt, Harold S. Vanderbilt, Arthur Knapp.



Harold S. Vanderbilt avait défendu la Coupe en 1930 avec *Enterprise* et en 1934 avec *Rainbow*. Pour le défi suivant, il décida de faire appel aux frères Stephens. Les deux Classes J précédents avaient été dessinés par W. Starling Burgess dont le père avait jadis créé trois bateaux pour la Défense de la Coupe, dans les années 80.

L'équipe Stephens-Burgess se mit au travail et marqua une nouvelle étape de l'histoire de l'architecture des yachts, celle des essais en bassins de carène. Burgess et Stephens dessinèrent deux modèles chacun et décidèrent de ne jamais révéler qui était l'auteur du dessin choisi. Au Stevens Institute, à Hoboken, le professeur Davidson avait mis au point une méthode d'essais ingénieuse. Mais était-elle crédible? «*Le modèle choisi et qui aboutit à Ranger était tellement différent des maquettes plus classiques qu'on n'aurait jamais osé l'adopter si nous n'avions pas eu les résultats des essais du professeur Davidson*», reconnut Olin Stephens.

Ranger était un saut dans l'inconnu. C'était le plus grand classe J qui ait jamais été construit. C'était une sorte de pari audacieux. Le mât, la bôme et le gréement étaient fabriqués dans des alliages d'aluminium tout récents sur lesquels on manquait d'expérience et dans de nombreux domaines, les solutions représentaient le dernier cri du progrès et des recherches. Dès le début, tout alla mal. La mise à l'eau avait été effectuée en retard.

La coupe devait avoir lieu quelques semaines plus tard. En remorque, *Ranger* se rendait de Bristol, où il avait été construit au chantier Herreshoff, à New York. Rod Stephens est à bord du remorqueur. Il est minuit: «*La nuit était brumeuse, la mer clapoteuse et confuse, raconte Rod. J'ai su exactement ce qui s'était passé lorsque j'ai entendu le bruit — un bruit terrible, diabolique — comme un coup de canon, et le mât est parti.*» Les équipiers ne peuvent faire mieux que de cisailer les haubans, de laisser couler le mât en eau profonde. Les experts estiment: «*Il faut au moins six semaines pour réparer.*»

DORADE

Sous son nouveau gréement.



Longueur hors-tout: 15,85 m • Longueur à la flottaison: 11,90 m • Bau maximum: 3,20 m • Tirant d'eau: 2,44 m.

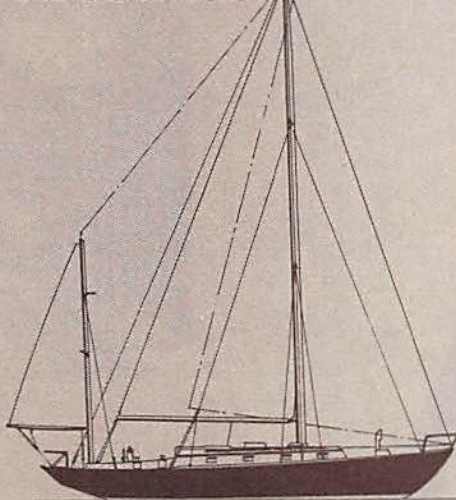
C'était compter sans la puissance de l'organisation Vanderbilt et sans sa volonté de gagner la Coupe. En utilisant des parties du gréement de *Rainbow*, on improvise une nouvelle mâture. Dix jours plus tard, *Ranger* sort sous voiles, sous gréement provisoire pendant qu'un nouveau mât d'aluminium est fabriqué en trois semaines.

Ranger navigue. Et tout de suite il se révèle le classe J le plus rapide qui ait jamais été construit; imbattable par gros temps, il a obtenu par petite brise quelques-unes de ses victoires les plus spectaculaires. Pour les Stephens, l'apport était précieux: Olin en tirerait des enseignements pour ses recherches futures; Rod, chef des équipiers, glanerait une expérience inestimable.

C'est à cette époque que se produit l'histoire que Rod raconta ensuite à Edward Heath: «*Un jour, en course, sur le bateau de M. Vanderbilt, on nous a servi le somptueux déjeuner habituel. Nous sommes descendus et ce repas a détourné notre attention de ce que nous faisons. En remontant, j'ai découvert que notre adversaire le plus dangereux avait réussi à nous échapper. Nous n'avons jamais pu le rattraper.*» C'est depuis cette mésaventure que Rod Stephens se contente, en course, de grignoter une pomme. En cas de manœuvre urgente, personne n'hésite à jeter une pomme à demi-croquée...

Après la victoire de *Ranger* dans la Coupe de l'America, Olin Stephens remarqua, dans «*Yachting*»: «*Ranger a prouvé la validité des essais en bassin de carène. Les renseignements quantitatifs nous donnent la connaissance des influences des diverses formes, et des modifications de ces formes, qui aident un architecte à améliorer un dessin existant.*» Quant à «*Rudder*», il concluait simplement à propos de ce jeune architecte: «*Ses erreurs ont été minimes, et ses réussites au-dessus de la normale: peut-être un soupçon de génie...*»

FINISTERRE



Dessiné pour Carleton Mitchell, lancé en 1954, ce dériveur lesté a gagné trois fois la Course des Bermudes.

Longueur hors-tout: 11,70 m • Longueur à la flottaison: 8,38 m • Bau maximum: 3,43 m • Tirant d'eau: 1,20 m • Déplacement: 8,450 t • Lest: 2,560 t • Voilure: 66 m².

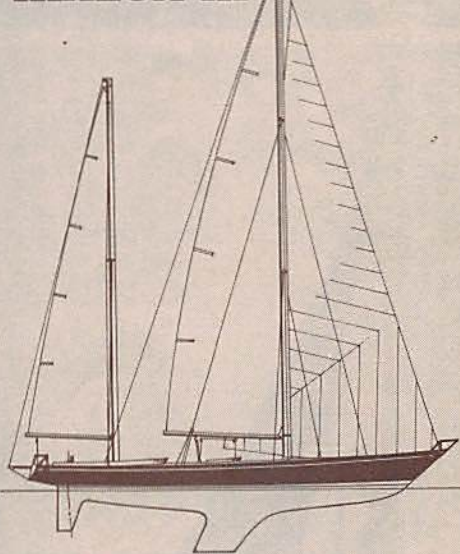
Le Stephens le plus diffusé: un canard pataud.

En 1936, le New York Yacht-Club a lancé un concours pour remplacer le NY 30, un bateau de série créé en 1916 par Herreshoff. Ce fut le NY 32 qui fut adopté. C'était Olin Stephens qui l'avait dessiné. Après la guerre, Rod Stephens acheta l'un de ces monotypes et le baptisa *Mustang*. Il navigua à bord pendant vingt ans, en croisière et en course, avec sa famille. «*Nous n'avons jamais eu d'ennuis avec Mustang, se souvient Rod. En vingt-cinq ans, je n'ai jamais eu l'occasion d'avoir un ouvrier à bord. On le mettait à l'eau au printemps, on le sortait à l'automne, c'était un bateau idéal. Nous avions très peu de voiles, parce que je n'avais pas d'argent pour en acheter plus, mais les voiles que nous avions étaient très bonnes. J'ai gardé le même spinnaker pendant quinze ans. Mustang avait une simplicité qu'on voit rarement sur les bateaux modernes, et il n'y avait jamais rien qui ne marchait pas.*»

En 1939, Harold Vanderbilt recruta à nouveau les deux frères: l'idée était de construire un 12 mètres et d'aller battre les Anglais dans leurs eaux. Le 12 mètres s'appelait *Vim* et il emporta tout pendant sa première saison. Hélas, un long entr'acte devait différer la suite de son histoire.

La guerre allait conduire Olin et Rod Stephens à étudier un genre nouveau de bateaux. C'est ainsi qu'ils créèrent les PT-boats et des pétroliers, et imaginèrent un nouveau pont flottant qui est toujours en usage. C'est Rod qui inventa un camion amphibie capable de se déplacer

KIALOA III



Kialoa III représente les idées actuelles de Stephens pour un yacht de course de rating maximum. Le propriétaire a bénéficié, pour le plan de pont et les emménagements, de l'expérience acquise sur son précédent bateau, du même architecte. Ce ketch est construit en aluminium. Il a été mis à l'eau le 12/10/1974 au chantier Palmer Johnson.

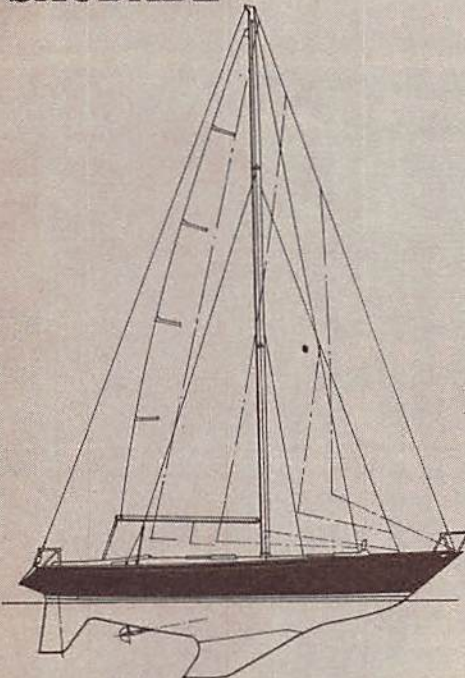
Long. hors-tout: 24,08 m • Long. à la flottaison: 19,05 m • Bau max.: 5,30 m • Tirant d'eau: 3,53 m • Déplacement: 38 t • Lest: 15,9 t • Surface de voilure: 253 m².

dans des conditions très diverses. Le DUKW, rapidement surnommé DUCK, fut construit à 30 000 exemplaires. Puis la fin de la guerre permit à Olin et Rod Stephens de créer à nouveau des voiliers et parmi leurs clients figuraient M. Vanderbilt pour un motor-sailer de 20 mètres et un bateau à moteur de 30 mètres, ainsi que Rockefeller. *Bolero*, un yawl de 22,50 m, établit le record de la course des Bermudes.

C'est en 1958 que vint la commande d'un sloop pour défendre la Coupe de l'America qui désormais se disputait dans la jauge des 12 mètres J.I. *Vim* était réarmé tandis que le nouveau bateau était baptisé *Columbia*. A son bord, Olin était barreur de réserve, Rod sur le pont, et Briggs Cunningham barreur. Par quatre victoires consécutives, *Columbia* ne laissa pas la moindre chance à *Sceptre*. Pour la Coupe de 1964, Olin dessina *Constellation*, l'un des meilleurs 12 mètres qui aient jamais existé. « On a affaire à de petits pourcentages d'amélioration, mais qui peuvent être essentiels lorsqu'il s'agit de gagner quelques secondes par milles dans une course de 24 milles. Nous avons pu obtenir une réduction de la surface mouillée par un changement des dessins pour le gouvernail et la forme du lest. En avançant le gouvernail, en amincissant la partie haute et en élargissant la partie basse, et en raccourcissant le lest, la surface mouillée a pu être réduite » a expliqué Olin Stephens dans « *Yachting* » de décembre 1964.

Mais il n'y avait pas que la Cup. Dès 1954, Olin et Rod Stephens avaient pro-

SAUDADE



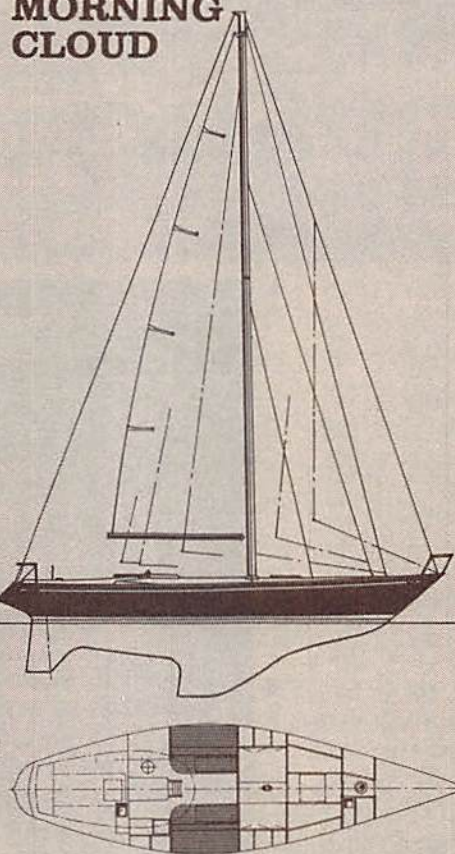
Meilleur bateau de l'Admiral's Cup de 1973, *Saudade* contribua à la victoire de l'équipe allemande. Il a été construit en aluminium par Huisman.

Longueur hors-tout : 15,60 m • Longueur à la flottaison : 11,22 m • Maître bau : 4,22 m • Tirant d'eau : 2,31 m • Déplacement : 12,7 t • Lest : 7,5 t • Surface de voilure : 93 m².

duit l'un des bateaux de course au large les plus célèbres du monde : *Finisterre*. Il mesurait 11,70 m, 8,35 m à la flottaison pour un bau de 3,60 m et un tirant d'eau de 1,20 m. Le nouveau règlement du CCA n'avantageait pas les yachts minces, sveltes, au lest profond, du genre de *Dorada*. Large, avec de courts élancements, *Finisterre* est le seul yacht qui ait jamais gagné trois fois les Bermudes. A l'époque, Olin Stephens exposa ses idées dans « *The Rudder* » : « L'intention était de fournir un confort maximum dans un bateau relativement petit et très rapide. *Finisterre* y est parvenu mieux encore que nous ne l'espérons, en partie parce qu'il avait un lest placé très bas, et qui ne comptait pas dans la jauge du CCA. » C'était, a avoué Olin, un « involontaire tricheur de jauge ». En fait, ce dériveur avait reçu beaucoup de métal dans le puits de dérive, dans la semelle du pied de mât, dans les renforts de membrure, et ces apports pesaient un bon poids sans toutefois être comptés comme lest puisqu'ils étaient partie intégrante de la construction. Le rating était ainsi très favorable. La réalité, c'est aussi que *Finisterre* allait très vite, en particulier au près.

Dans le Fastnet de 1959, les vainqueurs

MORNING CLOUD



L'idée était de construire un bateau de course léger, avec un pourcentage de lest élevé. Le plan de pont est conçu afin de faciliter le travail de l'équipage. De construction classique en bois *Morning Cloud III* a été lancé en 1973.

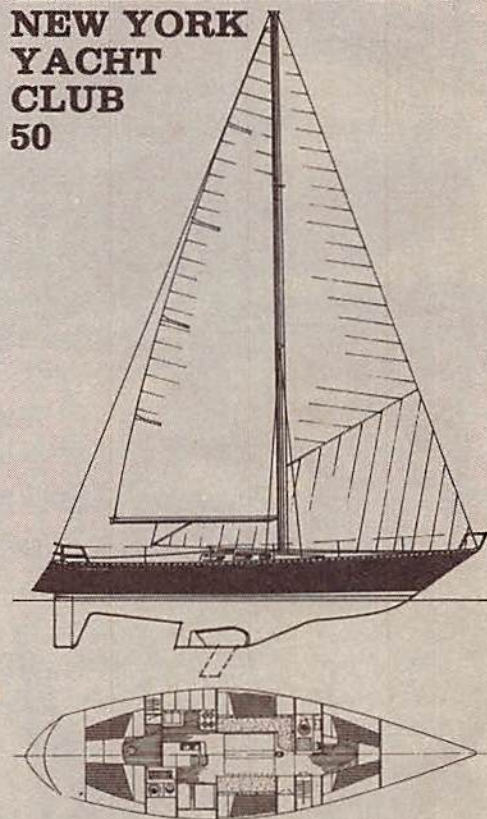
Longueur hors-tout : 13,64 m • Longueur à la flottaison : 10,40 m • Bau maximum : 4,11 m • Tirant d'eau : 2,16 m.

en temps réel, *Anitra*, et en temps compensé, *Anna Marine*, étaient tous deux des plans Stephens. Il en fut de même du vainqueur en temps compensé du Fastnet de 1961, *Zwerver*.

Kialoa II, en 1964, entama l'ère du grand bateau en aluminium. Il mesurait 22,25 mètres. C'est aussi à la même époque qu'avec l'apparition du plastique renforcé naquit l'idée que le vainqueur d'une course n'était plus nécessairement un bateau construit « sur mesure » mais pouvait appartenir à une série.

Le rôle de Rod Stephens s'était étendu : il courait alors le monde, pour inspecter les bateaux en fabrication, à l'unité ou en série, et participer aux essais et aux mises au point.

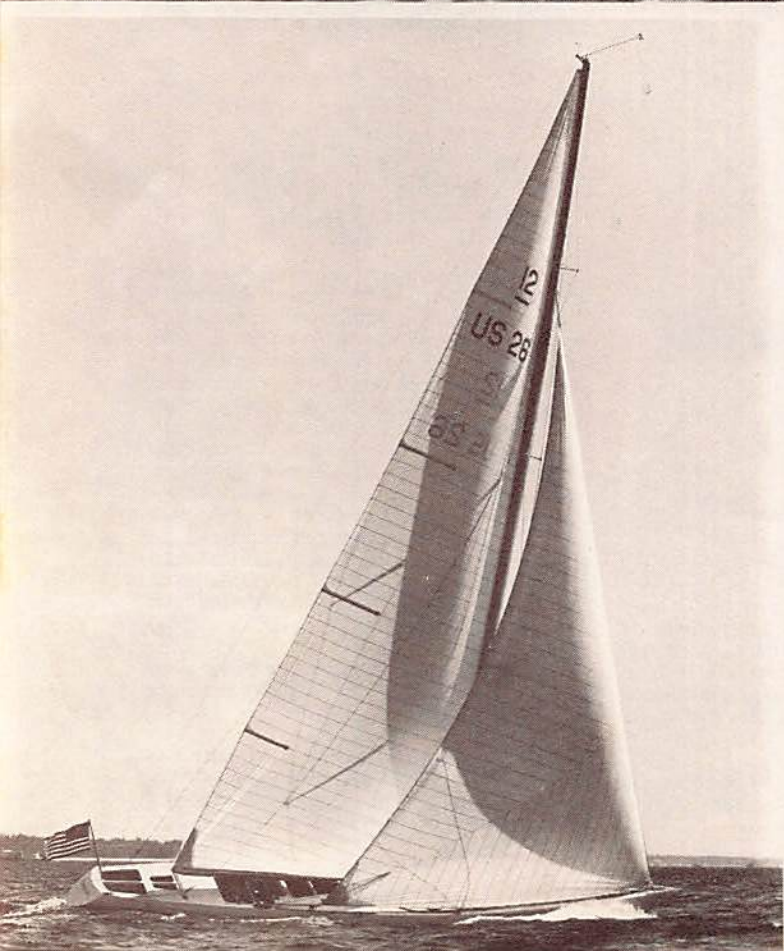
NEW YORK YACHT CLUB 50



Vainqueur du concours organisé par le New York Yacht Club, le NY 50 sera produit en 1977. Il s'agit d'un voilier de course et de croisière, aisé à manœuvrer, confortable, rapide, et de rating intéressant (moins de 36 pieds). Bien que conçu en fonction de la jauge IOR, le bateau devrait conserver un bon rating sous tout système de jauge raisonnable. Le déplacement est suffisant pour permettre des emménagements généreux, une menuiserie bien finie, un équipement complet, un gréement et une coque robustes. Les extrémités sont nourries pour procurer une coque qui ne mouille pas. Le gouvernail et le skeg sont grands afin de faciliter le contrôle. La dérive est conçue pour faciliter la fréquentation des eaux intérieures.

Le NY 50 doit donner naissance à une série de yachts de course et de croisière construits en polyester.

Longueur hors-tout : 15 m • Longueur à la flottaison : 11,04 m • Bau maximum : 4,34 m • Tirant d'eau : 1,68 m • Déplacement : 14 t • Lest : 6,8 t • Surface de voilure : 100 m².



▲
1

▲
2

▲
3

« Les 12 mètres sont dangereux », proteste Rod Stephens.

Une nouvelle série de Coupe de l'America, en 1964, vit l'apparition d'*Intrepid*, qui se signala par un safran séparé du lest et un trimmer. Pour la première fois aussi, les winches étaient sous le pont. Le mât était en aluminium et titane, la bôme souple, et le gréement en profilé. C'était un bateau imbattable.

En 1970, Olin Stephens s'éloigna de la ligne *Vim-Intrepid*, et créa *Valiant* qui fut une déception et fut le premier 12 mètres du cabinet Sparkman et Stephens qui ne défendit pas la coupe, cet honneur étant alors confié à *Intrepid* modifié par Britton Chance. Puis il y eut *Courageous*, premier douze mètres de Stephens en aluminium, dont le pont était percé comme une tranche de gruère et qui provoqua la critique de Rod Stephens : « *Les 12 mètres sont devenus dangereux. Les équipiers sont sous le pont, la bôme est très basse, et les énormes ouvertures découpées dans le pont auraient pu couler ces bateaux par une forte mer. J'étais content lorsqu'après la dernière course, les bateaux étaient sortis de l'eau et qu'il n'y avait pas eu d'accident.* »

Le 1er septembre dernier, Olin Stephens a livré au chantier Minneford, à New York, les plans d'*Enterprise*, candidat à la défense de la Coupe en 1977. Construit en aluminium, *Enterprise* fera ses essais en Californie, aux mains du voilier Lowell North, avant d'être opposé à *Intrepid*, *Courageous* et *Independance*, nouveau 12 m dessiné et barré par Ted Hood. C'est entre ces quatre bateaux que sera désigné le défenseur de la Coupe de 1977. Il y a, statistiquement, trois chances sur quatre que ce soit encore un Stephens.

Sparkman et Stephens font figure de pionniers dans le domaine du bateau en aluminium : les trois premiers voiliers en alliage léger ont été dessinés par Olin Stephens en 1944, et ils naviguent toujours. Parmi les plus célèbres productions des années 60 figurent *Germania VI*, construit par Abeking et Rasmussen en Allemagne, et *Bay Bea*, de chez Palmer Johnson. Il est impossible de citer tous les vainqueurs qui portent le sigle S & S. Il y a les grandes séries comme les Tartan, Apaches, Yankees, la fameuse lignée des Swans, qui comprend *Noryema*, vainqueur des Bermudes en 1972, et *Sayula II*. Et aussi les bateaux à l'unité comme *Northern Light*, *Lightning*, *Mandrake*, *Equation*, *Baccara*, *Running Tide*, *Dora*, *Yankee Girl*, *Saudade*, les deux *Charisma*, les quatre *Morning Cloud*, *Aries*, *Rubin*, *Pinta*, *Duva*, les maxi-bateaux que sont *Tempest* et *Kialoa*, et le tout récent *Pirana*...

Et ce n'est pas fini, malgré cinquante ans de règne.

Le New York Yacht Club a organisé

1. *Pinta*, membre de l'équipe allemande de l'Admiral's Cup en 1975.

2. Le dernier cri en matière de 12 mètres : *Courageous*, vainqueur de la Coupe de l'America de 1974.

3. Un New York 32, bateau monotype de course et de croisière. Ici *Mustang*, appartenant à Rod Stephens.



Ranger, le plus rapide classe J qui ait jamais été dessiné. Ses lignes furent adoptées après essais en bassin de carènes.

L'année dernière un concours pour créer un bateau de course et de croisière monotype. Dix-huit architectes ont soumis des plans. Le 6 août 1976, le commodore du New York Yacht Club a annoncé que le plan retenu était celui du *New York 50* présenté par Sparkman and Stephens. Ce sloop sera construit en aluminium par Direktor ou Nautor. Son mât n'est pas trop haut pour pouvoir passer sous les ponts, sa dérive lui permet d'avoir accès aux eaux peu profondes. L'une des raisons de la sélection de ce bateau a été clairement indiquée par les membres du Comité de Sélection : c'est la certitude que, dans quarante ans, ce bateau sera toujours un témoignage « classique » du génie d'Olin Stephens. La coïncidence veut que cet événement survienne juste quarante ans après la création du NY 32.

« Cette idée de bateaux monotypes pour la course est très bonne, estime Olin Stephens, car elle échappe à cette tendance des bateaux de course complètement dépouillés. C'est une réaction qui me semble raisonnable. »

Actuellement, le cabinet Sparkman and Stephens travaille sur le projet numéro 2300, ce qui donne la mesure de

la quantité de dessins différents produits en un demi-siècle. Olin Stephens ne dessine plus, mais il surveille la quinzaine de techniciens qui travaillent dans le groupe. Il aimerait avoir le temps de faire plus de voile, et aussi de peindre, car c'est un très bon artiste. Si vous cherchez Rod, il y a une bonne chance qu'il soit sur un bateau, ou dans un chantier. Il voyage et navigue dans le monde entier et mérite toujours son surnom de « mouche humaine » qui est partout, à regarder dans les fonds, à monter en tête de mât, ou à observer la courbure d'une voile.

L'influence d'Olin et Rod Stephens a été prodigieuse sur la jauge et son évolution, sur le dessin de bateaux de ligne élégante, sûrs et rapides. Partout où des hommes naviguent à la voile, dans le monde entier, il y a un Stephens en vue. Ceci n'a rien d'étonnant lorsqu'on songe qu'à moins de vingt ans, ces garçons avaient parfaitement déterminé ce que devait être le voilier de haute-mer, et l'ont produit avec, comme on l'a dit à l'époque, « un soupçon de génie »...

Photos : Stanley et Morris ROSENFELD
Dossier établi avec la collaboration J.M. Barrault