



Léman, Bol d'Or & Cie

Le lac Léman n'a pas joué un rôle important seulement sur le plan historique. Il est également un plan d'eau merveilleux qui a été favorable au développement de la batellerie.

Cette petite mer intérieure a d'ailleurs son caractère et nombreux sont ceux qui en ont fait l'expérience! Elle peut être douce et agréable, comme elle peut être violente et... même tragique!

- Dis donc, Renzo, que vient faire le Bol d'or dans ce sujet ? Hum ?
- Mon cher Ego, c'est toute une histoire et qui tourne autour d'un nom « *YLLIAM* ».
- Renzo, qu'elle est l'origine du nom de cette célèbre lignée de bateaux ?
- « *Ylliam* », *mon cher*, est, le nom inversé d'une des propriétés, « le Mailly », située entre Genthod et Versoix, et appartenant aux diverses familles Firmenich. Mais, avant tout, un petit peu d'histoire.

Jules César, les maisons sur pilotis, le jet d'eau : trois arguments parmi beaucoup d'autres qui démontrent combien Genève a vie liée avec l'eau. Celle du lac comme celle du Rhône et de l'Arve. Pourquoi Jules César, chers (ères) collègues, parce qu'il raconte dans ses « *Commentaires de la guerre des Gaules* » combien il a aimé son approche de ce qui était ***Genua***, cette Genève dont le nom évoquait l'eau.

Les « maisons » sur pilotis ont d'abord indiqué comment et pourquoi les « Genevois » de l'époque aimaient et redoutaient à la fois des flots enrichissants ou traîtres. Ils voulaient vivre sur les berges du lac ou du Rhône, mais en échappant à leurs humeurs. Quant au jet d'eau, souvent imité, une fierté genevoise, il est là pour vanter les qualités d'un élément liquide qui permet à Genève, tout comme la bien facture de ses montres et bijoux, ses institutions internationales, ses théologiens, ses savants, ses écrivains qui y trouvèrent un climat favorable pour des créations, des inventions, des innovations, la chimie des goûts et des odeurs, d'être connue dans le monde entier.

Depuis ses premières années, Genève a vécu de son commerce international et de ses marchés. Dès le XIII^e siècle, de grands industriels de Genève possèdent leurs bateaux, et les fameuses grandes barques qui vont transporter céréales et pierres de Meillerie apparaîtront à la fin du XV^e siècle.

En 1462, Louis XI et le duc de Savoie, désirant amener les Genevois à « composition », interdisent aux négociants européens de fréquenter – jusqu'en 1480 – la Foire de Genève. Ce qui montre bien l'animosité qui régnait sur le lac, avec des batailles nautiques rangées, notamment en 1536, puis encore en 1589, lorsque les Genevois prirent Versoix pour mettre fin aux pirateries des seigneurs du Chablais. Mais, un jour, le lac n'aura plus besoin de flotte armée. Tous ceux qui vont sur l'eau en ont assez des piliers et des chaînes qui obstruent la rade, d'autant qu'est apparu le 28 mai 1823, le premier bateau à vapeur, le *Guillaume Tell*, qui transporte 200 passagers de Genève à Ouchy par Coppet, Nyon, Rolle et Morges.

Survient également en 1855 la fusion des Exercices de l'Arquebuse et de la Navigation, une sorte de vaste paix enfin acquise entre le Molard et les Pâquis. Vingt ans après que l'île Rousseau, ex île des Barques et ancien emplacement du chantier pour la construction des bâtiments de guerre, ait été reliée au pont des Bergues et un an après l'apparition du Jardin anglais et du pont du Mont-Blanc, juste avant celle des jetées des Pâquis et des Eaux-Vives.

Le décor est finalement planté, chers (ères) collègues, pour que l'on puisse évoquer la première régates internationale à voile organisée par la Société Nautique de Genève, le 12 juillet 1872, club phare d'une Genève qui compte alors 64 000 habitants. Quant au Bol d'Or, c'est une toute autre histoire qui commence.

L'année 1939, c'est pour la Suisse l'année de l'Exposition nationale à Zurich. Au programme, le dimanche 18 juin, une Journée genevoise, que dirigera le Conseiller administratif Jean Uhler, soit dix jours avant la Fête annuelle du Club nautique des *Faces Pâles* que préside Louis E. Favre, qui deviendra Secrétaire général pour l'Europe et la Grande-Bretagne, de l'Association internationale de la classe des *Snipe*.

1939, on l'a su hélas bien plus tard, ce sera le début de la Seconde Guerre mondiale, mise sous canons par l'hystérique et ambitieux Hitler. Fin mai 1939, les *Faces Pâles* organisent en commun avec la SNG deux régates de *Snipe*. Peu après, le Yacht Club de Genève met sous voile des régates d'ouverture devant le parc des Eaux-Vives, en hommage au 125^e anniversaire du rattachement de Genève à la Suisse. Le principal discours officiel est dû au chef du gouvernement genevois Adrien Lachenal. Les régates sont remportées par *Isis* à M. Camoletti en 6m JI, et par *Rhamsin* à M. Maus en 30 m suédois. Le 25 juin 1939, le populaire Américain Marshall Clyde Junior, installé à Cognay après avoir terminé ses études au Lycée Silly, à Vevey, inaugure un bateau à moteur qui aura de nombreuses heures de célébrité : le *Jackie II*. Le 1^{er} juillet 1939, quatre voiliers genevois emmenés par la *Cigogne* du maître-pâtissier Motzig s'installent en tête des régates de l'Expo, à Zurich. Tandis que Genève accueille la visite officielle du duc et de la duchesse de Windsor, que le cinéma Alhambra projette *Quai des Brumes* avec Michèle Morgan, Jean Gabin et Michel Simon, Karl Litschi devient champion Suisse professionnel en cyclisme et, le 8 juillet 1939, le Yacht Club de Genève baptise les cinq premiers modèles de la nouvelle série des *Lacustre*, due à Henri Copponex.

Le premier Bol d'Or quittera la ligne de départ de la Belotte, le samedi 22 juillet 1939 à 8h00, avec 26 bateaux classés à l'arrivée soit :

- | | | | |
|---------------------|------------------------|--------------------------|-----------------------|
| 1. <i>Ylliam IV</i> | à M. (Fred) Firmenich, | barré par Louis Noverraz | 23 h. 08'34" (6 m JI) |
| 2. <i>Isis</i> | à M. Camoletti | | à 12'36" (6 m JI) |
| 3. <i>Véga</i> | à M. Thévaud | | à 37'08" (6 m JI) |

Vingt-six à ne pas oublier !

Forts de pas mal de succès en Méditerranée, les Firmenich, Noverraz et Bigar se devaient d'honorer de leur présence un premier Bol d'Or qui annonçait, pour l'époque, une sorte de marathon de la voile en eau douce. Cette première édition n'a pas trop eu les faveurs du ciel puisqu'elle se déroula dans des conditions assez pénibles, avec de fréquents grains à l'appui. La victoire n'échappa pas pour autant au plus illustre des navigateurs du Léman, M. Louis Noverraz l'homme aux très nombreuses victoires, dédiées, pour la plupart aux Firmenich, surtout à M. André Firmenich.

A part toute une série de prix offerts par des entreprises, des commerçants, aux vainqueurs des différentes séries, le trophée du Bol d'Or, lui, doit être gagné trois fois en cinq ans pour se l'approprier définitivement.

Pour le Bol d'Or de 1940, la fièvre belliqueuse qui tenait l'Europe, n'empêcha pas les régates genevoises de se dérouler.

Ainsi, le samedi 19 juillet à 8h00, après des démarches menées à bien par les organisateurs (il a fallu convaincre la Wermacht qui occupait la France voisine), la deuxième course concernant ce challenge peut avoir lieu. Un Bol d'Or tronqué, dont la dernière bouée à virer se situait à Montreux et non pas au Bouveret.

Cependant, une très sérieuse restriction, est imposée : les participants ne devront pas approcher la rive du lac, d'Hermance au Bouveret, à plus de 100 mètres sous peine d'arraisonnement du bateau et de son équipage !

Comme lors de la première régata, *Ylliam IV* de Fred Firmenich, barré par Louis Noverraz, a dominé la situation avec 1 h. 36 d'avance sur *Borée II*, barré par Mme Bigar (plusieurs navigateurs étant sous le gris-vert de l'armée suisse...)

Palmares des « Ylliam » vainqueurs du Bol d'Or

1939	Ylliam IV	Fred Firmenich	6 m JI.
1940	idem	idem	idem
1951	Ylliam VIII	André Firmenich – Charles Stern	idem
1953	Ylliam VIII	André Firmenich	idem
1956	Ylliam IX	André Firmenich	idem
1958	Ylliam IX	André Firmenich – Zuberer	idem
1993	Ylliam	Pierre-Yves Firmenich	trimaran
1998	Ylliam	idem	cartamaran

De 1971 à 1978, ce fut le règne des « Toucan » une série à succès à laquelle, Louis Noverraz a participé, grâce à son expérience.

Le Bol d'Or a connu beaucoup d'autres vainqueurs. J'ai été obligé de me concentrer, pour des raisons de place dans notre journal, sur les Ylliam, seulement. Permettez-moi, cependant, chers (ères) collègues, de citer le fils de mon ami, feu, Georges (Kim) Durr, Philippe (Phil) Durr. Son palmares : 37 ans de régates, 28 Bol d'Or dont 7 victorieux ! Pas mal, non ?

Parmi le personnel de Firmenich, de mon époque, il y a plusieurs collaborateurs, (marins d'eau douce) qui ont eu des bateaux, surtout à voiles, et dont l'étrave à « labouré » les eaux lémaniques. Ce sont : ARMAGAGNAN Michel, BALDIN Michel, Les frères jumeaux BUDRY Michel et Guy, (ce dernier ayant disparu dans le lac lors d'une sortie avec son 5,5 m JI et jamais retrouvé, malgré de nombreuses recherches), BRUMANN Armand, CARDINI Renzo, DELEAMONT Pierre, FAVRE Robert, GRUNBERGER Pierre, LABARTHE Daniel, MEYER Anthony, MORRIS Anthony, NEF Aloïs, ROBERT-TISSOT André, TRUANT Franco, TYE Robert, Charles A. VODOZ.

Et pour finir, chers (ères) amis (es), une petite histoire plaisante me concernant. En 1940, j'avais donc 13 ans. Mon père, qui a toujours eu des bateaux pour la pêche, avait déplacé son bateau des Pâquis, pour le Creux-de-Genthod plus précisément chez Madame Durr, (la maman de Georges (Kim) Durr) et loueuse de bateaux. Ceci, dû au fait que pendant la guerre l'on n'avait pas de benzine. Il fallait ramer ! De plus, la partie la plus intéressante du lac Léman (de Genève) pour les pêcheurs à la traîne, de cette partie du lac et dont faisait partie mon père, se situe dans un quadrilatère : Versoix-Nyon-Hermance-Corsier, et qui pouvait être exploité grâce au permis de pêche genevois. Un dimanche matin, la bise s'étant levée, mon père et moi nous restâmes donc à quai. Le jeune Georges (Kim) Durr de l'époque, de huit ans mon aîné, me demanda si je pouvais l'aider à « bichonner » les bateaux, de ces Messieurs, le jeudi, pendant les mois de juillet et août. Il y avait là, parmi d'autres : *Borée II* 6 m JI. à M. Bigar, *Silène II* 6 m JI. à M. Maus. Le travail consistait, après avoir nettoyer et cirer l'intérieur et les ponts, de plonger le plus bas possible dans l'eau pour laver, frotter, très soigneusement, la coque y compris la quille du bateau, avec différentes éponges, pour lui assurer une meilleur glisse dans

l'eau et... de sécher les voiles, qui à l'époque étaient en coton donc très lourdes et pas faciles à manier lorsqu'elles étaient mouillées ou humides et pleines de moisissures. Les tissus de synthèse n'étaient pas connus à cette époque! Nous hissons les voiles pour les sécher et ...vogue la galère! C'était, pour le même que j'étais, grandiose, surtout que, par petit « sèchard », Kim me passait la barre. Quelle joie et quelle fierté! J'ai collaboré au nettoyage, au contrôle, au séchage, au pliage des diverses voiles et à la mise en ordre de ces deux merveilleux bateaux en 1940 et 1941. A chaque fois, c'était un magnifique rêve réalisé! C'était, pour moi, le nirvana. Ce d'autant plus que j'ai gagné, en m'amusant, un peu d'argent de poche, toujours le bienvenu...

J'étais bien loin d'imaginer, en ces années-là, que je travaillerais, un jour, dans l'entreprise Firmenich et Cie...de l'époque... et en vie pour les 75 ans, en 2013, du Bol d'Or!

Avec toute mon amitié.

CARDINI Renzo