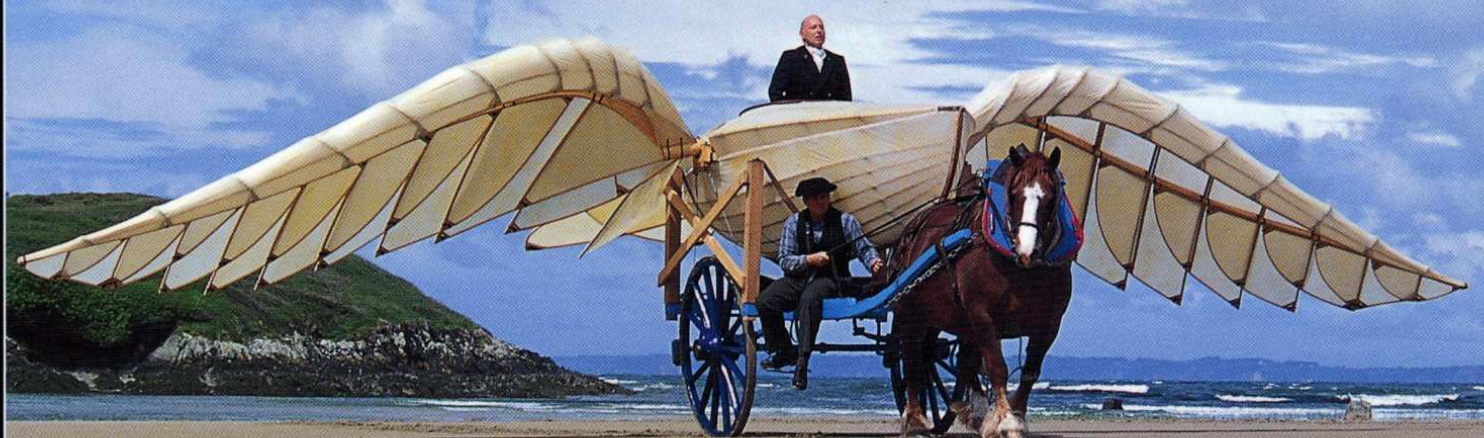


LA BARQUE AILÉE



LE LOUGRE DU TRÉPORT

VICTOR BRIX, ARCHITECTE NAVAL

MEXIQUE : PÊCHE AU CALAMAR GÉANT

Portraits • DES ET LIZ PAWSON, MATELOTEURS DE PREMIER BRIN

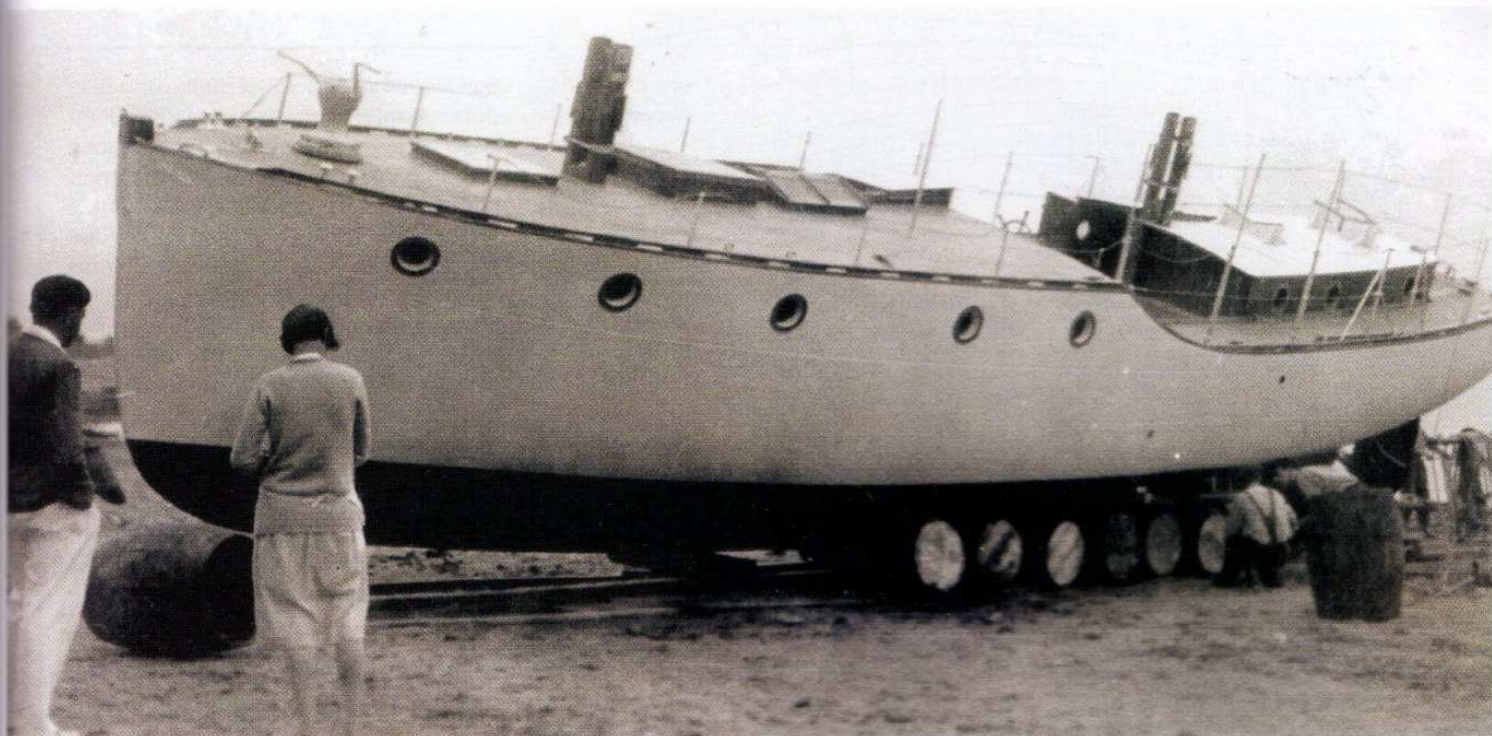
Art maritime • LE PEINTRE RENÉ QUÉRÉ

Voile-aviron • BLUES, UN CANOT DES PERTUIS • Test • LE SCARF

M 05671 - 214 - F: 10,00 € - RD



DOM: 12 € - BEL/LUX: 11 € - CH: 10 FS - AND: 10 € - CAN: 18,50 \$ CAN - AL: 10,90 € - PORE CONT: 11,50 €



Phébus a été construit en 1932 par le chantier Moguérout pour M. Carpentier. Propulsé par un moteur de 42 ch, ce yacht de 15 m de long possède également un gréement de ketch totalisant 80 m² de surface de voilure. Remarquez les jumelles de mât, son propriétaire ayant souhaité adopter ce système pour pouvoir naviguer sur les fleuves et canaux à mâture abattue.

douin, est très large avec des élancements courts et un rapport longueur à la flottaison/largeur de 2,6. Ce petit voilier est inspiré de *Ben Ven*, une unité de 6,40 mètres dessinée la même année et construite par Moguérout pour M. de Kerdrel. Pour obtenir une bonne hauteur sous barrots, l'architecte du *Cap Horn* a choisi une maîtresse section plus creuse tout en augmentant le rayon du retour de galbord afin d'abaisser le plancher.

Victor Brix soigne particulièrement le tracé de ses yachts. Il n'hésite pas à réduire de moitié l'espacement des couples aux extrémités pour mieux définir leurs formes. Il attache aussi une grande importance à l'équilibre sous voiles, au point que tous ses voiliers de moins de 16 mètres se contentent d'une barre franche. Sur ses créations, l'augmentation de la longueur s'accompagne d'un accroissement du rapport longueur à la flottaison/bau : de 2,5 pour les 10,60 mètres de *Bohème*, on passe à 2,8 pour une goélette de 13 mètres, à 3 pour une goélette de 16 mètres et à 3,2 pour un ketch de 20 mètres. Les flancs restent presque verticaux mais le bouchain s'adoucit avec des couples en V plus prononcé. Quant au plan de dérive, il est très long avec un tirant d'eau modéré – 17 à 19 % de la longueur de flottaison – et très développé à l'avant où les pieds de couples sont très profonds. En

découvrant à Marseille en 1939 le cotre *Évenos* dessiné en 1930, Maurice Amiet est frappé par sa modernité. "Il était étonnamment en avance sur son temps, écrira-t-il, ce qui fait que pendant quelque vingt ans il est resté d'actualité."

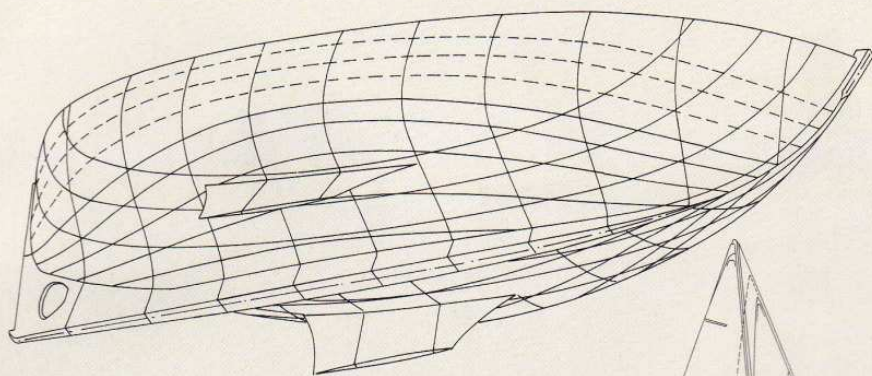
Victor Brix a dessiné plusieurs yachts à moteur de 9 à 20 mètres de long, le plus souvent avec une voilure auxiliaire. Son style en la matière n'est pas sans rappeler celui de certaines de ses études pour Jouët, où ses vedettes se caractérisaient par des entrées d'eau extrêmement fines et des formes arrière s'aplatissant vers le tableau, non immergé. Avec des rapports longueur/largeur voisins de 4 et des rapports vitesse/racine carrée de la longueur proches de 3,4, ces bateaux ont une vitesse limite de carène élevée, mais ils ne sont pas semi-planants. L'architecte a ainsi conçu des coques très fines demandant peu de puissance. *Phébus*, un "motor yacht" de 15 mètres – récemment restauré chez Jézéquel – possède de la sorte un rapport longueur/largeur de 4,24. À son neuvage, cette unité se contentait d'un moteur de 42 chevaux, soit 2,5 chevaux par tonne, ce qui lui conférait une vitesse de 8,5 nœuds. Nous avons par ailleurs constaté que *Phébus* se cabrait un peu au-delà de la vitesse limite de sa carène (9,5 nœuds) en raison de ses sections arrière en V.

Victor Brix a produit un grand nombre de plans; *Phébus*, dessiné en 1932, porte le n° 787. Malheureusement très peu de ces études ont été répertoriées et la plupart des archives de l'architecte ont récemment été détruites dans un incendie. Nombre de ces projets n'ont pas abouti à des constructions, mais ils n'en étaient pas moins très élaborés. Tous les plans de formes de Victor Brix sont précis et accompagnés d'une étude de stabilité. En fait, il consacrait à ces simples projets presque autant de temps qu'à un plan définitif. Il devait ainsi travailler quelque quinze à seize heures par jour, sans pause le week-end, affirmant "travailler pour la construction des yachts et non pour s'enrichir".

Interné durant vingt ans après avoir tué sa mère

Ce surmenage aura pour l'architecte des conséquences dramatiques. En 1936, succombant à un excès de travail et de fatigue, il a, dans un très grave état dépressif, tué sa mère. Ce parricide lui vaut d'être interné dans un hôpital psychiatrique à Limoges. Il y restera vingt ans.

Au cours des années cinquante, l'architecte reprend son activité. La numérotation de



Aunis

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

Longueur : 7,50 m

Longueur à la flottaison : 6,20 m

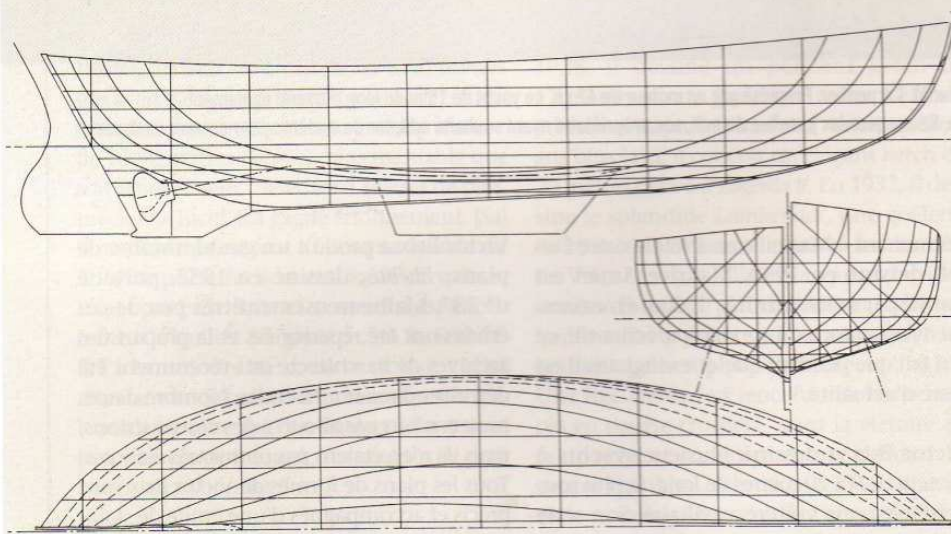
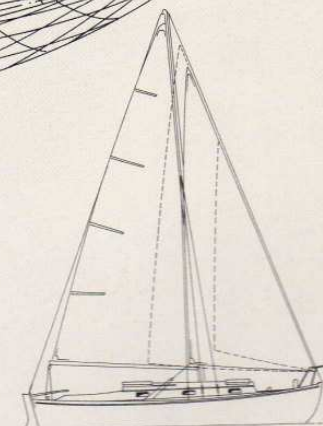
Largeur : 2,50 m

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 baptiser *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."

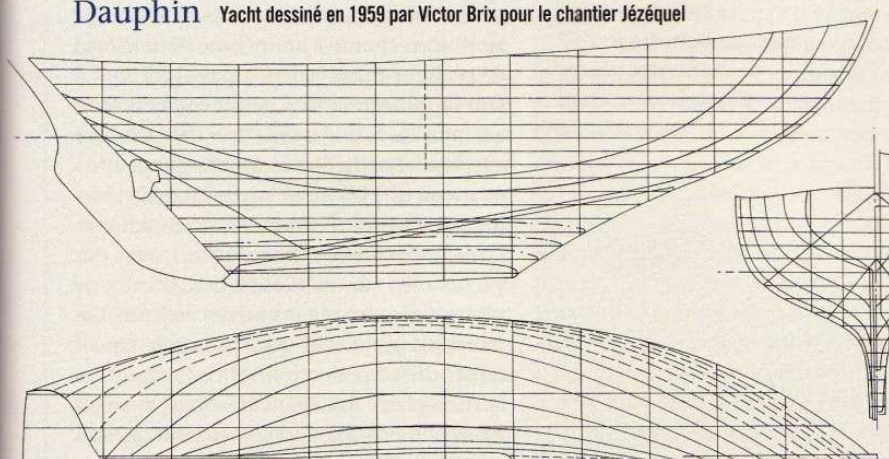
Dans les années soixante, Victor Brix contribue au succès du chantier Jézéquel

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.

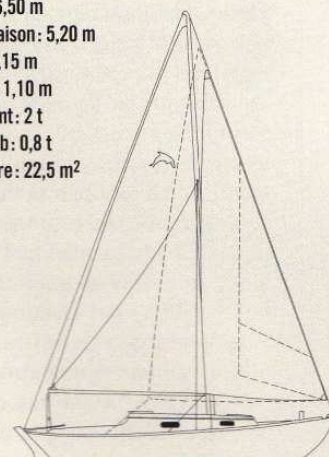
En 1959, Victor Brix est pleinement rétabli. C'est alors qu'il va donner une impulsion décisive au chantier Jézéquel. Cette année-là, l'architecte améliore le dessin d'un 6,50 mètres de Georges Jézéquel qui n'est pas très satisfait de son plan. Le Dauphin vient de naître. Ce joli yacht à tableau aux 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



Longueur: 6,50 m
Longueur à la flottaison: 5,20 m
Largeur: 2,15 m
Tirant d'eau: 1,10 m
Déplacement: 2 t
Lest en plomb: 0,8 t
Surface de voilure: 22,5 m²



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.

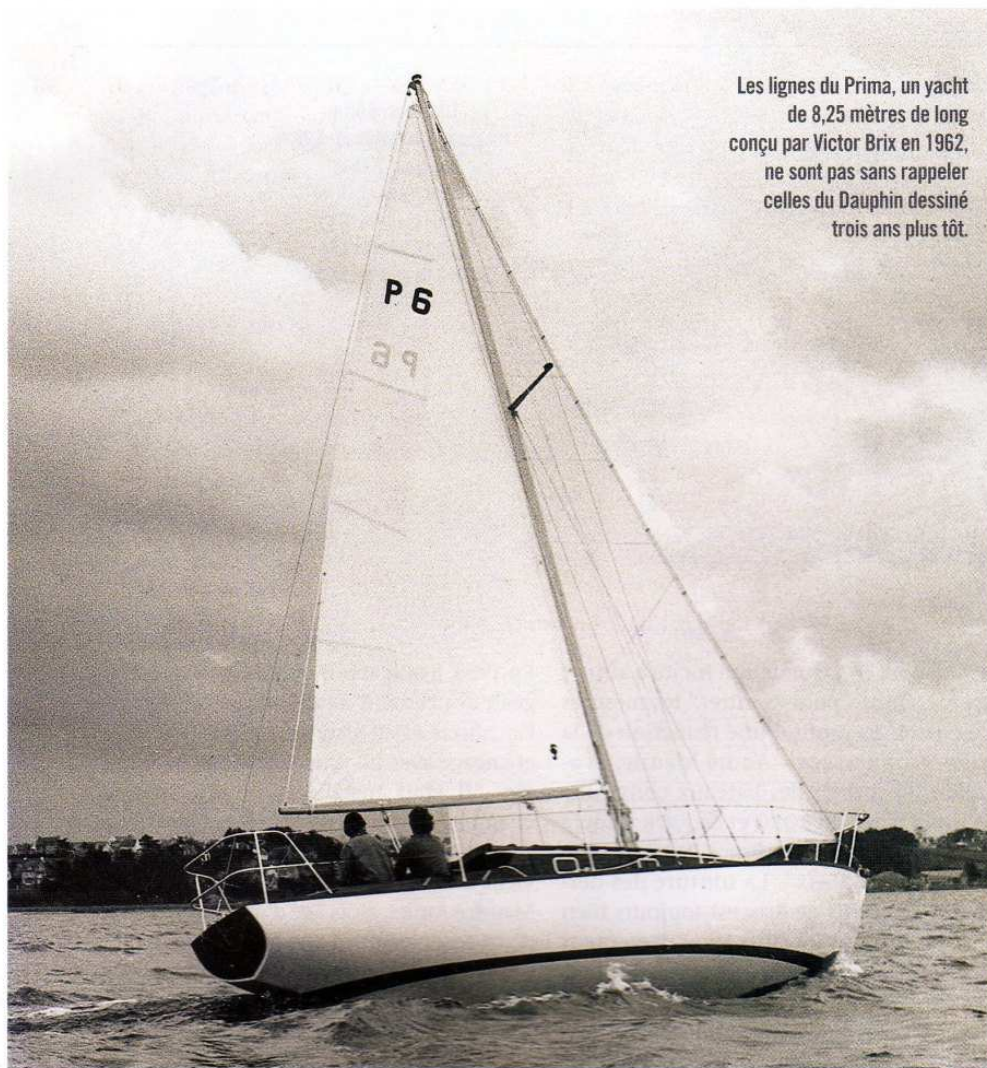
Quand il dessine le joli classe III *Gaviotta* en 1964, Brix ne sacrifie pas à la jauge du

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.



Les lignes du Prima, un yacht de 8,25 mètres de long conçu par Victor Brix en 1962, ne sont pas sans rappeler celles du Dauphin dessiné trois ans plus tôt.

Victor Brix s'installe à Rochefort en 1962, d'abord chez sa fille. C'est à cette époque qu'il gagne le procès qui l'oppose à un usurpateur de ses plans. En 1928, à la demande d'un jeune amateur, il avait étudié un petit voilier de grande croisière qui avait été construit en grande partie par son commanditaire. Mais, ce dernier, profitant de l'internement de l'architecte, avait prétendu plus tard être l'auteur de ces plans. Il les vendait et plusieurs unités avaient ainsi été construites. L'objet du litige était l'étude du fameux Mordicus de 7,50 mètres, première carène à arrière norvégien dessinée par Victor Brix. L'usurpation est d'autant plus gênante que plusieurs "grands frères" vont suivre: en 1956, le Mordicus Viking de 8,15 mètres construit par Bonnin à Arcahon; quatre ans plus tard, le Mordicus Mer du Nord de 8,25 mètres de long, construit à la demande du chantier Ziegler de Dunkerque. Sitôt après son lancement, ce prototype termine deuxième d'une régates devant plusieurs Classe III plus grands que lui.

C'est dans cette même lignée régatère que l'architecte conçoit le Cristal, dont le chantier des Baux, à Sanary-sur-Mer, construit deux exemplaires au début des années soixante. Enfin, en 1964, Victor Brix dessine *Gaviotta*, un classe III de 10,40 mètres lancé par le chantier Ross, à Jávea, sur la côte méditerranéenne espagnole.

Dans ces années, beaucoup de petits chantiers construisent encore des bateaux de plaisance en bois de 6 à 10 mètres de long. Aussi, pas plus qu'Eugène Cornu, Brix n'a l'obligation économique de s'adapter aux nouveaux matériaux. Ses créations restent très classiques, à l'image de *L'Homme tranquille III*, un ketch de croisière de 13,35 mètres construit en 1967 par le chantier Rameau à Étel pour François Brigneau. Cet écrivain et journaliste "s'est adressé à Victor Brix [car il] a dessiné dans le passé un grand nombre de confortables bateaux de croisière éloignés de toute idée de jauge, [mais] de caractère et surtout de construction extrêmement classiques".

En 1968, Victor Brix doit renoncer à participer au Salon nautique de Paris en raison de la mise en chantier imminente d'un bateau de pêche et d'une vedette à passagers dont il faut terminer les plans dans l'urgence. Trois ans plus tard, la classification de ses études – reprise à zéro depuis les années cinquante – en est au n° 115. Ainsi, malgré son âge, Victor Brix n'a cessé d'être un travailleur acharné. Dans cette œuvre immense, on trouve des yachts bien sûr, mais aussi des bateaux de pêche, des remorqueurs ou des vedettes. On remarque également que l'architecte aimait reprendre et perfectionner certains de ses anciens plans. Âgé de quatre-vingt-un ans, il retravaille ainsi le Dauphin, retenant des longitudinales plus tendues en augmentant la largeur de 11 centimètres et en réduisant le V des couples. En revanche, il ne dessinera jamais de tontures inversées ou de tableaux courts à quête inversée, formes qu'il qualifie d'"arrière pédéraste"!

Passionné par les jauges et les sciences humaines

J'ai rencontré Victor Brix en 1966 au cours d'une réunion avec Marcel Collinet, rédacteur en chef de la revue *Le Yacht*. Nous avons discuté du plagiat des plans. C'était un grand type, maigre, presque chauve, à la voix rauque. Réserve, voire timide et maladroit, il était très gentil. Il vivait seul depuis le départ de sa fille pour les États-Unis. Peut-être cette solitude contribuait-elle à lui faire croire qu'il était boudé, voire boycotté par la presse nautique.

Particulièrement érudit dans le domaine de l'architecture navale, c'était aussi un grand lecteur d'ouvrages traitant d'histoire, de philosophie, de métaphysique ou de religion. Il aimait écrire de sa grande et belle écriture et, s'exprimant remarquablement bien, il révélait parfois un caractère mystique et sentimental. Mais il savait aussi faire preuve d'humour, comme l'atteste cette anecdote où il me révéla que, vers la fin des années cinquante, il avait fait remarquer à Marie Humblot qu'elle avait oublié de mettre un puits de dérive sur l'un de ses plans de... dériveur lesté!

Victor Brix était conscient de ses compétences et il aimait les transmettre. Il était aussi curieux de comparer ses connaissances à celles de ses confrères dont il analysait les œuvres. Ainsi, devant une photo de *Resolute* – le sloup Herreshoff vainqueur de la coupe de l'America en 1920 – sortant du port très

gité sur mer plate, il faisait le commentaire suivant: "On voit nettement que son axe se lève bien parallèlement à la surface de l'eau. [...] C'est le premier facteur de son succès: son équilibre parfait sous voiles. Il y a aussi, évidemment, la stabilité qui, avec la voilure forme son «moteur». Mais la beauté des lignes vient après. C'est ce que j'ai appris en visitant plusieurs architectes et constructeurs des deux côtés du golfe de Finlande."

Il était très intéressé par l'évolution des jauges, et très critique aussi, rappelant souvent que "le but d'un règlement de mesurage des yachts est d'égaliser les chances de bateaux en régate". Répondant à un groupe de jeunes gens qui lui avaient demandé quelle influence pourrait avoir sur les yachts une nouvelle jauge, il avait aussitôt répliqué: "Si cette jauge a la moindre valeur pratique, elle ne devra avoir aucune influence sur les proportions et formes des bateaux".

En 1969, l'une de ses dernières études, intitulée *Les Éléments et l'esprit des jauges de mesurage des yachts*, résume sa philosophie sur un sujet qui l'a passionné depuis sa jeunesse: "Comme on pourrait le remarquer, il y a peut-être peu de domaines où il y aurait une telle emprise du papier sur le bon sens. Car si la vitesse est une qualité désirable, elle ne devrait passer qu'après toutes les qualités qu'on serait de droit et de saine raison de demander d'un bateau, qui est avant tout conçu pour naviguer. [...] Le coefficient de jauge (le *rating*) est, dans l'esprit, la longueur correspondant aux chances du bateau en régate." On comprend mieux cette phrase de saint Paul qu'il avait mise en exergue à son texte: "La lettre tue, tandis que l'esprit vivifie".

En 1972, le dernier courrier que Victor Brix m'a adressé avait pour objet l'un de ses sujets favoris: des commentaires chiffrés sur les résultats d'une régate courue à la fin du

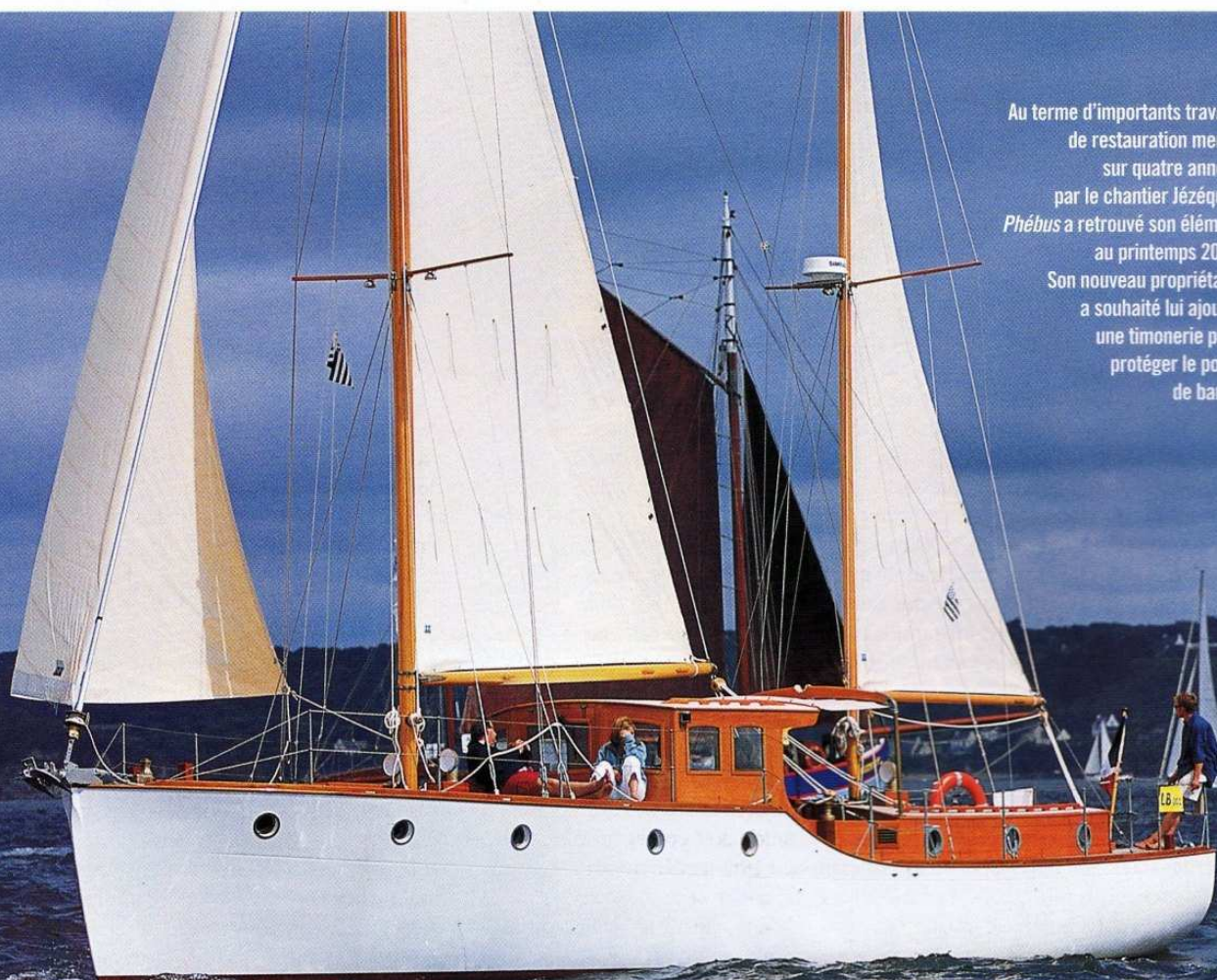
XIX^e siècle! Ainsi, jusqu'à "la fin de son rouleau qu'[il] espérait aborder honorablement", il aura gardé intactes sa sagacité et sa passion pour les voiliers. Victor Brix avait confié ses archives à ses amis Jézéquel qui l'ont aidé jusqu'à la fin de sa vie. Elles contenaient toute son œuvre. Malheureusement, un récent incendie a détruit la majorité de ces documents, notamment tous ceux de la période précédant 1936. Fort heureusement, en plus de quelques plans rescapés du sinistre, il subsiste ses études publiées par *Le Yacht*. Elles permettent aujourd'hui encore de témoigner du talent et du parfait professionnalisme du grand architecte naval que fut Victor Brix, décédé le 21 août 1974 à Rochefort. ■

Sources: archives personnelles, archives de Victor Brix, archives Maurice Amiet, revue *Le Yacht*.

Remerciements: à Georges et Alain Jézéquel.

WWW Poursuivez votre découverte de Victor Brix sur <www.chasse-maree.com>, rubrique "Les compléments du Web".

Au terme d'importants travaux de restauration menés sur quatre années par le chantier Jézéquel, *Phébus* a retrouvé son élément au printemps 2008. Son nouveau propriétaire a souhaité lui ajouter une timonerie pour protéger le poste de barre.



architecte indépendant à Paris. À cette époque où la construction en série n'existe pas, les armateurs n'hésitent pas à faire dessiner et construire leurs bateaux, même de petite taille, en fonction de leur programme ou de leur goût. Brix va ainsi collaborer avec de nombreux constructeurs en France et à l'étranger. L'un des premiers à le solliciter est le chantier Moguérou de Carantec – devenu Jézéquel en 1952 –, auquel il restera fidèle jusqu'à la fin de sa vie. Pour lui, il dessine de nombreux petits croiseurs très réussis, tels que le cotre breton de 9 mètres *Magda III* en 1923. Au sujet de ce voilier, *Le Yacht* affirme qu'il "a été l'objet d'un vif intérêt de la part des connaisseurs, car il répond à un besoin depuis longtemps exprimé: celui d'unir à l'élégance la robustesse qu'exige la navigation sur les côtes rudes de la Bretagne". Très rapide, *Magda III* remporte la première régates qu'il dispute. Plusieurs commandes s'ensuivent. En 1926, Brix dessine, toujours pour Moguérou, le Monotype de 4,50 mètres puis, deux ans plus tard, le Monotype du Finistère, un voilier de 6,50 mètres dont *Le Yacht* vante "les qualités parfaites". L'architecte conçoit également

pour ce constructeur plusieurs Cormoran, des yachts à moteur et il inspire la conception du cotre de Carantec *Kotick* en 1931.

Un architecte éclectique qui va même dessiner des trois-mâts et un sous-marin

Durant ces années, Brix compte aussi parmi les meilleurs barreaux de la région parisienne. Les articles du *Yacht*, où son ami américain Charles Prince commente ses exploits de yachtsman et loue ses premières créations, contribuent à promouvoir sa carrière. En quelques années, il parvient à occuper une place prépondérante dans le yachting français, où, tout original qu'il est, il jouit d'une grande notoriété. Dans le même temps, Victor Brix n'hésite pas à assister ses confrères. C'est ainsi qu'il aide et conseille Henri Derwin, son cadet de treize ans, qui restera assez longtemps son collaborateur, notamment en tant qu'aide jaugeur. Il travaille aussi avec ses aînés, comme Daniel Séveri, alors âgé de soixante-trois ans, avec qui il étudie la goélette bermudienne à voiles d'étai de 17 mètres

Escapade, construite en 1928 par le chantier Chassaing de La Rochelle pour le comte de Sessevalle.

Brix est sans doute le plus éclectique des architectes de l'époque. Il dessine de superbes goélettes d'une vingtaine de mètres, mais également des bateaux de pêche ou des navires à passagers pour le lac Léman. Georges et Alain Jézéquel ont même trouvé dans ses cartons des esquisses de trois-mâts et de... sous-marin! Ses plans, toujours impeccablement présentés, se distinguent par un graphisme remarquable. Ils montrent aussi que leur auteur connaît parfaitement la construction classique en bois, et affectionne les échantillonnages robustes répondant aux spécifications du Lloyd ou du bureau Veritas.

Si Victor Brix possède plusieurs styles, on remarque chez lui le souci constant de donner à ses voiliers une stabilité et un équilibre sous voiles leur conférant tenue de mer et bonne aptitude à la marche au près. Ses plans d'emménagements montrent souvent des dispositions originales pour l'époque. Il adopte

Kotick a été lancé en juin 1931 à Carantec par le chantier Moguérou pour M. Le Fol. Son dessin est inspiré d'un plan de Victor Brix.

