



LE S&S 34 DE GILLES OLLIER

Striva ou le temps suspendu



Dès sa première saison après restauration, *Striva* a brillé en remportant le Tour de Belle-Ile.

S'il a bâti sa carrière sur des monstres de carbone à deux ou trois coques, Gilles Ollier, le fondateur du chantier Multiplast, consacre sa retraite à la restauration de bijoux du passé tels que *Striva*, le S&S 34 de 1971 auquel il voue une passion exigeante.

Texte : F.-X. de Crécy. Photos : David Giard et l'auteur.



▲ Gilles Ollier, en pleine forme, prend autant de plaisir à la restauration qu'à la manœuvre.

« **ARRETER LE TEMPS...** » Pour une fois, la réponse n'est pas venue du tac au tac, Gilles s'est offert quelques secondes de réflexion avant de lâcher la clé de sa passion pour les belles machines du passé. Redonner tout son lustre à un bateau de série mythique comme *Striva* sans jamais trahir les matériaux et les techniques de l'époque, c'est pour lui une façon de suspendre ce temps qu'il a bien connu, celui de la course-croisière à l'ancienne, des trophées du RORC, des Semaines de La Rochelle et des copains. C'est aussi sa façon de rendre hommage à un certain âge d'or du yachting populaire avec toute l'exigence technique qui a fait autrefois la réputation de Multiplast.

UN REFIT SANS COMPROMIS

Car aujourd'hui comme hier, Gilles Ollier ne transige pas. Les cadres des hublots sont fatigués ? Il ne se contente pas de les nettoyer mais les fait numériser pour pouvoir en faire fabriquer de nouveaux à l'identique. Quant aux vitrages, il aurait pu se contenter de les faire découper en plexiglas mais non, il les fait faire comme à l'époque, en verre Securit... Et depuis l'achat de son S&S 34, en 2018, tout relève de la même implacable rigueur. Les pièces en cuivre, des winches aux pieds de chandeliers, sont polies et chromées par le spécialiste du genre, à Barcelone. Idem



Le dossier technique de *Striva* : 50 ans d'amour et d'entretien !

pour tous les petits profils métalliques – rail de grand-voile, taquets... – traités en thermolaquage, pour le mât poncé, sablé et verni, pour le moteur restauré en profondeur mais non remplacé. C'est beaucoup de travail, d'arrêter le temps. Pas mal d'argent aussi : si le bateau en l'état ne lui a coûté « que » 40 000 €, le budget de la restauration s'élève à 120 000 € supplémentaires. On s'approche du prix d'un 34 pieds neuf... Mais justement, *Striva* est strictement comme neuf ! Ou en tout cas comme au jour de sa livraison par le chantier britannique Aqua-Fibre – à quelques entorses près, sur lesquelles nous reviendrons. Mais attardons-nous d'abord sur ce jour

où Gilles Ollier, le créateur des *Jet Services*, *Orange* et autres *Club Med* décida d'acquiescer un S&S 34. Il y avait forcément dans ce projet un peu de nostalgie, on l'a dit, et des souvenirs de course sur le S&S 34 de Charles Pilorget, *Once Again*. Mais aussi la conviction que le plan Sparkman & Stephens, lancé en 1969 en Angleterre par le chantier Winfield et toujours construit aujourd'hui en Australie, vainqueur dès son lancement de la Fastnet Race et de la Sydney-Hobart, est l'un des meilleurs bateaux jamais dessinés et construits. L'aura du S&S 34, son palmarès et ses exploits autour du monde, avec à la barre le fameux baroudeur australien Jon Sanders, plaident pour lui. Tout comme

S&S 34 : la saga d'une légende

1968 : Le chantier britannique Winfield & Partners construit les premiers S&S 34. Les plans avaient été commandés par Michael Winfield lui-même, qui avait déjà couru avec succès sur un autre plan Stephens baptisé *Morningtown*.

Le S&S 34 est conçu pour se situer à la limite inférieure de la classe 3 du RORC, où il pourrait concurrencer les Tina alors en pleine gloire.

1969 : A peine à l'eau, le *Morningcloud* d'Edward Heath – futur Premier ministre britannique – remporte la Sydney-Hobart tandis qu'un autre S&S 34, *Morning After*, gagne la Fastnet Race en août...

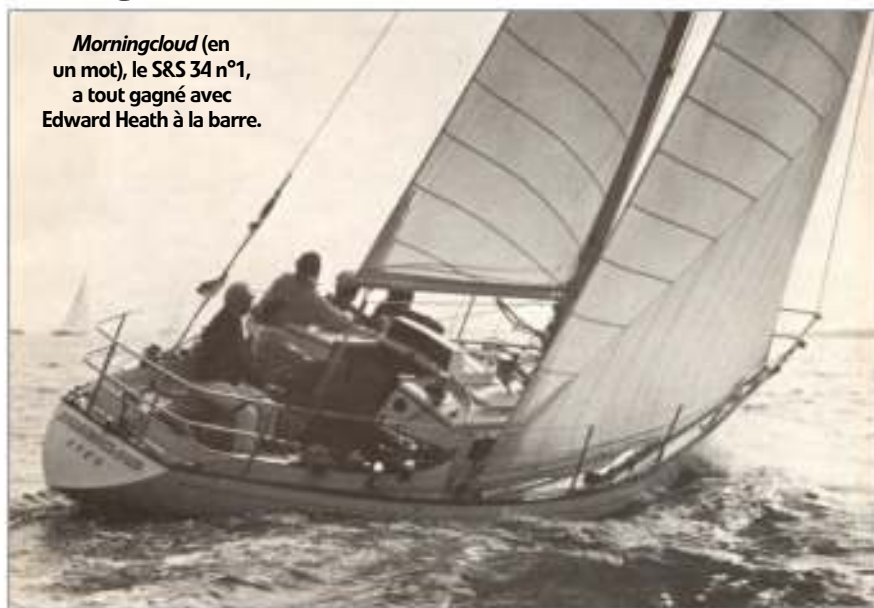
1970 : Suite à la faillite de Winfield & Partners, le jeu de moules est partagé entre deux chantiers, Aqua Fiber en Angleterre et Swarbrick Yachts en Australie. Ce dernier le construit toujours aujourd'hui.

1971 : En janvier, le S&S 34 est présenté au Salon nautique de Paris par son importateur Lucien Vanek sous le nom de Morning 34.

1982 : L'Australien Jon Sanders boucle deux tours du monde en solo par les trois caps d'affilée sur le S&S 34. Un voyage qu'il reprendra régulièrement jusqu'en 2019, totalisant onze tours du monde, en S&S 34 pour la plupart !

1996 : Le jeune David Dicks, 17 ans, effectue

Morningcloud (en un mot), le S&S 34 n°1, a tout gagné avec Edward Heath à la barre.



un tour du monde sans escale en solo sur le S&S 34 *Seaflight*.

1999 : Jesse Martin, 16 ans, fait le tour du monde sur un autre S&S 34 dans le sillage de David Dicks...

2008 : Jessica Watson, à 15 ans, est la plus

jeune circumnavigatrice en solo sur le S&S 34 *Ella's Pink Lady* qui avait, lui, 24 ans.

2021 : 200 S&S 34 ont été construits au total, dont environ 70 en Angleterre (surtout chez Aqua Fiber) et 130 en Australie (surtout chez Swarbrick Yachts).

**“ La carène est
un miracle d'équilibre
et de douceur. ”**



LE S&S 34 EN CHIFFRES

Long. HT : 10,23 m. Long. flot. : 7,37 m.
Largeur : 3,08 m. TE : 1,78 m. Lest : 2 400 kg
env. (selon constructeur). Dépl. : 4 171 kg.
SV au près maxl : 54,70 m². GV : 18 m².
Génois (150 %) : 36,70 m². Spi : 77,70 m².
Architectes : Sparkman & Stephens.
Matériau : stratifié de verre/polyester
(pont : sandwich verre/balsa).

ses lignes fluides, son élégance intemporelle. Gilles Ollier habite au Bono, tout près de l'eau : comment ne pas s'attarder sur la silhouette de ce S&S 34 mouillé en rivière d'Auray ? Comment ne pas essayer d'en savoir plus sur les intentions de son propriétaire ? Hélas, le jour où Gilles se décide, la belle est partie en hivernage. Pas découragé, il prolonge sa quête du côté du chantier Caudard où, à force de fouiner, il finit par tomber sur un autre S&S 34 portant discrètement sous son étrave en coupe de champagne une minuscule pancarte « A vendre ». Il s'appelle *Striva* et si Gilles en voit deux autres, c'est sur lui qu'il jettera son dévolu. Pour une raison simple : il est exactement dans son état d'origine. Yves Cudennec, son propriétaire depuis 1971, s'est contenté de l'entretenir sans jamais chercher à le moderniser. Tout est d'origine, jusqu'au gréement dormant et courant, et même les voiles ! Et à presque 50 ans, il navigue toujours, ce qui en dit long sur la qualité de la construction et des équipements... Gilles ne pouvait pas rêver meilleure base pour son projet de restauration à l'identique. Il lui reste à se faire accepter par le propriétaire, qui vend la mort dans l'âme et se fait fort de choisir son successeur, et à signer.

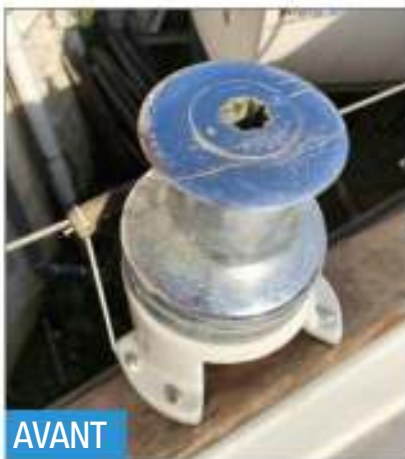
UN TANGON EN CARBONE QUAND MEME...

C'est chose faite en 2018, et Gilles se met aussitôt au travail. Les peintures, le mât, le pont, l'accastillage, les boiseries intérieures et extérieures... Toutes les pièces vont subir une cure de jouvence radicale (voir encadré). Deux concessions notables aux matériaux modernes sont faites : le tangon en carbone – c'est presque une question de sécurité – et le gréement en rod. Ce dernier point fait débat, car Gilles avance que la plupart des bateaux de course avaient déjà des gréements monotoron dans les années soixante-dix – mais ce n'était pas le cas des S&S 34 livrés par Aquafiber. Ajoutez à cela un safran de troisième génération, construit sur les plans fournis par le constructeur actuel (Swarbrick Yachts) : il n'existait pas en 1971 mais offre un contrôle incomparable au portant... N'empêche, en découvrant *Striva* à son ponton de Port-Haliguen, on fait immédiatement un bond dans le temps. La signature S&S, à l'étrave, est joliment mise en valeur par la laque bleu miroir, réalisée aux Ateliers d'Olivier (Saint-Philibert) et vous pouvez chercher : rien ne trahit le passage des ans ! On embarque avec tout le respect dû aux anciens, avec une certaine émotion aussi. Au pied de la descente – diablement raide –, l'effet d'intemporalité est encore plus fort. Sur les banquettes dont le cuir rouge est resté parfaitement souple, on s'attarde sur mille et un détails qui signent une époque : le tableau électrique, le strapontin de la table à cartes, les plafonniers délicieusement vintage. Dans la pointe avant immédiatement

La renaissance de *Striva*



Striva n'était pas vraiment en mauvais état, il était juste dans son état d'origine. Du tableau électrique au gréement dormant, aucune pièce n'avait été changée. Le gros du travail a donc consisté, outre la peinture de coque, à rénover tous les matériaux : les pièces chromées, l'aluminium du mât, les boiseries en teck soigneusement découpées, les selleries... Avec en prime quelques dossiers plus copieux, comme le moteur ou les hublots, dont les cadres ont été refaits à neuf.





APRES



▲ Le carré rouge est magnifique... La partie avant de la banquette bâbord en L recouvre le moteur : il se trouve au centre du bateau. L'épontille est habillée d'un coffrage plaqué en formica : très 60's !



▲ Un détail de charme : le support chromé du strapontin de la table à cartes.



▲ Les cadres de hublot ont été redessinés, numérisés et refabriqués.



◀ Toutes les boiseries en teck ont été démontées et entièrement décapées. On voit bien ici la différence entre une pièce dans son jus et une pièce non pas neuve, mais nettoyée.

Ces pièces sont d'origine, elles ont « juste » été rechromées chez un bon spécialiste : Auto Cazantes, à Barcelone. ▶





Le cockpit du S&S 34 privilégie le barreur : les autres se casent où ils le peuvent !

accessible – Gilles a débarqué les portes –, un WC à dépression type Lavac et une cabine utilisée comme soute à voiles. Il est vrai que Gilles n'a pas lésiné sur la garde-robe, réalisée chez North avec de jolies finitions en cuir, des mousquetons en cuivre... Car à l'exception d'un code 0 sur emmagasineur, les voiles d'avant sont naturellement mousquetonnées à l'ancienne.

L'ÉCHAPPEMENT PETARADE AU NIVEAU DES CADENES

L'anémomètre de La Teignouse annonçant 20 nœuds de vent établis, nous optons pour un foc à faible recouvrement et préparons également la grand-voile avant de lancer l'antique Volvo-Penta 15 chevaux. Dans un souci de centrage des poids, il a été placé quasiment en pied de mât, l'arbre sortant en haut du voile de quille ! Voilà qui ne facilite pas les manœuvres au moteur, d'autant que le bateau a pas mal d'inertie... Déroutant également, l'échappement qui pétarade à bâbord, au niveau des cadènes ! Cueillis par un clapot anarchique à la sortie du port, nous ne tardons pas à envoyer la grand-voile pour faire taire le Volvo et surtout stabiliser la carène. Gilles s'emploie en pied de mât, le foc suit et l'effet est immédiat. La carène se cale et prend naturellement le rythme du clapot dans un mouvement d'une étonnante douceur. L'étrave élancée, prolongée par ce tiers avant au V

prononcé, semble rebondir sur les vagues, sans jamais les heurter. Réputé gîlard, le S&S 34 reste très rapide au près, même avec le liston dans l'eau. Ce ne sera pas le cas aujourd'hui car le vent tombe et nous nous retrouvons rapidement sous-toilés. Qu'importe : les qualités nautiques du plan Stephens, son étonnant potentiel de vitesse sont palpables. Mais s'agit-il vraiment d'un pan Stephens ? Techniquement, oui, le S&S 34 a été dessiné sous l'autorité d'Olin Stephens, au sein du cabinet éponyme. Pourtant, tous les plans sont signés MT pour Mario Tarabocchia, un collaborateur italien du cabinet new-yorkais qui semble avoir eu les coudées franches pour dessiner le S&S 34... et n'a pas beaucoup fait parler de lui par la suite. Paradoxal si on considère le destin de ce bateau dont le premier propriétaire fut Edward Heath, le Premier ministre britannique. En 1969, juste avant de prendre ses fonctions au 10, Downing Street, il remporte la Sydney-Hobart ! Gilles Ollier, le nouveau patron de *Striva*, n'a certes pas les mêmes ambitions, mais cet été il a gagné le Tour de Belle-Ile devant des concurrents affûtés, et beaucoup plus jeunes. Bien calés dans le cockpit étroit qui privilégie le confort du barreur, je pourrais passer des heures à écouter Gilles évoquer les faits d'arme du S&S 34. Des lauriers qu'il continue de moissonner aux antipodes grâce à l'incroyable *Azzurro Komatsu*, un S&S 34 ultra-optimisé (mât carbone...) devenu la terreur des plans d'eau. Troisième au



▲ Michel Bourdin, le photographe de Belle-Ile, a photographié *Striva* à la manière des 60's.

classement général de la Sydney-Hobart 2015, c'est encore insuffisant pour son propriétaire et skipper Shane Kearns qui compte bien remporter la classique australe ! Et que dire de Jessica Watson, la navigatrice australienne qui fit le tour du monde en solo en 2008 à la barre d'un autre S&S 34... à quinze ans ? Le choix du S&S 34, dans son cas, ne relève ni de la nostalgie ni d'un quelconque esprit vintage : c'était tout simplement le meilleur bateau pour un tel périple. Or les bons bateaux, Gilles Ollier le sait bien, ne sont pas si nombreux : raison de plus pour leur offrir une nouvelle jeunesse ! Comme la passion, l'excellence n'a pas d'âge. ■