

Le dernier des grands praos :

TAHITI DOUCHE

L'invention du prao Atlantique générera quelque uns les bateaux les plus originaux de l'histoire maritime. Ces multicoques enthousiasmants exploseront les statistiques de chavirage à contre, mais gardent des adeptes. Voici les péripéties du dernier grand modèle survivant...

Par Philippe Echelle



En 1979-80, on croyait déjà pouvoir tirer un bilan de l'évolution des multicoques et la mise en perspective de vingt années de redécouverte occidentale laissait penser que la prochaine victoire récompenserait un engin forcément révolutionnaire. Le concept prao qui patientait dans les oubliettes de l'histoire n'en demandait pas tant et on assista à un foisonnement créatif. Les (in)fortunes diverses d'AZULAO, GODIVA (Newick), LESTRA SPORT (Ollier), AZUREX,

ETERNA ... ne consolidèrent pas les vocations. Le chavirage de ROSIÈRES sur la ligne de départ du Rhum 82 siffla la fin du match et les praos ne furent plus admis dans les transats. À la réflexion, il est probable que l'ensemble de ces bateaux a manqué, non pas d'ingéniosité, mais de préparation et de mise au point. La saga du plus grand survivant illustre cette époque de pionniers qui inventèrent la vitesse sur l'eau.

IL S'APPELLERA TAHITI

Alain Gliksman est une des

mémoires majeures de la plaisance et de la course au large. Avec Michel Malinowski, il a donné ses lettres de noblesse à la profession de journaliste essayeur. De la revue Bateaux à la rédaction en chef de Neptune, ce dandy doué et méticuleux a incarné la posture complète de l'homme de mer. Flirtant avec la dispersion, l'aventurier romantique sautait dans un avion à l'appel d'Alain Colas pour skipper NARRAGANSETT (un 12mJl reconverti) dans une Transpac dorée ou

livrait un Nicholson 55' à l'autre bout du monde ! Il était également le seul pigiste français au départ de la Transat de 1960. Le coup de barre affûté par d'héroïques courses du Rorc et des sélections olympiques en Flying Dutchman, plume et œil incisifs, quenotte acérée, Alain était à l'aise en conférence de rédaction, dans les dîners people comme dans le cockpit de KRITER pour la première Whitbread, à bord de RAPH ou du mémorable TOUCAN dans l'Ostar. Gentleman en san-

Voici le fameux prao en version trophée sous les couleurs de ST MARC IV, notez le casque intégral du barreur! (photo Christian Février)



La première navigation de TAHITI DOUCHE... Un magnifique bateau ! (photos Daniel Charles)



TAHITI en version originale, à l'arrivée du convoi Ipswich-Deauville (photo Christian Février)

tiags, il parvenait à dépasser son côté bien élevé tout en défouillant à tout va une prodigieuse culture technique, sans être jamais dupe des pièges de la mer ou de la destinée. Une Route du Rhum et une culbute plus tard lors de la tentative de record de l'Atlantique à bord de SEIKO/RTL/TIMEX (chavirage en trimaran, Nicolas Angel / Editions Pen Duick), l'issue d'un curieux et secret débat interne (entre une culture encyclopédique de la voile, l'esprit d'innovation et un budget étri-qué) conduira ce cartésien à la rencontre d'un prao. Daniel Charles, membre du club très fermé des concepteurs de ce

nouveau type de voiliers (avec G. Ollier, Dick Newick et le jeune Russ Brown), proposera un avant-projet adopté à l'unanimité.

UNE IMPROBABLE ODYSSEE

Le chantier Starberry, récemment créé, disposait des talents nécessaires à la réalisation artistique parfaite de formes audacieuses et complexes, mais pas du recul expérimental indispensable à la construction navale d'excellence. Les multicoques issus d'Ipswich étaient donc magnifiques, mais les règles de l'art de certains collages et autres tournemains, sensés faire le lien entre la puissance

créatrice de l'auteur et les exigences de l'utilisation en mer, étaient absents. Le bateau était furieusement léger à la mise à l'eau et très rapide ! Hélas l'indispensable période de test manquait, on allait donc expérimenter en mer les réactions d'un des engins à voile le plus rapide de son temps. Les relations entre le bouillant skipper et l'architecte au caractère trempé virèrent à l'aigre, puis à la "tuerie" (Marc Van Peteghem), le prao faisant en pleine gestation les frais de cette opposition. L'hygiénisme américain conquérant n'ayant pas prévu le budget suffisant pour subvenir aux besoins d'un

projet complet, il contribua par son inconséquence à la dérive de l'aventure. La notoriété de la marque (Johnson) n'en a pas souffert, ces lignes en sont la preuve !

TRANSATS, FRAYEURS ET RECONSTRUCTIONS

À la suite d'une traversée inaugurale mémorable de la Manche en compagnie de Christian Février, Christine Capdevielle et Halvard Mabire furent en charge des premiers vrais essais, menés tambour battant par un Halvard qui découvre les praos, mais pas les navigations furieuses ! Quelques fissures plus tard,



La construction de TAHITI DOUCHE au chantier Starberry d'Ipswich (GB) (photo Daniel Charles)

c'est un équipage de héros du bleu sauvage qui appareille pour la Baule-Dakar et tente d'apprivoiser les réactions parfois imprévisibles d'une machine amphidrome de 17m ; l'immense expérience du chef de bord s'accommode mal des frayeurs nocturnes de la prise à contre ; le blocage

Toujours plus voilé et plus rapide, gréé en sloop (!), il est pris en charge par Christian Augé et Daniel Dorléans pour le convoi vers Plymouth. L'effeuillage du Raz de Sein à vitesse stratosphérique semblait prometteur, mais la chevauchée fut interrompue par la rupture de la pièce de quille sur laquelle reposait le nouveau mât !

« Ils m'ont dépassé comme si j'avais été arrêté... »

(B. Peyron à bord de JAZ) »

des safrans consomme le divorce sans permettre la rupture qui sera progressive. La tentative de record Cap Vert-Antilles s'engluie dans les calmes médio-atlantiques. La qualification pour la Twostar s'effectue en compagnie de Christian Augé qui vient de construire ETERNA pour J.M Vidal et dispose de l'expérience d'une Transat en famille avec cet engin ! Il est un des rares à en comprendre les mystères. Après avoir vu les deux compères raser la Pointe des Châteaux (Guadeloupe) au ras du basalte sans pouvoir abattre pour virer (particularité des praos), Kersauson, habituellement peu porté à l'emphase déclarait à Glikzman "Je casse la figure au premier qui dit que tu es un dégonflé." Rapatrié ensuite par un trio de Jedi qui le mettaient à contre pour vider le flotteur quand il s'enfonçait trop profondément (à la suite d'entrées d'eau sournoises), TAHITI est profondément revisité dans le chantier Le Jeloux de la Trinité.

RECORD À BREST

Twostar 81 carbonisée, remorque la diable, TAHITI est ensuite à moitié pillé à Brest avant d'être à nouveau reconstruit à Port la Forêt dans ce qui deviendra le chantier CDK. Résigné, Alain laisse les rênes de la bête furieuse à son fils Denis et à Marc Lombard qui trouve là un terrain d'expérimentation unique pour son esprit inventif. Le multicoque d'avant-garde fait des étincelles dans la semaine de vitesse de Brest et bat le temps de FUNAMBULE (G. Delage) à 23.37nd sur 500m avant de briser encore ses liaisons ! Plus tard, enfin au point, la méfiance des assureurs lui interdit de participer à la Transat en Double. Denis obtient le cinquième temps théorique de l'édition 83 de la Baule-Dakar avant de rejoindre à nouveau la Caraïbe.

ILS M'ONT DÉPASSÉ COMME SI J'AVAIS ÉTÉ ARRÊTÉ !

Les frères Thellier ne pouvaient passer à côté d'un tel prototype

sans s'émouvoir après une mini transat d'anthologie. Leur énergie et leur talent achèvent de convaincre Glikzman, le record

Oldies Multihulls s'est portée volontaire pour restaurer le dernier exemplaire de cette famille architecturale turbulente (après la des-



Le dernier des grands praos attend son sauveteur sur un terre-plein.

du tour de Guadeloupe est bientôt dans la musette des deux compères. Ce succès entraîne un début de spirale vertueuse et déclenche un financement pour Québec-St Malo. Le convoi se passe bien, mais dans l'euphorie du départ, une saute de vent capricieuse prend le prao à contre et le retourne ! "Ils m'ont dépassé comme si j'avais été arrêté et ont ensuite envoyé le spi !" (B. Peyron à bord de JAZ)

ÉPILOGUE : SAUVER LE DERNIER DES GRANDS PRAOS DE COURSE

Convoyé par cargo à Rotterdam, TAHITI est revenu plus tard aux Antilles où il a connu quelques heures sombres avant d'être racheté par Jean-Claude Van Rymenant (patron de la SNSM de St Martin). L'association Golden

truction de FUMÉE NOIRE à Brest), un des membres est déjà dépositaire de GODIVA et CHEERS est à l'inventaire des monuments historiques. Les volontés sont là, les compétences réunies, un constructeur de multicoques français met à disposition son terre-plein pour l'accueillir, mais un travail important sur le flotteur doit être mené avant de traverser et voir le bel oiseau renaviguer le long des côtes Méditerranéennes.

Plus qu'un bateau c'est un mode de navigation et une mémoire architecturale qui doivent être conservés pour les générations futures car ils ne seront plus reconstruits !

Le prao est prêt à être assemblé. D'ici peu, il naviguera... (photo Daniel Charles)





J'ai dessiné Tahiti Douche ***

par Daniel Charles



Alain Gliksman avait été un remarquable coureur au large et sans doute le journaliste nautique le plus imaginaire de sa génération. En 1979, personne en France à part Allègre n'avait d'expérience du multicoque et Gliksman lui avait fait construire le désastreux trimaran géant GRAND LARGE, un très mauvais souvenir ! J'exerçais encore l'architecture navale, m'intéressais aux praos et étais un des très rares à avoir navigué dessus. La solution était économique et performante. Début 80, Gliksman me demanda de lui dessiner un prao d'après un avant-projet que je lui avais présenté. Un ami anglais lançait un chantier à Ipswich en Angleterre, voyant la possibilité d'une première commande, il avait fait une offre très avantageuse. Pour l'OSTAR 1980, il fallait construire en quatre mois, j'eus onze jours pour réaliser les plans de base ! L'architecture générale était proche de celle de CHEERS,

mais les carènes et la structure étaient totalement différentes (bords parallèles au centre des coques pour renvoyer du volume aux extrémités, entrées d'eau plus fines dans un plan vertical qu'horizontal pour créer une portance dynamique lors des accélérations). Cela se révéla très efficace, épargnant les "piquages du nez" à chaque accélération des autres praos de cette époque. J'habitais encore en Belgique et pour aller surveiller la construction je prenais à Zeebrugge le ferry de nuit FREE ENTERPRISE (qui fit naufrage par la suite). La construction fut bientôt interrompue faute d'argent et la relation avec Gliksman devint tendue ; tout était raison à conflit. Je me fis agonir d'injures affirmant que dans un futur pas trop éloigné, on traverserait l'Atlantique à la voile en moins de six jours ! TAHITI avait été conçu pour être le plus léger possible, avec peu de voilure, mais un très bon rapport poids-puissance. À la base de l'idée générale, il y avait l'engagement d'Alain de fournir des mâts en carbone dont le poids ne dépasserait pas 80 kg. Or ces profils furent abandonnés pour raison financière, et lorsque arrivèrent les tubes alu, ils pesaient chacun 210kg et représentaient 20% du poids de la coque nue ! La construction en bois moulé était soignée

malgré un budget étreint. Au peson, lors du lancement, le bateau affichait 2050kg sans mât ni dérives ! Durant la nuit, l'équipage avait peint le nom qui avait été tenu secret ; il déclencha l'hilarité, "douche" en anglais signifie "bidet"... Lors des premiers bords, on atteignit aisément 19 nœuds par force 3, mais mes relations avec Alain étaient telles que je n'ai pas suivi la mise au point de La Baule-Dakar. Halvard Mabire me dit qu'on avait ajouté un système de plomberie pour redresser le bateau en cas de chavirage et il était effaré par la quantité d'eau restant dans les tuyaux. Après avoir bataillé pour être payé, il me semble que j'ai touché 9000 F pour les plans, une pitance ! Avec tous ces ajouts, le prao approchait les 5T, c'était beaucoup trop, il avait perdu son avantage principal ! Cet excédent fatiguait les appendices qui ne tardèrent pas à se déliter, les mâts trop lourds, non haubanés, fouettaient. L'architecte chargé de la transformation en sloop ne renforça pas assez le pied de mât, le poteau transperça la coque ! Une expertise ahurissante conclut que j'avais fait une erreur, puisque l'échantillonnage n'était pas assez solide (il n'avait montré aucune faiblesse en goélette). Je continue de penser que, dans d'autres circonstances, TAHITI aurait obtenu d'excellents résultats. À l'époque, il n'y avait pas en France de skipper conscient des limites de poids strictes des multicoques.

Huit fragments de TAHITI

par Christine Capdevielle



Je me souviens des premiers échanges entre l'architecte et le skipper à l'automne 1979 : ce serait un prao d'environ dix-sept mètres, construit en bois époxy, léger et peu toilé, avec deux mâts non haubanés. Il serait beau et irait vite. Je me souviens d'une visite au chantier en janvier 1980. Nous avions pris le ferry de nuit à Zeebrugge ; la structure prenait forme, les deux coques retournées étaient construites l'une près de l'autre. Un couple tous les soixante centimètres, des lisses en spruce et bientôt vingt mille pièces de six bois différents, seraient assemblées par cent vingt mille agrafes noyées dans l'époxy. On devinait déjà la beauté des carènes.

Je me souviens des derniers préparatifs avant le voyage vers la France. De la difficulté à mettre au point le plan de pont d'un voilier qui ne vire pas mais change de sens ! De la beauté des lignes lorsqu'elles ont touché l'eau, des premiers bords timides pour quitter la rivière. De l'inquiétude de l'équipage lorsque le vent est arrivé avec la première nuit ! De la barre franche, assez dure et verticale (pousser pour lofer, tirer pour abattre). De l'escale forcée à Douvres et du louvoyage entre les ferries. De l'arrivée délicate à Port Deauville, au beau milieu d'un blocus de pêcheurs : tenez bon les gars, avait-on entendu à la VHF, j'ai vu le curé ce matin et il est avec vous !

Je me souviens du voyage de La Trinité à La Baule, quelques jours avant le départ de la Baule-Dakar. La barre franche avait été remplacée par un petit volant hydraulique, plus singulier encore. Il y avait du vent, TAHITI était vide à part la présence d'un journaliste de Paris Match, malade et allongé dans le blister. Le circuit avait lâché à la sortie du chenal, éclaboussant l'inté-

rieur de la coque centrale qui sentait l'huile et dont le plancher glissait. Halvard à la barre franche (en prise directe sur le safran) voulait tester le bateau avant le départ ! moi aux écouteurs, on est allé très vite, personne ne nous voyait et c'était vraiment excitant sauf pour franchir la trampoline sous les geysers afin de refermer un capot qui menaçait de remplir le flotteur... Le soir, devant l'entrée du port, l'équipage de ROYALE nous a laissé passer, arguant que nous étions moins manœuvrant ; ce qui était parfaitement juste ! Nous étions fatigués, salés et fous de joie.

Je me souviens des premières heures de course à bord d'un prao si lourd qu'il n'était plus le même. Certes, nous étions quatre à bord, mais Alain ne pouvant oublier le chavirage de son trimaran, l'avait surchargé d'équipements pour le rendre insubmersible et il souffrait d'un excès de poids qui handicapait ses prétentions et fragilisait sa structure.

Je me souviens d'une mer dure dans le Golfe de Gascogne ; Alain gérait la navigation et la communication. Nous nous relayions à la barre avec Jean-François (Le Menec) et Halvard. Je mesurais vite la difficulté de tenir le cap, perchée sur cet échafaudage, la tête sortant à peine du "trou d'homme", protégée des embruns par une capote qui pivotait de 180° lors des virements, mais limitait la visibilité... La nuit, au près, j'étais tendue. Quand les garçons dormaient, je redoublais de vigilance et craignais que les voiles prennent à contre. Cela nous est arrivé plus d'une fois pendant cette première partie du parcours. Nous nous retrouvions alors tous sur le pont, réunissant nos efforts pour remettre le prao dans le bon sens. Avant de monter, mon cœur palpitait, c'était inconfortable et périlleux,

mais nous étions des libres vivants ! Les dérives ayant gonflé doucement, elles se sont bloquées dans leur puits. Il faisait toujours aussi mauvais, nous étions à trois journées de mer d'Horta où l'escale s'imposait. Naviguant uniquement aux écouteurs, le sens marin d'Halvard fut précieux. Je me souviens des deux semaines d'escale aux Açores où nous attendions les dérives en alu fabriquées en France. Les garçons jouaient aux échecs à l'hôtel. Je retrouvais Othon dans son minuscule atelier, perché au flanc de la falaise. Il gravait des dents de cachalot et m'enseignait la technique, patiemment, d'un geste sûr et précis. Nous étions taiseux, hors du monde, la parenthèse était belle et imprévue. La veille de notre départ, il avait dessiné pour moi TAHITI sous voiles.

Je me souviens du départ vers Dakar. La flotte était déjà arrivée depuis longtemps, mais nous voulions terminer l'épreuve. J'allais découvrir le continent africain par la mer ! Décembre 1980, les pieds nus gelés dans mes chaussures de pont blanches, j'atterrissais à Paris qui brillait sous la neige. Noël approchait, je voulais tout rembobiner depuis les premiers jours, comme l'histoire d'un grand amour.

*En mer lors de la première transmanche et déjà les premiers bricolages (notez le serre joint sur la barre au premier plan)
(Photo Christian Février)*

