

Le Yacht Club Royal Saint-Laurent à l'époque de la Coupe Seawanhaka



Glencairn III, défendeur victorieux de la Coupe Seawanhaka en 1899.

Photo Musée McCord

Texte de Michel Sacco

Designer génial en avance sur son temps, régatier talentueux et constructeur de yacht, Charles Herrick Duggan a écrit parmi les plus belles pages de l'histoire du yachting canadien. Les spécialistes de l'architecture navale de plaisance s'entendent pour le désigner comme l'inventeur du scow. Retour sur l'étonnante épopée de la Coupe Seawanhaka, à une époque où les régates sur le lac Saint-Louis enflammaient les foules.

L'histoire de la Coupe Seawanhaka débute sur les eaux du Long Island Sound, ce vaste estuaire qui s'étire sur près d'une centaine de milles à l'est de New York. Dans la foulée des premiers défis de la Coupe de l'America dans les années 1870, la voile gagne en popularité. Des équipages se constituent autour de New York pour disputer des

régates à bord de *sandbaggers*, des bateaux de travail transformés en yachts de course surtoilés. Le Seawanhaka Corinthian Yacht Club élit domicile à Oyster Bay, sur la rive sud du Sound, en 1892. Le jeune yacht-club se donne pour mission de développer la course à la voile pour les amateurs, ce qui est précisément la signification du terme *corinthian* dans la langue anglaise. Il cherche aussi à remplacer les *sandbaggers* par des voiliers plus modernes, plus faciles à manœuvrer par des équipages réduits et susceptibles d'ouvrir la pratique du yachting à un plus grand nombre.

Cette nouvelle génération de régatiers à la recherche d'un quillard de compétition de petite dimension tourne son regard vers l'Angleterre pour s'inspirer de la classe des *half-raters*, des voiliers présentant une longueur à la flottaison de 10 à 15 pieds pour une longueur hors-tout de 22 à 25 pieds. L'idée fait son chemin et plusieurs architectes dessinent des versions américaines de ces *half-raters* pour lesquels le Seawanhaka Corinthian Yacht Club décide de lancer une compétition ouverte aux yacht-clubs du monde entier et disputée selon la formule du *match racing*. La Coupe Seawanhaka vient de naître.

La première édition se déroule en 1895 dans le Long Island Sound. Le Minima Yacht Club de Londres est le premier à relever le défi américain. **Ethelwynn**, le bateau américain dessiné par W.P. Stephens, fait rapidement la preuve que les designers américains n'ont pas perdu de temps pour supplanter les Britanniques dont ils se sont inspirés.

George Herrick Duggan, une révélation

L'élite du yachting de la Nouvelle-Angleterre est alors loin de se douter que la plus grave menace qui pèse sur sa jeune réputation se trouve 500 km plus au nord, sur les rives du lac Saint-Louis.

Né à Toronto en 1862, George Herrick Duggan se passionne pour la voile dès son plus jeune âge et construit ses premiers bateaux à l'adolescence. Diplôme d'ingénieur civil en poche, il vient travailler à Montréal en 1884 pour la Dominion Bridge Company. Son goût pour la régates le met rapidement en contact avec un groupe de mordus qui sera à l'origine de la création du St. Lawrence Yacht Club en 1888. La passion naissante pour le yachting dans les eaux montréalaises génère la construction de petites unités de régates, une discipline dans laquelle Duggan excelle. À bord de **Gloria**, un petit quillard qu'il a lui-même dessiné et construit avec la collaboration de son acolyte Fred P. Shearwood, il connaît un vif succès. Sur le lac Saint-Louis, on a affublé son voilier aux formes élancées du surnom de *The Bug*, l'insecte.

Les performances de **Gloria** ont certainement dû aider Duggan à convaincre le club de Dorval de lancer un défi à son homologue d'Oyster Bay. Il ne fallait certainement pas manquer d'audace pour se jeter à l'époque dans pareille aventure. Alors que les Américains ont à leur disposition une quantité d'architectes navals, de chantiers et de maître-voiliers compétents, les Canadiens font figure de

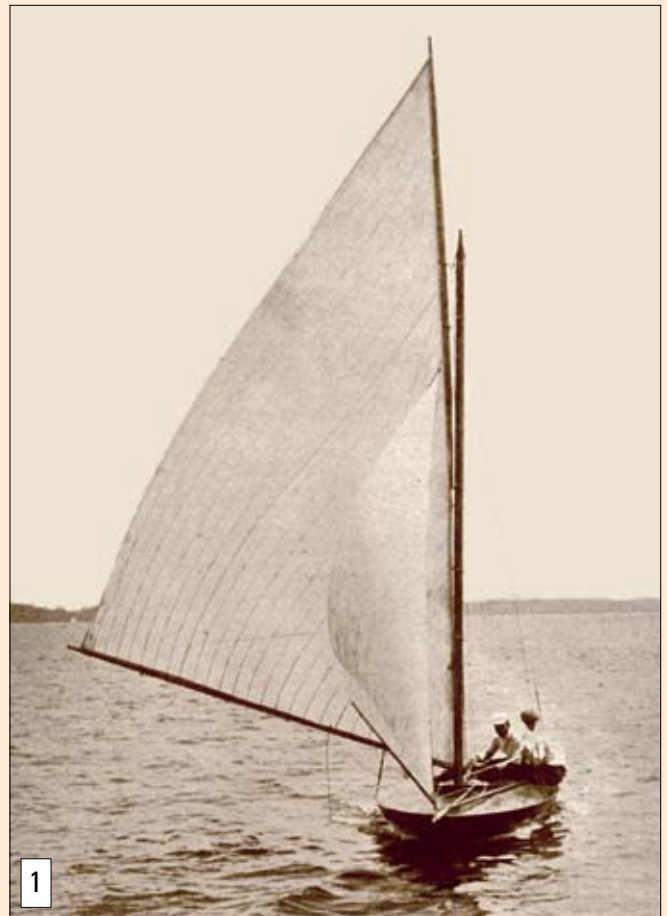
1. Glencairn, premier du nom. En 1896, le magazine *The Rudder* écrit: «Ce n'est pas un bateau qui se démarque pour son esthétique. En fait, c'est le bateau le plus laid que l'on puisse trouver!» Notez les formes rondes de la carène.

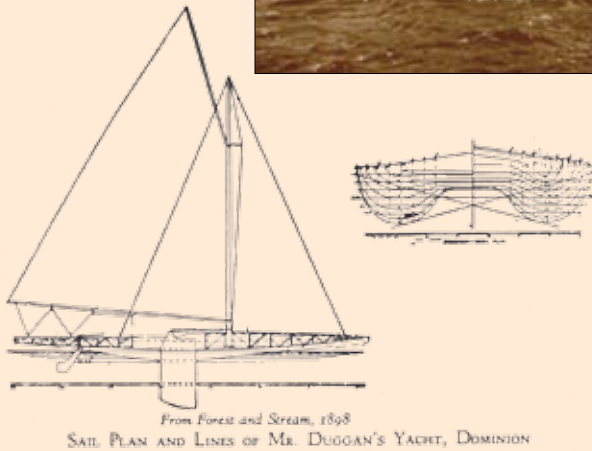
Photo Naval Marine Archive

2. Glencairn II sur le lac Saint-Louis en 1897. La jauge passe cette année-là à un rating de 20 pieds.

Photo Musée McCord

1. Traduction libre de l'auteur.





Dominion, la trouvaille de Duggan en 1898, n'est pas loin du catamaran. Si le bateau s'avère rapide, sa carène à la gîte est carrément disgracieuse.

Photos collection Yacht Club Royal Saint-Laurent (auteur inconnu).

parents pauvres à ce chapitre. Montréal n'étant pas une capitale du yachting, et la fierté nationale commandant de s'approvisionner sur son propre territoire, les régatiers de Dorval n'ont pas la vie facile.

Le défi lancé au Seawanhaka Corinthian Yacht Club génère néanmoins un enthousiasme débordant au Canada. Pas moins de 16 bateaux sont lancés, dont 6 sur des plans de Duggan, afin de choisir le challenger. Le club de Long Island a de son côté ouvert la compétition à l'ensemble du pays pour le choix du défendeur. Les Américains vont lancer pas moins de 27 unités! Un record. La crème des architectes navals nord-américains – et parmi eux Nathaniel Herreshoff, Starling Burgess et Charles Mower – planche sur la jauge Seawanhaka pour en tirer le 15 pied le plus rapide. La formule de la jauge est des plus simples. On additionne le carré de la surface de voilure à la longueur à la flottaison et l'on divise la somme par deux pour établir le rating. Dans tous les cas, le résultat doit mener au chiffre 15, chiffre qui détermine

aussi la longueur maximum admise à la flottaison. Autrement dit, plus la longueur à la flottaison est importante, moins la surface de voilure pourra l'être. Les architectes ont bien compris que cette formule – également en vigueur sur les unités de plus grande taille – favorise des élancements importants, et parfois même vertigineux, comme le démontrent plusieurs des designs de l'époque de Nathanael Herreshoff.

El Heirie de l'architecte bostonien Clinton H. Crane et **Glencairn** de George H. Duggan vont émerger du lot de la quarantaine de prototypes construits pour cette deuxième édition de la Coupe Seawanhaka. **Glencairn** a été assemblé par son propre équipage dans les ateliers de la Dominion Bridge. Duggan a un talent évident pour dessiner et construire des bateaux ainsi que pour naviguer, mais il est aussi secondé par un solide co-équipier en la personne de Fred P. Shearwood, aussi habile dans les calculs et sur la table à dessin que dans le cockpit.

Crane et Duggan sont bien conscients

de l'importance des élancements des coques pour rallonger la longueur à la flottaison en navigation, mais ils n'ont pas pour autant interprété la jauge de la même manière. **El Heirie** présente une longueur à la flottaison très proche de la limite permise de 15 pieds et une surface de voilure de 240 pi². La ligne d'eau du **Glencairn** ne mesure en revanche que 12,5 pieds ce qui lui permet de porter 300 pi², soit 25 % de surface de toile de plus que son adversaire. Mais le secret est ailleurs. Duggan a dessiné une carène en forme de soucoupe. Les sections planes finissent par des élancements rasants qui allongent notablement et rapidement la ligne d'eau dès que le bateau s'incline à la gîte. Cette carène plate présente en outre une surface mouillée réduite à la gîte, tandis que la largeur au pont permet de créer un couple de rappel efficace en éloignant le centre de carène de l'équipage au vent.

En trois manches, devant des navigateurs américains stupéfaits et profondément blessés dans leur amour propre, **Glencairn**

Depuis plus de 125 ans,
rien de moins que l'excellence
en matière de navigation
sur le magnifique Lac-Saint-Louis.



Yacht Club
Royal St-Laurent
Excellence en Yachting depuis 1888
DORVAL - MONTRÉAL

- Un port abrité, profond et équipé d'un pont roulant de 35 tonnes
- Nouveaux quais disponibles pour voiliers et bateaux à moteur
- Électricité : 15 et 30 ampères
- École de voile pour jeunes et adultes
- 3 courts de tennis
- Piscine extérieure chauffée de 23 mètre
- Salle à manger, bar et BBQ

**BIENVENUE À BORD
& DEVENEZ MEMBRE!**

Yacht-Club Royal St-Laurent
1350, chemin Bord-du-Lac
Dorval (Québec) H9S 2E3
Tel : 514 631-2720

<http://fr.rstlyc.qc.ca>

Joie du nautisme

Trouver un cours, aujourd'hui même – www.ecpquebec.ca



Escadrilles canadiennes de plaisance
www.ecpnautique.ca | 1 888 277-2628



sert un KO technique à **El Heirie**. Les Canadiens terminent la première manche avec une incroyable avance de 47 min. Dans son édition d'août 1896, l'éditeur de *Rudder Magazine*, Thomas Fleming Day, écrit: «L'ampleur de la défaite subie pour la première fois par un yacht américain est difficilement explicable. La victoire incontestable de G. Herrick Duggan est un événement rare dans les annales du yachting. Le bateau canadien était supérieur à toutes les allures, distançant facilement **El Heirie**. Ce triomphe ne serait pas aussi significatif s'il n'y avait eu vingt-sept bateaux conçus par les meilleurs designers de la côte Est. C'était une tête contre vingt. C'est cela précisément qui rend remarquable l'accomplissement de M. Duggan.»

En exploitant aussi judicieusement les principes de la stabilité de forme, Duggan vient de donner une magistrale leçon d'architecture navale à ses homologues. Les spécialistes du sujet s'entendent d'ailleurs pour le désigner comme l'un des premiers concepteurs de carènes planantes. Le designer néo-zélandais Frank Bethwaite en parle comme de «ce géant en Amérique du Nord qui a réécrit le livre de ce qui allait vite sur eau plate et vent léger». Ce champion de la navigation sur les plans d'eau intérieurs sera quelques années plus tard consacré comme l'inventeur des scows, ces voiliers à l'étrave arrondie qui font penser à des planches à voile dont **Glencairn** est à l'origine. Tout au long de son engagement dans l'épopée montréalaise de la Coupe Seawanhaka de 1896 à 1904, George Duggan se posera comme un designer visionnaire qui ne cessera de surprendre ses adversaires par ses innovations et ses choix architecturaux audacieux.

Un retour triomphal à Montréal

Shearwood et Duggan reçoivent un accueil triomphal à leur retour à Montréal. La victoire inattendue de **Glencairn** en fait des héros instantanés de la jeune nation canadienne. On organise une gigantesque célébration sur le pourtour des rives du lac Saint-Louis. Des voyageurs arrivés par train à Montréal pour prendre part aux réjouissances ont acheté des billets arborant la mention «Duggan Celebration». La fête sort largement du cercle des yacht-clubs, toute la population s'y abandonne. Un certain colonel Grant décrit ainsi la scène : «Sur une

«La victoire incontestable de G. Herrick Duggan est un événement rare dans les annales du yachting.»

distance de 16 milles, les rives du lac étaient illuminées, des milliers de lanternes chinoises, des dizaines et des dizaines de feux de joie, des feux d'artifice, des centaines et des centaines de gens?»

La Coupe Seawanhaka est désormais installée au Yacht Club Royal Saint-Laurent. Ce qui signifie que les régatiers américains



À Montréal, les caricaturistes se délectent des succès de Duggan. Le croquis date certainement de 1901, année où l'équipe de Dorval ne fait qu'une bouchée du challenger anglais **Grey Friar**.

Image collection Yacht Club Royal Saint-Laurent

devront désormais venir naviguer sur le lac Saint-Louis pour tenter de la ramener à la maison.

La défense de la Coupe

Le Seawanhaka Corinthian Yacht Club ne tarde pas à lancer un défi pour la saison 1897. Le club de Long Island suggère de modifier la jauge pour l'augmenter à un rating de 20 pieds. Une nouvelle fois, le

club de Long Island ouvre la sélection du challenger à tout le pays. Huit voiliers sont construits pour l'occasion aux États-Unis, dont un au Minnesota, et c'est à nouveau le design de Clinton Crane, **Momo**, qui est retenu. Humilié la saison précédente, Crane a fait de la reconquête de la Coupe une affaire personnelle et il passera d'ailleurs la moitié de son existence à courir après cet objectif.

À Dorval, la pression monte car on se doute bien qu'un goût de revanche flotte dans la région de New York. Pour stimuler les candidatures, le commodore du Yacht Club Royal Saint-Laurent, J. Ross, offre une bourse de 700 \$ au futur défendeur. Mais qui pourrait alors supplanter Duggan au Canada?

Glencairn II est clairement une extrapolation de son petit frère et reprend le principe d'une longueur à la flottaison accrue en navigation. Il affronte à nouveau un dessin de Clinton Crane, **Momo**. Le designer américain a retenu la leçon de l'année précédente et remporte la première manche dans des vents légers. **Momo** manque par contre de puissance et de volume dans la brise et **Glencairn II** n'en fait qu'une bouchée dès que la brise s'établit.

À Montréal, la Coupe Seawanhaka est devenue un événement médiatique de première importance. Le Yacht Club Royal Saint-Laurent est pris d'assaut tandis que des bateaux de croisière embarquent des spectateurs pour suivre les épreuves sur l'eau. Sur la rue Saint-Jacques, les journaux couvrent les régates en direct. La foule se presse devant les fenêtres des quotidiens où l'on a installé d'immenses cartes de parcours. On y pointe régulièrement la position des concurrents au passage de chacune des marques. Les journalistes commentent les positions, les changements de voile, les conditions de vent, les réactions des navigateurs. La presse met le paquet pour couvrir la course avec tous les moyens dont elle dispose. À New York, on suit également la régates de près. Le *New York Times* décrit les points saillants course comme on le ferait aujourd'hui pour un match de hockey.

À l'occasion du jubilé de la reine Victoria, lorsque les professeurs demandent à leurs élèves de nommer dix événements marquants survenus au cours de son règne,

1. et 2. Traduction libre de l'auteur.



En 1903, Duggan équipe **Thorella II** de dérives latérales et de doubles safrans. Charles Routh remplace le designer à la barre.

Photo: Musée McCord

plusieurs écoliers citent la victoire de **Glencairn II** à Dorval! Des deux côtés de la frontière on se passionne pour la régates et la formule du Corinthian sailing imaginée à Long Island se révèle une recette couronnée de succès.

Une incroyable succession de victoires

Cette seconde victoire canadienne fait monter la pression d'un cran supplémentaire. Duggan se surpasse et aligne en 1898 ce qui restera dans l'histoire comme son design à la fois le plus radical et le plus audacieux. **Dominion** n'est rien de moins qu'un hybride que l'on pourrait presque assimiler à un catamaran. Deux sections semi-circulaires très élancées sont reliées par une ligne de quille qui se trouve hors de l'eau! Un coup de génie qui limite considérablement la surface mouillée et interprète la jauge à son avantage. Encore une fois, la surface mouillée de 17,6 pieds double lorsque le bateau s'incline, tandis que la largeur au pont décuple l'effet de rappel de l'équipage. Ce drôle d'engin au pont quasi rectangulaire au-dessus de l'étrave doit naviguer sur la tranche pour livrer tout son potentiel de performance. Lorsque qu'on parvient à faire naviguer **Dominion** à l'angle de gîte requis pour sortir la carène au vent

Sur la rue Saint-Jacques, les journaux couvrent les régates en direct.

hors de l'eau, il devient intouchable. De construction légère, il est capable de planer au portant. **Dominion** représente l'avant-dernière étape dans la genèse des scows.

De son côté, Clinton Crane a joué à fond la carte de la légèreté, à tel point que la structure de **Seawanhaka** ploie sous la pression en navigation pendant les qualifications. On le remplacera à la dernière minute par **Challenger**, expédié à la hâte à Dorval après sa construction. Le bordé ne fait que 5 mm d'épaisseur sur des membrures réduites à 12 mm x 3 mm. Crane avoue lui-même qu'il serait heureux si le bateau parvenait seulement à terminer la course sans se disloquer!

Les Américains, complètement déconcertés par la dernière trouvaille de Duggan, prétendent que **Dominion** est un catamaran qui ne répond pas aux exigences de la jauge. Ils n'ont pas tout à fait tort, mais ils ne pourront jamais en faire la preuve. Le Seawanhaka Corinthian Yacht Club courroucé demande à Crane de se retirer de la régates. L'esprit sportif du navigateur américain lui commande de disputer l'épreuve, même si **Challenger** subit

la défaite à toutes les manches.

Nouveau changement aux règles de jauge en 1899 pour éliminer les formes «créatives» de Duggan et revenir à des unités où la quille représente le point le plus bas. Tous les architectes ont maintenant intégré la pertinence des carènes plates et élancées, que le magazine *Rudder* aurait été le premier à appeler des scows. Duggan et Clinton en décousent à nouveau dans un match racing pour la première fois très serré. La victoire échappe de justesse au yacht américain **Constance** devant **Glencairn III**, une évolution des deux premières unités du même nom. Clinton Crane dégoûté annonce qu'il ne se représentera plus sur le lac Saint-Louis.

En 1900, la jauge est de nouveau modifiée pour adopter un rating de 25 pieds. C'est au tour du White Bear Yacht Club de venir tenter sa chance avec **Minnesota**. Le Yacht Club Royal Saint-Laurent construit quatre défenders assez similaires. Pour les distinguer sur le plan d'eau, on les peint de couleur différente. On préfère **Red Coat** à **Black Beauty** et **White Cap** pour la défense du trophée. Duggan remporte à nouveau la mise au terme d'un duel particulièrement serré, preuve que les Américains se rapprochent



George Duggan 1880
Photo: Musée McCord

La carrière exceptionnelle de George Herrick Duggan

Membre fondateur du Yacht Club Royal Saint-Laurent, dont il fut le commodore en 1889 et 1890, George Herrick Duggan fut également l'un des initiateurs de la Canadian Yachting Association. Il est aussi à l'origine de la fondation de la Lake Yacht Racing Association (LYRA) à Toronto en 1884. Cette association de yacht-clubs, l'une des plus anciennes en Amérique du Nord, joua un rôle important dans le développement du yachting léger. La LYRA est toujours en activité de nos jours aux États-Unis et au Canada.

On attribue à M. Duggan la paternité de plus de 140 plans de voiliers, dont le ketch de croisière de 65 pieds **Kingarvie** qu'il construisit à Port Hawkesbury. George Herrick Duggan a été intronisé en 1962 au Panthéon des sports canadiens pour souligner son apport exceptionnel dans le milieu de la voile.

Sa carrière d'ingénieur fut aussi particulièrement fructueuse puisqu'il occupa le poste d'ingénieur en chef de la St. Lawrence Bridge Company, qui le mandata pour achever la structure du pont de Québec en 1917. Il termina sa carrière en beauté comme président du conseil d'administration de la Dominion Bridge Company et président de la société des ingénieurs civils du Canada. Il est décédé dans un accident d'automobile dans les Laurentides en 1946 à l'âge de 84 ans.

du but. L'édition de 1901 attire les challengers anglais du Island Sailing Club de l'île de Wight. L'équipage britannique de **Greyfriar**, peu expérimenté dans la pratique de la compétition sur de petites unités et les plans d'eau intérieurs, est facilement défait par **Senneville**, le dernier dessin de Duggan.

Après six victoires successives, George Herrick Duggan cède la barre à Charles Routh, mais il continue de s'activer sur la planche à dessin. Jamais à court d'idées, le designer canadien va une nouvelle fois sortir un as de sa manche. Les carènes planantes des scows n'offrent pas un plan anti dérive très efficace, d'autant plus qu'ils doivent naviguer avec un angle de gîte marqué pour réduire leur surface mouillée, ce qui diminue d'autant le rendement de la dérive centrale. Duggan a l'idée de placer des dérives latérales sur le defender **Trident** en 1902. Inclinaison à un angle de 19°, ces dérives se retrouvent à la gîte dans un plan vertical et

s'avèrent fort efficaces pour remonter au vent. Face au scow **Tecumseh** du Bridgeport Yacht Club, **Trident** est à la peine dans les petits airs, mais il s'envole dès que le vent monte un peu. L'avance technologique de Duggan s'avère une nouvelle fois la recette du succès.

Ces idées sont reprises et perfectionnées sur les deux defenders des éditions suivantes. En 1903, outre deux dérives latérales, le defender **Thorella II** présente deux safrans, nouvelle trouvaille pour réduire encore la surface mouillée. **Kolutoo** du Manchester Massachusetts Yacht Club ne sera jamais dans le coup et conséquemment défait à toutes les manches. En 1904, le defender **Noorna** présente plusieurs innovations; les dérives latérales sont devenues courbes, on utilise à bord des winchs dotés de cliquets de retenue et la grand-voile arbore pas moins de six bandes de ris. **Noorna** s'avère un bateau parfois difficile à manœuvrer et **White Bear** du White Bear Yacht Club du Minnesota lui

sert une farouche opposition. Il faudra courir cinq manches pour voir finalement l'équipe du club de Dorval s'imposer sur le fil. Ce sera la dernière victoire des régatiers du Yacht Club Royal Saint-Laurent, ainsi que la dernière participation de Duggan dans la compétition à titre de designer. En 1905, **Manchester**, du Manchester Yacht Club du Massachusetts, remporte toutes les manches face au defender **Alexandra**. La Coupe Seawanhaka retourne aux États-Unis après un séjour de huit ans sur les rives du lac Saint-Louis et neuf victoires canadiennes consécutives.

Toutes ces victoires sont indissociables du génie novateur de l'un des plus brillants architectes navals que le Canada ait produit. En dégagant les principes des carènes planantes, il s'est résolument éloigné des dessins à fort déplacement du XIX^e siècle et a contribué à jeter les bases des carènes de course qui allaient faire l'histoire du yachting au XX^e siècle.

Sources et bibliographie

- *The Royal St. Lawrence Yacht Club 1888-1988*. E. George Hanson.
- Magazine *The Rudder*, éditions des années 1896 à 1901.
- *History of the Inland Lake Yachting Associations*. Sam Merrick.
- *Higher Performance Sailing: Faster Handling Techniques*. Frank Bethwaite.
- *M-20 Scow - A beginner's primer*. James Bland.

VOILES NEUVES • CONCEPTION • MODIFICATIONS
RÉPARATIONS • ENROULEURS
RÉPARATIONS DE BIMINIS ET DODGERS

DEVIS
24H

VOILES
SUD

sans frais : 1.855.681.3368
VOILESUD.COM
INFO@VOILESUD.COM