

GAGNEZ
UN VOYAGE
AUX CARAIBES

L'ANNÉE BATEAUX

NOVEMBRE / DECEMBRE

MAGAZINE

6 NUMEROS PAR AN



DIABLESSE, LE YACHT DE L'ANNEE
NIOLARGUE : LES DELICES DE SAINT-TROPEZ
AUX COMMANDES DU PRINCESS 45
CAP AU SUD : LES MUSTS DU CHARTER



« DIABLESSE » 92 pieds M. Francis

Voiles SOBSTAD
Tissus Howe & Bainbridge



Les Terriers - 06600 Antibes
Tél. : (93) 74.67.66 - Télex : 461 709F



*S*a première apparition a créé la stupeur et l'admiration. Ce maxi sublime est l'œuvre de Martin Francis, le nouveau wonder-boy de l'architecture navale.

DIABLESSE

La perfection, le style,
la « ligne » Diabliesse,
le chef-d'œuvre d'une équipe.



PHILIP PLUSSON



Deux coupoles de 18 mètres de diamètre. Motorisées, elles peuvent épier le soleil dans la trajectoire. Au centre, un essaim de miroirs « intelligents », télécommandés par un système d'ordinateurs qui permet de diriger le faisceau de lumière dans la profondeur du hall d'accueil du musée : un plongeon de 40 mètres !

Imaginez ces appendices comme deux cratères laiteux émergeant du toit du Musée national des Sciences et Techniques de l'Industrie. Nous sommes à La Villette à Paris. Dans la conception de son projet, Adrien Fainsilber s'est alloué les services d'un bureau d'ingénierie créé pour l'occasion, RFR. R pour Peter

Rice, F pour Martin Francis et R pour Ian Ritchie. Dans la réhabilitation en salles des ventes des abattoirs, ils signent l'étude des deux coupoles, mais également des « façades bioclimatiques ». « Il s'agit de grands espaces vitrés, sortes de tampons entre le musée et le parc », explique Francis. « Ils font 32 mètres de haut, autant de large, et 8 mètres de profondeur. La structure en inox est constituée d'un vitrage suspendu renforcé par des contrevents et des câbles et bielles analogues au gréement... d'un bateau. »

Martin Francis est né le 14 janvier 1942 à Amersham, à environ 60 kilomètres de Londres. Son père était radiologue et photogra-

phe. « Il fabriquait tous ses appareils de photographie et ses tourne-disques. Il trouvait toujours un défaut aux produits manufacturés ». Sa mère avait fait des études de sculpture, sous la direction du maître Henry Moore. Les amis qui fréquentaient le domicile des Francis étaient artistes peintres ou architectes. Rien d'étonnant donc à ce que le jeune Martin aille flirter avec la matière dans les ateliers de son lycée. Ses mains caressent le bois, le métal, et déjà le polyester, un matériau très nouveau pour l'époque, et qu'il fallait séduire.

Il fait ensuite son entrée aux « Beaux Arts » britanniques, à Londres, alias « The Central School of Art and Design ». Parallèlement, il

monte un petit atelier d'ébénisterie avec un ami. L'aventure dure trois ans au cours desquels ils abandonnent progressivement la construction de meubles pour la réalisation d'éléments de bâtiments, principalement des escaliers en spirale.

En 1967, Martin Francis commence à travailler avec Anthony Hunt, un ami de longue date, ingénieur en bâtiment. Hunt lui présente un jeune architecte : Norman Foster. Déjà auteur de quelques édifices en Grande-Bretagne, Foster vient de signer en compagnie de Richard Rogers les plans du Reliance Controls de Swindon. Francis et Foster sympathisent et Francis participe aux côtés de Foster au



Diabliesse est le fruit d'une recherche très poussée dans la perfection du détail. La « ligne » Diabliesse est due à la fois aux propriétaires Robert et Ginette Powell, à l'architecte Martin Francis, au capitaine Angus Edwards et au chantier l'Estérel. A gauche, les marches en teck ont été intégrées avec élégance et discrétion dans le tableau arrière afin de faciliter l'accès au bateau. Ci-dessus, à la barre de Diabliesse, Angus Edwards, son capitaine. Coordinateur de l'équipe, il s'est attaché aux détails qu'aucun plan n'aurait pu décrire. Ci-contre, l'équipage permanent en tenue Diabliesse, inspirée par Ginette Powell est composée de cinq personnes : un capitaine, un officier mécanicien, un responsable des manœuvres du pont, un marin et une hôtesse.

Plus de 1 000 m² de toile au portant.
Une cathédrale de voiles
aisément maîtrisée grâce à une
technologie évoluée.



Il y a trois centrales hydrauliques à bord. La principale asservit les winches les plus puissants qui existent, des Lewmar 120.

PHILIP PUISSON

concours de la Newport School. Bilan : une deuxième place, mais surtout l'amorce d'une collaboration qui perdure.

Surnommé « High-tech » pour les hautes technologies qu'exploitent ses réalisations (ça n'est certes sûrement pas un hasard s'il a travaillé avec Buckminster Fuller), Norman Foster est considéré aujourd'hui comme l'un des plus grands architectes de son temps. Après qu'il eut ensemencé bon nombre de terres du globe, Nîmes l'a choisi en octobre 1984 pour ériger sa médiathèque. Au sein de son équipe : Martin Francis. L'édifice que certains ont baptisé le « Beaubourg du Sud », sera érigé face à la Maison Carrée.

Dans l'intervalle, Martin Francis est appelé pour utiliser ses compétences lors de la tournée européenne des Rolling Stones en 1970. Il doit réaliser avec Anthony Hunt la structure qui supportera les rampes de spots destinées à inonder la scène. Il conçoit ainsi des tours de 13 mètres de haut, constituées d'une armature en aluminium capables d'être montées en cinq heures et démontées en deux heures. A l'époque, Francis n'est pas un fana des Stones, mais il reste impressionné par le pouvoir de fascination de Mick Jagger.

« J'ai également été beaucoup séduit par la qualité des décors réalisés par les Pink Floyd pour le film The Wall. » Les Pink Floyd avaient suivi des études d'architecture avant de devenir les pop stars des années 70...

Mais lorsqu'il dessine dans son agence, Martin Francis écoute surtout du classique. Il a découvert la grande musique et principalement le chant choral, à travers Bach et Telemann. Aujourd'hui, si vous le surprenez sur sa planche à dessin, vous le trouverez sans doute en compagnie de Mozart.

Par la suite, il est employé en tant que consultant en France, à l'époque de la concep-

tion de Beaubourg. C'est la rencontre avec Jean Prouvé. Francis en parle comme Newton aurait parlé d'Einstein, ou Haendel de Mozart s'ils avaient pu faire connaissance autrement que par Histoire interposée. « S'il y a quelqu'un en France qui représente ce que je fais, c'est bien Prouvé. Il n'était ni architecte ni ingénieur, mais savait tout faire. Il faisait partie de ces gens qui n'ont aucun succès, mais du talent à revendre. »

Pendant dix ans, Francis va collaborer à de nombreux projets jusqu'à récemment, où il participe à la conception de La Villette : les



Ci-contre, un remarquable chaumard arrière signé Angus Edwards. A droite, équipé d'un spinnaker asymétrique, Diabliesse possède une garde-robe d'une très grande qualité de finition, signée Sobstad. Le plan de voilure est d'une simplicité ahurissante pour un bateau de cette taille. Le mât à trois étages de barres de flèches, a été conçu par Martin Francis et construit par Thierry Petitjean à Antibes-Mâts.



*Comme un maestro à son pupitre,
l'architecte ressent la
puissance et déjà la gloire de l'œuvre.*

PHILIP PUISSON

*Martin Francis sur la plage avant, un
espace très dégagé. Au large
par force 3, Diabliesse file 10 nœuds.*

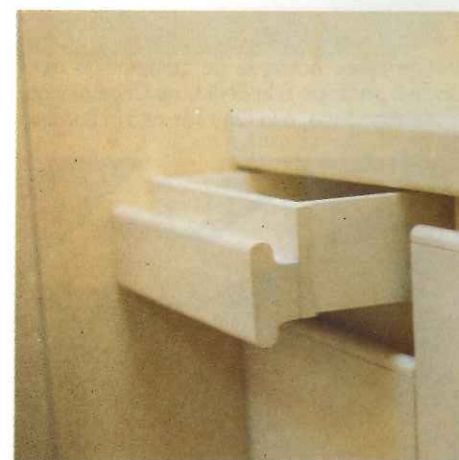
Pureté et harmonie des perspectives, des couleurs. Aucun voilier au monde ne possède d'intérieur aussi modernement accompli.



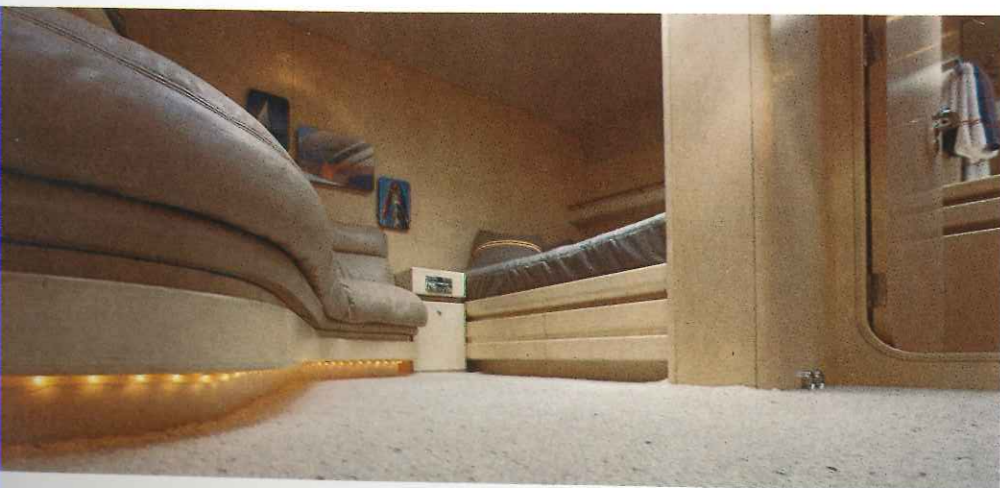
Ci-dessous, les éviers des salles de bain sont en céramique plaquée d'argent. L'évier brille, et avec le miroir, ajoute de la profondeur à la pièce. En bas, le module de la main courante a été repris pour les poignées des tiroirs et des placards.



MARTIN FRANCIS



MARTIN FRANCIS



PHILIP PUISSON

Ci-dessus, trait d'union sur l'ensemble du bateau, cette main courante sculptée en érable massif se prolonge jusque dans la coursive avant. Ci-contre, éclairage indirect dans l'appartement des propriétaires. Au premier plan, un canapé en cuir, au fond, un grand lit, entre les deux, le meuble avec la stéréo, le bar et le réfrigérateur pour le champagne.

coupoles, les serres et la façade bioclimatique... Et la mer ? « Enfant, j'habitais à côté de la Tamise, et j'allais souvent bricoler sur des bateaux. Je faisais un peu de dériveur mais, comme on dit en anglais « I messed about in boats » comprenez je n'y connaissais rien en bateau, je barbotais. Juste de quoi lier sympathie avec l'élément liquide. »

C'est finalement une photo qui lui a donné envie de faire du quillard. « Elle était publiée dans une revue anglaise qui n'existe plus aujourd'hui, et représentait un bateau gîtant sur une mer assez forte, sous un ciel plutôt gris. » Certains pourraient être impressionnés par une telle vision, Francis s'est dit : « Tiens, ça doit être intéressant le quillard ! ». Il s'inscrit dans une école de voile. Nous sommes en 1968. « Très vite m'est venue l'idée de construire mon

propre bateau. J'ai acheté une coque nue en polyester, et j'ai fait tous les emménagements. » Le bateau s'appelle *Invictor*. En compagnie de sa femme, Martin Francis emmène son bateau jusqu'à Menton, par le canal du Midi. Puis il le vend pour acheter un *Contessa 32*, un plan David Sadler. A croire que tous les chemins mènent aux carènes, à l'origine cet architecte qui séduit Francis dessinait des chars...

1973 : c'est la première crise pétrolière. Pour des raisons financières, bon nombre de projets auxquels s'est intéressé Martin Francis ont été interrompus. C'est pourquoi Martin et sa femme décident d'aller s'installer en France. Près de la frontière italienne tout d'abord, où sa femme a de la famille, puis à Antibes.

La Côte d'Azur, Francis la connaît depuis

plus de vingt ans. Lorsqu'il était enfant, ses parents s'adonnaient à une pratique alors peu répandue : le camping. Ils ont ainsi passé trois étés de suite sur la plage de Pampelonne. « C'était avant Brigitte Bardot. Saint-Tropez était un petit village de pêcheurs, inconnu. (Sourires et soupirs mêlés.)

Mais son véritable apprentissage du français débute à l'âge de 15 ans. Il va passer un mois dans la famille du pdg de L'Oréal de l'époque. En échange, Martin leur parle de la fortune de son tailleur. Entendez par là qu'il leur enseigne l'anglais.

Francis avoue qu'il avait aussi de nombreuses amies jeunes filles au pair à Londres. Installé à Antibes, Francis constate que la vie architecturale de la région n'est pas des plus

Volupté du cuir, suavité de l'ébène, un nouvel art de vivre en mer.



PHILIP PLISSON



*Ci-dessous, à gauche, les commandes de bord. Autour de la table à cartes, tous les appareils de navigation : ordinateur de bord, radar, loran, satnav, décodeur météo, radios VHF et BLU, commandes du moteur...
Ci-dessous, à droite, chaque cabine a sa propre sono et son réfrigérateur. En bas, le salon avec à droite la cuisine, entre les deux, le bar.
Ci-dessous, chaque cabine possède sa propre salle de bain. Le revêtement autour de l'évier est en Coriam, plastique noble, celui qui imite le mieux le marbre.*

animées. Il se lance donc « dans le bateau. » D'abord comme agent pour Contessa. « Mais vendre n'était pas mon métier. » Il fait alors la connaissance de Jean-Pierre Maréchal avec qui il va travailler pendant un an. Il gère l'atelier, construit des mâts, découvre l'aluminium... et Alain Gabbay. « C'était mon introduction dans le milieu nautique de compétition français. » Il participe à la SNIM, au Championnat de Méditerranée, à la One Ton et à la Sardinia

Cup sur *Eclipse* (vainqueur d'une Admiral's Cup), et en 1979, il réalise son premier bateau : *Prototype*, le bien nommé. « J'avais déjà effectué des études sur la conception d'un plan de formes », dit-il modestement.

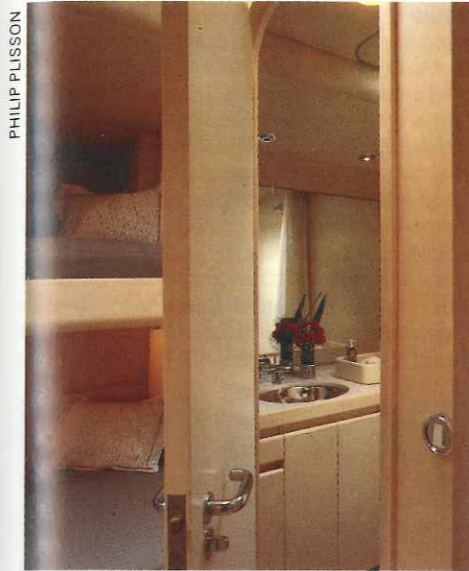
C'était juste une démarche intellectuelle qui l'intéressait. A cette époque, il ne pensait pas aller plus loin. *Prototype* fait 14 mètres (le plus petit qu'il n'ait jamais conçu).

Avec ce dériveur lesté, Francis misait sur un bateau à la fois facile, rapide à construire, et de toute façon peu onéreux.

La machine est lancée. Un Allemand lui commande un 74 pieds, qu'il étudie. A l'époque, Martin Francis travaille aux chantiers de Biot (où a été construit *Prototype* et où il a assisté à la mise au point de *Fernande*) comme consultant sur le bateau d'un Anglais, John Jackson qui souhaite se faire construire un



PHILIP PLISSON



PHILIP PLISSON

72 pieds. Jackson aperçoit les plans du 74 pieds et lui commande finalement un 82 pieds qui sera baptisé *Deva*.

Nous sommes en 1980. Christian Tréhard décide de lancer son propre chantier à Antibes. Martin Francis le connaît pour avoir construit le mât de son premier bateau de charter, *Chrismi I*. Francis réalise les études préliminaires d'un grand sloop, et Tréhard lui propose une association. « C'était la marque d'une extrême confiance car je n'avais en fait qu'un seul bateau qui naviguait ».

Estimant que personne n'allait acheter le bateau d'un chantier inconnu, Tréhard décide de construire deux voiliers, dont le premier *Chrismi II* sera affecté au charter.

« Les premiers essais de *Chrismi II* nous ont permis de constater que beaucoup d'hypothèses de base étaient exactes : en particulier la formule du sloop. Jusque là les bateaux de cette taille destinés à la navigation hauturière étaient surtout gréés en ketch. L'évolution des techniques (en particulier pour les winches) a permis de concevoir des mâtures plus hautes, et d'abandonner un artimon désormais inutile. » Avant même la mise à l'eau de *Chrismi II*, Martin Francis reçoit chez lui un coup de téléphone des Etats-Unis : « Je voudrais parler à Martin Thomas (un skipper d'Antibes, ami de notre héros). – Il n'est pas là, il skippe un bateau aux Antilles. – Je voudrais parler à quelqu'un qui fait des gros bateaux. – C'est moi. – Je m'appelle Docteur Michel Papo. J'habite New-York. Ça m'intéresse. Envoyez-moi les plans. »

Un peu interloqué, Francis expédie ses œuvres. Deux jours plus tard, nouvel appel – Non, je n'ai pas reçu vos plans. Mais je vais venir voir. Je prends le Concorde ce soir. Je serai là demain matin. Le lendemain Martin Francis se rend à l'aéroport. Il aperçoit l'homme, la cinquantaine, souriant, qui l'interpelle aussitôt en lui administrant

La réussite exceptionnelle de *Diabliesse* est le résultat du travail enthousiaste de toute une équipe.
Architecte Naval : (Martin Francis Yacht Design) Franck Benoiton, Luc Buvet, Vincent Dufour, Martin Francis, Judith Hilbert, Eric Ogden.
Décoration intérieure : (Francis, Powell, Edwards) Angus Edwards, Martin Francis, Robert C. Powell, Ginette Powell, M. Rossi.
Système mécanique : M. Roberts, M. Estonels.

Constructeurs

Emménagement pont et finitions : Chantiers navals de l'Estérel.

Coque aluminium : Tréhard constructions navales.

Mât : Antibes Mâts.

Gréement : Sarma.

Voiles : Sobstad.

Winches : Lewmar.

Electronique : B & G/Furulo.

Moteur : Perkins (T6. 3544).

Longueur hors tout : 28,20 m

Ligne de flottaison : 23,54 m

Bau : 5,15 m

Tirant d'eau : 2,8/5,6 m

Déplacement : 62 T

Lest : 20 T

Surface de voilure au près : 335 m²



Un Stradivarius marin

Les emménagements sont en bois très clair, ce qui nécessite un travail plus soigné car le moindre petit défaut se voit. Le bois est précisément de l'ébène soit massif pour les meubles ou contre-plaqué pour les cloisons. Une équipe du chantier a été envoyée spécialement dans le centre de la France pour rechercher ce bois. Le style moderne est associé avec un travail d'artisanat de très haute qualité qui a utilisé des ouvriers de tout premier ordre. Même ce qu'on ne voit pas est d'une grande qualité, par exemple le plancher est en lames de teck avec un filet blanc et comporte un encadrement en teck sur son périmètre. L'ensemble est ensuite recouvert de moquette. Les tables du salon se soulèvent et se déplacent latéralement pour former des tables de salon ou de salle à manger. Tous les dormants des portes sont en lamellés collés. Les tables de chevet comportent à l'intérieur des petits réfrigérateurs et un système

astucieux de fermeture étanche a dû être élaboré. Tous les caillebotis sont faits de façon artisanale. Un gros travail a été réalisé autour de mât entouré d'ébène plaqué. La cabine équipage est particulièrement réussie. Compte tenu de la forme du soubassement de la couchette il était pratiquement impossible de la réaliser en bois massif. Cela a conduit à confectionner des formes pour la réaliser en lamellés collés. Les équipements intérieurs – plomberie, hydraulique et système d'air conditionné – ont été conçus et réalisés par Angus Edwards, Mike Roberts et les ouvriers des chantiers. Le travail d'isolation des moteurs est très sophistiqué et conduit à un système d'échappement très silencieux. Tout l'accastillage, le cockpit du barreur, les chaumards, les taquets d'amarage les panneaux de descente et les équipements de pont ont été conçus par Angus Edwards en collaboration avec les chantiers de l'Estérel. □

Il s'est fait un nom dans l'architecture navale, mais il a toujours gardé un crayon à terre.

Ci-contre, Martin Francis. Ci-dessous, La Villette.
 le Musée national des Sciences et Techniques de l'Industrie.
 Architecte : Adrien Fainsilber. Bureau d'études pour les coupes et les façades bioclimatiques : R.F.R. (Rice, Francis, Ritchie).



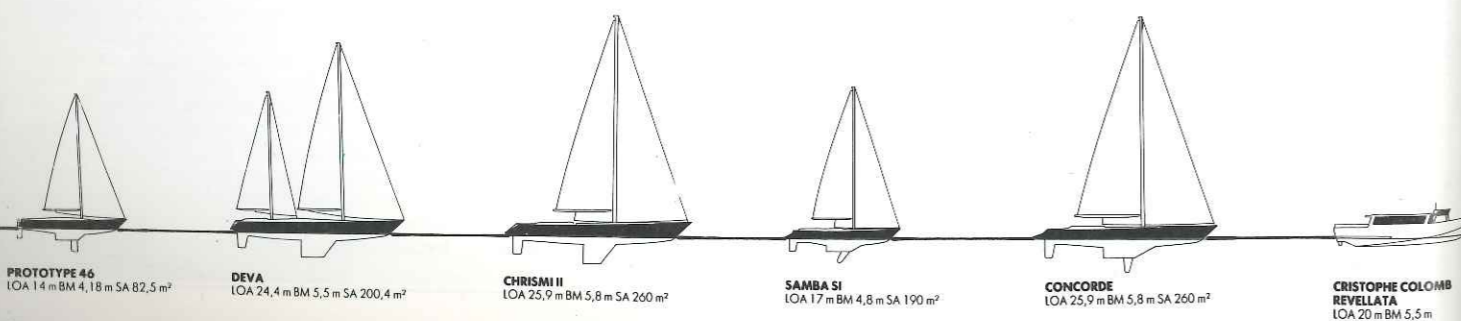
GUY FOURNIE

une tape franchement amicale dans le dos : « Are we going to do business ? ». Et Francis au bord de l'apoplexie (on le serait à moins) de répondre : « I hope ! ». Francis conduit l'Américain au chantier : à l'époque un hangar étroit en tôle ondulée. C'est là que prend corps la coque du sister-ship de *Chrismi II*.

Le Docteur n'est pas venu tout seul. Pour examiner la bête, il a fait appel à des experts italiens, des amis à lui, des architectes navals. Leur verdict : « En effet, c'est une carène très simple. Pas de problème »... Le bateau achevé est finalement baptisé *La Concorde*.

Michel Papo est en fait le premier client de

Martin Francis à s'être intéressé au style intérieur de son bateau. « Il souhaitait quelque chose de moderne, ce que nous avons étudié avec un architecte d'intérieur qu'il connaissait : Pierre Luigi Spadolini (également célèbre en architecture terrestre). Il est l'auteur de tous les bateaux du chantier de Pise. » Au cours de la construction du bateau, Papo et Francis se lient d'amitié. Ensemble, ils décident de créer une « ligne » *La Concorde*. « J'ai dessiné tous les croquis un soir où nous dînions au restaurant L'Éléphant Vert à Antibes. » Francis crée les couleurs et un logo *La Concorde*, dont seront frappés tous les objets du bord : de la coque



Ci-dessous : les bureaux de Willis and Faber Dumas à Ipswich en Grande-Bretagne, dessinés par l'architecte, Norman Foster. La façade de 4 000 m² de verre suspendu, est signée Martin Francis. Toutes les silhouettes de la frise sont sorties de la planche à dessin de Martin Francis.
En bas, le Centre d'Art Contemporain et la Médiathèque pour la ville de Nîmes. Architecte : Norman Foster. Associé, chargé du projet : Martin Francis.



au papier à en-tête, en passant par les tee-shirts, les coussins et les serviettes-éponges.

A l'instar des projets d'architecture terrestre auxquels il participe, et qui sont le fruit du travail d'une équipe, Martin Francis n'est pas le seul responsable du produit fini destiné à sa clientèle naviguante. Et il insiste : « *La Concorde* n'aurait jamais été le bateau que c'est sans la collaboration du propriétaire et du skipper. » Il en va de même pour *Diabliesse I*

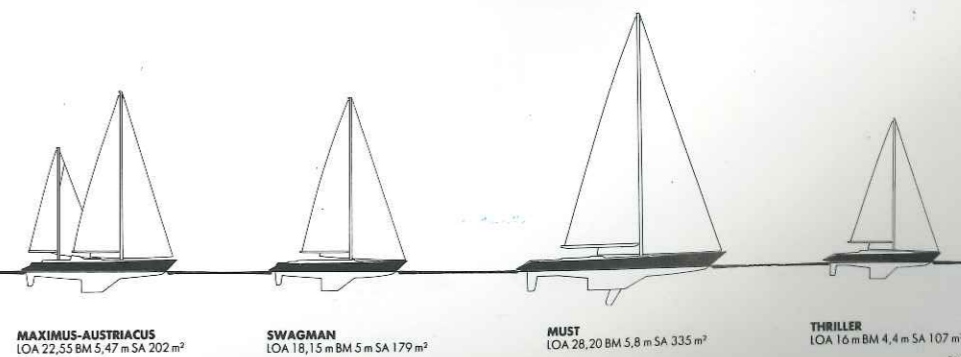
Il y a dix-huit mois, Martin Francis se trouvait au Salon de Miami, lorsqu'il reçoit le coup de téléphone d'un Californien, Robert C. Powell. L'homme souhaitait en savoir plus long sur les capacités de Martin Francis à dessiner de grands bateaux à la fois confortables et peu onéreux. Francis lui parle d'une coque nue de 92 pieds, dont la construction a été interrompue en raison des problèmes financiers rencontrés par le propriétaire. Les bateaux, Powell connaît pour avoir joué les Saint-Bernard au bénéfice d'un *feadship* (grand bateau à moteur fabriqué aux Pays-Bas) qui avait pris feu au large de Miami. Entièrement remis en état, le bateau est baptisé *Je reviens... de loin*.

Lorsqu'il ne pense pas aux yachts, Robert C. Powell et sa femme Ginette sont promoteurs. Leur créneau : la maison individuelle livrée très finolée tels le sauna ou le jacuzzi. On comprend mieux qu'ils n'aient pas reculé à la vue de cette immense coque vide. Ils l'achètent. Propriétaires, skipper et architecte vont alors travailler ensemble sur tous les détails, du plan de pont aux emménagements intérieurs. Ils choisissent en premier lieu un chantier, celui de l'Estérel à Cannes, spécialisé dans les bateaux à moteur de grande qualité.

« Nous avons fait ensuite beaucoup d'études sur la répartition des volumes. Seule la position des machines et du cockpit était fixe. *Diabliesse* étant destiné à la navigation côtière (seul l'équipage sera présent pour les convois), nous avons placé la cabine du propriétaire à l'avant. Viennent alors les deux cabines d'invités, le carré et la « cuisine pièce à vivre » (dans le plus pur « American way of life ») ; à l'arrière, deux coursives de part et d'autre du cockpit et des machines, la cabine du capitaine et celle de l'équipage, sans oublier les sanitaires dans tous les appartements.

La coque est en aluminium (alliage marine L 5086). Côté intérieur Francis a préconisé un bois clair (l'érable) plutôt que du teck, car le bateau est destiné à des navigations dans les pays chauds. Et pour les aménagements : « Powell voulait que l'on ait l'impression d'entrer dans l'appartement de Hugh Heffner le rédacteur en chef de Play-Boy ». Étonnant ! « Il souhaitait également que chaque cabine soit équipée d'un réfrigérateur, champagne oblige. » Et là encore, l'équipe définit une ligne *Diabliesse*, un logo, des couleurs... inspirés par Ginette Powell.

L'équipage est constitué de cinq personnes : le capitaine, Angus Edwards « qui est plus qu'un capitaine. Il a suivi tout le projet. Sans lui,



Pour Martin Francis, après
la terre et la mer,
demain le ciel, peut-être...



MARTIN FRANCIS

pas un hasard s'il vient de mettre à l'eau son premier bateau de jauge *Speedy Gonzalès*, destiné à des régates IOR et à la croisière aux Antilles par exemple.

« Les maxis m'intéressent beaucoup, mais dans ce domaine il est difficile de faire face à la domination de German Frers, même si de toute évidence, il y a encore beaucoup à faire en matière d'architecture navale. »

Pour Francis, l'approche c'est utiliser par exemple, les compétences d'un Peter Rice, son associé, ingénieur mathématicien, mais vierge de toute idée reçue concernant les carènes.

D'une manière générale, ses références, Francis va les chercher au-delà des frontières de l'Hexagone. « L'un de bâtiments que j'admire le plus à travers le monde, était le *Crystal Palace*, réalisé pour l'exposition de Hyde Park en 1951, par un jardinier. »

Autre phare : Marc Isambard Brunel, qui réalise en 1820 les premières machines de fabrication en série. Leur tâche : usiner des poulies en bois pour la Marine anglaise. Ces machines fonctionnaient encore en 1950. Plus encore, son fils Isambard K. Brunel auteur du premier Transatlantique en fer, le *Great-Britain*, et du *Great Eastern* qui fut longtemps le plus grand navire du monde. Francis est surtout fasciné par les réalisations puridisciplinaires de Brunel qui a également dessiné des ponts, des chemins de fer...

Et puis, tout récemment, Martin Francis s'est découvert une nouvelle passion : le planeur. C'était en avril dernier. Une révélation ! « Un peu comme en planche à voile, on ressent une profonde sensation de liberté. J'étais trop frioleux pour la planche. Et puis même si l'on est secoué, il n'y a pas d'effort à faire là-haut. Et il y a le silence ! »

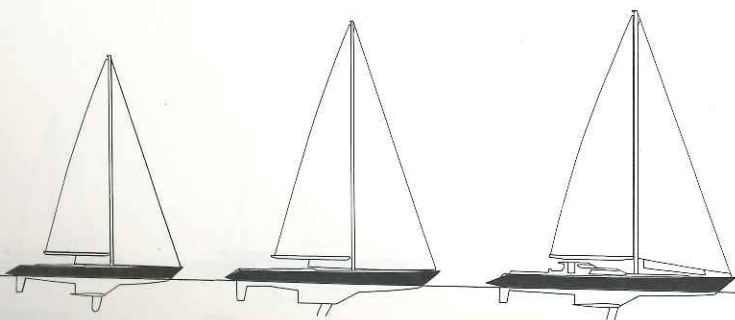
Aujourd'hui, Francis est fasciné par le projet d'un Américain : un tour du monde en avion sans escale. L'engin s'appelle *Voyager*. Ses lignes très pures sont nées sur la planche à dessin d'un certain Burt Rutan. Elles ne sont pas le fruit d'une imagination folle mais de la nécessité de concilier poids, vitesse et chargement de carburant. Peut-être Martin Francis abandonnera-t-il l'eau pour l'air. Mais dans le fond, tout ça c'est très proche : pour rentrer son train d'atterrissage, *Voyager* n'est pas équipé de moteur, mais d'un système de poulies et de winches de bateaux... □

CATHERINE CHABAUD

Prototype, 14 m, le premier bateau de Martin Francis, mais aussi le plus petit. Provisoirement semble-t-il !

Diabliesse ne serait pas ce qu'il est », un mécano (qui a réalisé toutes les installations du bord : hydrauliques, plomberie et électricité), un responsable des manœuvres du pont, un marin et une hôtesse (deux, si les besoins du bord l'exigent... pour les réceptions aux escaliers bien évidemment). Tous, en harmonie et en décontraction au service de l'art marin.

Avec *Diabliesse*, Martin Francis confirme sa réputation d'architecte spécialisé dans les grands bateaux de croisière. Si elle le flatte, cette étiquette semble tout de même l'indisposer. « Plus qu'un style d'architecture, c'est l'approche qui m'intéresse. Ça ne me déplairait pas de dessiner des bateaux de série, ou des multicoques de course. » Ça n'est donc



SPEEDY GONZALES
LOA 23,75 BM 5,75 m SA 24,5 m²

DIABLESSE
LOA 28,20 BM 6,15 m SA 335 m²

109
LOA 33 m BM 7,50 m SA 375 m²