

VOILES

&
voiliers

SALON: LES
NOUVEAUTÉS



NUMÉRO
EXCEPTIONNEL
1976: LA GRANDE
ANNÉE DE
LA VOILE

N° 71 JANVIER 1977
MENSUEL

12 F

SPECIAL SALON

SUISSE 5 FS

CANADA 1 DOLLAR 25

ESPAGNE 90 PESETAS

LA TRANSAT DE LA SOUFFRANCE

par Alain Gliksman

Illustration : Denis Boissier

Ils sont partis... Ils sont partis traverser l'Océan en solitaire. Ils ont entrepris de battre le record des clippers autour du monde. Ils ont sillonné l'Atlantique en triangle. Avec « L'Aurore », ils ont couru, seuls le long des côtes de France. Avec « Le Figaro », elles se sont mesurées à la mer. Ils sont allés disputer les jeux Olympiques, les grandes Semaines françaises. Ils ont remonté l'Hudson à l'ombre de voiles immenses, vision d'antan ressuscitée. Ils ont été les héros de 1976. Rejoignons-les tout au long de ce supplément que nous leur consacrons. Embarquons à leurs bords...

Le premier à nous y convier est Alain Gliksman. En 1972, dans la Transat, il gagnait le Jester trophy à bord d'un très léger **Toucan**. Quatre ans plus tôt, avec **Raph**, il avait connu l'amertume de l'abandon pour avaries, alors qu'il était en tête. Qui mieux que lui pouvait nous conter cette épopée que fut la Transat 1976, et en tirer la leçon ? La dernière amarre larguée, avec Alain Gliksman, partons nous aussi...

A sa suite, avec Jean-Paul Aymon, nous parlons un peu argent. Il le faut. Même si Marc Berthier, à sa façon, pense tout le contraire... et le dit.

D'un coup d'aile, maintenant, arrivons à Boston où l'architecte américain Dick Newick nous attend. Avec **Third Turtle**, trimaran tout en souplesse, troisième de la Transat, il fut la grande révélation de cette course. Dick n'avait pas encore eu droit à la parole en France. C'était dommage car il a beaucoup à dire. Nous sommes heureux d'avoir pu combler cette lacune.

Un autre était resté oublié : Alfred Johnsen. Vous ne connaissez pas ? Ce n'est pas tellement étonnant : Alfred Johnsen fut le premier navigateur à traverser l'Atlantique en solitaire, sur un doris ponté, il y a tout juste cent ans, en 1876. Parti de Gloucester, dans le Massachusetts, il arrivait à Liverpool 57 jours plus tard. Nous avons effectué sur place des recherches dans les journaux de l'époque. Et, aujourd'hui, nous sommes à même de vous présenter des documents inédits sur ce hardi marin, prédécesseur (très décontracté) de sir Francis Chichester, d'Alain Colas et d'Eric Tabarly.

Mais assez parlé... Embarquons.

La première dépression, vous la prenez sans récriminer. Vous l'acceptez comme une occasion de vous distinguer, et pendant une trentaine d'heures, vous changez les focs l'un dans l'autre. Comme en régate, vous virez de bord à chaque changement de direction du vent. Malgré la douche inévitable dans le cockpit, les mains et les reins douloureux, malgré tous ces objets qui avaient enfin trouvé une place et qui vont à nouveau rouler dans l'eau de cale fuyant son puisard, recouvrant le bord du plancher le long de la couchette sous le vent.

Une seconde dépression suit aussitôt, laissant à peine l'aiguille du barographe se relever, pour l'entraîner à nouveau vers le bas, inscrivant sur la feuille non plus un trait mais une traînée épaisse comme une plaie où chaque vague a laissé sa marque.

Une troisième dépression « dans la foulée ». Il y a de quoi venir à bout des plus solides. Voilà cinq, six jours de chocs et d'efforts sur la coque, le grément, les voiles. Le moindre point faible a laissé le passage à une avarie, le moindre point de frottement s'est soldé par un trou dans les voiles ou une drisse casée. A l'intérieur, le désordre envahit peu à peu la cabine. L'odeur de moisi prend à la gorge dans cet espace confiné, fermé à l'air et envahi par l'humidité.

Les nécessités de la manœuvre, de la veille et de la navigation ne laissent que quelques heures de repos par jour. Encore est-il bien difficile d'en profiter sur cette couchette où vous roulez d'un côté sur l'autre, dans les gémissements de la coque malmenée. Tous les muscles font mal. La préparation d'un bol de soupe représente une dépense d'énergie devant laquelle vous reculez, tandis que l'estomac se contracte devant les éternels pruneaux, pâtes de fruits, biscuits et autres sucreries qui constituent l'ordinaire des jours de mauvais temps.

Le pire est peut-être cette lumière crépusculaire en plein midi, une lumière de fin du monde, de cave, de cellule. Après, vient le bruit. Vous êtes habitués à entendre le vent siffler dans le grément, mais bien peu savent, pour leur chance, que l'ouragan ne siffle pas : il hurle à pleine voix, sur une note grave et à peine modulée. C'est une bête qui crache sa rage.

La mer est blanche. D'abord, surgissent les crêtes blanches des déferlantes qui se détachent sur les dos gris-noirs. Puis les crêtes s'allongent, à droite et à gauche, se rejoignent, for-

ment des réseaux de longues lignes blanches qui se déplacent parallèlement. Maintenant l'écume s'étire et rattrape peu à peu la crête précédente. Sous le vent, le dos des lames s'enfle ; elles s'enfuient presque en ordre. Mais, si vous regardez vers les vagues, c'est une charge sauvage et désordonnée. Elles se chevauchent, se bousculent, s'écroulent les unes sur les autres. De temps en temps, l'une se dresse plus haute que les autres, se découpe en contre-jour sur la lueur des nuages et retombe comme un fauve qui a essayé sans succès de bondir hors de sa cage.

Vous êtes trempé, des pieds à la tête. A quoi bon se changer, pour se retrouver bientôt dans la même situation ? A chaque pas, à chaque mouvement une bouffée d'air nauséabond, résultat de la macération de la laine mouillée, s'échappe du pantalon de ciré et vient frapper vos narines comme pour vous empêcher d'oublier votre fatigue, votre sentiment de déchéance physique et d'impuissance. Vous vous sentez diminué par le froid, le manque de sommeil, les coups sur les mains, sur les coudes et les genoux, le poids des vêtements, les mouvements du bateau. Ce bateau soigneusement préparé, protégé des éraflures et des semelles de chaussures dans le port, et qui n'est plus qu'une coque grinçante et craquante, secouée par la tempête comme un rat dans la gueule d'un fox-terrier, avec pour barreur un pantin abandonné.

C'est à ce moment, quand il devient urgent de trouver un peu de répit, tant pour l'homme que pour le bateau où la pagaille devient dangereuse, où les drisses, les écoutes, le peu de voile exposée au vent ne tiendront plus longtemps sans vérification ; quand la batterie est presque à plat et que vous n'osez plus faire tourner le moteur de crainte de désamorcer la pompe ou d'encrasser les filtres, c'est à ce moment que la radio annonce : tout ceci n'était qu'un début, maintenant cela va vraiment aller mal.

Le vent va alors souffler avec une rage renouvelée sur ces collines liquides laissées par les dépressions précédentes. La coque, dont on s'étonne qu'elle tienne encore, va être projetée dans des trous de plus en plus profonds, et de plus en plus abrupts. Plymouth, les journalistes, les amis, la terre ferme avec des lits où l'on dort dans des draps blancs, avec des restaurants où vous êtes servi avec empressement, les sourires des filles, les

La Transat de la souffrance

soirées paisibles avec les amis, la tranquille-et-heureuse-vie-de-tous-les-jours, tout cela est loin derrière, au bout d'un océan qui s'agrandit sans cesse, un océan dont l'autre rive reste aussi lointaine que la libération d'un condamné à dix ans. Et, lancinante, revient la pensée des malins qui ont choisi de faire route au Sud, et qui taillent des milles au soleil...

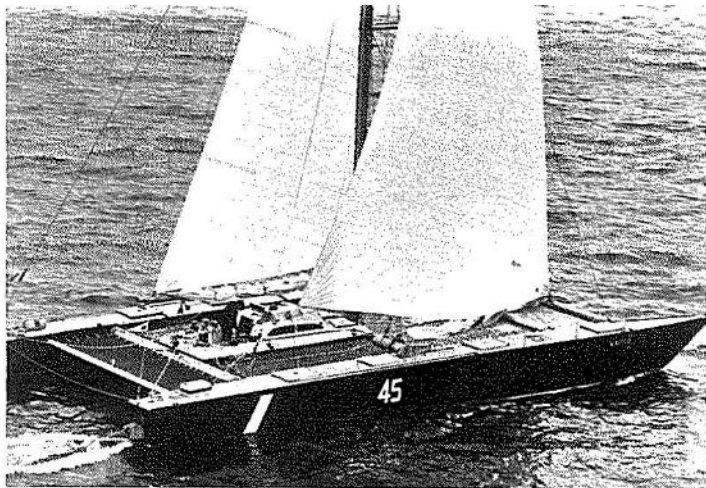
C'est le moment où chacun prend la mesure de la vanité des choses, de toutes ces choses après lesquelles il court, et de la triste réalité de bien d'autres qu'il refuse de voir depuis longtemps. D'un côté une victoire chimérique, une notoriété de quelques jours ; de l'autre les dettes, le temps perdu, la fatigue, la peur, la mort peut-être. Il n'y a que ceux qui sont très forts ou très simples qui peuvent dans de tels moments assumer leur faiblesse et continuer à se battre.

Depuis longtemps, nous les initiés —journalistes, techniciens, concurrents et souvent le tout à la fois — nous savions que la « Transat » allait devenir véritablement un événement et occuper le premier plan de l'actualité. Nous souhaitions cette promotion, et nous n'avons cessé d'œuvrer en ce sens. Et, naturellement, il nous est arrivé l'inévitable et toujours imprévu : quand l'événement s'est dressé de toute sa taille, nous avons hésité à le reconnaître. Nous errions dans ses développements et ses ramifications comme les premiers habitants d'une ville en parcourant les rues au bout de quelques années, effarés, déjà étrangers et bientôt gênés.

Quel est le vrai visage de la Transat ? Celui que montre la grande presse, avec ses traits tout simples, et au besoin simplifiés. Avec tous ses records. Record par le nombre de participants : 130, 140, on ne sait plus. En tout cas plus d'hommes seuls sur un bateau au même moment qu'il n'y en eut jamais depuis les temps reculés où l'humanité marchait encore à quatre pattes. Record par la taille des bateaux : 71 mètres, 38 mètres, des 15 ou 20 mètres si nombreux qu'il faut pointer la liste pour être sûr de n'avoir oublié personne. Un système de valeurs enfantin : les champions sont célèbres, donc les gens célèbres sont des champions. Plus ils sont connus, plus ils ont de gros bras, et plus ils peuvent manœuvrer des gros bateaux. Les autres les suivent éperdus d'admiration et attentifs à la leçon...

On est habitué à ce qu'un événement international soit en quelque sorte le point culminant d'une série d'éliminatoires, de sélections : les finalistes dans n'importe quel sport se sont frayé la voie à coups de succès confirmés.

Dans une Transat, tout dérive. Vous y trouvez des champions confirmés, fourvoyés sur de petits bateaux, des athlètes inemployés, des spécialistes du sponsoring qui ne font que cette course, une fois tous les quatre ans,



*Kriter III : 20 tonnes de compression au pied du mât
(photo Christian Février).*

des théoriciens farfelus, des poètes et des marginaux. C'est une armée du Moyen Âge avec ses chevaliers et sa piétaille. Voyons un peu ce qu'il en est.

Il y a encore foule sur Club Méditerranée. Vingt, trente personnes ? Les gens sont vite blasés et tout le monde semble s'être habitué aux dimensions monstrueuses de ce voilier long de 71 mètres. Pour moi, il n'en va pas de même. Je ne peux voir ce bateau sans ressentir dans mes mains et mes reins le poids des voiles et des écoutes. Justement, on est en train de hisser les voiles, sur les quatre mâts en même temps. Un ou deux hommes s'unissent ou se succèdent à chaque drisse, et tout ça monte bien lentement. Après quelques minutes, notre bateau de presse repart faire un tour du plan d'eau.

L'« écurie » Terlain se prépare elle aussi. ITT-Océanic et Kriter III sont amarrés bord à bord et le tableau est assez impressionnant. Il est difficile d'imaginer deux engins flottants plus différents et je me perds en conjectures sur le cheminement mental qui a pu, à quatre ans d'intervalle, les faire considérer successivement au même homme comme l'idéal pour gagner la Transat.

Au cours d'une interview, j'ai dit tout le mal que je pensais de l'ex-British Oxygen que je considère comme un bateau raté dans la mesure où les performances ne correspondent pas aux excès de la conception. Son seul titre de gloire est d'avoir gagné le tour de l'Angleterre à deux équipiers. Mais seuls ceux qui ont étudié les résultats savent qu'il a été battu dans quatre étapes sur cinq. C'est une impasse météo réussie qui lui a permis de reprendre une douzaine d'heures à Three Cheers et lui a donné la victoire finale avec une heure et demie d'avance. Cela n'enlève rien au coup de chapeau que je décerne mentalement au courage de Jean-Yves Terlain, dans la mesure où, navigant depuis plusieurs mois avec le bateau, il a eu le temps de se rendre compte de ce qui l'attend. J'ai eu une longue conversation avec Rod Macalpine-Downie, l'auteur de British Oxygen. Nous avons évoqué les problèmes des liaisons des coques, vitales sur un engin d'une pareille taille.

— Nous avons vingt tonnes de compression au pied du mât, m'a-t-il confié pensivement.

— Statiquement ?

— Qu'est-ce que vous voulez dire ?

— Combien les chocs dans les vagues ajoutent-ils quand le bateau retombe lourdement dans un creux ?

— Je ne pense pas que ça fasse une différence sensible.

Personnellement je suis persuadé du contraire, mais le moment était mal choisi pour ouvrir le débat. Je me contentais de remarquer :

— Je serais mort de peur si je devais faire la course avec cet engin.

— Je suis mort de peur, me répliqua Rod. D'ailleurs, en règle générale, je suis contre la navigation des solitaires en multicoque, et sur les grands multicoques tout particulièrement.

En comparaison, l'ex-Vendredi 13, qui paraissait passablement excessif il y a quatre ans, ferait presque raisonnable. Tous ceux qui ont navigué sur le bateau l'ont trouvé facile à manœuvrer. Et si les années et le charter aux Antilles l'ont passablement alourdi, il peut être considéré comme l'un des concurrents les plus solides et les mieux préparés à la première place en temps réel. Yvon Fauconnier qui le barre est l'un des rares concurrents de la Transat à pouvoir faire état d'un palmarès en course. Par ailleurs, il mène le bateau en charter depuis des années et Dieu seul sait si c'est important pour tirer le maximum d'un voilier sans le casser et faire face aux imprévus.

Le Pen Duick VI d'Eric Tabarly passe pour l'un des bateaux les mieux préparés et les plus solides, tant il est vrai qu'un bateau solide, selon la définition américaine, est un bateau où on a cassé tout ce qu'il y avait à casser. Et pourtant il a quitté l'avant-port de Plymouth, tout à l'heure, avec un Zodiac amarré très court en remorque, et, dans le Zodiac, deux lascars jouant ferme de la clé à molette sur le bâti de la dynamo relevable posée sur le tableau arrière. De toute évidence, ce matériel n'a pas bénéficié des mêmes tests de « destruction » que le reste... Mais qui n'a pas son point faible ?

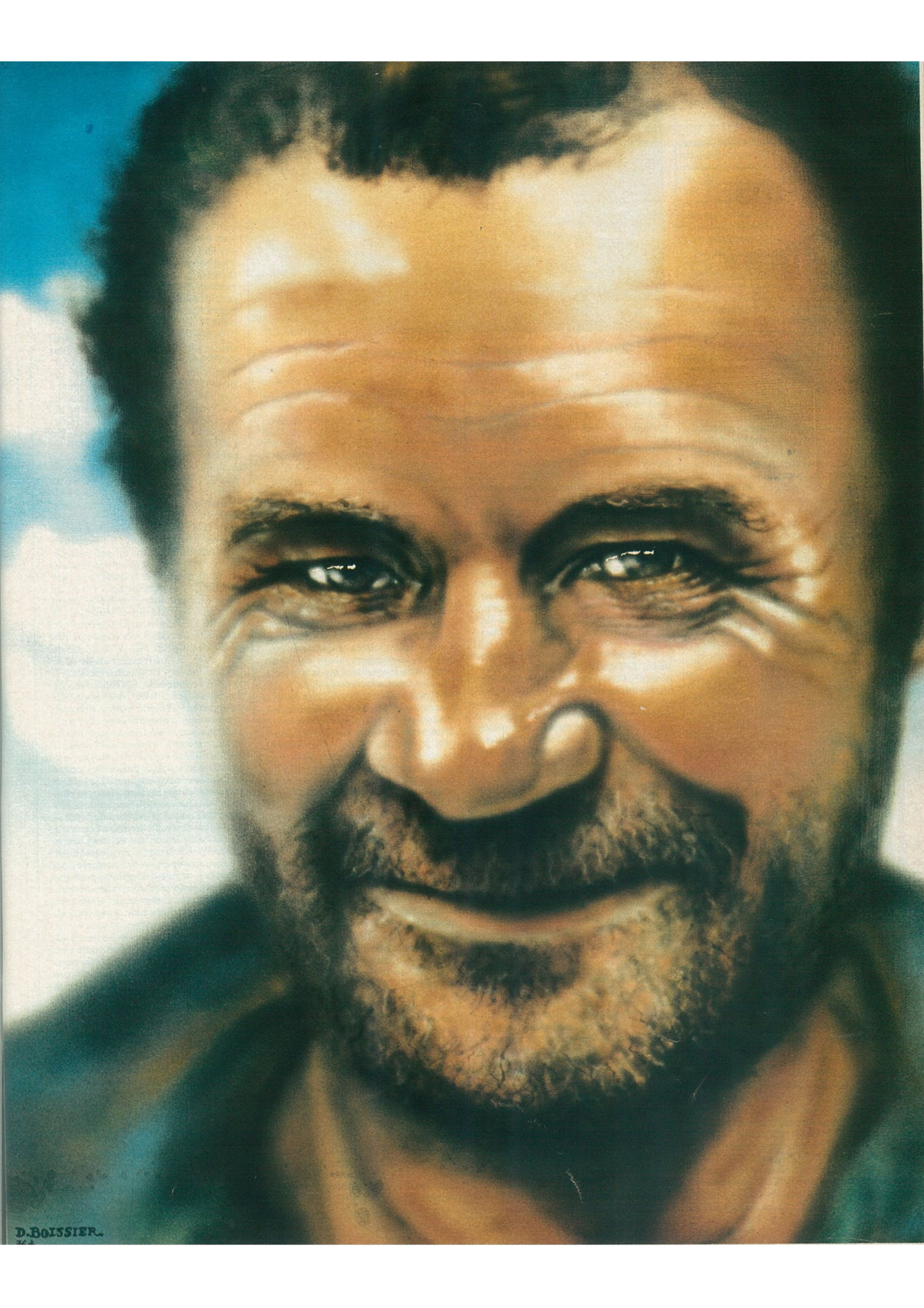
J'ai placé Spirit of America tout en haut dans ma liste de favoris, et pourtant je ne l'ai encore vu qu'en photographie. Il faut dire que le bateau s'est fait connaître par plusieurs records de vitesse (et ajoutons qu'il a aussi chaviré deux fois, paraît-il). Il navigue depuis quelque temps déjà, et sa taille, 18,90 mètres, n'est pas hors de portée d'un budget américain. Le petit temps devrait lui permettre de briller, pronostic qu'il s'emploie à confirmer en évoluant à bonne allure sans le secours de son génio, alors que beaucoup de bateaux réussissent péniblement à continuer à gouverner. Un trimaran de moins de vingt mètres, facile à manœuvrer selon les normes des solitaires actuelles, pourrait bien être l'idéal pour cette course. Son point faible, puisqu'il faut bien que toutes les solu-

tions en aient un : un pareil rapport vitesse-longueur de flottaison ne peut être atteint qu'avec une grande légèreté, d'où un bateau capable de chavirer quelle que soit sa taille : un voilier peu efficace au près serré dans le mauvais temps, car les constructions légères ne sont pas faites pour taper durablement dans les vagues et manquer d'inertie ; enfin, le bateau s'arrête pour un rien et, inversement, accélère très brutalement, surprenant son équipage et déconcertant le pilote automatique.

Parler de multicoques légers nous amène tout naturellement aux bateaux de Dick Newick. Je connais bien Dick, depuis des années. C'est un de ces hommes qui se vouent durablement à une idée et y consacrent chacune de leurs minutes d'activité comme de loisir. Dick ne pense qu'aux multicoques et à la manière de combiner leurs caractéristiques pour obtenir à la fois les performances et la sécurité. Ce souci permanent de la sécurité ne l'empêche pas de recourir à des solutions extrêmes, mais toujours dans le cadre de dimensions et de budgets raisonnables.

À la suite de la performance de Cheers il y a huit ans, les praos ont recommencé à fleurir un peu partout. Mais, déjà, Newick avait pris les limites de la formule et travaillait sur des solutions plus classiques. C'est un adepte inconditionnel de la légèreté. Il domine les problèmes de structure par une conception des liaisons et une technique de construction qui sont des modèles du genre. Reste le risque de chavirage, contre lequel il essaie de se prémunir avec des voiliures modérées, étalées en longueur, avec des mâts de faible hauteur, avec des ponts au bouge très prononcé pour éviter des portances intempestives dans de fortes rafales, avec des flotteurs assez importants qui, combinés avec une faible résistance latérale dérive remontée, devraient permettre au bateau de dériver en travers sans engager. Newick a connu un coup très dur quand, le plus grand des bateaux qu'il avait dessinés pour la Transat, Gulf Steamer a chaviré (dans le Gulf Stream, et ce n'est pas la seule ironie du sort dans cette Transat). Le drame s'est déroulé par un banal coup de vent, au départ de Newport, navigant sans hâte pour gagner l'Angleterre, et à un moment où le skipper et son équipier discutaient de l'opportunité d'abandonner la cape et de remettre en route.

Avec ce forfait, avec celui de Great Britain III, chaviré après une collision à la fin de sa croisière de qualification, et pour lequel la raison officielle est l'impossibilité de trouver un assureur — ce qui est bien surprenant au pays même de la Lloyd dont la devise est qu'on peut tout assurer —, avec le forfait de Manureva, l'ancien bateau d'Alain Colas, dont la structure est paraît-il fatiguée, ce qui n'a rien d'étonnant après une pareille carrière, avec celui de Grand Large, la liste des bateaux qui peuvent raisonnablement espérer couper la ligne en tête ne comprend plus que cinq noms et, bon gré mal gré, les quelque cent trente autres leur servent de repoussoir. À ces cinq noms, il faut ajouter un « outsider » : Joël Charpentier qui s'aligne pour la seconde fois avec sa goélette Wild Rocket, une coque de dix-neuf mètres dont les performances ne peuvent



théoriquement rivaliser avec celles des « engins » mais qui peut jouer la carte de la solidité.

Revenons à Dick Newick, à son **Three Cheers** dont on peut se demander si, malgré une longueur de 14,20 mètres qui le voue au trophée intermédiaire, il ne représente pas un concurrent à la première place en temps réel. Au tour d'Angleterre à deux équipiers, il a battu **British Oxygen** en temps réel à plusieurs reprises, et il semble logique de penser qu'avec un équipier de moins, le plus petit bateau sera mené plus efficacement, à égalité d'équipage. Et il serait difficile de trouver mieux que Mike MacMullen, une force de la nature, fraîchement émoulu des Royal Marines, et dont tous les moments de loisir sont voués à la compétition ou à la croisière avec son engin. Mike a notamment gagné le tour de l'Angleterre en temps compensé avec son petit monocoque **Binkie**. En 1972, avec le même bateau, il a fait second derrière mon Toucan dans le prix des moins de 35 pieds et ce fut pour nous deux l'occasion de nouer à Newport une amitié durable. J'ai assisté à son mariage voici moins de deux ans avec la voûte de sabres de ses amis officiers et toutes les plaisanteries d'usage. (Je me souviens en particulier d'un télégramme lu en public qui disait « Meilleurs vœux de bonheur du Prince de Galles, du Duc d'Edimbourg, et de tous les autres pubs sur la route de Londres à Plymouth. »)

Mais Mike MacMullen vient de vivre une tragédie : sa femme s'est électrocutée trois jours avant le départ, avec une ponceuse électrique, en travaillant sur le bateau de son mari, les pieds dans la marée montante. Il a fallu hâter l'enterrement pour que Mike, faisant la seule chose qu'il y avait à faire, puisse prendre le départ.

Autre concurrent d'importance pour le Gipsy Moth trophy : **Gauloises**, qu'on peut décrire comme un super-Toucan de dix-sept mètres, construit et préparé avec la méticulosité suisse. C'est une tentative suisse à 100 % : les architectes, les constructeurs, le voilier et le barreur sont suisses. Le fait que les capitaux soient pour une bonne part américains et français ne rend pas ce voilier moins helvétique, au contraire ! Tout système a ses forces et ses faiblesses, surtout s'il est appliqué avec rigueur : si la réalisation du bateau et la conduite de la préparation matérielle sont des modèles du genre, personne dans toute l'équipe n'a une réelle expérience de la haute mer en solitaire. C'est pourquoi **Gauloises**, qui illustre des théories que j'avais pas personnellement en 1972, n'est pas dans mon esprit un favori à 100 %.

A égalité avec **Gauloises**, les pronostics placent **Bestaveer**, variation très voisine sur le thème du sloop long et étroit, très brillant au près. Son skipper, Gérard Dijkstra, s'était aligné en 1972 avec un véritable monstre, un **Ocean 71** de 22 mètres, avec son grément d'origine, d'autant plus impressionnant que son barreur n'avait pas le gabarit d'un Tobarly. Je n'avais pas été surpris à l'époque d'apprendre que le bateau avait dématé en cours de route : il est facile de garder trop longtemps un géniois de 150 mètres carrés...

Autre concurrent de premier plan, Tom Grossman avec l'ancien **Cap 33**



*Three Cheers : parti pour la première place...
(photo Alastair Black).*

racheté à Jean-Marie Vidal après son excellente place de troisième en 1972. Grossman a beaucoup travaillé sur le trimaran, dessiné et construit par André Allègre avec un budget très serré. Comme pour **Three Cheers**, on peut considérer qu'il s'agit d'un bateau excellent à sa première apparition et très amélioré depuis. Un autre « vétéran » puissant : **Quest**, trimaran de 16,46 mètres.

En tout pour le Gipsy Moth trophy, 44 bateaux sont inscrits parmi lesquels quelques unités de bonne taille bien construites et quelques gaillards solides. Mais aucun ne semble émerger comme favori.

Le match entre monocoques et multicoques est naturellement aussi serré, sinon plus que dans le Jester trophy. Côté multicoques, deux conceptions s'affrontent : d'un côté, trois petits trimarans de Newick qui, chose étonnante, n'ont pas été conçus spécialement pour la compétition, mais pour la promenade de jour. Ils se caractérisent par une coque centrale très fine et très faible de franc-bord, avec un cockpit central dont les parois sont de simples toiles. Les flotteurs sont relativement volumineux et font presque la même longueur que la coque centrale. Les bras de liaison, point toujours délicat, sont deux poutres de section elliptiques en arc de cercle fixées très haut sur la coque centrale, ce qui combine une forme très favorable et une distance souhaitable entre les poutres et les vagues, compensant ainsi les problèmes que poseraient sur ce point le faible franc-bord des flotteurs. Une minuscule cabine avec une seule couchette et guère de place autour fournit un abri au barreur. Solution acceptable, car sur d'aussi petits bateaux il n'y a pas de réels efforts musculaires à fournir et la fatigue résulte uniquement des heures de veille accumulées. Comme dans une voiture, vous disposez de moins de place pour étendre vos membres, vous changez, faire un peu de toilette, de vrais repas... et dormir. Mais vous en avez moins besoin qu'après une journée de travailleur de force.

Comme d'habitude, Newick a sacrifié presque tout à sa religion de la légèreté, l'équipement est réduit au minimum, les échantillonnages également, mais le kevlar et la fibre de carbone ont été employés généreusement. La surface de voilure, copieuse, reste faible en valeur absolue et un tel bateau peut être mené comme un dériveur.

Les trois Vals inscrits dans la Transat sont venus par leurs propres moyens de Newport en dix-sept jours en moyenne. Ce chiffre qui est celui des

meilleurs classe I en course avec un équipage au complet suffirait à rendre pémis les trois quarts des bateaux inscrits dans la Transat si le parcours n'était pas contre le vent.

Pour un technicien, la course promet d'apporter un enseignement précieux en comparant la conception de Newick avec celle de Derek Kelsall, autre architecte et constructeur de premier plan dans le domaine de la compétition, dont les bateaux, beaucoup plus près de ce qui est généralement admis en ce moment, offrent une coque centrale importante et des flotteurs assez courts et très fins qui ne refusent pas de s'immerger dans un coup de gîte. Le plus brillant de ses représentants est **FT** financé par le Financial Times et barré par l'un de ses directeurs. C'est un bateau au palmarès chargé et bien au point.

Les monocoques construits spécialement pour le Jester trophy sont faciles à repérer sur la liste de départ : ils font tous 38 pieds (11,58 mètres) ce qui représente la taille maximum. Les mêmes bases conduisant généralement aux mêmes conclusions, ils ont souvent un air de famille : une étrave rognée, un élanement avant relativement important mais pas trop rasant en raison de la clause du règlement qui impose au bateau de passer dans des gabarits qui fixent en pratique la pente de l'élanement ; ils ont par ailleurs une généreuse surface de voilure car si le près dans la brise est plutôt l'affaire des monocoques, les petits airs prévisibles aux approches de l'arrivée risquent de rendre l'avantage aux multicoques. Les cinq Frioul 38 de l'école de voile de Marc Linski partagent, avec le plan Auzépy-Brenneux d'Aline Marchand, un mât très haut, gréé en 7/8° ou en 3/4. Un tel gréement est remarquablement efficace dans les mains d'un barreur qui sait l'utiliser : en faisant ou en laissant cintrer le mât (car si le gréement est bien réglé, le mât cintré tout seul de ce qu'il faut), on peut éviter plus de la moitié des réductions de voilure. Ce qui ne veut pas dire que le barreur redevient disponible pour autre chose car, ce que l'on cherche à économiser, c'est le temps perdu par les manœuvres. L'attention et la surveillance requises sont au contraire décuplées, car un mât qui cintré est un mât en danger et il faut lui éviter les surcharges. Des surcharges d'autant plus redoutables qu'elles ne se traduisent pas par une gîte soudaine comme dans le cas d'un bon pieux, bien raide et bien haubanné de partout, qui laisse les voiles pocher d'autant plus qu'elles auraient besoin d'être plus plates. Et voilà bouclée — bien vite — la revue de ceux qui ont une

chance perceptible dès le départ de mettre leur nom sur l'une de ces assiettes en argent massif qui constituent le prix officiel d'une victoire dans la Transat. Les autres peuvent faire beaucoup pour leurs idées, pour l'amateurisme en général et leur propre profession en particulier. Ils peuvent inspirer aux journalistes quelques-unes de ces lignes bien senties sur les vrais sportifs et la leçon des vrais amateurs (tarte à la crème des éditoriaux tous les quatre ans et qui, à mon sens, serait plus convaincante si l'auteur n'était pas si ponctuel à se faire régler). Il reste que sauf une « divine surprise » qui ne ferait d'ailleurs, comme toute exception, que confirmer la règle, la cohorte des « autres » n'a rien à attendre sur le plan des résultats. Ils sont eux-mêmes inexpérimentés, ou leur bateau est trop vieux, ou trop petit, ou d'une conception trop éloignée de l'objectif. Leur seule chance d'avoir les honneurs de la chronique est d'envoyer un S.O.S. Certains le savent, et sont très contents comme ça. Mais pour un Jester, avec lequel Michael Richey, secrétaire de l'Institut de Navigation, bat un record de lenteur tous les quatre ans, pour un Shamaal, dont le propriétaire arrive tout à loisirs et offre une party à l'arrivée, combien se sont trompés de rêve, comme le dit si joliment Paul Guimard, et font un peu figure de victimes des sergents recruteurs ?

Tous les goûts sont respectables, il est aussi légitime de prétendre forcer la victoire, assurer sa promotion personnelle et servir le prestige national, que de « participer » ; mais depuis longtemps je trouve que les organisateurs cultivent un peu trop l'équivoque et que les journaux ne la dénoncent guère. Que viennent faire ces bateaux dont la longueur du nom n'a d'égale que la brièveté de la coque : l'**Innovator** de Mana de 8,53 mètres ; le **Lady Anne** de St Donats de 7,8 mètres, le **Galadriel** de Lothlorien de 7,8 mètres ? Tant de poésie et de courage réunis méritaient mieux.

Il y a de toute évidence place pour une grande épreuve fraternelle et bon enfant où l'objectif primordial de certains, traverser l'Atlantique en solitaire, et retrouver les autres à l'arrivée, deviendrait le seul. Pour l'instant, devant cette flotte aussi disparate, je ne peux que répéter ce que j'ai laissé échapper devant un micro : « Ce n'est plus une course, c'est une transhumance. »

Cette Transat a vu aussi la manifestation de deux phénomènes qui méritent qu'on s'y arrête : d'une part une intervention féminine importante par les références des concurrentes, la qualité de leurs bateaux, et leur nombre ; de l'autre, une sorte de délégation italienne qui semblait jouer délibérément une variation sur le thème de la taille minimum et des formes qu'on peut lui donner.

Si les solitaires naviguent sur des bateaux de plus en plus gros, ce n'est pas qu'ils sont de plus en plus forts ou que leur technique s'améliore sans cesse, comme c'est le cas pour les haltérophiles. C'est principalement parce que l'accastillage d'une part, le « poids mort » des bateaux de l'autre, diminuent d'année en année. C'est pour ces mêmes raisons qu'il est logique de trouver de plus en plus de femmes dans la compétition en solitaire.

La Transat de la souffrance

Marie-Claude Fauroux a fait sans s'épuiser une brillante prestation en 1972, et cela ne l'a pas suffisamment impressionnée pour lui donner envie de recommencer... Actuellement, c'est Clare Francis, charmante Londonienne de vingt-sept ans, qui domine la corporation. Elle a même gagné une étape de la course de *L'Aurore*. Aline Marchand et Dominique Berthier ont à leur actif une double traversée de l'Atlantique. Leurs bateaux sont neufs ou presque et parfaitement adaptés. Cependant, je ne suis pas entièrement convaincu par leur approche du problème. Ces bateaux sont des monocoques de conception très raisonnable, et la seule manière de faire mieux que les autres avec de tels bateaux, aux possibilités malgré tout limitées, est de leur « sortir les tripes » qu'ils ont bien enfouies, tout en gardant les siennes à leur place. A ce petit jeu les hommes seront toujours avantagés, surtout sur des bateaux de plus de onze mètres où la force physique compte quand il s'agit de border un génois ou de déplacer des sacs à voiles.

Une approche plus spécifiquement féminine serait de tout jouer sur la technique, la sûreté de jugement, le coup d'œil, les réflexes. Sur un petit trimaran du type Val de Newick, une femme partirait pratiquement à égalité avec un homme, avec même un petit avantage, puisqu'elle trouverait la cabine plus spacieuse, du fait d'un gabarit plus réduit, et qu'elle aurait besoin de moins d'eau et de nourriture dont le poids n'est pas négligeable sur de tels bateaux. Mais il faudrait affronter un certain nombre de préjugés techniques en plus des préjugés sociaux, et c'est peut-être trop pour nos pionnières du moment ?

Pour la mini-flottille italienne, on perçoit facilement le but de la démonstration, mais personnellement je pense qu'ils se fourvoient. Certes, quand on ne peut être le plus gros ou le plus rapide, et qu'on refuse — à juste titre à mon sens —, l'anonymat de chanter dans les chœurs, il est tentant de choisir l'autre extrême. Mais c'est là qu'il y a confusion : cet extrême pourra résider dans la conception, dans la légèreté de construction, dans la démesure de la voilure, mais jamais, au grand jamais, dans la réduction de la longueur, qui est vitale — et ce d'autant plus qu'elle est faible — tant pour la vitesse que pour la tenue à la mer. On ne réduit pas les roues d'une moto de cross avec la cylindrée... Quand je me suis enquis auprès des Italiens de la raison de cette surenchère dans le mauvais sens, ils m'ont répondu, avec un amical reproche dans la voix : « Il n'y a pas beaucoup d'argent en Italie en ce moment... »

Là encore, objection, votre Honneur : le temps d'un homme actif et capable a toujours été ce qu'il a de plus précieux. Préparer puis effectuer une Transat, et en revenir, requiert cinq à six mois d'activité presque exclusive.



The Third Turtle : à une journée du vainqueur... pour 400 000 dollars de moins (photo Keith Taylor-Sail)

C'est ce qui compte le plus dans le budget à moins d'être l'un de ces marginaux qui font souvent les courses, mais ne les gagnent jamais. Le prix de l'équipement, les frais annexes sont les mêmes à quelques mètres près. Alors au diable, les « maquettes », les modèles réduits, dangereux et inefficaces. Quand le règlement stipule « longueur maximale 11,58 mètres », il définit en même temps la longueur minimale pour un coureur sérieux. De même s'il y avait une limite de surface de voilure, il faudrait de bien graves raisons pour ne pas se placer exactement à cette limite. Il est dans l'essence de la compétition de prendre des risques, et il est permis de penser que cela contribue à sa noblesse. Mais des risques qui ne correspondent pas à un avantage en vitesse, qui au contraire vont dans l'autre sens, sont sans signification ni justification. Ils font du coureur un acrobate, et de la course une attraction.

Cinq juin. Le coup des dix minutes approche. *Club Méditerranée* a fini d'envoyer ses voiles. Je regarde ma montre : il a fallu plus de quarante minutes à une dizaine de personnes. Parmi tous ceux qui ont pesé dans leurs articles les chances de Colas, combien ont eu l'occasion d'envoyer des voiles de cent cinquante kilos ? Encore, aujourd'hui, est-ce calme plat, ou presque. Que sera-ce dans la brise avec la toile qui claqué et ralinque ? Sincèrement, c'est au-dessus des forces humaines. Une seule solution : il faut que ça tienne jusqu'à l'arrivée. C'est ce que je ne peux croire. Tabarly non plus. « Il finira au moteur », tel a été l'unique commentaire qu'il ait fait aux journalistes après une déclaration optimiste et peut-être un peu incisive de Colas.

Coup de canon pour la grande classe : l'extrémité au vent de la ligne est du côté de la terre, où il semble y avoir encore moins de vent, si c'est possible. Colas part au vent, au coup de canon, après une évolution interminable mais bien calculée. Tabarly part sous le vent et vire à la risée. *Spirit of America* s'enlève au vent de Colas, très à l'aise dans ce petit temps, et faisant un cap très convenable. Les autres se répartissent sur la ligne. Si *ITT-Océanic* est bien parti, Terlain sur *British Oxygen* semble très attardé. En fait, sans doute pour manœuvrer à l'aise, il a envoyé un petit foc et se traîne littéralement. Voilà qui lui promet de l'activité, avec un bateau qui ne supporte ni d'être sous-voilé ni de l'être trop. *Pen Duick* avec son grand génois léger est celui qui réussit la meilleure combinaison de vitesse et de

cap, et il est bientôt en tête. Une véritable flotte de bateaux de presse et un énorme ferry tiennent compagnie à *Club Méditerranée*, parfois à quelques mètres. La collision apparaît imminente en permanence. Alain est à la hauteur de son cockpit le plus avancé (il dispose d'une commande de barre électrique dans chaque cockpit) parfaitement détendu, épanoui. Les petits avions volent dans tous les sens, merveilleuse et sympathique pagaille (on n'a vraiment pas envie de voir la police de la circulation dans un moment pareil) mais un peu inquiétante malgré tout.

Le départ des *Gipsy Moth* est l'occasion de comparer *Gauloises* à *Three Cheers*. L'avantage va au monocoque, talonné de près par *Bestaever*. Comme on s'y attendait, le régatier qu'est Felhmann est parti bien lancé au coup de canon et son bateau fin et bien voilé avance sans effort. MacMullen sur *Three Cheers* fait courir. Nous allons le voir de tout près : quels que soient ses sentiments, il n'en laisse rien paraître. Il a l'air plus solide que jamais.

Pour le Jester, par la force des choses la catégorie la plus accessible, nous trouvons vraiment tout et n'importe quoi. En tête, les monocoques ont un avantage plus net que dans les classes plus importantes. Il semble que le tirant d'eau très faible en valeur absolue des petits multicoques et leur faible hauteur de mât les vouent par ce temps à recevoir moins que leur part de vent et à dériver excessivement. Les plans Mauric de l'école Linski, de Vaton remontent peu à peu vers la tête. Les trimarans de Newick ou de Kelsall tombent beaucoup sous le vent. Mais derrière un premier tiers de bateaux bien menés, c'est vraiment du tout venant. Certains, au moment d'être passés, « pipent » à mort, réflexe funeste qui arrête complètement leur bateau. Voiles trop plates, trop bordées, bateaux qui restent sur le mauvais bord, toutes les erreurs qui peuvent être commises dans le petit temps sont illustrées ici. Une fois de plus, je constate que le petit temps creuse des écarts encore plus importants que les coups de vent. Cette course est un grand moment sur le plan humain. Mais que ce combat est inégal !

La nuit et la brume se referment sur les concurrents. Pendant les jours qui vont suivre l'attention de tous ceux qui disposent de moyens de communications avec les concurrents sera centrée sur les grands bateaux. Dès ce moment, il est pratiquement impossible de reconstituer les péripéties de la course dans les autres classes

La première semaine voit la supériorité de Tabarly de plus en plus contestée par les meilleurs qui prennent leur cadence. Colas remonte peu à peu vers la tête qu'*ITT-Océanic* ne concède que mètre par mètre. Le 8 juin, Guy Cornou, qui s'est fait une réputation dans la course en solitaire de *L'Aurore* — il l'a gagnée deux fois —, est atteint d'une hernie discale. Tous ceux qui ont eu dans leur vie un accident de vertèbres peuvent imaginer ce que cet accident représente sur un petit bateau qui ne cesse de bouger. Pratiquement impotent, Cornou est récupéré et évacué : il ouvre la liste des abandons qui n'est pas près d'être close.

La nuit du même jour, Dominique Berthier, l'une des « filles de la Transat », est abordée par un cargo, pendant qu'elle dormait. Nous disons qu'elle est abordée, car les voiliers ayant (théoriquement...) priorité au large, le cargo aurait dû se dérouter. Naturellement, il n'en a rien fait, soit que l'homme de veille n'ait pas vu les feux du voilier, soit qu'il ait pensé que le barreur du voilier ne pouvait pas ne pas le voir et qu'il « s'enlèverait du passage », après quoi les feux du voilier sont sortis de son champ visuel.

Heureusement pour Dominique, elle n'a pas été abordée à 100 % par le cargo, en ce sens que ce n'est pas l'étrave qui a frappé le voilier, ce qui ne pardonne pas, mais le retour de la coque à l'avant. Probablement écartée par la vague d'étrave d'un contact prolongé avec la coque et d'une fin dans l'hélice, Dominique essaie de rejoindre courageusement la Bretagne, mais son bateau lui coule sous les pieds au bout de trois jours, en vue d'un chalutier qui la recueille.

Pendant ce temps, la vie est mouvementée pour Tabarly. A peine les Scilly passées, il essaie de brancher son avertisseur de changement de cap, pour s'apercevoir qu'il ne fonctionne pas dans la houle... Il l'avait essayé quelque peu, mais « la mer était plate ». Tabarly se plaint de n'avoir pas de chance avec les pilotages automatiques, il faut dire qu'il ne leur consacre pas beaucoup de temps !

Pendant les jours qui suivent, il se bat pour conserver la tête de la course. Le 7, plus d'une heure de bataille avec le génois pour prendre un ris au petit large... Quand c'est fait, naturellement le vent passe à 40 nœuds et il faut l'amener en vitesse. 50 nœuds toute la nuit, 60 au petit matin. Le pilote automatique n'étale pas trop bien. Un bel effort pour amener et rabanter la grand-voile, après quoi Tabarly constate que l'hélice de la génératrice est perdue. Du même coup, le pilote automatique est hors de service. Il est « épuisé, trempé et frigorifié » (ce sont ses propres mots). Pire : « Moralement, je suis découragé. » On le comprend : il sait par expérience ce que conduire un bateau sans pilotage automatique veut dire. Mais le *Pen Duick II* de 1968 était un jouet en comparaison du *VI*, et les deux tiers du parcours étaient faits, tandis que cette fois-ci, Tabarly est à quatre jours du départ...

S'il faut continuer, ce ne peut être que par le Sud, se dit Eric qui met le cap dans cette direction. Malheureusement, le vent étant ce qu'il est, il ne peut faire que du sud-sud-est. Il songe à abandonner mais, avant de prendre cette décision, il se dit que mieux vaut dormir. Quand il se réveille, reposé,

naturellement plus question d'abandon. Pas question non plus de faire du sud où le soleil aurait donné suffisamment de lumière aux plaques solaires pour alimenter le pilote : le vent est sud-sud-ouest. Alors de l'ouest et haut les cœurs !

Ce n'est pas le moment de se laisser aller, car une seconde dépression approche déjà, suivie d'une troisième, laquelle ne semble être là que pour empêcher les concurrents de s'écarter de la trajectoire de la quatrième, qui battra tous les records. Eric manœuvre sans arrêt, renvoyant le génio léger pour quelques heures d'accalmie et recommençant à conjuguer la gamme des réductions de voilure, pour finir le 14 à sec de toile, et le barreur au chaud dans sa couchette. « C'est très tranquille », note Eric, *il faut attendre que ça passe.* Le 15 au matin, c'est passé. Pen Duick aura quand même payé un tribut à la « tempête du siècle » : la barre à roue est hors d'usage. Il faudra barrer à la barre franche, qu'il avait abandonnée parce qu'elle était trop dure. Mais, au point où il en est, il n'est plus à un effort près...

Deux heures de travail intense et il est en route avec l'artimon à deux ris, le foc 3 et la trinquette 4. Progression lente, la mer reste forte. Un cargo norvégien, en plein jour, et deux hommes sur l'aileron de passerelle, coupe posément la route à ce voilier qui peine pour progresser, l'obligeant à faire en extrême un tour complet sur lui-même. Jadis les cargos faisaient grand cas des voiliers de rencontre et souvent n'hésitaient pas à se dérouter pour les reconnaître et leur faire signe. Maintenant qu'ils sont plus fréquents, les voiliers sont ignorés le plus souvent, et traités avec la muflerie de celui qui ne risque rien et en profite sans vergogne.

Une cinquième dépression succède à la quatrième, pratiquement sans que le temps ait mollifié. La mer est « extrêmement dure ». Pen Duick progresse au prix de chocs très violents, semblant tomber en chute libre dans les trous. Mais ce temps est un cadeau des Dieux à Eric : il est en train de le débarrasser de ses concurrents, les uns après les autres. Dans la construction de Pen Duick VI, il y a toute la technologie et l'expérience de l'arsenal de Brest, complétées par l'expérience pratique d'un tour du monde qui a amené à renforcer cet avant qui tape si lourdement en ce moment.

Pendant qu'Eric se bat ainsi, courageusement, humblement, pourrait-on dire, arrachant mètre par mètre au vent d'ouest, la chance hésite au-dessus de Colas.

Il y a des sujets qu'il est difficile d'aborder sans déclencher les passions. Les rapports de Colas avec le jury et le comité de la Transat sont du nombre. Avec la sérénité que devrait apporter aux uns et aux autres le recul du temps, revenons dessus car nous touchons à un détail capital.

En 1972, Alain et Jean-Yves Terlain étaient les deux seuls concurrents à être équipés d'une machine fac-similé, appareil qui reproduit par radio les cartes météo. Celle d'Alain était d'ailleurs un peu par hasard, car elle avait, paraît-il, été mise à bord en contrepartie de l'acceptation d'Alain d'embarquer un « transpondeur », appareil émettant un signal réfléchi par satellite et donnant avec une précision excep-



... A mon avis, un équipement incompatible avec le règlement...
(photo Carol Lee).

tionnelle la position du bateau. En fait, l'appareil ne fonctionna pas aussi bien que prévu et la démonstration prévue fut reportée à une autre occasion. Mais la machine fac-similé fonctionna fort bien. Terlain, pour sa part, n'ayant pas réussi à démarrer l'un ou l'autre de ses deux diesels n'eut jamais assez de courant pour utiliser la sienne. Les cartes météo permirent à Alain de faire en toute connaissance de cause un mouvement vers le nord qui lui permit de passer au-dessus d'une dépression. Heureusement pour lui, Terlain fit le même mouvement par pur instinct, ce qui limita l'avantage dû à la machine fac-similé, mais la démonstration restait probante. Elle l'était aussi pour le comité qui interdit pour 1976 les machines fac-similé, considérées comme trop coûteuses, au même titre que les procédés de navigation hyperboliques (Decca et Loran), et le radar.

Aussi, quand, dans les mois précédant la course, furent annoncés dans la presse les raffinements électroniques dont était pourvu Club Méditerranée, je ne pouvais croire qu'il n'y aurait pas de la tablature au moment de la visite du bateau à Plymouth. En fait, les discussions commencèrent plus tôt. La presse s'est longuement fait l'écho de la modification apportée au règlement par le comité, interdisant la qualification de Club Méditerranée barré par un autre équipier que Colas qui n'était pas assez rétabli pour s'en charger, et le remplacement des 500 milles réglementaires par 3 000 milles à effectuer plus tard. Il faut, sans prendre parti, verser au dossier le point de vue du comité, qui, à ma connaissance, n'a jamais été exposé : quand Colas a fait part de son intention d'engager un bateau de 71 mètres, la première réaction du comité fut de le refuser, comme trop dangereux pour les autres navires ou concurrents, et trop monstrueux pour être raisonnablement manœuvré par un seul homme. Colas vint alors plaider sa cause auprès du comité, annonçant notamment son intention d'effectuer à titre de mise au point une traversée de l'Atlantique en solitaire. Bien entendu, entre sa blessure et les inévitables retards de construction, il ne put en être question, et c'est finalement cette croisière promise que le comité a exigée de Colas, en lui accordant un délai supplémentaire pour la réaliser.

Ceci dit, l'équipement du bateau à son arrivée à Plymouth était à mon avis incompatible avec l'esprit du règlement, sinon avec sa lettre. Rappelons qu'il comprenait entre autres un procédé de navigation par satellites, donnant à des intervalles maxima d'une

heure une position du bateau en latitude et longitude, avec indication de la dérive par rapport au cap affiché. Procédé naturellement indépendant de la visibilité, et permettant donc de naviguer à un quart de mille de la côte ou des rochers par le brouillard le plus épais, ou de franchir les hauts-fonds de Nantucket sans risques. Par ailleurs, les messages météo en morse étaient décodés et dactylographiés, permettant d'établir soi-même une carte en quelques minutes. L'ordinateur prolongé de palpeurs en différents points du bateau procédait en permanence à des analyses dont l'objet comme l'intérêt m'échappent passablement mais qui donnaient au navigateur des instructions sur un écran cathodique.

Le système de pilotage automatique représentait lui aussi un beau morceau de casuistique : le règlement interdit toute assistance mécanique ou électrique dans la manœuvre de l'appareil à gouverner. Mais il autorise les pilotages automatiques électriques, pourvu qu'ils soient alimentés en courant par le vent, le mouvement du bateau ou des piles solaires. Le pilotage automatique de Club Méditerranée était en fait un servomoteur hydraulique alimenté par une batterie, elle-même chargée par un ensemble de plaques solaires et des hélices immergées, le servomoteur étant commandé par un compas ou un aéro. Mais, en différents points du bateau, une commande manuelle permettait d'intervenir sur le pilotage automatique, en fait de le remplacer, et à ce moment on se trouvait purement et simplement en présence d'un appareil à gouverner à moteur.

Le comité ne pouvait admettre la totalité de cet équipement, et je suis persuadé que les circonstances et la pression de l'opinion ont pesé sur lui. Il faut dire aussi que la bonne foi d'Alain Colas était entière, car l'ensemble de ces matériels avait été abondamment décrit dans la presse spécialisée, et le comité a fait preuve d'une absence de curiosité assez étonnante, se mettant lui-même devant le fait accompli.

Quoiqu'il en soit, Alain Colas se vit interdire le procédé de navigation par satellite, mais on lui laissa l'usage de son décodeur météo, qui, certes, n'était pas à proprement parler une machine fac-similé, mais qui, coûtant cinq ou six fois plus cher, pouvait tomber indiscutablement sous le même interdit.

Appliquant avec logique les conclusions que lui dictent ses cartes météo, Alain monte dans le Nord pour passer au-dessus des dépressions, comme il l'a raconté lui-même avec une totale

franchise, et une certaine fierté devant un raffinement tactique pour lequel il ne manquait aux autres concurrents que les mêmes informations.

La fortune commence par sourire à Alain : une, deux, trois dépressions avec des vents de sud-sud-est, autrement dit portants, lui permettent de bâtir une avance sensible, et surtout de s'installer dans une position dont les avantages pourraient devenir énormes dans quelques jours. Cependant, son matériel travaille déjà à la limite : le 9 juin, par beau temps, la mer sans un mouton, ce qui donne à penser à un vent de force 4 au maximum, il est aperçu par un porte-conteneur, le foc de l'avant traînant le long de la coque, le dernier foc rabaté sur le pont. Mais enfin il reste de la toile en l'air et le bateau fait bonne route.

Après le passage des trois premières dépressions, le baromètre remonte et Alain Colas attend des vents portants, mais la quatrième, au lieu de filer vers l'est-nord-est comme prévu, remonte à 20 nœuds dans le nord-nord-est : c'est le croc en jambe de la chance, qui n'aime pas qu'on la considère comme définitivement soumise. Alain reçoit la saute de vent à l'ouest, à 60 nœuds, avec pratiquement tout dessus. Le temps d'amener la grand-voile n°1, elle se déchire ; le temps d'essayer de sauver les morceaux qui battent dans un vent furieux, les drisses d'autres voiles cassent et les joues de métal des têtieres se déchirent comme du carton.

Quand la tempête se calme, l'inventaire des dégâts est lourd et confirme les prévisions les plus pessimistes : dix drisses sur vingt hors d'usage, trois voiles d'avant déchirées. Club Méditerranée, en huit jours, avait traversé la moitié de l'Atlantique. Dix jours après le départ, il est encore en tête, avec deux cents ou trois cents milles d'avance sur ses poursuivants immédiats, mais il représente selon les propres termes de son skipper « un véritable danger pour la navigation ». Sans voile d'avant, il ne peut virer que vent arrière et encore ! Alain sait bien que dans le dernier tiers du parcours, où le petit temps et les calmes dominent, sa vitesse deviendra dérisoire avec 40 % de sa surface de voilure sur le pont (en supposant que le reste tienne encore en l'air). C'est donc fort logiquement qu'il décide une escale à Saint-Jean-de-Terre-Neuve, qui est à peu de chose près sur sa route et vers lequel une équipe est acheminée par charter spécial.

Du moins Alain a-t-il encore un bateau en ordre de marche sous les pieds. Beaucoup ne peuvent en dire autant. Ils n'ont sous eux qu'une onité plus ou moins réduite à l'état d'épave, ou plus rien du tout.

La tempête a dispersé la confiante flottille, sans respecter les réputations ou les états de service, sanctionnant impitoyablement la moindre faiblesse, insensible aux menues conjurations contenues dans les noms poétiques ou humoristiques.

Marc Linski, surnommé « Tais-toi et pompe » depuis sa performance de la course de 1968 (il avait maintenu à flot pendant quatre jours son bateau condamné en pompant pratiquement sans arrêt, soutenu au Maxiton), se retrouve... à la pompe, avec une voie d'eau à la jaumière. Wild Rocket,