

JAMES WHARRAM : AVENTURIER CELESTE OU ARCHITECTE VISIONNAIRE ?



*Tout droit sorti d'un roman de Jack K rouac,
James Wharram fait le lien entre le flower
power et les attentes éco-logiques
du 21 me siècle...*

V n r  comme le gourou d'une idéologie nautique lumineuse, contesté pour ses prises de positions ouvertement libertines, mais parfaitement en phase avec les courants de forces et les contradictions de son époque, James le Beatnik est un des personnages les plus incandescents de la multicoquie du XXe siècle. Ses dessins s'inspirent directement des formes polynésiennes et ses conceptions éco-logiques viennent à la rencontre des attentes de "frugalité heureuse" du XXe ! Sa vision des catamarans est simple, artistique, toujours juste. Il a vendu plus de 10 000 plans, rêvant d'une plaisance tribale, en marge des infrastructures commerciales et industrielles.



Le multicoque comme alternative à la reconstruction!

James est né en 1928 à Manchester. Il avait 12 ans en 1939 et 18 en 1945 ! Marqué au fer rouge par l'absurdité de ce second carnage technologique mondial, il fera son credo du mot libération. Un diplôme de technologie constitue sa seule concession conformiste avant de laisser libre cours à sa soif de liberté et d'apprentissage réel du monde. Marin à la pêche, puis à la marchande, il fréquente enfin les "universités" de son choix malgré la désapprobation parentale. De longues escapades en montagne achèvent sa formation et confortent son goût immodéré des espaces naturels et d'une vie libre au grand air. Plus tard, le toit du roof de TEHINI (chérie en dialecte polynésien), son futur bateau, évoquera directement les tentes canadiennes !

Three girls, thousands catamarans

10 ans avant le flower power, James Wharram en préfigure toutes les énergies, mais il ne se réfugie pas dans les évasions sulfureuses de la période ; son isolement et son destin le protègent des dérives à la mode. Il ne cherche pas de gouru, n'en sera jamais un et deviendra, presque malgré lui, le guide de haute mer d'une génération. Investir son talent et son bagage technique dans le mythe de l'édification d'une société de consommation mondialisée ne sera jamais une option pour lui, ses références sont ailleurs ! Pragmatique, il a besoin de passer à l'action et cherche le moyen de concrétiser ses idées. La lecture d'Éric de Bisschop et la découverte d'une pirogue double de pêche tahitienne au musée des sciences de Grande-Bretagne fusionnent avec ses réserves sur les valeurs occidentales et sa curiosité architecturale. L'absence de ressources financières renforce la tentation du minimalisme, la conjonction de l'ensemble nourrira le projet de transat et l'intuition d'un développement durable et différent des multicoques. Il entrevoit la possibilité d'une démarche globale et fabrique TANGAROA ! Le petit catamaran de 7,16m est affreusement

rustique, presque bidulistique, lent et assez humide, mais il ouvre la voie et conduit à Trinidad "2 femmes, un homme, un chien et 200 livres ; tout le monde à l'arrivée s'intéressait encore au bateau, c'était donc un succès" ! La petite famille (un bébé est né !) s'installe logiquement dans un faré flottant amarré dans le port et James dessine RONGO. Ce catamaran de 12,20m synthétise ses nouvelles idées issues de l'expérience de la transat (coques plus longues, sections triangulaires, exit les fonds plats de TANGAROA). La fabrication sur la plage rassemble trois personnalités exceptionnelles qui dissimulent leurs grandes espérances sous les oripeaux d'une clochardisation tropicale choisie. Bernard Moitessier vient de perdre MARIE THÉRÈSE II, Henry Wakelam (génie du bricolage nautique) cherche un bateau ; l'improbable trio se met au travail ! Ce chantier improvisé sera la matrice de tout ce qui va suivre. La jeunesse, la détermination, l'insouciance et la puissance créatrice de ces pieds nickelés solaires scelleront pour toujours la foi de Wharram dans la construction amateur et la démocratisation du vagabondage nautique. En 1959, la traversée de l'Atlantique nord, des Antilles (via New-York) en Angleterre, bouclera le voyage initiatique. La mort de Jutta en 1961 déstabilisera James, mais les demandes de plans issues de la parution du livre (Two girls, two catamarans) le rendent à lui-même et décide de sa carrière. Il aime par-dessus tout naviguer pourtant son esprit ouvert et son aptitude à collaborer (avec ses clients, avec Ruth, puis avec Hanneke et plus tard avec les agents) lui permettent de créer entre 57 et 76 une gamme complète, "les Classiques" ; du SURFCAT de 3,60m à TEHINI de 15,50m (c'est à bord de ce bateau qu'il sillonna avec sa tribu les côtes d'Europe durant une longue période). Virent ensuite les familles PAHI, TIKI, ISLANDER, les innombrables visites de chantiers, la construction professionnelle sous licence (Thaïlande, Philippines, USA), le tour du monde du Pahi 63 SPIRIT OF GAIA et tant d'autres aventures. L'étude du peuple des dauphins constituera un axe momentané de recherche, mais la quête primordiale, ressourcée dans l'étape Pacifique du tour du monde, motivera l'expédition LAPITA VOYAGE sur les traces des migrations pré-polynésiennes, de l'Indonésie au Vanuatu (2008-2009). James se définit aujourd'hui comme un archéologue marin qui conçoit des bateaux, cette plasticité intellectuelle le rend plus attachant encore. Le caractère intemporel et indémodable de ses catamarans se confirmera dans l'avenir et on découvrira l'immense culture de ce prophète modeste qui a su harmoniser toutes les dimensions de sa personnalité et permettre à chacun d'accéder à un multicoque démocratique, à une vision de la navigation de plaisance qui est également une réflexion profonde sur le progrès et les liens entre les hommes.

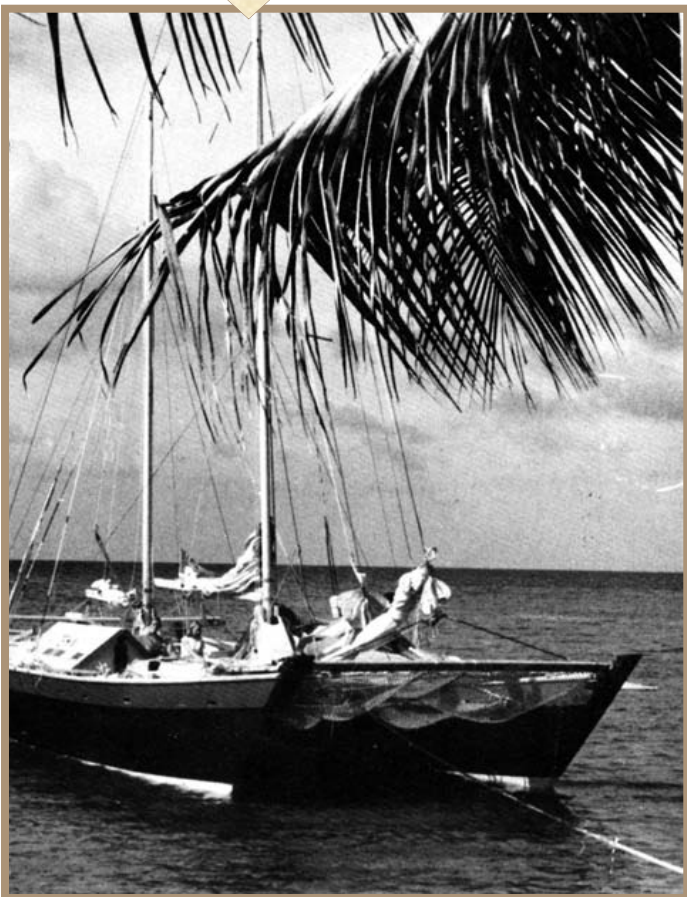
10 ans avant
le flower power,
James Wharram
en préfigure
toutes
les énergies...

WHARRAM : ARCHITECTE MILITANT

“Dans un monde où les valeurs sont sans cesse changeantes, construire et naviguer sur son propre bateau donne l’assurance, la force et le sentiment d’avoir son propre mode de vie”.

Capable d’alimenter son travail avec ses rêves, de rationaliser l’onirique, de revisiter le patrimoine architectural océanien pour concevoir les multicoques d’aujourd’hui, James Wharram a su créer les conditions de son propre épanouissement ; il a trouvé en Ruth et Hanneke les prolongements féminins de son génie et son goût immodéré de la navigation lui a fourni l’adrénaline qui contrebalançait son hédonisme. Comme concepteur, il n’a pas de mal à se glisser dans la peau de ses clients et à mettre à leur disposition une méthode accessible de réalisation. “En 1965, lorsque l’architecture devint mon activité principale, la priorité des priorités était de simplifier les méthodes de fabrication traditionnelles”. La gamme classique intégrait encore des pièces lamellées collées massives et complexes pour l’étrave et l’étambot. La génération Pahi s’en dispense et s’approprie l’usage intensif de l’époxy et des tissus de verre. Inspiré par les origamis (papiers pliés japonais) l’architecte

“Sa beauté coupe le souffle, son esthétique hors mode et ses lignes tendues de navire pirate dominant dans les ports ! J’ai vécu à bord pendant 10 ans avec 5 équipiers les moments les plus heureux et les plus créatifs...” (James Wharram)



iconoclaste va plus loin et met au point le cousu collé des Tiki qui s’applique merveilleusement aux petites réalisations (jusqu’à 30’). James s’intéresse aux progrès techniques de son temps et fréquente les symposiums nautiques, il échange régulièrement avec Mead Gougeon et généralise les apports du West System dans l’utilisation du composite CP/Epoxy/verre ; il reçoit le prix d’architecture du magazine américain Cruising World. Le contreplaqué est le matériau fétiche de Wharram qui le choisit pour l’ensemble de ses qualités mécaniques et de mise en oeuvre, mais aussi parce que c’est un support d’avenir bien adapté à la découpe numérique. Le CP se passe d’essences nobles s’il est combiné avec l’imprégnation époxy et devient donc un parfait sous-produit des forêts à pousser rapide éthiquement gérées ; les pièges de carbone dont l’atmosphère a besoin ! “ Au final, vous obtenez un bateau réalisé dans un nouveau matériau qui offre la rigidité et la durabilité du stratifié, conjugués à la beauté du bois”.

Les fondamentaux :

La forme pirogue : Au moins 10 fois plus longue que large, elle oppose une faible résistance à l’avancement et peut atteindre des vitesses élevées avec une surface de voilure réduite. Combinée avec la géométrie du radeau, elle offre une grande stabilité et un bateau facile à construire et à manœuvrer. Des sections en V : Les élanements tulipés et les sections de coques en V (ou V arrondi) permettent de remonter au près sans appendices mobiles et procurent un passage à la mer confortable.

Des assemblages souples : Les poutres nombreuses et solidaires des coques via des laçages textiles donnent un peu de souplesse à la plate forme, facilitant l’échouage.

Pas de roof : Point clé d’une construction aisée, d’un transport facile et d’un assemblage simplifié, ce parti pris réduit le fardage, améliore l’intimité et la sécurité sans exclure les pilot house rapportés.



A New York, l’équipage (Jutta, Ruth et James) s’est agrandi avec l’arrivée d’un bébé...

Aménagements : qu’est ce que le flexi space ?

James Wharram déclare être passé par 3 approches principales dans la conception des aménagements. La gamme classique a d’abord bénéficié du cloisonnement fonctionnel que l’on attend d’une machine à habiter efficace. À partir des années 70, sous l’influence des boat shows, même la clientèle Wharram exige des meubles et des intérieurs sophistiqués ! La réplique ne se fera pas attendre : ce sera le Flexi Space. Marinisant le fameux “less is more” de Ludwig Van der Rohe, James réinvente l’organisation des volumes et des fonctions à bord. Influencée par le Feng Shui (littéralement le vent et l’eau !), cette architecture intérieure déconcerte avant de séduire. Pour certains, il n’y a rien ! Les autres apprécient la furieuse

James se définit aujourd’hui comme un archéologue marin qui conçoit des bateaux !

simplicité et la modularité des espaces (deux cabines deviennent une salle de réunion ou un dortoir). Toujours pragmatique, l’architecte défend l’idée qu’à la mise à l’eau il est trop tôt pour décider des arbitrages internes et qu’il vaut mieux partir que construire (sous-entendu : des choses inutiles, lourdes et chères) ! Le viatique évoluera en route à l’aide de “Boxes” (coffres techniques portables plus ou moins sophistiqués dédiés à la cuisine, au bricolage, au rangements...) ; bref, on n’est pas si loin des principes soutenus en course au large, mais les motivations diffèrent.



*Les catamarans dessinés par Wharram écumant toutes les mers du monde.
Et quand on en croise un, on le reconnaît immédiatement !*

James par James

- "Je sentais qu'il était vital de sortir du chantier lourd, des innombrables gabarits et mesures pour exploiter les techniques de soudure du bois à froid à l'aide des nouvelles résines époxy"
- "Il est possible d'obtenir des carènes en V arrondi sans vis, clous ni mise en œuvre complexe : on réalise d'abord un demi-bordé complet, superposé sur le second et après ajustage bords à bords de la quille, de l'étrave et de l'étambot, on coud les panneaux avec du fil de cuivre et on insère les cloisons, bref le bateau instantané !"
- "Je représente l'architecture comme un cercle, une spirale ascendante que je parcours sans arrêt en y ajoutant mes connaissances et mes expériences. En concevant un bateau, je m'imagine à l'intérieur, j'en deviens une partie et retourne sans cesse à trois types d'embarcations : la pirogue double, extension de mon corps qui me permet d'aller sur l'eau ; le bateau familial à bord duquel je peux vivre en toute sécurité à la mer et le navire tribal." - "Une longue traversée océanique clarifie remarquablement les options architecturales"

J'AI EU UN WHARRAM

Le Tane Nui de Jean Yves Poirier

Alors professeur d'arts plastiques à Paris, je suis un jour tombé amoureux

Spirit of Gaia, le Pahi 63 sur lequel James, Hanneke et leur équipage ont effectué un tour du monde...

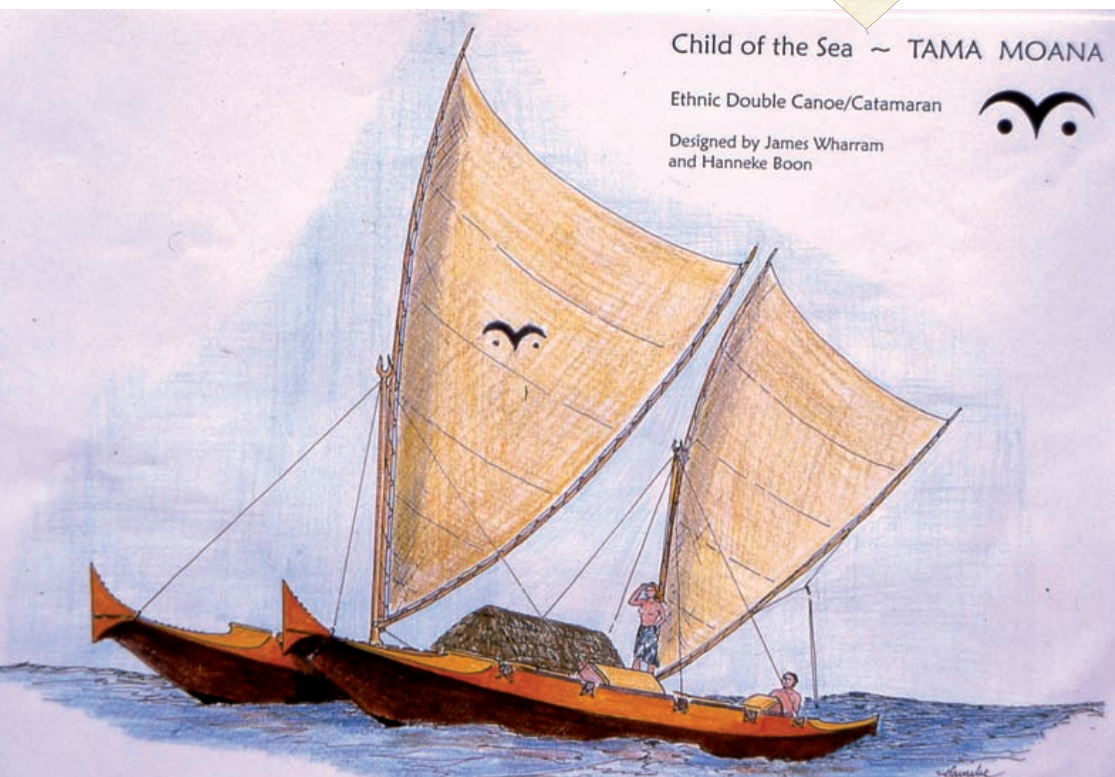


A 83 ans, James continue de naviguer autour du monde, comme le prouve le voyage de Lapita...

LAPITA VOYAGE

Entre 1995 et 1998, James, Hanneke et leur équipage (dont leur jeune fils Jamie) effectuent un tour du monde à bord de SPIRIT OF GAIA (63'). De plus en plus intrigué par les migrations pré-polynésiennes, le Wharram Design Team parcourt l'indo-pacifique jusqu'à l'archipel de Santa Cruz (Nouvelle Guinée) à la recherche de ces navigateurs de l'âge de pierre et des vestiges de leurs embarcations. À la manière de Thor Heyerdahl, mais selon un itinéraire inverse, il s'entoure d'une équipe scientifique, dessine et fait construire deux catamarans à l'architecture aussi proche que possible des proto-multicoques qui ont appareillé des îles Philippines il y a 3000 ans. Les deux 38' seront pourtant fabriqués selon des méthodes modernes et durables afin d'être remis aux populations de Tikopia et Anuta pour leurs activités quotidiennes. Cette odyssée-hommage avait également des buts scientifiques et archéologiques en dehors de ses aspects humanitaires et visait à redécouvrir et réhabiliter avec les derniers dépositaires de ces savoirs ancestraux, les techniques de navigations sans instruments du passé.

Toujours aussi prolifiques, James Wharram et Hanneke Boon continuent de proposer de nouveaux plans régulièrement. Magnifique !



Child of the Sea ~ TAMA MOANA

Ethnic Double Canoe/Catamaran

Designed by James Wharram and Hanneke Boon



abordables et sûrs ; lorsqu'on s'intéresse à ce type de catamaran, on va également à la rencontre d'une réflexion sur l'existence et la place des loisirs.

Mon Tiki 28 par Philippe Echelle

Il s'est dit et écrit tant de bêtises sur son compte que James Wharram a un jour décidé de faire sous-traiter à côté de chez lui une petite série de randonneurs côtiers dont il surveillait la réalisation et dans lesquels il instilla un condensé des idées qui lui sont chères ! Ce bateau, aux échantillonnages minimum et à la géométrie originale (pas de bras, mais une nacelle structurelle boulonnée sur le bordé intérieur des coques !), n'était pas destiné à la construction individuelle. Avec 700kg à vide pour 8,65m, ce coupé sport était capable de performances ahurissantes et passait allégrement la barre des 20nd dans la brise (en équipage réduit). Il nous emmenait pourtant en Corse en famille avec 2 enfants en bas âge ! Malgré une capacité de charge nulle et l'absence de hauteur sous barreau, son charme m'a envoûté et je passais des heures

à l'admirer ! Ce cocon parfait de bois époxy m'a procuré certaines des plus belles émotions de ma vie de navigateur, je regrette encore de l'avoir vendu sans avoir traversé avec lui l'Atlantique en solo pour prolonger la belle histoire.

Le Tiki 26 de Nicolas Vivier

10 juin 1999: La bouée Sud Guérande est derrière moi, les rares bateaux que je croise ne se doutent sûrement pas que ce petit cata de moins de 8 mètres, au gréement bizarre et qui marche fort au bon plein, vient de parcourir 3500 milles en provenance directe de Pointe-à-Pitre en Guadeloupe !

Septembre 98 : Au petit jour, la pointe du Raz est dépassée, Nicolas accompagné de ses deux sœurs met le cap sur la Galice. Il descend jusqu'à Lisbonne puis appareille en solo pour Madère, hélas 3 jours plus tard il doit faire demi-tour génois déchiré "Le vent (de face !) n'a pas dépassé force 7, mais le manque d'expérience et le mal de mer m'ont fait commettre des erreurs". Reparti quelques jours plus tard, il fait escale à Porto Santo,



Les Wharram : des gammes complètes pour tous.

LES CATAMARANS WHARRAM

Tangaroa, Raka, Narai, Ariki et Tehini sont les modèles océaniques de la gamme classique. Leurs silhouettes de baroudeurs intemporels n'ont pas pris une ride (sous réserve d'appliquer sur un modèle ancien ou d'intégrer dans une construction neuve les techniques modernes de l'époxy). Cette famille séduisante a fait ses preuves sur tous les océans du monde à l'image de l'Oro de Henk de Velde qui lors de son tour du monde a fait face au typhon Oscar dans l'océan Indien.

Les PAHI de 26' à 65' proposent une approche sculpturale différente, leurs bordés en forme constituent une avancée technique (plus de volume, moins de renforts internes) et sont particulièrement adaptés à l'utilisation de CP issu de bois à pousse rapide. Le Captain Cook 42' est la locomotive de ce groupe dont le prototype a participé à la Round Britain race en 1978, accomplissant ce parcours très sélectif dans le mauvais temps avec des pointes à 17nd ! Les TIKI proposent une évolution des deux inspirations précédentes avec des ambitions de gain de poids, l'utilisation intensive du cousu-collé, des safrans ligaturés, des raidisseurs à clins et l'emploi de CP à base de pins... Les ISLANDER sont principalement dédiés à la fabrication professionnelle et se déclinent dans les grandes tailles (50-60'), bien qu'un nouveau 39' "éco charter" sorte juste des cartons de l'équipe de Devoran. L'Amatasi 27' (2011) est un catamaran basse technologie destiné à la construction par des pêcheurs éloignés de toute infrastructure ou pour des écoles de voile pratiquant le raid côtier. Inspiré du Wayfarer 21, son budget minimum de réalisation est de 3000 euros, il montre bien la vivacité multiobjectifs du cabinet Wharram. Dans toutes les tailles, les Wharram savent répondre aux attentes des navigateurs qui tombent sous leur charme, la qualité de mise en œuvre et le respect du poids du plan devront guider les futurs Jason.

puis Gran Canaria avant de traverser l'Atlantique en direction de la Guyane. Une longue escale à Tobago, c'est ensuite Pointe-à-Pitre et la préparation de la transat retour "plus longue et beaucoup plus difficile que la première. Il faut savoir se dépenser pour avancer quand c'est rentable, ou bien lever le pied pour reposer bateau et équipage à d'autres moments. Après plusieurs jours de bonne progression, je rencontre des vents variables et des calmes, puis trois coups de vent dont l'un, au nord des Açores, dure 4 jours avec des vents de 7 à 9 contraires ! Inutile de dire que dans ces conditions le confort est limité, mais la grandeur du spectacle de l'océan labouré par les déferlantes me paie de mes efforts. Après le premier coup de vent, je constate que l'une des deux ferrures qui tiennent l'étai est brisée, heureusement la deuxième a tenu sinon le voyage aurait été plus long... sous grément de fortune". Dans la nuit du 9 juin, j'aperçois le phare de Belle Ile après 45 jours de mer.

Le petit catamaran de 7,16m est affreusement rustique, presque bidulistique, lent et assez humide, mais il conduit à Trinidad 2 femmes, un homme, et un chien...

Le Tangaroa MKIV d'Albert et Marie Thérèse

Albert et Marie-Thérèse sont deux personnages apparemment ordinaires, mais tellement hors du commun que leur charme est communicatif, ils semblent pouvoir se passer de presque tout et s'amuser beaucoup dans la vie ! Leur recette : oublier les épreuves, construire un bon bateau dans la véranda de la maison de Buenos Aires, traverser les océans et s'en servir de home marin aux escales (qui peuvent être longues !). Leurs goûts spartiates leur permettent de se dispenser de la plupart des équipements habituels et de conserver à 68 et 72 ans (rencontre en 2002) une fraîcheur juvénile et une indépendance fière. En octobre 96 après avoir vendu leur maison, l'infirmière et l'ancien pilote d'avion taxi larguent les amarres et se font cueillir à l'embouchure du Rio de la Plata par une tempête de force 11 dont ils gardent un souvenir cuisant ! Ils expérimentent plusieurs stratégies de défense dans cette mer déchaînée des quarantièmes et finissent par s'endormir d'épuisement. Le coup de tabac les repousse de 400 nautiques dans le sud, ils mettront 28 jours pour atteindre le Brésil avec des vents de force 7 à 8 ! Depuis cette date, Albert a une confiance illimitée dans son bateau. En 25 jours de mer supplémentaires, ils parviennent à Trinidad avant de musarder une année entière au Venezuela et de franchir la Caraïbe d'une traite du nord au sud en neuf jours ! Porto Rico retient MAR Y VENT pendant 6 mois ; le petit Tangaroa de 10,50m traverse ensuite l'Atlantique en 22 jours en direction de Lisbonne puis de Castellon ou Albert retrouve sa famille, quittée depuis la fin de la guerre. 18 mois plus tard, doté pour la première fois d'un moteur hors-bord (!) le catamaran repart à la conquête de la Méditerranée et boucle un tour du bassin ouest (Baléares, Tunisie, Sicile, Sardaigne, Marseille) en 84 jours. 10 ans plus tard, MAR Y VENT a posé ses quilles dans un port à sec du sud de la France et semble toujours comme neuf !



Hanneke et James, toujours complices dans la vie comme sur la planche à dessins.



L'emblématique PAHI 42 ou CAPTAIN COOK...
Un cata légendaire, ici en version... 52 pieds !

ILS ONT DIT :

- "Je serais heureux de présenter quelque chose d'aussi pertinent pour la croisière que les plans de James Wharram" (Nigel Irens)
- "Ces bateaux ne s'imposent pas à la mer et ne font pas de pari avec elle dans la recherche d'une vitesse plus élevée ou d'aménagements plus luxueux. Ils sont modérés sous tous rapports et utilisent la souplesse au lieu de la force ; la facilité et la simplicité à la place de la puissance et de la technologie pour assurer leur succès et leur harmonie dans l'environnement" (D.Mac Naughton, Wooden Boat magazine)
- "Allez chez un architecte naval, vous ressortirez avec une liasse de plans, chez Wharram, vous repartirez avec une philosophie" (Bill Davis, Yachting monthly)