

L'ÉCOLE ANGLAISE : PROUT, MACALPINE-DOWNIE

LES FRÈRES PROUT

En 1947, un an après être entrés dans la firme paternelle de production de bateaux pliants, Roland et Francis Prout fixèrent deux canoës ensemble et devinrent des adeptes

du catamaran. En 1952 ils étaient champions olympiques de canoë. En 1954, ils font leur apparition à la semaine de courses de l'île de Wight et à celle de Burnham avec le premier catamaran de sport Shearwater, en bois moulé, et connaissent

le succès d'emblée, au point que le duc d'Édimbourg leur commande un bateau. Dans les années suivantes, des milliers de Shearwater sont construits et vendus. J'ai moi-même découvert ce nouvel engin au Havre où j'habitais, et dans la



belle brise et les vagues puissantes de la baie de Seine ce fut une sensation mémorable. Un peu lourd selon les standards actuels, le bateau était puissant, solide, et les accélérations laissaient parfois. Après 1955 les frères Prout mettent sur le marché les catamarans de croisière Flamingo de 36 pieds et de nombreux croiseurs en bois laminé sous vide, dont le célèbre *Snowgoose*, commandé par Don Robertson, chef pilote d'essai de la firme aéronautique De Havilland, et qui sera au premier plan de la compétition pendant plus de dix ans. *Snowgoose* en 1961 gagne la Course autour de l'île de Wight devant 273 concurrents, en 1966 il en est à sa troisième victoire, et il termine deuxième de la Round Britain Race. *Snowgoose* aura été aux multicoques ce que *Myth of Malham* a été aux monocoques : un bateau novateur qui baliait les idées reçues, montre la voie, se présente pendant dix ans au départ de toutes les courses et en gagne beaucoup. On en parlait avec les précautions oratoires accompagnant les réalisations extrêmes : « N'oubliez pas que c'est un bateau qu'il faut barrer l'écoute de grand-voile à la main ».

Les habitudes de pensée sont des obstacles plus coriaces que les réalités technologiques. Cela dit, la compétition sous toutes ses formes, outre les moyens financiers et les progrès qu'elle seule peut apporter, débarrasse les multicoques d'un petit côté approximatif « mal construit - mal équipé - mal barré - abonné aux bords carrés - ignoré des yachts clubs » qui lui fermait les portes de l'establishment, alors que ces points faibles se retrouvaient sur nombre de monocoques sans en affecter l'image. Une compétition en particulier enfoncera année après année les clous d'une évidence que beaucoup refusaient : le Tour de l'île de Wight, un parcours regroupant toutes les difficultés de la voile, vent en rafales, calmes, courants fatals aux mauvais louvoyeurs, houle courte casseuse de coques, gamme complète des problèmes de tactique. Dès qu'ils sont acceptés les multicoques se promènent en tête d'une flotte atteignant 1200 unités certaines années. Le palmarès est un Gotha des architectes, et on y retrouve tous les bateaux qui ont été des « milestones », qui ont marqué des étapes. Nous y reviendrons, car on y voit en action tous les protagonistes de ce récit.

Avec les succès de *Snowgoose* et de ses émules, les multicoques sont définitivement sortis du ghetto des nouveautés : parmi les nouveaux clients pour de grands catamarans de croisière, lord Clifford et l'héritier Von Opel, qui tous les étés sillonnaient à toute allure la baie de St Tropez avant de tirer son Cata à terre sur un plan incliné spé-

cialement construit devant sa villa des Canoubiers. Avec les Ranger 31 et 27 et l'Ocean Ranger 45, les Prout affirment avoir été les premiers à construire des multicoques en stratifié de polyester, en Angleterre en tout cas, car sauf erreur Allègre en France s'y essayait déjà. Ils réalisent également *Rehu Moana* pour le docteur Lewis, un engin assez lourd et pas trop vif, qui après une participation sans éclat particulier à la Transat en solitaire de 1964, accomplira un tour du monde.

Désormais Prout a réussi son passage au stade industriel. En 1966 il livre *Tsulamarian* de 77 pieds, un des plus grands catamarans jamais construits. Le *Snowgoose* 35, puis le Quest 31, sont construits en série, suivis par des dizaines de modèles dont certains à moteur comme le 25 pieds *Thunderbird* qui gagne la catégorie à moteur hors bord dans la grande classique Cowes-Torquay. *Snowgoose*, âgé de 11 ans, termine deuxième la Round Britain Race, derrière *Trifle*, un trimaran de Derek Kelsall qui inaugure une longue carrière.

En 1979, première expérience de cata de course à coques asymétriques avec *Phantom Wake* de 40 pieds. En 1989 Prout reçoit une médaille de la reine pour son rôle de leader de l'exportation, en 1991 il est le premier constructeur à obtenir « l'ISO 9002 Quality Assurance » et 40 exemplaires sont vendus dès l'apparition d'un nouveau modèle, l'Escale 39. En 1993 le chantier Prout fête son 40^e anniversaire en s'installant dans une nouvelle usine.

ROD MACALPINE-DOWNIE

Rod Macalpine-Downie trouve la notoriété en 1965 avec l'Iroquois, un catamaran de croisière de dix mètres un peu étroit comme on les faisait à l'époque, mais avec une coque solide en stratifié, un aménagement bien conçu en conservant un franc-bord et une hauteur de rouf raisonnables. À la différence de beaucoup de fragiles caravanes flottantes de l'époque, l'Iroquois est vraiment conçu pour aller en mer. Le succès du bateau est immédiat, et incite Macalpine à retourner à la planche à dessin pour concevoir le Mark II, aux sections de coques augmentées. Une option intéressante est celle d'un diesel dans chaque coque, qui deviendra la règle sur les catamarans plus gros.

Outre une sécurité accrue, on élimine les problèmes de couplage de transmission. L'équipement est soigné avec mât anodisé, bôme à rouleau, balcons en inox, l'intérieur bien étudié avec deux cabines doubles, une douche, une grande cuisine, une table à cartes format grand aigle, et même un placard à cirés pourvu d'une vidange à

la mer (on est en Angleterre !). Sur un catamaran, les dérives sont incontournables si on veut remonter au vent correctement. Mais elles posent de nombreux problèmes de structure et d'encombrement qui conduisent beaucoup de concepteurs à y renoncer. Les dérives sont montées avec une angulation, qui permet au puits de ne pas encombrer l'axe central de la cabine.

On propose même en option un accessoire caractéristique de cette époque de pionniers : un flotteur de tête de mât, destiné à empêcher le bateau de se mettre sur le toit en cas de chavirage. Il est vrai qu'à l'époque les multicoques montraient souvent leur peinture sous-marine, en une occasion pendant une course autour de la Grande Bretagne on en vit trois ou quatre, encastrés au pied d'une falaise, surpris par une rafale d'orage et se coucher, catas et tris confondus. De nos jours, avec des largeurs augmentées permises par l'emploi de matériaux plus performants et plus légers, des centres de gravité abaissés par l'allègement des mâts et des gréements, et surtout l'emploi de taquets coinçeurs à libération automatique, les multicoques de croisière ne chavirent pratiquement plus.

Les diverses versions des Iroquois ont fait carrière pendant près de vingt ans. Mais Macalpine s'est aussi beaucoup préoccupé d'engins de performances comme *Crossbow I* et *II*, longtemps titulaires du record de vitesse pure.

Snowgoose (à gauche), premier vrai catamaran de course, a figuré aux premières places pendant dix ans.

L'Iroquois (à droite) a été un grand succès pour Rod Macalpine-Downie, mais par la suite celui-ci s'est surtout occupé d'engins de records comme *Crossbow*.

