

LE SKIFF

Une histoire d'innovations

L'expérience du rameur le conduit à envisager le skiff comme le bateau le plus évolué. Il peut même par extension penser que le skiff est le fruit d'une évolution, de la barque la plus lourde, la plus stable, la plus large, qui dans une perspective de recherche de vitesse et de légèreté, se serait petit à petit affinée. Cette idée reçue est fautive. Il semblerait que le skiff existe depuis les débuts de l'aviron de compétition. Certainement, en raison d'une réglementation différente, d'une liberté de construction plus grande, du développement d'une compétition individuelle professionnelle à la recherche des bateaux les plus performants, cette embarcation est née dans les pays anglo-saxons.

Dans les dictionnaires, le skiff apparaît en 1756 dans le « Nouveau dictionnaire universel des arts et des sciences, françois, latin et anglois, tome 1^{er}, A-K » comme l'évolution anglaise du mot esquif. Ce même terme est lui-même déjà défini en 1690 comme « petit vaisseau de mer propre pour le service des grands, & qui ne va guère qu'avec les rames. Ce mot vient de l'Alleman (schif ou schip, qui signifie navire, qui a été fait du Grec skaphi) ». Et de fait le skiff ne désigne pas seulement, cette embarcation de compétition, longue et étroite, à un seul rameur que nous connaissons, mais d'autres bateaux plus larges. Nous avons par exemple le Thames skiff chez nos voisins anglais qui est en fait une grosse yole de promenade. De même dans l'usage américain, le skiff peut être un petit bateau de mer capable d'affronter des conditions maritimes cotières.

Le skiff de compétition existe dès les débuts de l'aviron de compétition. Il apparaît vers 1840 à la suite de l'utilisation en Angleterre des premiers outriggers en 1828.



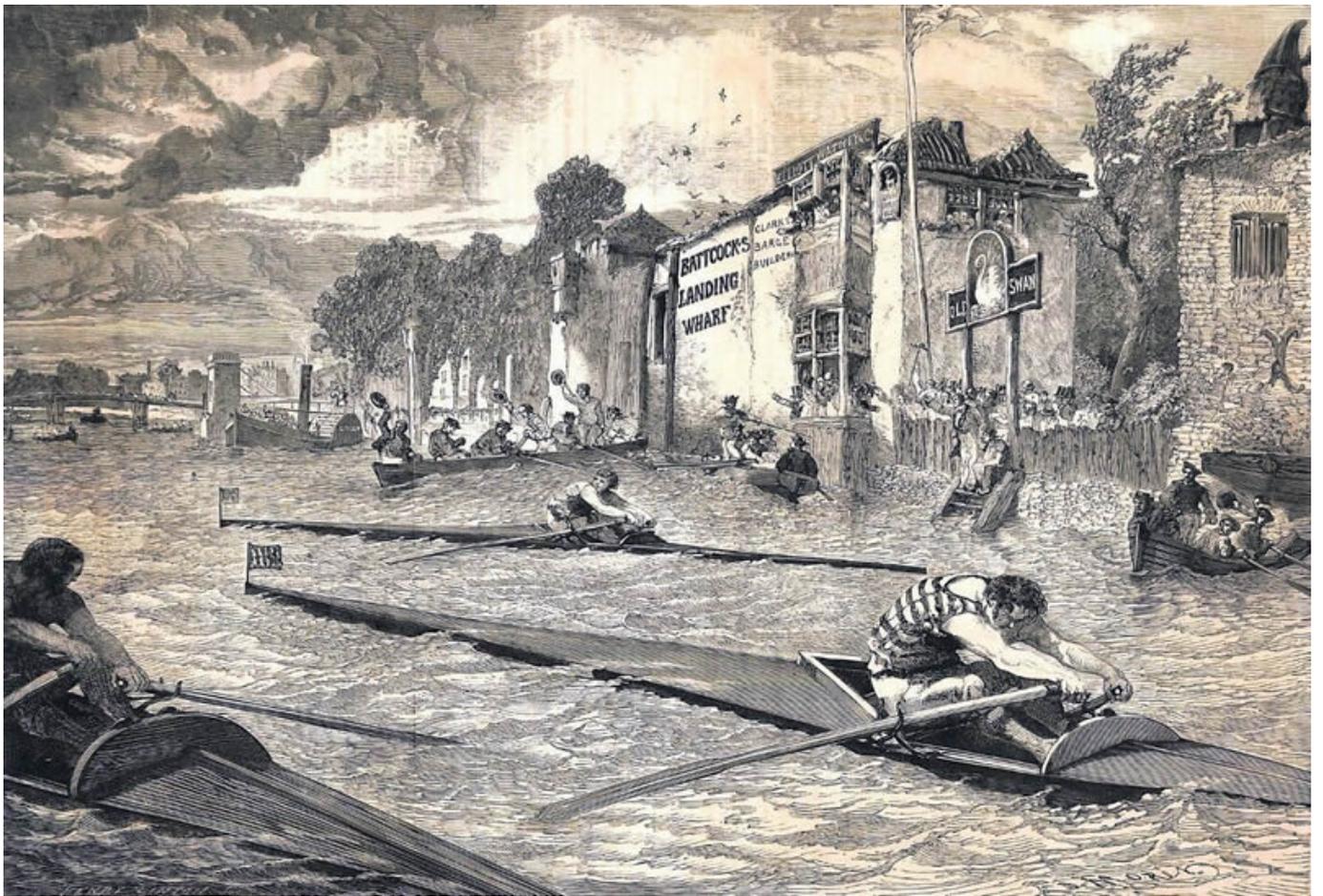
On le trouve dans une première image, détail d'une représentation de régates devant le Chelsea Hospital, détenue par le River and Rowing Muséum de Henley, datée des années 1840

En 1842, Thomas Cole, « champion of the Thames », superstar sportive de l'époque est représenté comme un boxeur, torse nu, muscles saillants. Il inaugure une longue série de portraits de même type. Le championnat professionnel va contribuer à la médiatisation du sport de l'aviron. Cette influence dépassera largement les frontières de l'Angleterre avec laquelle la France entretient déjà à cette époque ce lien d'amour et de désamour permanent. En 1863, le « Tynesider Robert Chambers defeated the Australian Green in the first international world championship professional sculling contest ». Cette compétition individuelle trouvera son apogée par l'organisation de grands défis internationaux entre rameurs des anciennes colonies, l'Australie, le Canada, les Etats-Unis, et l'Angleterre. La revue française L'Aviron se fera elle-même l'écho de ces grandes confrontations en publiant une série de « primes » (des photos) des participants.

The sporting Tyne, 2002, Ian Whitehead



Un exemple de la fascination qu'exerce le skiff dans l'esprit des pratiquants est la publication dans le Monde Illustré de 12 septembre 1857 d'une gravure intitulée : « Course de pirogues (outrigger) sur la Tamise – Les Jockeys de rivière ». Cette gravure sera ensuite republiée en 1862 soit cinq années après sa première publication, dans le Globe illustré, créant toujours le même effet de vitesse, d'effort et de lutte sportive. Le parallèle est également fait avec les courses de chevaux, très populaires à l'époque, en nommant les rameurs « jockeys ». Le terme de skiff n'est pas utilisé, remplacé par celui de pirogue. C'est une confusion des termes assez habituelle pour l'époque où la pirogue est un terme générique qui désigne toutes les petites embarcations aux formes exotiques ou inhabituelles.



« He (Clasper) has built himself a beautiful mahogany skiff, a perfect model in form, almost a toy, more fit as an ornament for a parlour than a boat to row in. » (Newcastle Weekly Journal 14 décembre 1844 cité The sporting Tyne, 2002, Ian Whitehead - ISBN 0901273422) (Traduction : « Il (Clasper) a construit lui-même un magnifique skiff en acajou, un modèle à la forme parfaite comme un jouet, plus adapté comme ornement de salon que comme un bateau dans lequel on peut ramer. » Clasper construit ce bateau pour participer aux championnats de la Tamise qu'ils remportent.



Le skiff arrive en France aux alentours des années 1852-53 en même temps que la fondation de la Société des Régates Parisiennes.

« En 1852, à Neuilly, Armet, montant avec des avirons de couple un canot à quatre, avait battu les deux premiers skiffs qui parurent sur la Seine et qui étaient montés par Chatauillard et John Arthur... A partir de ce moment, il s'adonne à ce nouveau bateau et tantôt avec un skiff construit par Philippe, tantôt dans un skiff qu'il a fait venir d'Angleterre, il prend part à toutes les courses à un homme seul...» (Revue L'Aviron du 10 mars 1888). Armet gagnera le championnat de la Seine (officieux championnat de France) de 1857 à 1861.

« Mais le spécimen le plus hardi de la construction anglaise est le skiff, outrigger monté par un seul homme. Le skiff ne présente en effet, que la capacité nécessaire pour le poids de l'homme qui doit le monter ; sur une longueur de dix mètres, il a trente-huit centimètres de largeur ; il pèse de seize à vingt kilogr. ; l'avant et l'arrière couverts en toiles gommée, sont si bas sur l'eau, qu'ils disparaissent presque complètement et qu'à une certaine distance on n'aperçoit que le corps de l'homme et les avirons. (p124-125, le Canotage en France, 1858)

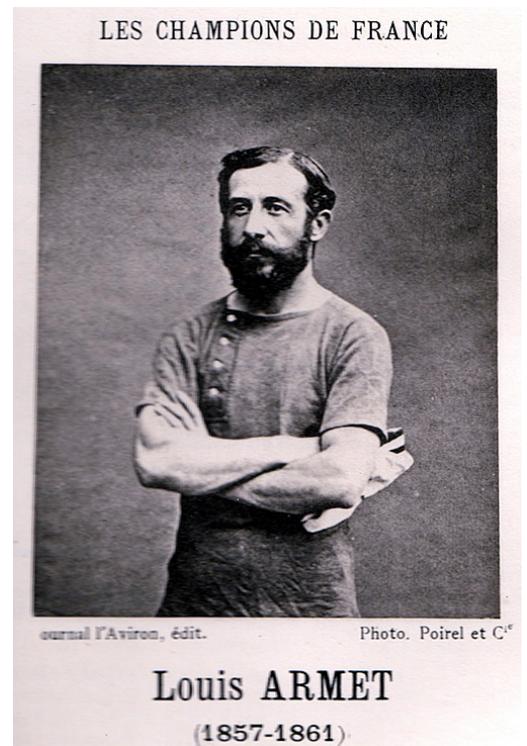
L'adoption des outriggers fut définitive par un règlement de 1856 qui divisent les embarcations en deux classes, celles avec ou sans porte-nages.

A l'image du championnat de la Tamise organisé en bateau à un rameur depuis 1830, les premiers championnats de la Seine sont organisés dès 1853 et le skiff est naturellement adopté par ceux qui souhaitent être reconnus comme les meilleurs rameurs français. Le premier championnat de la Seine en skiff est gagné par Frederic Lowe. Il se transforme en championnat de France en 1876, gagné par Alexandre Lein.

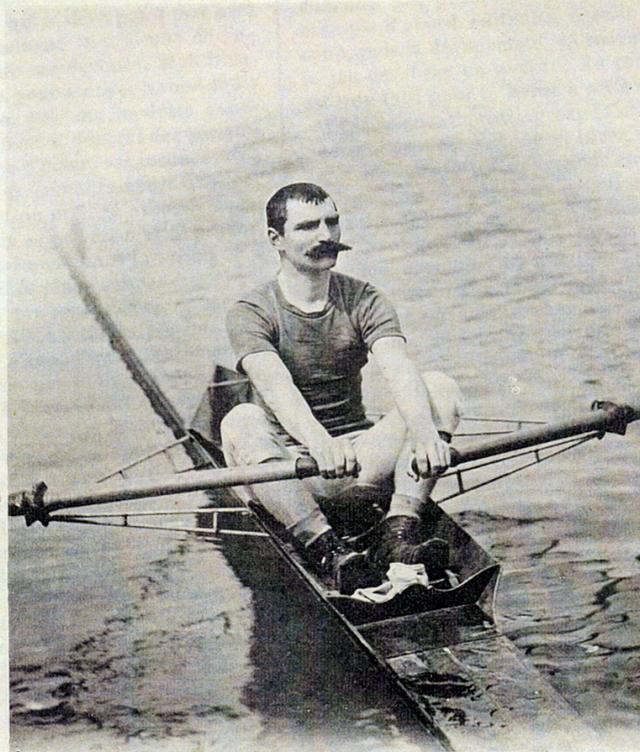
Le skiff « dans lequel tout est sacrifié à la vitesse, a principalement pour but de montrer la supériorité du rameur ; il faut pour ne pas chavirer une merveilleuse adresse, une grande habitude. » (p124-125, le Canotage en France, 1858)

De fait le skiff est l'embarcation individuelle de compétition. Dans sa construction, il intègre très rapidement toutes les innovations.

Il est toujours plus facile et moins onéreux de construire un skiff Cela n'engage qu'un rameur et celui-ci peut alors se faire fabriquer le bateau qui lui plaît. Les exigences de vitesse et de compétition sont les plus présentes sur cette embarcation.



LES CHAMPIONS DE LA SEINE



Journal l'Aviron, édit.

Photo Poirel et Cie

M. A. GOUIN

(1885-86)

(Revue L'Aviron, 1887)

Dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle se succède deux innovations majeures pour la pratique de l'aviron, le banc mobile, dont on peut dater l'apparition définitive en 1871 et les row-locks, ou le système de dame de nage tournante et dans laquelle l'aviron est «pris», en 1882. Même si ces innovations ont déjà franchies plusieurs étapes, il faut habituellement plusieurs années avant qu'elles soient adoptées. Par exemple les row-locks mettront pratiquement une cinquantaine d'années avant d'être présents sur la quasi-totalité des bateaux de compétition. La revue L'Aviron commence à paraître en 1886 et publie des photos des champions français et internationaux, et notamment des champions de skiff. Tous sont dans des bateaux à bancs mobiles et à systèmes. Les photos ne sont pas si nombreuses mais force est de constater que tous les pratiquants, à l'image de A.Gouin, champion de la Seine en 1885, sont à la pointe du progrès technologique.

Deux exemples de cette effervescence d'innovations peuvent être donnés.

Le Green Cigar, un bateau aux formes étonnantes, une sorte de fusée moderne où l'arrière et l'avant sont pointues comme des aiguilles à tricoter et cylindriques, a été construit en Australie en 1863 par Henri Green. Il a été ensuite envoyé en Angleterre pour le match qui devait opposer le frère du constructeur Richard Green et le champion du monde professionnel en titre, l'anglais Robert Chambers. Jugé inapproprié aux conditions anglaises, Richard Green ne l'utilisa pas et l'abandonna même à son retour pour l'Australie. Ses concepteurs avaient sans doute pensé que sa forme inédite permettrait une plus grande vitesse et une meilleure flottabilité. A la pratique, la coque devait souvent être recouverte d'eau et le rameur devait donner l'impression de nager dans une sorte de caisse en bois sans que les parties avant et arrière soient visibles, comme un sous-marin.



A notre connaissance cette forme n'a jamais été adoptée par d'autres constructeurs.

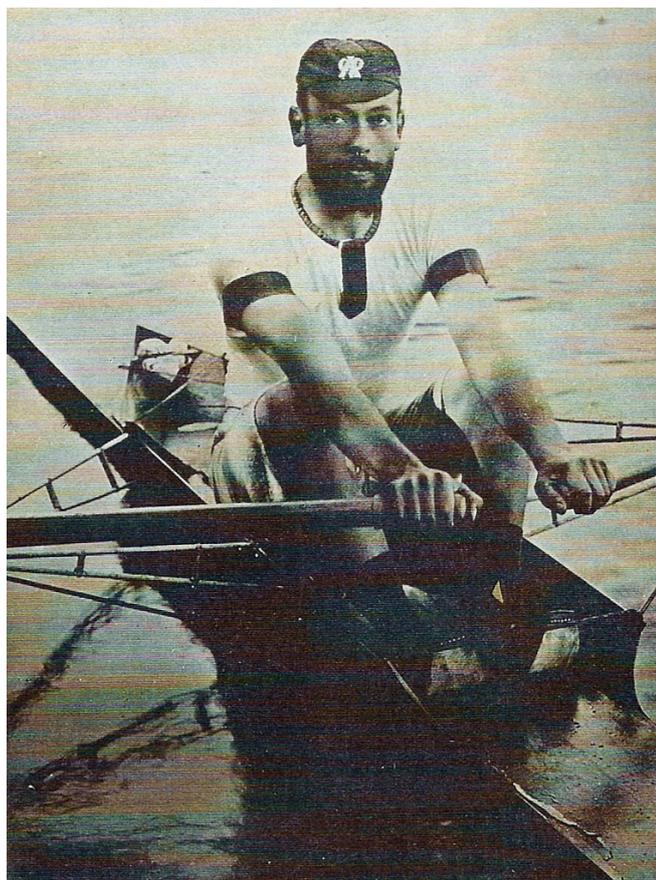
Un autre exemple est le skiff construit par Alexandre Lein, skiffeur et champion émérite, constructeur de 1890 à 1934. Ce skiff à fond plat, construit spécialement pour les courses à virage est court, 6m50 de long, sans doute assez stable. Il devait permettre de tourner les bouées avec beaucoup de facilités. On trouve aujourd'hui plusieurs bateaux individuels qui ont la même forme. La nécessité des courses à virage n'existe plus mais la grande stabilité permet aux débutants de démarrer facilement dans l'activité tout en pratiquant individuellement. Ce bateau était encore utilisé en 1983 à Tournai en Belgique.

(L'Aviron n°489 de décembre 1983)



le pratiquant du skiff est le champion individuel par excellence. Un grand nombre de personnalités se sont ainsi révélées depuis l'apparition du skiff jusqu'à aujourd'hui.

S'il est convenu qu'une équipe à huit rameurs représente la force d'un groupe ou d'un club, d'une organisation, le pratiquant du skiff est le champion individuel par excellence. Un grand nombre de personnalités se sont ainsi révélées depuis l'apparition du skiff jusqu'à aujourd'hui. A chaque époque correspond un skiffeur ou une skiffeuse qui s'est illustrée dans les compétitions nationales et internationales. Nous ne pouvons pas les citer tous, chacun méritant sa place au panthéon des skiffeurs. Nous allons évoquer les précurseurs. Jusqu'après-guerre, des skiffeurs ont marqué l'histoire du sport de l'aviron et du sport français en général.



(Revue L'Aviron - 1887)

Alexandre Lein dont nous avons déjà parlé précédemment comme constructeur fut un skiffeur de renom, notamment pour ses performances sur le vieux continent et surtout pour sa participation, trois fois de suite aux Diamond Sculls de Henley. Il devient une sorte de « sage » de l'aviron dont les avis étaient attendus et discutés ensuite.

Le premier français champion d'Europe en skiff fut Maurice Gresset de la Société des Régates Maconnaises à Macon en 1894 (les 2èmes championnats d'Europe).

(Revue L'Aviron, 1894)



Le seul champion olympique français en skiff fut Herman Barrelet de la Société Nautique d'Enghien en 1900 aux régates olympiques organisées en même temps que l'Exposition Universelle de Paris.

(Photo Roll – Juvisy 1913)



Gaston Delaplane s'illustra dans de nombreuses compétitions et il a acquis une grande notoriété sportive au début du siècle notamment par le fait qu'il pratiquait au début de sa carrière aussi la course à pied et le vélo. En skiff, il fut champion de France sept années consécutives et quatre fois champion d'Europe. C'était une véritable vedette sportive dont le portrait imprimé en grande dimension était offert aux lecteurs d'une revue sportive.

Après-guerre, Jean Sèphériades, le 6 juillet 1946, lors de la régata royale de Henley (la 107^e régata annuelle) qui faisait alors office de championnat du monde officieux, fut vainqueur de trois longueurs lors du



Diamond Challenge Sculls (en) devant John B. Kelly jr, frère de Grace Kelly. De 1942 à 1947, six fois champion de France en skiff. En 1947, champion d'Europe en skiff à Lucerne. (Photo L'Equipe 50ans de sport 1995 p38)

Les exigences de l'entraînement s'étant progressivement accrues, les meilleurs skiffeurs mondiaux deviennent ensuite des athlètes au gabarit impressionnant. Il vont s'affronter dans des duels qui marquent l'histoire de l'aviron, notamment celui entre Perti Karpinen, le norvégien, et Peter-Mickael Kolbe, l'allemand de l'ouest dans les années 80.

Les skiffeurs français vont avoir beaucoup de difficultés à briller au niveau international pendant la période où le sport devient un instrument de propagande privilégié par les pays de l'Est. Des skiffeuses françaises vont sortir du lot comme Renée Camu et Corinne Le Moal. L'histoire de l'aviron féminin reste à écrire.

Outre l'adoption progressive de la matière plastique, des tissus Kevlar et carbone dans les matériaux de construction des bateaux et des avirons, le skiff va vivre un nouvel épisode d'évolution et une dernière avancée technologique majeure dans son histoire : le skiff à portants mobiles.

Une petite révolution appelée le roller-skiff

Skiff à portants mobiles Empacher – 1979 – RRM

Au début des années 80, le principal constructeur de bateaux de compétition en Europe propose une petite révolution appelée le roller-skiff. Au lieu du siège, il décide de rendre l'ensemble cale-pieds et portants, mobiles. Cette



possibilité est imaginée grâce aux qualités des matériaux de plus en plus utilisés, qui allient légèreté et rigidité. Ce skiff, testé en compétition internationale, améliore la vitesse du bateau. Il est mesuré qu'un roller-skiff gagne à peu près dix secondes sur un 2000m. Mais des voix vont s'élever contre l'adoption de cette technologie. En effet, la hiérarchie mondiale n'est pas bouleversée, à condition que tous les compétiteurs adoptent ce type de matériel. En 1983, aux championnats du monde, tous les finalistes sauf un, ont un skiff à portants mobiles. Le skiffeur français, remplaçant de l'équipe de France, Philippe Maitre, en est doté. Mais il ne passera pas les repêchages. La fédération internationale sous la pression des fédérations nationales qui voient avec beaucoup d'appréhensions financières se présenter la nécessité d'un renouvellement complet de leurs parcs à bateaux, va interdire cette évolution. Nous n'avons pas retrouvé traces d'essais réalisés sur des bateaux collectifs. Il est probable que ces essais ont bien eu lieu mais ils sont restés confidentiels, certainement pour ne pas effrayer davantage les fédérations.

Le skiff, toujours à la pointe de l'évolution :



Finalement la conception traditionnelle a gagné cette bataille. Plus qu'une simple évolution technique, cela éclaire davantage, d'une part sur la capacité du monde de l'aviron sportif à se saisir d'une nouveauté, et d'autre part sur les atouts à mettre en avant pour qu'une évolution technique reçoive un accueil favorable. Le skiff, toujours à la pointe de l'évolution des matériels de l'aviron, étonnante embarcation, conçue uniquement pour la

vitesse et le plaisir, avance toujours vers d'autres évolutions, dont la plus remarquable, ces dernières années, est le portant en aile inversée qui se généralise progressivement sur tous les bateaux. Espérons que le skiff saura encore nous étonner dans les années futures.