



HAL
open science

Les instruments de navigation de Ray Faigniez

Noël Jouenne

► **To cite this version:**

Noël Jouenne. Les instruments de navigation de Ray Faigniez : Entre opiniâtreté et audace. 2008.
halshs-00278170

HAL Id: halshs-00278170

<https://shs.hal.science/halshs-00278170>

Submitted on 9 May 2008

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les instruments de navigation de Ray Faigniez : entre opiniâtreté et audace

par

Noël Jouenne

ethnologue, membre du LAU

Résumé : Il est toujours difficile de retrouver les traces des inventeurs d'instruments de calcul. Il n'y a pas toujours de brevet, et les archives d'entreprises finissent souvent aux oubliettes. A la faveur d'un collectionneur découvrant un instrument non répertorié au catalogue Graphoplex, nous avons remonté jusqu'à la source. A partir de l'objet, nous avons retrouvé l'homme, son histoire et celle d'un ensemble de cinq règles à calcul maritime. Il nous a paru important de retracer cette histoire pour mieux saisir la frontière entre la vie d'un côté et ce qui reste de l'autre. Les instruments Navyrout sont relayés au rang des objets de collection. Après la lecture de cet article, nous les regarderons autrement.

Bonnes ou mauvaises, la vie nous réserve toujours des surprises. Si Ray Faigniez avait connu la sienne, quels auraient été ses choix ; aurait-il baissé les bras ou se serait-il acharné avec audace comme ce fut le cas ? Raymond Faigniez est né d'une famille de six enfants, le 2 mai 1924 à Paris. Voilà 84 ans aujourd'hui. Son père, Croix-de-feu, est chef de gare à Vigneux-sur-Seine. Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate, il n'a que quinze ans. Bien qu'ayant quitté l'école à douze ans, il s'est inscrit dans une école privée parisienne pour préparer un brevet de « radio » de 1^{ère} classe de la Marine marchande. Mais ses projets sont bouleversés. En 1941, il travaille dans l'entreprise de fabrication de postes de TSF Superla avant d'être affecté au STO de 1942 à 1945 comme électricien-mécano dans l'entreprise

d'aviation allemande Junkers. Il est libéré en 1945, et s'engage comme volontaire auprès de la FNFL en Ecosse. Il intègre la Marine nationale, et durant trois ans et demi, il parcourt les océans d'Ecosse à Madagascar, puis en Extrême-Orient. De 1948 à 1952, il s'installe à Saïgon où il travaille comme contrôleur radio chez Air France. Il quitte la compagnie pour créer les établissements Labo-Radio de 1952 à 1958. Situés à Saïgon, l'entreprise se compose de deux magasins et d'un atelier de dépannage radio-télévision. Ray Faigniez fonde également une école de radio électronique. Ayant vécu seize ans hors de France, il est rapatrié avec sa femme et ses enfants d'Indochine avant que ne commence la guerre du Viêt-Nam, laissant son entreprise à l'abandon.

Arrivé à Paris, ayant tout laissé en Indochine, il doit reconstruire son avenir dans ce pays qu'il connaît mal. Par exemple, il est confronté au racisme envers sa femme. « En 1958, dit-il, les vietnamiens n'étaient pas bien vus ». Avec quelques économies et le soutien d'un frère, il fonde une entreprise de télévision-ménager à Paris. Afin de faciliter l'accès à la télévision, il a l'idée de vendre chaque poste avec une tirelire de manière à faire prendre conscience aux acquéreurs de la commodité du remboursement. « C'était le commencement de la télévision. On peut dire que j'ai commencé à répandre la télévision à Paris parce que les gens ne pouvaient pas acheter un poste, ils trouvaient ça trop cher. Alors, dans les immeubles, je plaçais un poste de télévision muni d'une tirelire chez les concierges. Les locataires commençaient à mettre des pièces dedans, et plutôt que d'aller au bistrot, ils mettaient leur argent dans la tirelire. Lorsqu'on avait atteint 300 francs, on faisait le dossier de crédit. Ce qui fait que finalement, les gens arrivaient à acheter la télévision ».

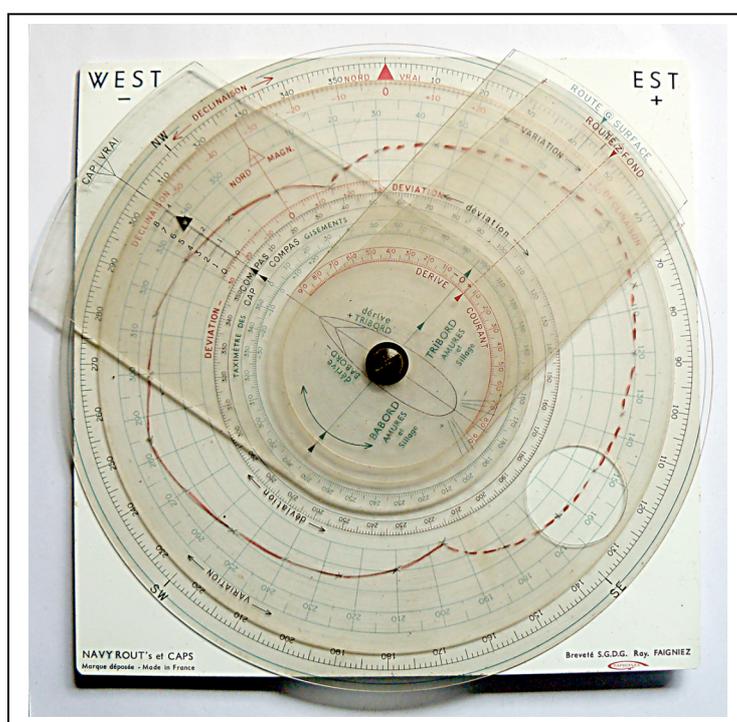
Durant dix ans, l'entreprise prospère et si le sort ne s'était pas acharné contre lui, s'il n'était pas intervenu pour contrer son activité florissante, alors Ray Faigniez en serait peut-être resté là. Mais la mort de sa femme va décider d'une autre orientation de sa vie. Un an après son décès, il va vivre, selon lui, une véritable histoire d'amour avec la fille de celle-ci. Or, elle n'est pas émancipée, et la reconnaissance de paternité qu'il lui a concédée à son arrivée en France fait basculer son histoire dans l'inceste au yeux de la législation. Arrêté sur une dénonciation, il va écoper de quinze mois de prison ferme, auxquels s'ajouteront neuf mois pour récidive. Ray Faigniez est surpris de ce jugement qu'il ne comprendra jamais.

Nous sommes en 1969 lorsqu'il sort de prison. Ayant de nouveau tout perdu, il se retrouve à vivre un an dans une vieille 404 Peugeot qu'il a acheté avec ses dernières économies. C'est dans cette voiture qu'il va concevoir et créer un ensemble d'instruments de calcul maritime, à commencer par la règle Navyrout'z caps. S'agit-il d'un refuge ? Nous ne pouvons pas penser à cette histoire sans faire un parallèle avec celle de Curt Herzstarck qui, durant Seconde Guerre mondiale, se consacra à la conception d'une petite calculatrice

mécanique de poche¹. Mais, pourrions-nous dire, les deux hommes étaient en tout point opposés.

Au début des années 1960, alors qu'il est revenu à Paris, Ray Faigniez, qui n'avait jamais laissé la pratique de la voile de côté, commença à s'occuper de plaisance. Il participa notamment à un convoi de petits voiliers, des Corvettes, entre Toulon et la Goulette, près de Tunis. C'est durant la traversée qu'il fut confronté au manque de connaissance des autres convoyeurs de la mer, et qu'il imagina améliorer les choses. « Pendant ce voyage, je me suis aperçu que tous les gars sur les petits bateaux ne connaissaient pas grand-chose en navigation. Ils se débrouillaient un peu comme des anciens ».

Ray Faigniez connaît la mer. Son projet va être d'adapter ses connaissances au plus grand nombre. « Quand on est en mer, on sait toujours où l'on se trouve à condition de suivre l'estime. Pour cela, on tient compte de la direction du bateau, du cap magnétique, de la déviation qu'il y a par rapport au nord géographique, de la déviation du compas – parce que l'aiguille de la boussole est déviée par les ferrailles qu'il y a à bord – on tient compte de la dérive que crée le vent – parce que le bateau tient une direction mais le vent le fait dériver. Puis, il y a aussi une autre dérive, c'est celle du courant. Et il faut essayer d'apprécier les courants de marée ou les courants océaniques. Tout ça s'appelle l'estime. Alors j'avais réussi à mettre toutes ces données sur cet instrument qui s'appelle le Navyrou'tz caps ».



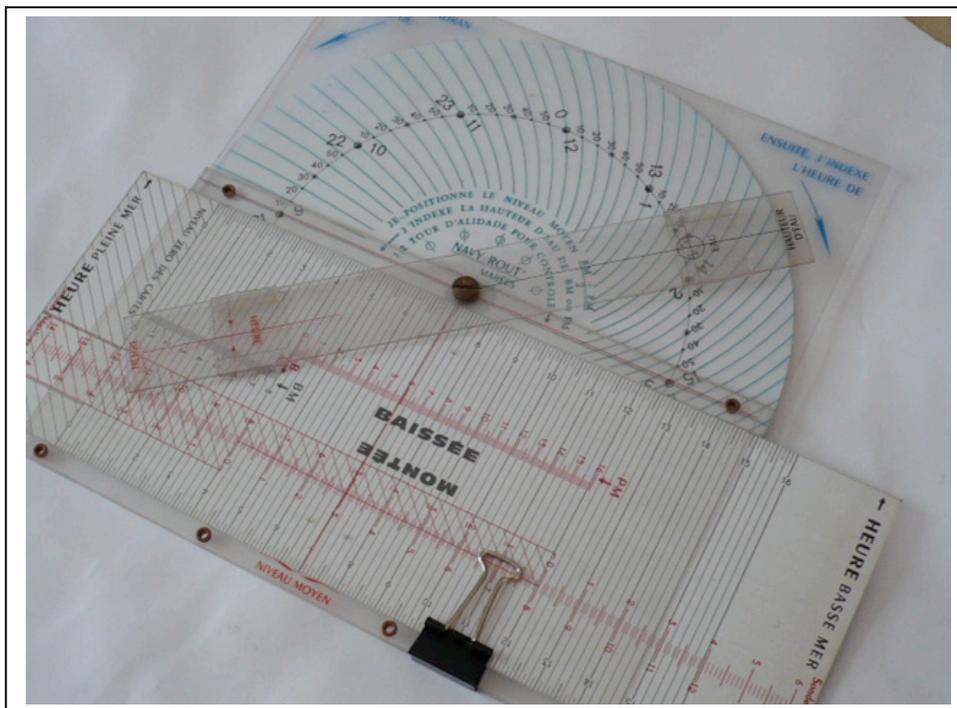
Règle Navyrou'tz caps fabriquée par Graphoplex

En septembre 1970, Ray Faigniez met au point son premier instrument et dépose un brevet pour protéger l'invention [FR 2.105.519]. Sans argent, il entreprend la rédaction du brevet seul. Dans la foulée, il crée deux autres règles accompagnées de leur brevet. Au cours d'un salon nautique, en 1970, il présente ses trois instruments qui sont couronnés d'un franc succès. Mais il n'a encore que des prototypes. Il va alors faire fabriquer une première série et s'adresse pour cela à Graphoplex. La règle circulaire Navyrout'z caps est fabriquée en photogravure et comporte le logo Graphoplex. Elle est fabriquée en plusieurs parties, ce qui la rend difficile à réaliser. Trouvant les produits d'excellente qualité mais trop cher, il s'adressera ensuite à Minerva pour réaliser ces autres règles.

« Le salon avait bien marché, mais il fallait les faire fabriquer. C'est là que j'ai trouvé Graphoplex. J'étais bien obligé de faire connaître mon histoire, et c'était un certain Monsieur Simon, je crois, que j'ai réussi à apitoyer. Il me faisait confiance pour tout et il avait vu que les instruments étaient réellement bien conçus. C'est pour cela qu'ils ont fait la première série, mais cela m'a coûté très cher. D'ailleurs il était très difficile à faire, du point de vue conception pour eux. J'ai été obligé de chercher quelqu'un qui faisait moins cher, c'est comme ça que j'ai trouvé Minerva qui m'a fait les deux autres instruments. Et alors comme je n'avais plus un sous c'est eux qui ont fait fabriquer la série d'avance, et j'ai essayé de vendre ça ».

Seulement, si Ray Faigniez possède des talents d'inventeur, il est en revanche un piètre commerçant. Et chemin faisant, il va devoir participer à tous les salons nautiques pour vendre ses produits. « Je croyais que les plaisanciers s'intéressaient à ces instruments-là et qu'ils seraient heureux de voir un instrument intéressant. Mais au contraire, les gens disaient : oui, mais alors vous avez une notice ? J'avais l'impression de vendre une charrue à un paysan et qui me disait : vous avez une notice ? J'étais confronté à un paysan qui découvrait la charrue ! Alors j'ai bien été obligé de m'atteler à faire des notices. Mais en faisant des notices je me suis rendu compte qu'il fallait aussi que j'enseigne la navigation ».

C'est ainsi que Ray Faigniez a commencé à rédiger un manuel de navigation et qu'il est devenu « professeur » de navigation par correspondance. Mais l'adversité ne le quitte pas. Quittant sa voiture pour une caravane qu'il installe le long du canal de la Bastille, il retrouve un soir de juillet 1974 le quai désert. Sa caravane et tout son contenu ont été volés. Et comme cette caravane n'avait pas de valeur argus, Ray Faigniez n'a jamais été indemnisé. « Mais c'est que j'avais tous mes manuscrits. J'avais commencé à avoir une petite clientèle pour mes règles, et tout ce que je possédais est parti. »



Règle Navyrout' Marées, fabriquée par Minerva.

A partir de 1975, Ray Faigniez s'établit avec sa nouvelle femme dans un petit studio dans les tours Kephren du côté de l'hôpital de la Salpêtrière. Il commence à donner des cours de navigation et fera un tas de petits boulots pour joindre les deux bouts. A cette époque, il conçoit également la règle Aviamarine, réalisée comme la Navyrout'z caps en photogravure. « Je faisais le salon mais comme je n'avais pas les sous pour avoir un stand je me mettais sur le stand de la revue *Voile et Voiliers*, ou de fabricants de bateaux. J'ai été partout, je me suis fait foutre à la porte plusieurs fois par les autorités du salon, mais j'ai réussi à vendre. J'avais une clientèle énorme, parce que les gens n'avaient jamais vu ça ».

Cela va durer jusqu'en 1980 date où un concours au ministère de l'Intérieur lui permet d'accéder à un nouveau statut. « Il fallait que je trouve quelque chose parce que les règles ne me rapportaient pas grand-chose, je ne savais pas m'y prendre. » A 55 ans, sa situation se stabilise enfin, et il va consacrer ses vacances qu'il bloque sur cinq semaines pour faire le tour des côtes françaises et belges avec un stock de trois à quatre mille règles qu'il dépose chez les Shipchandlers. L'année suivante, il revient faire un nouveau dépôt et récupère l'argent de la vente de l'année précédente. Parce qu'il est en concurrence avec un autre fabricant de la règle Cras, Topoplastic, il ne réussira pas à trouver sa place dans les catalogues des shipchandlers. Pire, un procès, qu'il gagnera en deuxième instance contre

Topoplastic (intenté par la fille de Jean Cras), lui interdira la commercialisation de sa règle Cras durant les deux ans de la procédure.



Photographie prise pendant un salon nautique, à Paris, en janvier 1978. On aperçoit Ray Faigniez derrière un comptoir, chemise fleurie. (don de Ray Faigniez)

Jusque dans les années 1950, c'est le fabricant de règles à calcul Roger Duval qui réalise la règle Cras. Du nom de son inventeur, Jean Cras (1879-1932), compositeur émérite et officier de marine, cette règle côtoie depuis les années 1920 les cartes marines aux côtés du rapporteur breton. Devenue la règle « officielle » des écoles navales, c'est l'entreprise Duval qui la produisit jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. C'est Topoplastic qui reprit sa fabrication au début des années 1950. La règle Cras tire son avantage d'appartenir au cercle maritime. Constituée d'un double rapporteur d'angle inversé gravé sur une règle

transparente, cet instrument permet de tracer la route et de porter le point sans difficulté majeure. Ray Faigniez introduit quelques améliorations, notamment en réunissant les deux rapporteurs qu'il intègre en un seul par l'utilisation de couleurs différentes. Gravée en rouge et noire cette règle offre une plus grande facilité d'usage et évite de nombreuses erreurs de lecture. Cette règle est produite par Minerva.

Lorsqu'il part à la retraite, en 1989, Ray Faigniez poursuit l'écriture de son cours de navigation (entre 1979 et 1980, il en publie une partie dans la revue *Voiles et voiliers*). Mais bientôt, le GPS arrive sur le marché, avec tout son attirail de gadgets. « J'ai un cours extraordinaire. Mais voilà, une fois que je l'ai eu fini c'était trop tard parce qu'à ce moment-là est arrivé le GPS ». Il poursuit ses tournées jusqu'en 1995. Une vie durant Ray Faigniez a dû faire face à l'adversité, aux nombreux retournements de situation, au destin tragique mais toujours avec une ténacité hors du commun. En 1995, il cesse définitivement ses activités d'enseignement de la navigation hauturière pour se consacrer enfin aux plaisirs de la mer, car il possède son propre bateau.

Retiré aujourd'hui en région parisienne, c'est avec une certaine amertume qu'il m'a laissé découvrir son histoire. Toutefois, je ne peux retenir un certain recul lorsqu'il aborde avec un esprit négationniste la question juive de la Seconde Guerre mondiale. Visiblement traumatisé par la Seconde Guerre mondiale qu'il a connue pendant son adolescence, puis par celle d'Indochine, troublé par les mœurs et les pratiques sexuelles débridées des pays colonisés, cet homme vit dans le déni d'une histoire peut-être trop dure à accepter. Quoiqu'il en soit, cet homme laisse derrière lui quelques instruments de navigation innovants, et pourtant restés dans l'ombre. Il estime en avoir vendu trente à quarante mille en l'espace d'une dizaine d'années.

En matière d'innovation, l'histoire des techniques a montré qu'une invention, même si elle apportait une amélioration notable en termes d'efficacité ou de fonctionnalité, n'était pas assurée de remporter le succès qu'elle mérite. Ainsi, l'histoire de la machine à coudre, de la télévision en couleur ou du magnétocassette en sont des exemples pris parmi tant d'autres. Les règles Aviamarine et Navyroute ont subi le même sort. Le temps n'était peut-être pas au rendez-vous, et comme souvent, l'invention précède de quelques années l'ouverture d'esprit nécessaire à son acceptation. Bientôt, le GPS a remplacé les cartes marines et les instruments simples de navigation. Laissons place au progrès. Faut-il s'en réjouir à l'heure où le développement durable et la préservation des ressources mériteraient une réflexion plus poussée sur le bien fondé de tels arguments.

ⁱ Traduction libre de l'article de Peter Kradolfer, traduit de l'allemand en anglais par Andries de Man, publié dans le magazine *Backup*, 6/88 pp. 5-9. http://pagesperso-orange.fr/noel.jouenne/Curt_Herzstark.html