

VOILES

UNE RECONNAISSANCE
INSIGNE

Emblèmes des séries et images de marque, les insignes figurant dans les voiles expriment autant de messages distinctifs. Multipliés très tôt en voile légère, parmi les séries internationales et les croiseurs, en noir et blanc ou en couleurs, ils sont devenus des éléments indispensables à la communication et à la lecture du plan d'eau.

Que seraient les bateaux de Colomb sans les croix couleur rouge sang ornant leurs voiles, ou l'expédition du *Kon Tiki* sans le visage furibond du dieu du soleil frappant toute sa toile déployée? Et si Thésée, après avoir tué le Minotaure, n'avait pas oublié d'amener sa voile noire pour la remplacer par une blanche en signe de victoire, jamais son père Egée guettant son retour du haut d'une falaise ne se fut précipité dans la mer portant depuis son nom... C'est dire si les voiles, leurs couleurs et leurs décors sont éminemment symboliques. Le poète Mallarmé comparait celle de son modeste canot de Seine à une page blanche sur laquelle laisser courir son écriture. La voile qui s'éloigne, la voile qui surgit pour le pire et le meilleur sont des ressorts dramaturgiques vieux comme l'humanité. La voile, premier objet distingué au loin, est une figure de style naturelle; un détail suggérant le tout, bateau, équipage ou armée ennemie, métaphore donnant son relief au discours: «Je ne regarderai ni l'or du soir qui tombe, Ni les voiles au loin descendant vers Harfleur.» (Victor Hugo).

L'emblème affiché bien en hauteur est aussi ancien que la voile elle-même, distinction nécessitée par la fonction, comme celle des voiliers-pilotes qui, au XIX^e siècle, se portaient à la rencontre des navires venus du large, ancre dessinée et numéros d'identification portés sur la grand-voile. La voile de plaisance fut plus lente à s'y mettre et le choix long-

temps laissé à l'inspiration des propriétaires. Ainsi, la première série de dériveurs véritablement organisée au début du XX^e siècle, les Monotype du Cercle nautique de Chatou, commença à porter des insignes individuels, rappelant la plupart du temps le nom du bateau. Les unités nommées *Porc-Epic*, *Ibis*, *Goéland*... singularisaient leur voile unique d'une stylisation des animaux en question. On aurait aimé savoir quel était le sigle créé par le couturier Paul Poiret pour son Monotype *J'men fous!* ou pour celui nommé *Ta Bouche!*, mais il est vrai qu'aucun bateau n'était tenu d'en arborer. Ainsi, pendant des

Années 1960. Sur la côte normande, *Hirondelle* (quillard, 1929), *Stern* (dériveur, 1961) et *Vaurien* (1951) arborent des emblèmes qui les différencient.

années, la pratique fut: «chacun son bateau, chacun son insigne».

Rappelons au passage que c'est l'Union des Sociétés des Rivières fondée en 1913 qui, en avril 1922, officialisera définitivement les numéros de voile propres aux séries françaises, immatriculation qui, au départ, ne correspondait pas à un ordre de construction pour les bateaux produits avant cette date. Lorsqu'après la Première Guerre mondiale, les sociétés nautiques multiplièrent les initiatives pour créer leurs propres séries, premier élan de démocratisation, les unités se distinguèrent par leurs emblèmes. A l'étranger, il en allait parfois autrement. Le Star lancé en 1911, et dont la classe revendique le titre de premier monotype au monde à deux équipiers, portait déjà pour des raisons non élucidées une grosse étoile rouge dans sa voilure houari alors que ses onze premières unités s'appelaient encore «Nahant Bug»... avant de prendre très vite un nom plus universel. Ici, l'emblème précéda le nom.



OISEAUX ET POISSONS SE TAILLENT... LA PART DU LION SUR LES SIGLES DES VOILES.

NAVIGUER COMME DES BÊTES

Tout file, nage, vole et bondit, ce qui n'exclut nullement l'idée de prédation. Symbole religieux, guerrier, politique, sportif ou commercial, de la louve romaine aux aigles impériaux, les animaux se sont retrouvés gravés, brodés, frappés sur des pavillons et des monnaies. Côté voile, il y eut des Cobra et des Scorpion, il y a des Guépard, des Cormoran, des Gazelle et il reste des Chat. On vit un Piaf, mais aussi des Alouette, Hironnelle, Stern(e), Satanite, Courlis, Pétrel, Sansonnet, Cigogne... toute la faune aviaire y est passée et cela continue : Albatros, Tadorne, sans oublier les Swan ! Mais on ne vit jamais d'hippopotame (et pourtant !), de rhinocéros ou de crocodile. Si c'est un bovidé, ce sera au mieux un Taureau, petit dériveur rondouillard du chantier Rio au taquet avant perpendiculaire à l'étrave et en forme de cornes. Les poissons ne sont pas en reste : Esturgeon, Requin, Tilapia, Pèlerin, Sailfish, Sunfish, Fugu se précipitent dans la nasse. Une magnifique panthère noire ornait la voile du



D.R.

Bagherra, dayboat Archambault, et un fennec à grandes oreilles s'affichait sur un petit dériveur de moins de 4 mètres. Stylisés, dynamisés, les animaux des emblèmes ne sont pas sans évoquer ceux employés dans l'héraldique des blasons, des armes familiales et leur vocabulaire codé. Le Requin ? «D'argent, à requin de sable.» Le Moth classique ? «M d'azur dans cercle de gueules».

Musique ! Le Biniou du chantier Costantini, une remarquable petite bête de près au symbole explicite.

Envolée. Régate d'Aile et de Soling à Meulan. Curieusement, le bateau qui occupe la deuxième position porte son sigle à l'envers de tous les autres.



YCF

DE LA MUSIQUE AVANT TOUTE CHOSE

Peu de signes musicaux dans nos voiles. Le Biniou Costantini, sorte de mini *Pen Duick II* de 7 mètres de long, affiche l'instrument de musique stylisé mais il faut surtout attendre l'Arpège pour distinguer un signe musical bien net. Le Flying Fifteen d'Uffa Fox, architecte et pianiste émérite qui fit une entrée tardive en France, se distingue par les deux «f» de l'indication fortissimo (et de Flying Fifteen !) compris dans l'indication de progression sonore *piu forte*.

INITIALES BB

Du «A» du catamaran Australis au «Z» barbelé du Zef, toutes les initiales ou presque y sont passées. «D» du Dragon depuis 1929, «FD» du Flying Dutchman, «M» rouge dans un cercle bleu du Moth classique avant le «E» blanc sur un disque bleu du Moth Europe, «S» du dériveur Sprint, «T» du Tempest, «W» du Windy, on serait tenté de dire que l'initiale est le degré zéro de la créativité en matière d'identification de série. Et «BB?» Vous n'y êtes pas du tout ! Ce fut dans les années 1950-1960 l'emblème du BB-11, très beau quillard de 6,18 mètres du chantier norvégien Borge Bringsvaard dont quelques unités furent importées en Belgique et sur la côte Sud française. Relevons que le «M» du Mirror Dinghy, lancé en 1962 par le quotidien populaire *Daily Mirror*, reprenait graphisme et couleur du titre de l'époque, noir sur des voiles de couleur rouge. Le «F» du Figaro 5 de Jean-Jacques Herbulot reprendra lui aussi en 1975 le graphisme souple de la lettrine du journal employée pour les éditoriaux. Le bateau ayant préalablement failli être lancé par *L'Humanité*, quel sigle aurait-on pu imaginer en ces années de guerre froide ?

Il y eut aussi des initiales cachées comme le logo bien connu de la Yole OK réalisé avec la fusion des premières lettres des noms et prénoms de l'architecte, Knud Olsen, ou celui





du Soling dont l'apparent Oméga est en fait composé des initiales en capitales d'imprimerie de son créateur Jan Linge, aux lignes verticales courbées et jointes en leurs sommets... Quant au «Y» arrondi du Yngling que le même architecte dessina en 1967 pour son fils de 14 ans, il s'agit juste du terme norvégien Yngling, «jeune homme», dont il n'a été retenu que la première lettre symbolisant un quillard vu en coupe.

DES INSIGNES VARIABLES

Quelques emblèmes ont été modifiés au fil du temps. Dans cette catégorie étroite, la palme revient incontestablement à William Crosby et à son Snipe, dont les plans pour la construction amateur ont été publiés dans la revue *Rudder* de juin 1931. Mais pour bien signifier que le Snipe (bécasse) était transportable en ces débuts d'automobile popularisée, Crosby eut l'idée géniale d'y faire figurer une roue munie de son pneu ! Quelques mois plus tard, l'erreur marketing fut redressée et la silhouette stylisée de la bécasse en vol tendu remplaça l'accessoire auto...

Extrapolation très proche du Snipe dessinée pour le club de Duclair, le premier Caneton tirait son nom du canard Duclair à l'origine de la recette du canard au sang. Dès 1932, la série fut symbolisée par un volatile caricaturé, dynamique et bec ouvert, dont

on ne saurait dire s'il hurle sa joie ou proteste énergiquement. Devenue à restriction, la série conserva cet emblème qui, à partir de 1954, se joignit au symbole du 505 de John Westell qui accepta d'alléger et de raccourcir son Coronet de 0,47 mètre pour le faire entrer dans la jauge «Caneton». Ainsi parla-t-on quelque temps du «Caneton 505», les deux emblèmes figurant conjointement dans la voile. En 1957, le Caneton reprit son indépendance avec un monotype dessiné par Eugène Cornu, le 505 poursuivant son propre chemin loin des mares et des étangs.

Le plus populaire des dériveurs, le Vaurien, évolua lui aussi dans son emblème. Inspiré des 14 pieds anglais aux coûteuses coques en forme, il est l'héritier du Dinghy Herbulot à bouchains vifs, plus long, totalement ouvert et plus sportif. Ce bateau de 1941 utilisé pour deux championnats de France à deux équipiers en zone libre portait un sigle géométrique dit «à brisque inversée». Derrière cette formule absconse peut se lire le schéma d'une coque en «V» rejetant la vague de part et d'autre lors du planing ou une figure d'aile, Herbulot ayant lui-même été aviateur et constructeur avant-guerre d'un Pou-du-ciel, minuscule appareil destiné aux amateurs. Lors de sa sortie, le Vaurien, qui empruntait son nom au chien des Viannay, créateurs des Glénans, porta un «V» suivi d'une aile à trois rémiges accolé au «V» et qui se réduisit rapidement à deux en se séparant de l'initiale au risque de rendre l'emblème moins lisible.

L'Optimist ne fut pas en reste, lequel arborait au début de sa carrière en France un poisson stylisé dans un



Stariste toujours ! L'architecte Jean-Jacques Herbulot, quatre fois concurrent olympique en Star, arbore jusque sur son pull l'insigne de son Star, Tramohang n° 666.

D.R.

BIEN ESSAYÉ... MAIS PAS TOUJOURS !



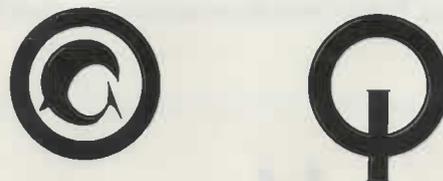
Vaurien. Le «V» très clairement ailé du Vaurien laissa place à une stylisation moins explicite, proche d'un symbole mathématique.



JOG. Le Junior Offshore Groupe – préfiguration des 6.50 m – au sigle résultant de la superposition des trois initiales, devint une sorte de boulet ramé pour les rares catamarans de la jauge.



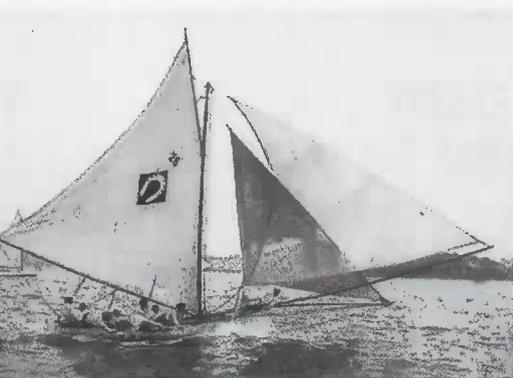
Golif. D'un style un peu trop «pêche-promenade», le sigle du Golif gagna en image de petit bateau de haute mer avec la lettre gamma.



Optimist. Le poisson stylisé des premiers Optimist laissa rapidement place à l'insigne de l'International Optimist Dinghy Association (IODA).



Snipe. Non-sens marketing, la roue de voiture du Snipe fut avantageusement remplacée par la bécasse devenue mondialement célèbre.



Emblème universel. A bord d'un 18 pieds australien (années 1950), le fer à cheval – comme sur la Cavale – inspire l'idée de vitesse.

cercle avant d'adopter le sigle devenu universel de la classe internationale, «O» et «I» mêlés.

Et que dire du Golif, croiseur de 6,50 mètres, ainsi nommé par Alain Maupas qui avait pour livre de chevet les *Cahiers de Louis-Adhémar-Thimothée Le Golif, dit Borgnefesse, capitaine de la flibuste*, farce littéraire des années 1950. A sa sortie, le bateau qui entrait dans la jauge du JOG (Junior Offshore Groupe) arborait le visage stylisé d'un loup de mer pipe au bec pour laisser ensuite place à la lettre grecque gamma.

LE PARTI PRIS DE LA DÉCLINAISON

Le premier bateau polyester du jeune chantier Edel était le Grand Large, distingué par les lettres «GL» bleues dans la voile. Lorsque parut l'Edel 2 peu après, E2 fut le signe de reconnaissance, décliné ensuite en E3, E4, jusqu'à la fin de la série des monoques. Hobie Cat ne fit pas autrement

et poursuivit dans cette ligne. Le «HC», comme un idéogramme, demeure en permanence dans la voile avec indication de la longueur en pieds du bateau. Le chantier Amel est également le roi de la déclinaison. Depuis le Mistral de 5,50 mètres, dériveur intégral en bois sur plans Sergent-Amel dont l'emblème figurait un arc en forme de «M» stylisé et sa flèche, tous les bateaux reprisent le principe : lettre bleue et flèche rouge traversante. Copain, Super Mistral, Kirk, Alisio, Euros et autres Maramu, tous identifiés selon le même schéma jusqu'à devenir le principe même du logo du chantier. Cela reste en tout cas plus parlant que le «JS» en forme de signature que portaient les premiers Sangria (Jeanneau-Sangria). Relevons aussi que les dériveurs Simoun du chantier Gousteron étaient tous identifiés par une flèche, symbole de dynamisme et de vitesse !

CRÉATEURS INCONNUS

Dériveur de compétition le plus construit au monde, le Laser reçut son nom à la suite d'une discussion de l'architecte Bruce Kirby avec des étudiants en sciences d'une université américaine. Qui lança l'idée après quelques bières ? Personne ne s'en est souvenu et c'est le symbole industriel du laser qui servit d'emblème à la série. Quelques années plus tôt, Rickard Sarby, architecte du Finn, avait lancé un concours pour la création d'un symbole à placer dans la voile de son nouveau bateau dont plusieurs unités étaient déjà à flot. Il se souvint parfaitement avoir retenu les deux vagues stylisées qui distinguent le bateau, mais égara le courrier de la personne qui lui avait adressé le dessin, laquelle ne se manifesta jamais, laissant Sarby incapable d'attribuer la paternité du sigle.



DES CHIFFRES ET DES FIGURES

Dans les années 1960-1970, des hordes de voiliers déferlèrent sur les plans d'eau comme autant de cohortes romaines, enseignes en tête. Il y eut dès lors des familles entières dont celle des bateaux désignés non plus

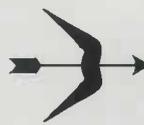
O'pen Bic. Ce petit dériveur planant joue la proximité avec le célèbre Optimist, jusque dans son logo.



Mirror Dinghy au «M» repris du Daily Mirror.



Ecume de mer, un plan Finot qui lança son architecte.



Mistral, une flèche et un arc en forme de «M» d'où a découlé le logo du constructeur Amel.



L'Europe reprenait les couleurs du Moth à restriction avec son propre graphisme.



L'Hirondelle, signée de l'architecte Gaston Grenier qui peignait volontiers ses bateaux à l'aquarelle.



Le Kelt 6.50 m donna naissance au sigle du chantier éponyme.



Ce Grondin ahuri ouvrit les portes de la petite croisière aux constructeurs amateurs des années 1945-55.



Elancé, l'emblème de l'Aile se double d'une tradition : chaque bateau doit contenir le son «el» dans son nom.

par un nom évocateur mais par un nombre. Le premier d'entre eux fut le 420 aux chiffres liés entre eux, sigle dessiné par le régatier Francis Mouvét, dessinateur publicitaire et futur directeur technique de la Fédération. De la collaboration de Mouvét avec le chantier Lanaverre découla le graphisme des 510, 590 et du JET écrit en toutes lettres sur la grand-voile de ce concurrent du 470, lequel d'ailleurs consacra l'effet de mode en utilisant aussi un design dynamique aux chiffres liés.

LES SYMBOLIQUES

Le Corsaire avec son «C» blanc dans un cercle noir reprenait le code couleur du Jolly Roger. En revanche, pour le Cap Corse, Herbulot recourut à la tête de Maure, symbole régional de l'île de Beauté, tout comme le Triskell de Costantini arborant l'insigne celte. Il y a des années, le Monotype de Villefranche, quillard de 5,50 mètres, présentait trois collines dominant la rade de Villefranche. Le panache rouge du Mousquetaire était plus facile à déchiffrer, et à ne pas confondre avec celui de l'Ecume de mer, plus large et tracé en sens inverse. Le sapin du Sylphe était bien terrestre pour le premier bateau de Michel Dufour avant qu'une mire de lunette de fusil ne trouve sa place dans la grand-voile du Safari. La Cavale? Un sabot de cheval. Le Milord? Un haut-de-forme pour ce lourd croiseur de 8 mètres, couvre-chef quasi semblable à celui du petit Topper. Quant au Muscadet, sa feuille de vigne est devenue incontournable!

Le Surprise et son célèbre point d'interrogation typé «années 1970» nous rappelle s'il en était besoin que les emblèmes de séries restent mar-

LES SYMBOLES DES SÉRIES RESTENT MARQUÉS PAR L'ESTHÉTIQUE DE LEUR TEMPS.

qués par l'esthétique de leur temps. Le chat faisant le gros dos de la série éponyme semble échappé d'un dessin de Steinlen, le poisson-lune du Sunfish paraît tiré d'un comic-strip des années 1950, le gros «K» bleu en partie dupliqué des Kelt est contemporain des cravates larges, des pantalons pattes d'éléphant et des caractères fortement empâtés du graphisme pop. Le symbole de l'Aile, l'un des plus beau jamais dessiné, aile bleue élancée s'échappant d'un cercle rouge reprend quant à lui le style Art déco.

Signe de reconnaissance, l'emblème disposé dans la voile est un support de communication sportif

Les anciens et les modernes. Ponant (qui utilisaient des voiles déclassées de 505), 505 et 29^{er} en régate.



BERNARD PORTE



Moth, un emblème des années 1930 toujours utilisé par les British Moth.



Cette feuille de vigne dessinée par Philippe Harlé est indissociable du Muscadet.



Le Piaf, à défaut d'une grande carrière, témoignait dans son emblème d'une grande simplicité.



Un Requin qui reste toujours signe d'une plaisance traditionnelle haut de gamme.



Ce sigle du Sangria orna la grand-voile des premières unités de la série.



Le Papillon est aujourd'hui l'apanage du très volage Moth à foils.



Première représentation du Cormoran qui s'est depuis redressé pour agiter ses deux ailes.



Pélican, un sigle rare pour un bateau signé Cornu qui ne l'est pas moins : sorte de grand Moth préfigurant le Fireball.