

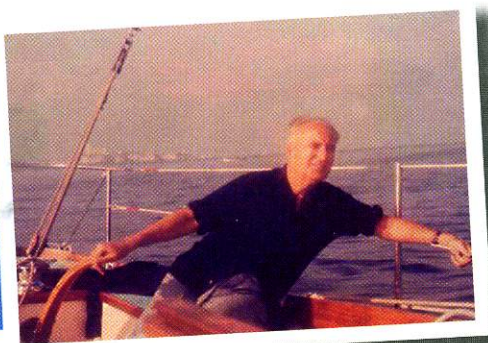
# PALYNODIE II

## GASTON DEFFERRE

### Le maire, la quille et l'architecte

Texte Christophe Varène – Conseils et documents Hervé Elies et Félix Aubry de la Noé

En 1962, le maire de Marseille, se fait construire, au chantier du Pharo d'Edouard Chabert, *Palynodie II* sur des plans de l'architecte américain Olin Stephens. Entre l'homme politique et celui de l'art s'engage une longue correspondance pour définir puis améliorer ce voilier qui devait gagner la Giraglia, mais jamais n'y parvint.



*confort pour la rapidité. Je souhaite un bateau de la taille d'un classe 2 du RORC (11 à 12 m), assez voilé pour la marche près du vent dans le petit temps fréquent en Méditerranée, rapide à toutes les allures. Trois couchettes suffiront à un équipage de cinq personnes qui se relayeront pour dormir, ainsi j'aurai plus de chance de gagner les courses-croisières. J'aimerais savoir si vous pourriez me faire un plan pour un bateau de ce genre et quelles seraient vos conditions ?*

Le courrier est signé « Le maire de Marseille, député des Bouches du Rhône ». L'affaire est engagée et va aller vite. Très vite même, si l'on se souvient qu'au début des années 1960, ni le fax et encore moins Internet n'existaient, toute la correspondance se faisant par voie postale avec, sur les enveloppes, la mention « Par avion ». Datée du 31 janvier, la réponse n'a pas tardé et Olin Stephens propose de travailler à partir de deux plans dont l'un est celui d'*Hestia*,

En ce 27 janvier 1961, dans son bureau de maire de Marseille qu'il occupe depuis 1953, Gaston Defferre vient de prendre une décision qui le ronge depuis presque deux ans, depuis cette quatrième place arrachée à la Giraglia de 1959 derrière des équipages italiens. Pour faire cesser cette domination transalpine et, conscient que son vieux *Palynodie*, sloop de type norvégien construit en 1938 aux Pays-Bas, ne lui en donnera plus la possibilité, il écrit une longue lettre à un architecte naval pour lui demander de dessiner le bateau de ses rêves. Il s'adresse à celui qui est déjà considéré à l'époque comme un maître, ses créations trustant les podiums de toutes les régates de la planète, y compris la prestigieuse Coupe de l'America, l'Américain Olin Stephens. Fort de sa propre culture maritime et après consultation de toutes les revues et de tous les ouvrages nautiques possibles, Gaston Defferre est sûr de son fait : personne d'autre que l'architecte du célèbre cabinet new-yorkais Sparkman & Stephens ne peut concevoir son *Palynodie II*. Clin d'œil malicieux au monde politique, palinodie signifiant de brusques et fréquents changements d'opinions, ce nom est aussi inspiré du surnom de sa deuxième épouse, Paly de Barbarin. Cette première lettre de l'homme politique indique avec précision ses desiderata : « Je suis décidé à sacrifier le

*Gaston Defferre était un amoureux de la mer et des régates, et ne ratait jamais une occasion de prendre la barre de l'un de ses Palynodie.*



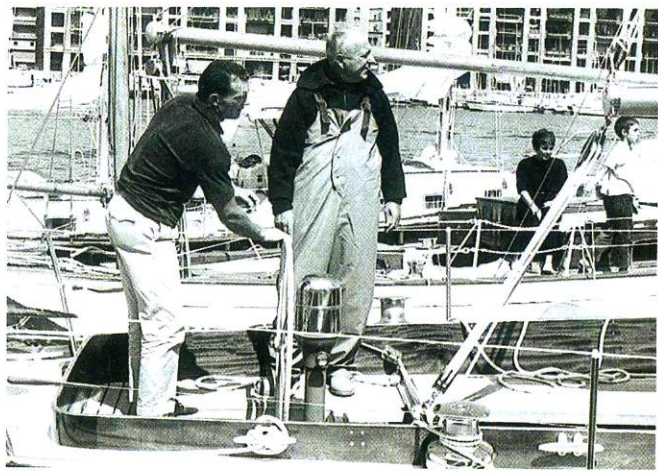
un petit yacht hollandais, appartenant à M. Van Beuningen, qui vient de remporter de nombreux succès lors de la saison du RORC, notamment lors de la Semaine de Cowes. Sont aussi précisés la tarification des études pour plans de forme, de pont, d'aménagement, de voilure, et les frais de déplacement en Europe, ces derniers étant partagés entre différentes unités en chantier. Au cabinet Sparkman & Stephens, le grand spécialiste de la construction navale est Roderick, le jeune frère d'Olin, et il se déplace partout dans le monde pour effectuer le suivi des chantiers, avec un regard particulier sur le centrage des poids, un des points forts des bateaux conçus par Olin. La lettre se conclue en indiquant le coût pour un dessin entièrement nouveau.

### Defferre admire les lignes si pures de la Jauge Internationale

La réaction de Gaston Defferre est immédiate car le 6 février, il expédie ses commentaires, faisant preuve d'un certain agacement : « *J'ai examiné les plans avec attention, ils ne correspondent pas du tout à ce que je voudrais. Je ne veux pas un bateau de croisière, mais un bateau conçu essentiellement pour la course avec très peu*

*de surface mouillée et des lignes très tendues.* » S'il présente ses excuses pour ces remarques, il ignore bien sûr qu'*Hestia* sera l'un des plus grands succès d'Olin Stephens et servira de modèle au Swan 38 du chantier Nautor, une belle référence. L'architecte américain n'en prend pas ombrage et se pique au jeu de ce Français exigeant. Les échanges sont fréquents et, le 20 février, le maire de Marseille demande que le projet soit inspiré des bateaux de la Jauge internationale, dont il admire les lignes si pures, et plus précisément de la carène d'un 5,50 M, en Y pour diminuer la surface mouillée par rapport aux formes en V, extrapolée en 12 m.

Fin février, le principe d'un rendez-vous, en juillet à Marseille, est fixé entre Gaston Defferre, qui vend son *Palynodie* de 1938 en avril, et Olin Stephens, pour étudier plusieurs ébauches, Rod effectuant une première visite au printemps. Mais fin mai, la situation apparaît explosive avec l'envoi d'un courrier virulent expédié au cabinet new yorkais, suite à la réception des premières ébauches : « *Je dois avouer que j'ai été très déçu de constater que vous n'avez pas conçu un croquis nouveau en fonction des données que je vous ai fournies, mais que vous vous étiez contenté de rectifier un dessin ancien pour l'adapter aux besoins que j'avais formulés.* » Et il ajoute : « *La surface de grand voile est trop petite de 10 m<sup>2</sup> et le prix indiqué devait correspondre à un nouveau dessin, ce qui n'est pas le cas.* » Toute la détermination et le caractère bien trempé de Gaston Defferre sont ici résumés. L'architecte, loin de s'en offusquer,



Gaston Defferre partageait sa passion avec des marins confirmés, comme ici Eric Tabarly à bord de *Palynodie*.

tient compte de ces récriminations et, en juillet, le couple Defferre accueille les époux Stephens à Marseille. Les deux hommes se mettent d'accord sur l'ébauche du futur *Palynodie II* et, dès son retour à New York le 15 août, l'architecte se met à sa table à dessin.

Enfin, le 27 octobre, les plans de coupe et de forme arrivent à Marseille. Ils conviennent à Gaston Defferre qui se fend d'un compliment à Olin Stephens - « *Je pense que vous avez dessiné pour moi un joli bateau* », preuve que le beau allait de paire avec le rapide - et confie le chantier de construction à Edouard Chabert, sélectionné olympique en Star, dans l'anse du Pharo. Il adresse aussi une traduction des spécifications à... André Mauric. L'architecte naval marseillais, un ami du maire et souvent équipier de *Palynodie*, doit en fait convertir en système métrique les cotations des plans américains. Avec Stephens, Mauric et Chabert, Gaston Defferre a recruté une sorte







La rade de Marseille constituait le terrain d'entraînement de prédilection de Palynodie II.

Avec Stephens, Mauric et Chabert, Gaston Defferre a recruté une « dream team » autour de son *Palynodie II* avec le soutien de la Société Nautique de Marseille.

de « dream team » autour de son *Palynodie II*, avec en plus le soutien de la Société Nautique de Marseille (SNM), véritable laboratoire pour les architectes de l'époque et base d'entraînement des 12 M JI du baron Bich pour la Coupe de l'America. Certaines adaptations sont opérées, avec l'accord de tous, pendant la construction : le chêne clair américain, introuvable en Europe, est remplacé par de l'iroko, les pièces ployées en étuve

étant en acacia ; l'acajou du Honduras laisse la place au grand bassam, et le bronze à l'acier doux galvanisé à chaud, pour les membrures mixtes. Très présent, Monsieur le maire va jusqu'à peser les varangues, un peu lourdes à son goût. Un mât en aluminium est commandé chez Sparlight, en Angleterre, la grand voile chez Watts en Californie et les spis à la voilerie Herbulot, spécialiste des voiles de portant. La mise à l'eau se déroule fin juin et, le 6 juillet, Rod Stephens effectue les derniers réglages avant le convoyage vers San Remo pour la première course. Un sacré baptême du feu puisqu'il s'agit de la déjà fameuse Giraglia, courue entre San Remo et Toulon, via le cap Corse. *Palynodie II* finit 3e de l'épreuve, un excellent résultat après avoir subi des calmes de 4 et 13 heures.

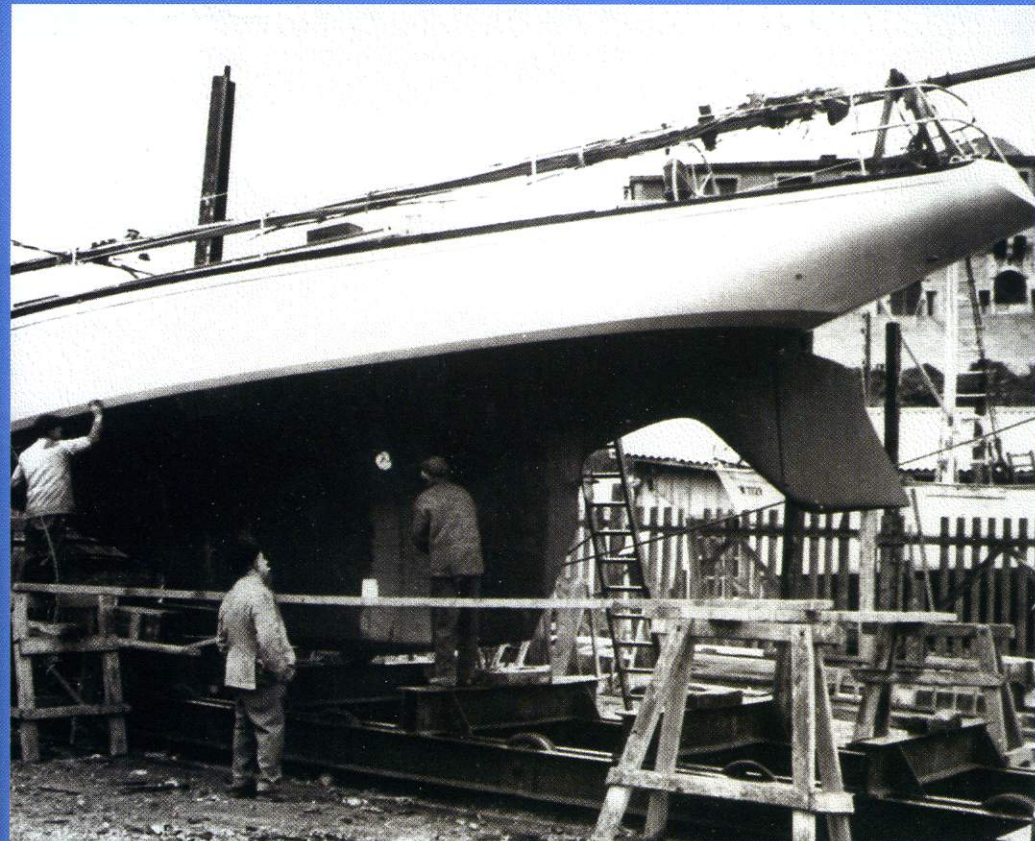
Aussitôt, comme cela était convenu, le maire, ou plutôt le skipper, envoie un compte-rendu de la course à Olin Stephens et lui fait part de sa satisfaction et écrit que « le comportement

du bateau est similaire à celui d'un 8 M JI. L'épreuve suivante, Marseille-San Agaro (au nord de Barcelone), est celle de la première victoire. Chaque course fait l'objet d'un compte-rendu du skipper, aussitôt expédié à New York. La seule divergence de vue concerne alors l'utilisation d'un rail d'écoute central pour la grand voile, que réclame l'élus marseillais, tandis qu'Olin et Rod ont installé une écoute en bout de bôme pour avoir un cockpit dégagé.

### Marseille-San Agaro est la première victoire de Palynodie II

Cependant satisfait, Gaston Defferre organise ce été-là une croisière pour son épouse, surprise de découvrir le confort du bateau tant son mari lui avait décrit une fusée. Les régates reprennent en septembre, mais le 5 octobre, coup de tonnerre : le cabinet new yorkais déchanté en recevant une nouvelle lettre du Français : « ... Je n'aurais jamais navigué par vent frais et mer de l'arrière. Le bateau s'est révélé extrêmement difficile pour ne pas dire impossible, à gouverner. L'embarde tantôt en lofant, tantôt en abattant d'une façon telle qu'il se met complètement en travers. Ce grave défaut rend impossible l'utilisation du spinnaker par forte brise. » Un peu plus loin, Gaston Defferre, en marin et technicien averti, avance deux solutions : celle d'une dérive amovible à l'arrière du cockpit, utilisée par John Illingworth, et celle d'un « gouvernail suspendu sur aileron, comme un Star » vu sur *Stemael I*, dessiné par François Sergent, à son ami Xavier de Roux. Pendant que l'architecte réfléchit à la question, l'homme politique ne perd pas





Pendant l'hiver 1966-67, les charpentiers du Chantier du Pharo, d'Edouard Chabert, ont modifié la quille de Palynodie II pour le doter d'un safran suspendu.

de temps et s'adresse aussi à Jean-Jacques Herbulot, qui a testé, avec un certain succès, le principe de la dérive sur un bateau d'Illingworth et Primerose, et à Edouard Chabert qui confirme sa capacité à transformer la voûte. Dans sa réponse du 11 octobre, Olin Stephens arrive aux mêmes solutions, justifiant le comportement de Palynodie II par sa carène - quille très courte avec safran très avancé - fruit de la recherche d'une surface mouillée minimale... exigée par Gaston Defferre. Le safran séparé présente un coût de travaux très élevé, sur un bateau tout neuf, et, peut-être aussi en raison d'un palmarès remarquable en cette première saison de course avec cinq 1<sup>ères</sup> places et un titre de Champion de Méditerranée en classe 2, décision est prise d'installer, pendant la période hivernale, une dérive avec un puit encastré dans la voûte. Un spi lourd plus petit est aussi commandé pour améliorer la stabilité de route.

### Sous spi par Force 8, le bateau empanne violemment

La première course, à Pâques 1963, est couronnée par une victoire toutes classes : disputée par force 7 à 8, elle ne se déroule qu'au près. Les nombreux succès de Palynodie II commencent à marquer les esprits et inspirent de nombreux propriétaires partout en Europe, de Suède jusqu'en Italie. Le cabinet Sparkman & Stephens est très sollicité, mais conserve

l'exclusivité de la classe 2 au maire de Marseille, même lorsque Xavier de Roux lui commande son *Stemaël IV*, qui sera dans la classe 1. Olin Stephens ne manque pas de remercier Gaston Defferre d'avoir généré un tel mouvement. Mais le 2 juillet 1963, le rapport de course, 88 milles par forte brise, envoyé aux Etats-Unis est de nouveau alarmant : « *Nous étions sous spi et brusquement le vent est monté à force 8. Le bateau a embardé violemment au vent puis sous le vent, et cela malgré la dérive. La retenue de bôme a cassé et nous avons empanné. Une des écoutes a cassé et le bateau s'est alors redressé. Je précise que l'équipage a été parfait. Nous étions en tête, mais cet incident nous a relégué à la seconde place. J'avoue que je suis inquiet de penser qu'un tel incident puisse se reproduire avec des risques de conséquences graves sur l'équipage.*

*Ce bateau me donne de très grandes satisfactions, mais je dois dire qu'il a un défaut grave que la dérive ne corrige pas.* » Gaston Defferre demande à Olin Stephens d'étudier l'incidence d'un gouvernail plus grand et l'informe qu'il a fait installer une barre d'écoute de grand voile dans le cockpit.

Le rapport post-Giraglia, à la mi-juillet, est tout aussi accablant : la victoire tant attendue - n'oublions pas que Palynodie II a été commandé pour gagner cette course - échappe au bateau, malgré une réelle domination, en raison d'un long bord au portant dans la brise. Dès le retour à Marseille, un nouveau safran est commandé à Edouard Chabert et une nouvelle bôme en alu Sparlight vient remplacer celle en bois jugée trop

souple. Olin Stephens réagit aussitôt en envoyant un plan de safran plus large dans sa base, mais toujours avec bord de fuite en inox, sa finesse permettant de refermer les filets d'eau. Pour information, le poids d'un tel safran doit être neutre une fois immergé. Cette modification s'avère payante lors de la course Antibes-Ischia : Palynodie II ne perd, après 250 milles de portant sans que le bateau ne passe sa barre, qu'après la rupture d'un manillon de drisse, alors qu'il caracole en tête entouré des gros de la classe 1. Mais, comme l'indique la lettre du 16 septembre, l'épreuve suivante, dans du très petit temps, révèle que le grand safran est, dans ces conditions, un véritable frein : « *Si la régata du week-end dernier a été gagnée,*

### Un safran suspendu semble pertinent mais trop coûteux

*c'est grâce à un barreur exceptionnel, plusieurs fois champion de France et d'Europe de Star (le nom n'est pas précisé) : son analyse du plan d'eau a été totalement différente de tous les autres. Sans lui, nous aurions perdu. Nous allons changer la position du mât pour rendre le bateau moins ardent (et avoir moins à compenser avec le safran).* » Les résultats de la fin septembre montre une nette amélioration des résultats dans les petits airs. Les mois de l'hiver 63-64 voient une modification de la partie inférieure de la quille qui se termine par un V plus fluide pour moins de traînée, et une répartition différente du plomb. La première course de la saison sera un échec, autant par la responsabilité du skipper arrivé en pleine nuit de ses obligations politiques parisiennes, sans repos ni préparation, que par les conditions de brise, force 6 à 7, le bateau franchissant encore sa barre. Gaston Defferre

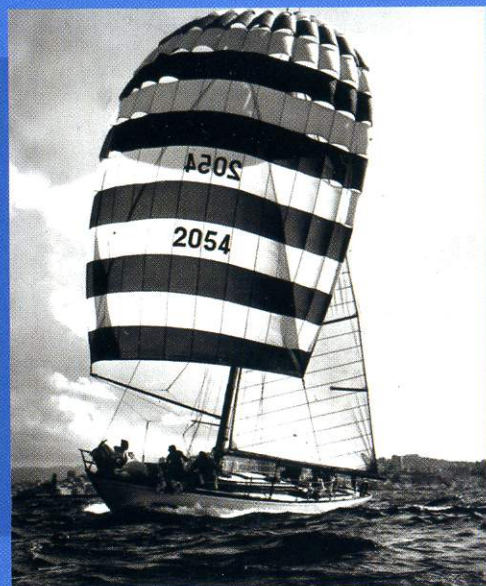






Dur à mener au portant, le bateau dessiné par Olin Stephens s'est toujours montré à l'aise au près et dans la brise.

*Palynodie II* a été commandé pour gagner la Giraglia mais la victoire lui échappe en 1963, malgré une réelle domination, en raison d'un long bord au portant dans la brise.



demande à Stephens de « réfléchir à une dérive-gouvernail », ce à quoi l'architecte répond « possible, mais très technique » et Edouard Chabert « trop compliqué ».

Pour autant, *Palynodie II* s'adjuge 3 victoires cette année-là, une seconde place dans la toujours inaccessible Giraglia, et s'octroie définitivement le Challenge de la SNM avec des premières places trois années consécutives. Il est donc jugé urgent... d'attendre et aucun changement n'intervient avant la saison 1965. La Giraglia se dérobe une fois de plus à Gaston Defferre par la faute d'un équipier qui laisse tomber à l'eau le foc n°2, *Palynodie II* faisant demi-tour pour le rechercher, en vain. Pour aborder l'année 1966, seule une grand voile plus petite est commandée à Campagnet pour abaisser le rating.

Ce changement n'entraîne pas de modification dans les performances du bateau. Une nouvelle visite du couple Stephens chez les Defferre, comme ils en ont pris l'habitude, donne l'occasion aux deux hommes de discuter la pertinence d'un nouveau safran, mais l'option du gouvernail suspendu semble écartée, surtout en raison de son coût très élevé. Véritable fiasco, la Giraglia vaut cependant à Stephens de recevoir ces quelques mots à la mi-juillet : « Ce fut une course de portant ce qui explique ce mauvais résultat. Je me résoudrai peut-être à faire la transformation que vous aviez envisagée, c'est-à-dire mettre un gouvernail suspendu, vu les résultats des derniers bateaux que vous avez dessinés avec ce type de

*Gaston Defferre espérait que le spi à tuyères imaginé par Jean-Jacques Hebulot résoudrait les problèmes de stabilité au portant : il n'en fut rien.*

*safran.* » Et Gaston Defferre d'ajouter plus loin « Compte tenu de vos nouvelles expériences, n'est-ce pas serait-il pas nécessaire de diminuer la surface de la quille ? »

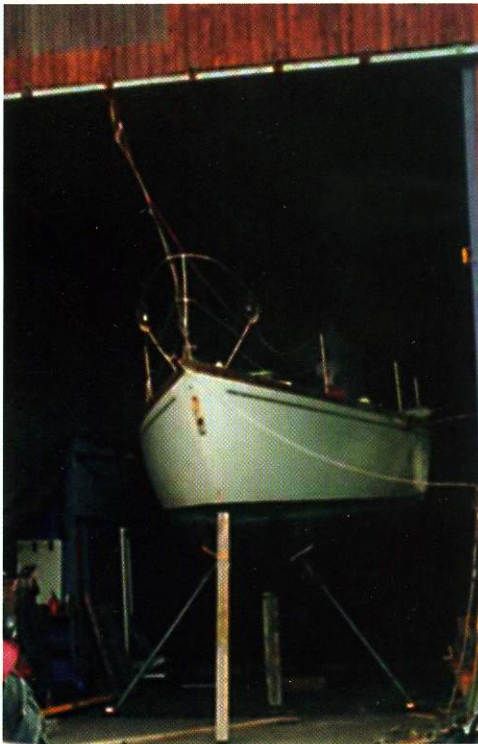
La victoire dans les courses Cannes-Ischia et Ischia-Porto Cervo apporte les confirmations suivantes : d'une part, le vainqueur de la classe 1, *Sumbra*, va se doter pendant l'hiver d'un safran séparé sur aileron ; d'autre part, le spi à tuyères de Jean-Jacques Hebulot, hissé par vent fort, ne supprime pas le défaut. Le cabinet new yorkais se met au travail et le dessin du safran suspendu sur aileron prend forme, fort de l'enseignement prodigué par les derniers plans S&S équipés de ce type de gouvernail, comme le fameux Fireband. Les plans arrivent à Marseille le 6 novembre 1966, avec le dessin d'une pièce triangulaire pour former le bord de fuite de la quille suite à la suppression de l'ancien gouvernail donnant à l'ensemble un bel équilibre. Une telle modification est rendue possible surtout grâce à la fameuse « quille longue trop courte » exigée par Monsieur le maire. De façon surprenante, la surface mouillée diffère peu entre ces deux conceptions de safrans. Les charpentiers du Phare et leur patron Edouard Chabert effectuent un remarquable travail de charpenterie, l'opération étant rendue plus technique sur une construction classique comme celle de *Palynodie II*.

### Deuxième à la Giraglia, Defferre demande un contrôle de jauge

Au démarrage de la saison 1967, tous attendent le premier rapport, expédié à New York avant même la première épreuve. « Les essais sont très positifs, réalisés par un vent de force 7. Le bateau se comportait très bien, alors qu'autrefois il n'aurait pas été question d'envoyer le spi ! » Le soulagement est général – surtout celui de Gaston Defferre – et les courses s'enchaînent pour confirmer le changement radical du bateau au portant par forte brise, sans altérer la marche au près dans la pétrole. Malgré son âge avancé, *Palynodie II* continue de donner du fil à retordre à ses jeunes concurrents, mais la victoire dans la Giraglia lui est « fauchée » par un *Sangerman* deux fois plus gros, ce qui fait écrire au marin marseillais : « Nous avons néanmoins fait une très belle course battant les concurrents de la dernière Admiral's Cup, ainsi que Stémael IV en temps réel et compensé. J'ai demandé un contrôle de jauge pour ce bateau italien. » En septembre 1967, le maire de Marseille adresse une lettre de félicitations à Olin Stephens pour la victoire d'*Intrepid* dans Coupe de l'America.

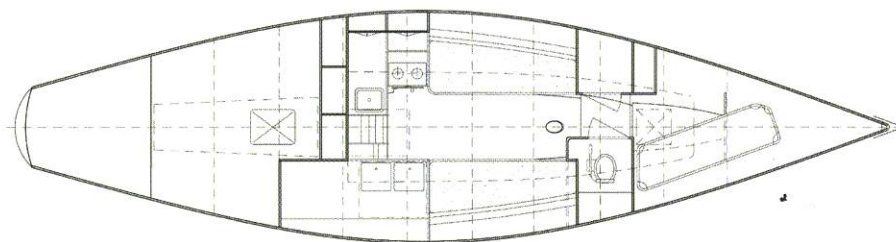
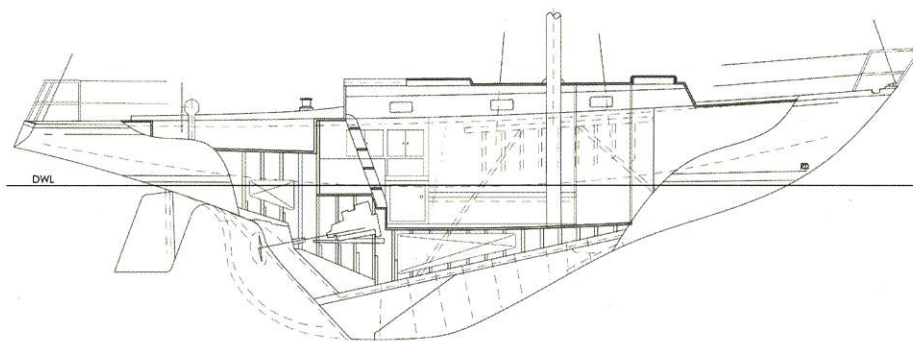
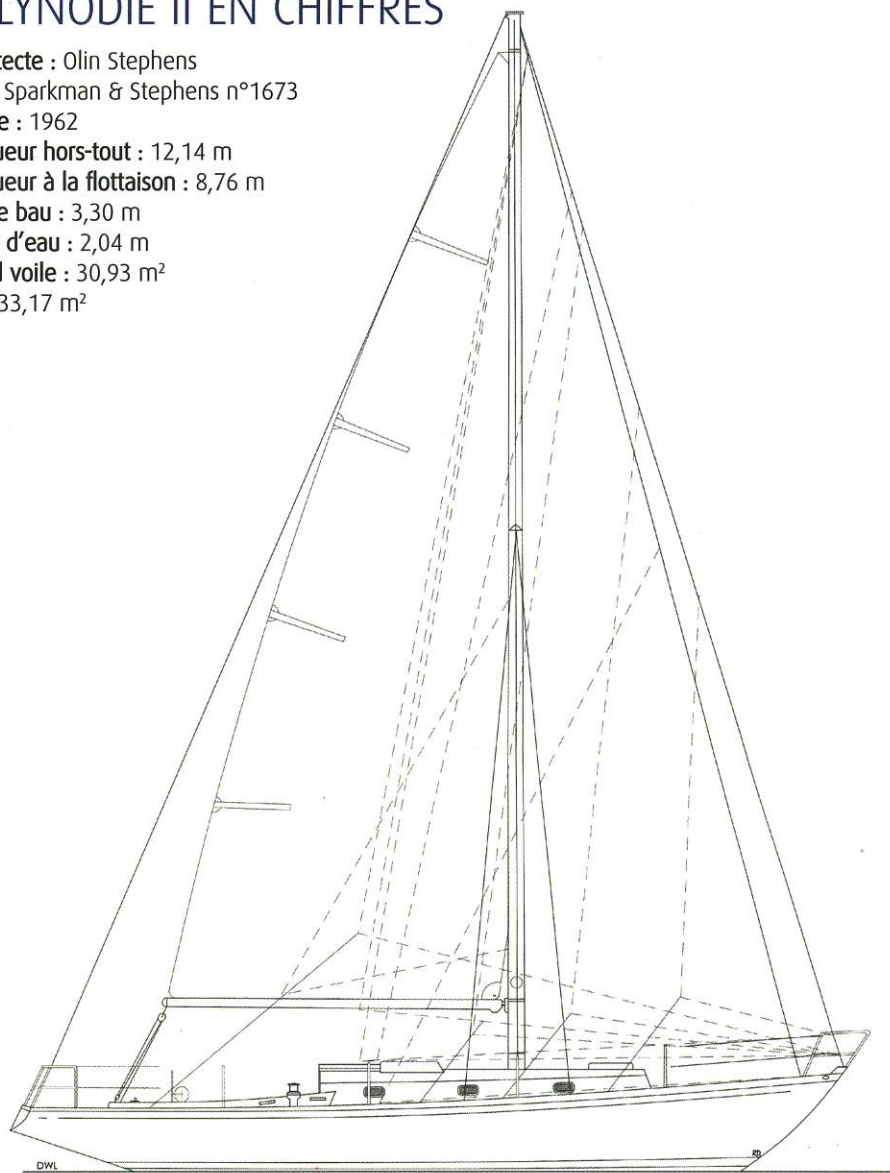
Il faut d'ailleurs noter quelques similitudes entre ce voilier et *Palynodie II*, dont le tableau arrière inversé et le fameux safran séparé, ce qui fait dire à Félix Aubry de la Noë, ancien équipier de Gaston Defferre et d'Eric Tabarly, et barreur émérite, que ses échanges avec Monsieur le maire ont ser-





## PALYNODIE II EN CHIFFRES

**Architecte :** Olin Stephens  
**Plans** Sparkman & Stephens n°1673  
**Année :** 1962  
**Longueur hors-tout :** 12,14 m  
**Longueur à la flottaison :** 8,76 m  
**Maître bau :** 3,30 m  
**Tirant d'eau :** 2,04 m  
**Grand voile :** 30,93 m<sup>2</sup>  
**Foc :** 33,17 m<sup>2</sup>



de « brain storming » à l'architecte américain. En 1968, après une nouvelle deuxième place à la Giraglia, Gaston Defferre se sépare de *Palynodie II* et jette son dévolu sur un classe 1 dessiné par Dick Carter, une extrapolation du célèbre Tina. Il s'offre ensuite un Safari du chantier Dufour, avant de s'adresser à Britton Chance qui lui dessine un classe 2 en aluminium à quille relevable. Pour son *Palynodie VI*, en 1975, il fait de nouveau confiance à Olin Stephens, mais il conçoit lui-même les intérieurs avec cloisons et planchers en nid d'abeille, très innovants pour l'époque. Avec ce bateau, il gagne – enfin ! – la Giraglia... après une réclamation sur le tapis vert. À 70 ans passés, il rachète à Patrick Eliès le voilier qui lui a permis de gagner les quatre étapes de la course de l'Aurore, futur Figaro, pour aller courir la Half Ton Cup en Suède. Cette combativité sportive et l'exigence technique qui va de pair expliquent pourquoi *Palynodie II* reste, 47 ans plus tard, une merveille à barrer, par tous les types de temps... et à toutes les allures.

*Hervé Eliès tient à saluer la mémoire de Jo Schrantz, ex-directeur du Centre nautique de Marseille et ami de Gaston Defferre, qui a eu la gentillesse de lui confier la correspondance entre Olin Stephens et son client.*



*Palynodie II ne cache rien de ses nouvelles formes enfin efficaces à toutes les allures.*