

Aunis

Yacht à "ailerons latéraux" dessiné en 1956 par Victor Brix

Longueur: 7,50 m

Longueur à la flottaison: 6,20 m

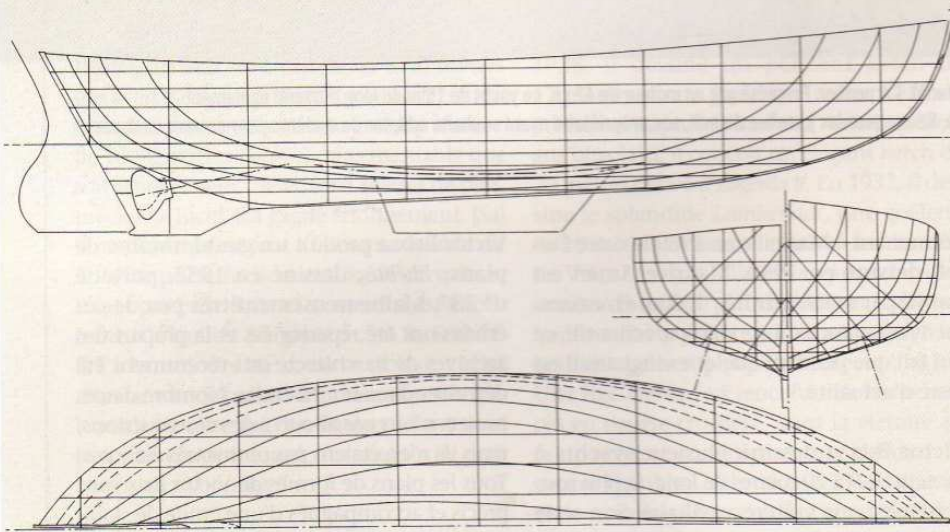
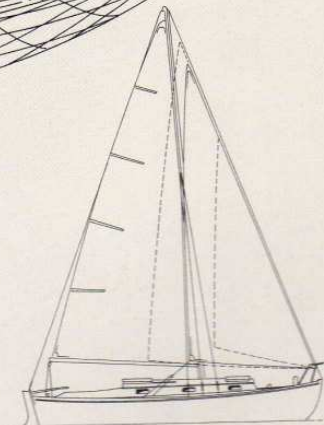
Largeur: 2,50 m

Tirant d'eau: 0,75 m

Déplacement: 2,5 t

Lest en fonte: 0,5 t

Surface de voilure: 29,75 m²



ses œuvres recommence au n° 1, comme s'il avait souhaité tourner une page. Et, comme pour mieux marquer cette renaissance, il reprend, en 1959, son premier projet publié en 1921, *Un Rêve*. Ce bateau de camping côtier (n° 34 de sa nouvelle nomenclature) gagne 50 centimètres pour passer à 5,50 mètres. Sa flottaison est plus fine avec un demi-angle d'entrée de 20 degrés et un coefficient de finesse de 5,5. Sa carène tendue et son importante surface de flottaison le rendent apte aux survitesses. On peut s'étonner de sa très grande largeur, de 15 % supérieure à la coutume, d'autant que la largeur à la flottaison est presque égale à la largeur hors tout. On retrouve en fait ce souci évident de Brix de créer un voilier très stable, à l'image du monotype de 4,50 mètres dessiné pour Moguérrou en 1926.

En 1956, après plusieurs séjours sur la côte charentaise, il songe "à l'utilité éventuelle des quilles latérales qui permettent de s'échouer droit, d'éviter l'encombrement des béquilles et les complications de la dérive". Cinq ans plus tôt, alors qu'il était encore à Limoges, Victor Brix avait déjà mis en œuvre cette idée nouvelle sur ses Lutin. Conçus pour la construction amateur, ces bons voiliers à fond plat étaient destinés à naviguer sur les modestes plans d'eau peu profonds de Limoges et de ses environs. Ils seront par ailleurs à l'origine des manifestations nautiques du lac de Vassivière.

Son premier projet de "yacht à ailerons latéraux" est un voilier de 7,50 mètres, l'*Aunis*, construit en Suisse en 1956. Ses qualités sont telles que son propriétaire décide de le bap-

tiser *Magnifique*. Victor Brix étudie par la suite deux ou trois variantes de ce modèle, comprises entre 7 mètres et 7,60 mètres de long avec arrière pointu ou à tableau. Puis suivent plusieurs voiliers de 7 à 11 mètres, dont le 9,15 mètres *Aiguillon*. Publiant en 1957 les plans de ce ketch de 11 mètres, à ailerons latéraux, *Le Yacht* parle d'un bateau "solide, possédant les qualités de bonne tenue à la mer, des emménagements confortables pour entreprendre des croisières quelque peu importantes. [C'est un voilier] appelé à promener notre pavillon en mer et éventuellement sur les côtes des pays voisins. [...] Par ce fait même, il est un ambassadeur. Il est [donc] normal que son esthétique, l'élégance de ses formes, le fini de ses accastillages et sa tenue soient impeccables."

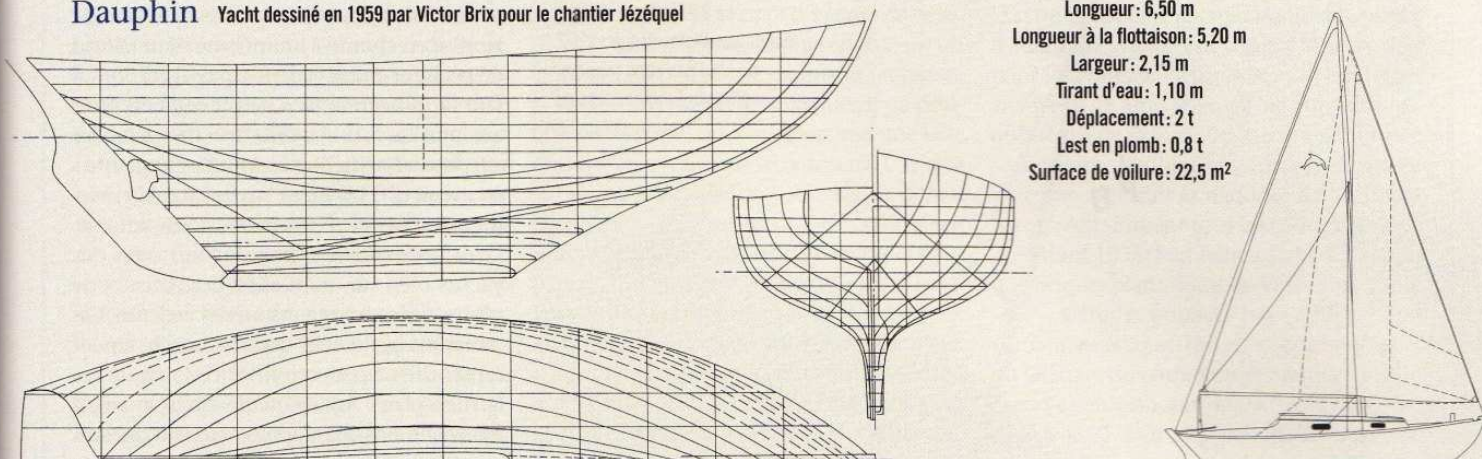
Dans les années soixante, Victor Brix contribue au succès du chantier Jézéquel

Mais les qualités de ses voiliers à ailerons latéraux ne font pas oublier à l'architecte ses classiques quillards très larges et au bouchain marqué. En 1955, Victor Brix dessine pour le chantier rochelais Vernazza les yachts *Chimère* et *Robinson*. Les formes de ces deux unités sont visiblement inspirées de celles de son *Mordicus* de 1928, à l'exception du petit tableau qui remplace l'arrière pointu.

En 1959, Victor Brix est pleinement rétabli. C'est alors qu'il va donner une impulsion décisive au chantier Jézéquel. Cette année-là, l'architecte améliore le dessin d'un 6,50 mètres de Georges Jézéquel qui n'est pas très satisfait de son plan. Le *Dauphin* vient de naître. Ce joli yacht à tableau aux formes puissantes, doté d'un gouvernail extérieur, va connaître un vif succès. Le chantier, dont l'effectif ne dépasse jamais trois hommes, en construira une trentaine en moins de vingt ans. Dans le même esprit, Brix étudie, à la demande de Georges Jézéquel, son *Exocet* de 8,50 mètres. En 1962, il dessine pour lui le *Prima*, un yacht à voûte de 8,25 mètres de long qui annonce les lignes de *Gaviotta*, conçu deux ans plus tard. Plusieurs unités seront construites, Alain Jézéquel et son frère Olivier en possédant chacun une aujourd'hui.

Victor Brix manifeste alors les mêmes exigences de précision, de recherche d'équilibre et de puissance des carènes qu'entre 1920 et 1936. Toutefois, la taille moyenne des yachts est plus modeste dans les années cin-

Dauphin Yacht dessiné en 1959 par Victor Brix pour le chantier Jézéquel



quante qu'elle ne l'était vingt ans plus tôt. Ainsi, sur vingt-six études et réalisations que nous avons pu répertorier entre 1951 et 1971, seuls trois voiliers dépassent 10 mètres et seize font moins de 8 mètres. La majorité d'entre eux, dotés d'un arrière pointu ou d'un tableau étroit, présente de faibles élanements. Comme toujours, les couples de l'avant s'évasent au-dessus de la flottaison pour donner de la largeur au pont, contribuant ainsi à l'équilibre à la gîte et au confort des manœuvres.

Quand il dessine le joli classe III *Gaviotta* en 1964, Brix ne sacrifie pas à la jauge du

RORC alors en vigueur, qui incite à affiner les extrémités pour "rentre" les mesures de chaîne au profit d'une réduction de la longueur mesurée – André Mauric, évoquant les formes des bateaux construits selon la jauge du RORC et de l'IOR jusqu'à 1976, début de "l'ère Bruce Farr", parlera de "calisson d'Aix". La tonture des dernières créations de Brix est toujours bien marquée et les superstructures demeurent discrètes. En revanche, les quilles sont plus courtes, souvent avec un profil concave à l'avant, et les pieds des couples avant sont moins creux avec une section tendant vers l'ogive.

En 1958, ayant appris que Victor Brix émergeait doucement de sa longue "absence", l'architecte naval Maurice Amiet le rencontre et engage avec lui une correspondance suivie. "Il était installé dans une grande chambre, au milieu de plusieurs planches à dessin et de nombreux documents", se souvient-il. Les deux hommes vont collaborer. Maurice Amiet, alors âgé d'une quarantaine d'années, propose à son aîné de l'aider en retouchant le dessin des superstructures de ses projets pour les "actualiser". Brix est ravi, précisant à son jeune confrère qu'il est "très heureux de préparer ainsi son avenir". Il a alors soixante-huit ans!



Un Dauphin en construction au chantier Jézéquel. Avant la mise en place des membrures ployées rivetées cuivre, des clous maintiennent les bordages aux gabarits, un tasseau protégeant l'acajou de la tête de la pointe.