

Manitou co-navigation à la Maison Blanche...

« La Maison Blanche flottante », surnom de l'ex-yawl présidentiel de John Fitzgerald Kennedy, écume désormais le circuit méditerranéen des classiques grâce à un « syndicat » d'équipiers...



1937. Construction au chantier Davis & Sons, Solomons Island, Maryland (États-Unis)

1938. Victoire dans la Chicago Mac Race, puis à nouveau en 1940 et 1941.

1962. Il devient le yacht du Président américain John Fitzgerald Kennedy.

2011. Restauration achevée au pôle refit de Villefranche-sur-Mer, Manitou, skipité par Alex Tilleray, rejoint Cannes comme port d'attache.

Pantalons blancs et casquette à la Gatsby-le-Magnifique, Hamish occupe le poste de n°1 sur Manitou, une des stars du yachting classique, engagé dans les 36^e Régates Royales de Cannes. Mais ne lui dites pas qu'il a l'air de s'être évadé d'un roman de Scott Fitzgerald car il transpire pour de bon en manipulant un monumental tangon de spruce. Et puis, son look est raccord avec le style du yawl – tape-cul en arrière de mèche de safran – dont Newport est le très chic port d'attache historique.

AU COUP DE CANON, Manitou a envoyé bâbord, tandis que Dorade, Blue Peter, Skylark, ses rivaux dans la classe « marconi d'époque », filent tribord amure au vent de la Croisette. Mauvaise pioche. Les flux étant d'est, le dévent de l'île Sainte Marguerite aggrave le fâcheux « contre-bord » Cependant, sur le pont, pas plus Hamish que Pierce, Alex, Phil, Melinda et les neuf autres navigants ne paraissent affectés. Pas un rictus, pas un soupir. Manitou, l'« esprit des eaux » cher aux Indiens Al-

gonquin, ferait-il régner un pacte zen? En tout cas, l'aura du voilier en impose. Mythique? Manitou l'est doublement. Pour les connaisseurs, ses 18,90 m hors tout, ses 27 tonnes d'acajou sur membrure de chêne dont 4 de lest et son mobilier en noyer cendré d'Amérique, s'associent au plus grand architecte naval américain du XX^e siècle. Olin Stephens, c'est lui, signera dans sa carrière – il a vécu centenaire – les carènes d'une demi-douzaine de vainqueurs de la Coupe de l'America. En 1937, quand James R. Lowe lui commande un voilier dans le but d'emporter la Chicago Mac race, courue sur le lac Michigan, Olin est déjà, entre autres, l'auteur de Dorade, le 52 pieds (15,80 m) victorieux de la Bermuda Race et de la Fastnet.

Manitou s'inspire à l'évidence de Dorade, en plus grand: même design, mêmes qualités, même grément en yawl « bermudien » (on dira, plus tard, « Marconi »). Et même système d'aération, les fameuses « dorades » inventées par Olin Stephens pour le premier.

Huit décennies plus tard, aujourd'hui donc, les deux yachts fréquentent le circuit méditerranéen des classiques... Mais revenons à l'Histoire. Manitou s'acquitte de sa mission première – briller dans la Mac Race – jusqu'à l'entrée en guerre des États-Unis (1941) avant d'être offert à l'US Coast Guard en 1955. C'est là qu'il « tape » dans l'œil d'un jeune et ambitieux politicien, néanmoins passionné de voile et yachtman accompli. Son nom: John Fitzgerald Kennedy.

ÉLU À LA MAISON BLANCHE fin 1960, JFK jette son dévolu sur le plan Stephens comme yacht présidentiel. On répète que ce serait l'une de ses premières décisions, à peine assis au bureau ovale. Ce qui est sûr c'est que Manitou, dûment équipé en terme de télécommunications, entre un peu plus tard en fonction gagnant le surnom de « Maison Blanche flottante ». Et que s'envole le second mythe du grand yawl. On a la preuve que JFK a navigué avec lui dans la baie de Chesapeake ou croisé au large de la Nouvelle-Angleterre, en famille avec Jackie et/ou avec des amis. Mais, Manitou était-il équipé du fameux « téléphone rouge » avec le Kremlin et Marilyn Monroe a-t-elle vraiment barboté dans la baignoire sabot escamotable sous le plancher de la cabine propriétaire? La légende dorée persiste à l'affirmer: on ne prête qu'aux riches. Une certitude, malgré son envie, le Président des États-Unis n'a jamais pu assouvir à sa barre sa passion pour la régates. Durant l'été 1962 à Newport, il a bien lancé un défi à son ami



En 2015, propriété d'un quatuor d'amis dont Phil, à la barre, le yawl régata avec comme équipiers les membres d'un club de « good fellows » et jamais, même au temps de JFK, ses laitons n'ont été aussi bien entretenus, au prix d'un labeur permanent.

« Bus » Mosbacher, futur vainqueur de la Coupe. Mais les services spéciaux veillant sur « l'homme le plus puissant du monde » ont aussitôt intercepté le 12 MJI de « Bus ». Depuis Manitou rattrape à grandes foulées le temps perdu.

RETOUR AU PRÉSENT. 2014. Côte d'Azur. Sous le plein soleil de fin septembre, dans un bord sous spi vers les rouges falaises de l'Estérel, les vernis et les laitons de *Manitou* brillent d'un éclat que n'a pas connu JFK, jusqu'au sublime compas qui orne la barre à roue. En 1962-1963, l'avant rouf présentait deux vulgaires manches à air blanches avec l'intérieur passé au minium. Elles ont été remplacées par les fameuses « dorades » d'époque, astiquées façon miroir. C'est une restauration « à l'identique » des origines, dont a bénéficié le mythe à l'instar de nombreux de ses homologues classiques. Pour autant, les stigmates récents d'une fissure de la bôme en témoignent, Manitou n'est pas une pièce de musée mais écume les étapes du ►



À gauche, l'étrave dessinée par le légendaire Olin Stephens. À droite, la baignoire, non moins mythique, de la cabine propriétaire, où Marilyn Monroe aurait fait trempette...



Manitou sous son grand spi lors des Régates Royales de Cannes : ses lignes s'inspirent de celles de Dorade en plus grand. 62 pieds (18,9 m) hors tout, 44 (13,4 m) à la flottaison et 13,9 pieds (4,2 m) au maître-bau, pour une surface de voiles de 165 m², au près, et un lest de 4 t. Soit un déplacement (léger pour l'époque !) de quelque 27,2 t. Le bordé est en acajou sur membrure de chêne.

le responsable d'une académie de marine qui l'a acquis aux enchères repousse les offres d'Aristote Onassis désireux d'offrir ce modeste canot en cadeau de nocces à la future Jackie O. *Manitou*, lui, ne passera pas des mains de l'homme le plus puissant à celles du plus riche du monde...

VERS 1999, LAURA KILBOURNE, petite fille du premier propriétaire a entrepris un sauvetage. Mais Laura a par la suite mis au monde des triplés ; ses priorités sont désormais ailleurs. Phil, Melinda, Pat et Claes arrivent à point. Six mois de chantier dans le Maryland complétés par un séjour au pôle de refit de Villefranche-sur-Mer permettent au yawl de reprendre la mer en juillet 2011 : étrave refaite, 15 bordés changés, accastillage et intérieurs reconditionnés. Le chantier peut continuer : « Sur un voilier pareil, le travail est permanent », observe Alex Tilleray, 32 ans, embauché comme skipper, aussitôt son Yachmaster en poche. Depuis chaque hiver, *Manitou* bénéficie d'une « cure » de jouvence : trois mois de carénage, changement de la visserie (4 000 pièces !) une année, nouveaux galbords l'année suivante. C'est lourd.

POUR TENTER D'ÉQUILIBRER, même partiellement, de tels budgets, les armateurs de classiques se livrent généralement au char-

ter. Phil a une idée différente, à la fois selon lui plus économique et meilleure en terme de cohésion d'équipage. Il s'agit de créer un « syndicat » d'équipiers, une sorte de club. Alex, skipper britannique résident à Cannes avec *Manitou*, traduit : « Chaque membre verse une cotisation forfaitaire annuelle de 2 750 € lui ouvrant le droit à prendre part à autant de régates qu'il le souhaite sur les 16 inscrites au calendrier. L'idée, c'est que le syndicat couvre les frais de la saison, tandis que les propriétaires financent les travaux d'hivernage. D'autre part, les équipiers s'expertisant, cela doit éviter d'avoir à recruter des pros ». Dans un radieux sourire, Melinda Kilkenny, copropriétaire anglaise aux racines italiennes, précise : « Nous sommes des amateurs, au sens premier de ceux qui aiment, et tenons à la rester. Pour nous l'ambiance entre « good fellows » prime sur le résultat, même si nous aimons aussi gagner. » Et ça fonctionne ? « Nous avons actuellement 25 membres, l'idéal serait trente », reprend Alex : « C'est avantageux si vous participez à, seulement, plus de deux régates en comparaison des tarifs pratiqués par les charters. »

AINSI, JUSQUE DANS LE DOMAINE ultra-privilegié des yachts de tradition, le concept d'une économie « participative » en vogue dans le covoiturage, fait sa route. Ce n'est pas non plus le collectivisme à bord de la « Maison-Blanche flottante », ni tout à fait Vogavecmoi.com. Les candidats sont – comme dans tout club privé – cooptés par les quatre copropriétaires : les amis de nos amis, Hamish, Pierce et les autres... Ils n'ont ni le gîte à bord, ni a priori accès aux croisières en convoiage d'Imperia à Nice, d'Antibes à Naples, etc. Sur la plage avant, Hamish, le n° 1 à la casquette de Gatsby, échange un coup d'œil complice avec Pierce, son inséparable « mate ». Visiblement, cela ne dérange ni l'un ni l'autre. Le plaisir et l'orgueil de courir sur *Manitou* « suffisent » à leur bonheur. ■

► Trophée Panerai, à travers toute la Méditerranée. JFK aurait aimé en être... Ce circuit méditerranéen était bien l'objectif des actuels propriétaires, un quatuor anglo-américano-suédois composé de Melinda Kilkenny, Philip Jordan, Pat Tierney et Claes Nilsson, quatre amis soudés par un amour commun de la voile classique, en quête d'un projet qui « fasse sens ». Il revient à Philip, alias Phil, de l'avoir déniché en 2010 du côté des îles Solomon dans le Maryland (États-Unis) : *Manitou* était revenu là où il avait vu le jour. Mais dans un état critique. Sic Transit... Ainsi passe la gloire... La dernière fois que *Manitou* a fait entre-temps parler de lui, c'est en 1968 quand, par deux fois,

Hamish, le Gatsby de la plage avant, avec son ami Pierce à l'écoute de spi : tous deux sont des piliers du club d'équipiers contribuant à la marche du bateau mais aussi au financement de la saison de régates.

