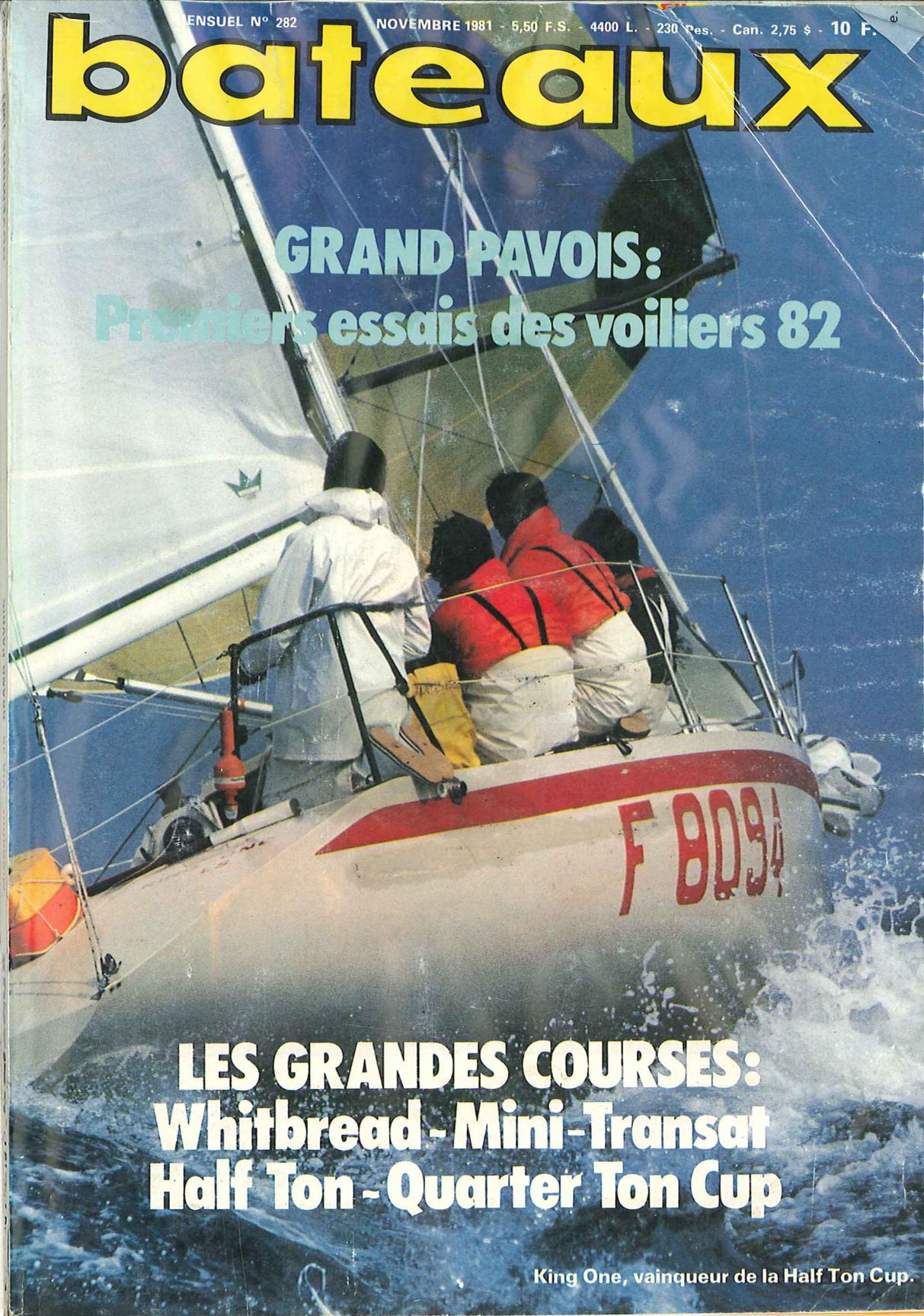


bateaux

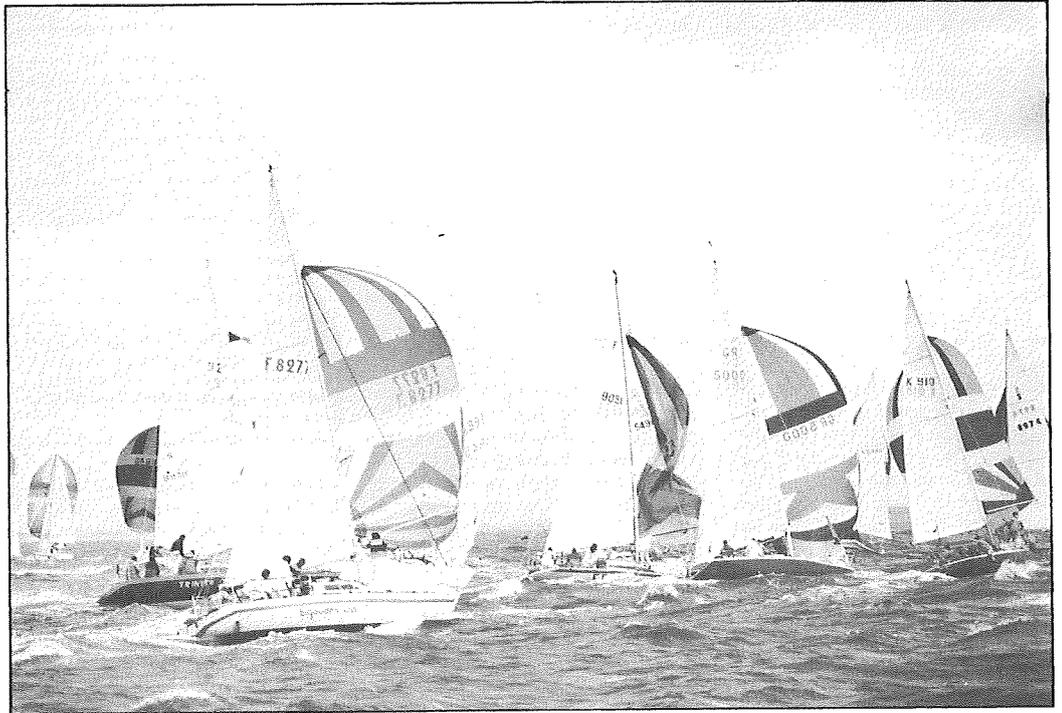
GRAND PAVOIS:
Premiers essais des voiliers 82



LES GRANDES COURSES:
Whitbread - Mini-Transat
Half Ton - Quarter Ton Cup

King One, vainqueur de la Half Ton Cup.

HALF TON CUP



Au coude à coude sous spinnaker.

DOMINATION FRANÇAISE

Venus en force à Poole, les Français ont nettement dominé cette quinzième édition de la Half Ton Cup, à commencer par « King One », le First Evolution mené par le tandem Langlois-Elvström qui s'adjuge trois victoires sur les cinq manches du championnat.

Grâce à une longue mise au point effectuée en début de saison, Jérôme Langlois, le responsable technique de la voilerie Elvström à Cannes, avait pu tester avec succès les nouvelles performances de son voilier à La Rochelle. Les modifications apportées à *King One*, quand on le compare au « standard », portent sur le lest intérieur reculé et une surface de voile légèrement augmentée, obtenues en contrepartie de bosses de jauge positionnées sur l'arrière de façon à rester à 22 pieds, limite de la Half Ton. Son mât est le profil néo-zélandais qui équipait le *Ladies First* d'Eric Duchemin classé second l'année passée, et les voiles viennent bien entendu de la voilerie Elvström à Cannes. Enfin, l'équipage, à côté du champion de France de 505 Jérôme Langlois et du quadruple médaille d'or olympique Pol Elvström à la barre, se composait de

Jean-Yves Furic et Eric Ingnouff, deux « fidèles » de chez Bénéteau, et de Nic Johansen, le fils du patron de la voilerie cannoise.

Architecture : rien de bien nouveau

Dès le départ de la première régates, un parcours olympique de 22 milles disputé par petit temps, le « maître » Pol Elvström allait dicter sa loi. En tête à l'issue du louvoyage, il creusait le trou au fil de la course et terminait avec 7 minutes d'avance sur le second, *Lene II* : Un écart inhabituel dans ces régates, où l'on parle plus souvent de secondes que de minutes. *Lene II*, une contraction de *Terylène II* imposée par l'immortelle règle 26 de l'IYRU, n'est rien moins qu'un vétéran de la coupe 1978, disputée ici même à Poole, et qui, sous le nom de *Gwaap*, plan Lavranos, avait fait grosse impression. De là à

dire que l'architecture navale n'a guère évolué, depuis, il n'y a qu'un pas à franchir, et qui se confirme d'ailleurs en observant les quelque 30 voiliers inscrits à la Half Ton et leurs résultats.

Bernard Nivelt, l'associé de Michel Joubert et « concepteur » d'*Ar Bigouden*, vainqueur l'année passée à Sandham, est le premier à reconnaître cette lenteur dans l'innovation, si tant est que la jauge IOR permette encore de progresser dans le dessin des lignes : à commencer par la cuvée Joubert-Nivelt 81, quasi identiques aux 80, dont l'arrière a dû être intégralement remodelé cet hiver pour rester dans la jauge. Avec cette petite série construite chez Fontaine-Pajot, le tandem rochelais possède incontestablement une jolie petite machine au goût des Français puisque cinq d'entre eux figuraient dans l'équipe nationale, encore

boudée cependant par les étrangers malgré la victoire d'Ar Bigouden en 1980. A titre de comparaison, signalons que le First est plus court et plus voilé que le Joubert-Nivelt pour un poids sensiblement égal, alors que le Ron Holland *Brilliant* figurait parmi les plus grands voiliers de la flotte.

Les Anglais, pourtant chez eux, restaient traditionnels, avec des Stephen Jones et des plans de Rob Humphreys dont le meilleur d'entre eux, *Glafki III*, courant sous pavillon grec, n'est pas sans ressembler aux Joubert-Nivelt.

Parmi les autres nations présentes, on retrouvait le Ron Holland *Brilliant*, classé sixième en 1980 et barré par le triple médaillé d'or Rodney Pattison, *Lepus Lazuli*, un Davidson également de l'année passée, *Beat and Run*, l'unique américain sur plan Bergstrom, et, pour la Hollande, le vétéran *Solution Too* sur plan Jac de Ridder. En fait, seuls deux bateaux potentiels sortaient un peu du lot par leur originalité : le suédois *Trouble Shooter*, dessiné par L. Gustavsson, dont les mesures de franc-bord vérifiées la veille du départ se révélaient, à l'image de *Petit Bonhomme* (voir encadré), non conformes au certificat, et *Don Quixote IV*, dessiné par Bruce Kelley, l'auteur de *M. Bill's Dog*, victorieux à la Mini Ton l'année passée. Construit en sandwich « de nid d'abeille » Nomex, il est passé au four selon une technique onéreuse qui permet d'obtenir un excellent rapport poids/rigidité. Ses caractéristiques : déplacement lourd et grande surface de voilure, le prédisposaient au petit temps.

Ainsi donc, avec les deux Berret *King One* et le vétéran *Mélancolie* (toujours dans le coup), la Squadra des Joubert-Nivelt et les deux Gahinet *Jeanne d'Arc*, ex-*Port de Pornic*, skipé par son architecte vainqueur des sélections et (*F 8250*,) ex-*Banque de Bretagne* à Christian Facque, les Français arrivaient véritablement en force pour conserver le titre. Seul finalement *Galipette*, le proto Lucas, éprouva bien des difficultés à se maintenir dans le peloton.

Au coude à coude

Cette relative normalisation dans le potentiel des carènes fit qu'on assistait à chaque course, et notamment dans les parcours olympiques, à une bataille de tous les instants entre les meilleurs protagonistes du genre qui étaient en nombre. Une solution — sans discussion la meilleure, — consistait à faire ce que réussit deux fois de



Jonathan, le meilleur de la squadra Joubert-Nivelt, lancé à pleine vitesse.

suite le tandem Langlois-Elvström : prendre tout simplement dès le début quelques longueurs d'avance sur la meute des poursuivants, puis contrôler la course jusqu'à l'arrivée. Evidemment, tout le monde ne s'appelle pas Pol Elvström, mais j'avoue avoir rarement vu un plateau d'une telle qualité réuni au sein d'une ton cup.

Plus que le départ lui-même, c'est le louvoyage jusqu'à la première marque qui déterminait l'issue de la régata. Avec la brise qui prévalut, la baie de Poole levait une mer courte mais hachée, amplifiée par un courant dont l'intensité évoluait notablement à peu de distance. A cela il fallait ajouter les variations du vent, et vous comprendrez que les équipages déjà très occupés à se dégager ou à se marquer avaient de quoi s'occuper : en somme, un exercice de style qui passionne tout le monde et voit les meilleurs prendre l'avantage. Après une première victoire, *King One*, le lendemain par force 4, réussissait donc le doublé.

Les Joubert-Nivelt, très rapides au largue dans ces conditions, faisaient bonne figure, notamment *Anke II*, dont le sympathique propriétaire Bernard Moureau tente en

vain depuis des années d'accrocher une victoire en half ton à son palmarès, et *Jonathan*, mené avec talent par Jean-François Fountaine. Ils étaient accompagnés de *Glafki III*, à bord duquel courait Eric Duchemin, et *Brilliant*. L'équipage de *Bigouden Win*, venu avec l'espoir de conserver son titre, commit une erreur précisément dans ce premier largue et ne pouvait terminer mieux que 7^e.

Il faut dire que les secondes perdues sont particulièrement difficiles à rattraper. Jugez plutôt : après trois heures de course, 49 secondes séparent *Anke II*, second, du cinquième *Brilliant*. Cette lutte au coude à coude est aussi valable en milieu de peloton. Ainsi, une minute seulement sépare *Scillonina*, 11^e, de *Mélancolie III*, 16^e. Il y a de l'expérience et du talent dans ces chronos de grand prix, mais aussi un peu de poker, et le troisième olympique sera l'occasion de remettre les pendules à l'heure à la veille d'une grande course décisive.

Le vent est monté à force 5-6, ce qui n'empêche pas une bonne partie des bateaux d'être encore grand-voile haute. Les voiliers se croisent plus souvent qu'à l'accoutumée mais, une fois encore, ce

Trouble Shooter, un « half » pas comme les autres.



premier louvoyage semble meilleur au large. *King One*, couvert, ne passe qu'en 9^e position à la première marque. Au largue, il rétrograde et, victime d'une fausse manœuvre sous spi, se retrouve 21^e à la reprise du second louvoyage. Mais le Danois n'a pas dit son dernier mot et remonte vers le peloton de tête avant le bord sous spi.

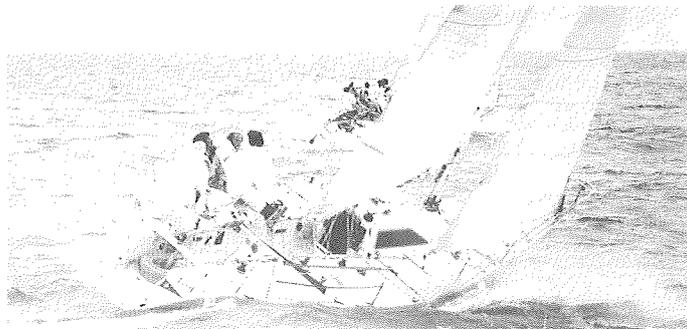
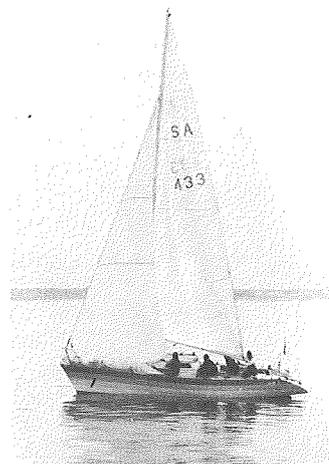
Pendant ce temps, l'américain *Beat and Run*, isolé en tête, a augmenté son avance. Derrière, Nicolas Loday, le barreur de *Anke II*, fait des miracles, passe *Lene II* et rattrape petit à petit l'Américain mais pas assez pour le devancer à l'arrivée.

A bord de *Glafki III*, l'un des sérieux prétendants au titre, un des équipiers est blessé et le voilier grec perd plusieurs places. *Scillonia*, victime lui aussi du vent qui monte a cassé son mât à la suite d'une rupture de barre de flèche. Enfin, *King One*, de nouveau distancé, cafouille à l'arrivée et franchit finalement la ligne en 19^e place, perdant ainsi une bonne partie de l'avance patiemment accumulée lors des trois précédentes manches.

Une prééminence discutable

Avec un coefficient respectif de 1,5 et 2, les deux courses au large revêtent ainsi plus d'importance que les trois olympiques. Cette institution n'est pas du goût des « vétérans » de l'olympique dont Helmar Pedersen, qui interviendra à la réunion des skippers pour demander des parcours « raisonnables », eu égard à son âge et celui de Elvström (57 ans). Le Danois est d'ailleurs carrément contre ces longues épreuves qui, dit-il, sont trop

Le sud-africain Lene II, un « vétéran » qui a été bien près de l'emporter.



Glafki III au près serré sous le vent de Bigouden Win.

sujettes aux aléas de la météo et il n'hésite pas à affirmer que leur coefficient devrait être inférieur à ceux des olympiques...

Ce sentiment n'est pas partagé par tous, on s'en doute, à commencer par les concurrents désireux de se refaire une santé. Gilles Gahinet est parmi ceux-là. Après deux places moyennes, le navigateur breton spécialiste du Figaro apprécie les charmes d'une double traversée de la Manche par fort coefficient de marée.

Poole -Cherbourg - (CH1) - Fairway-Buoy (entrée des Needles) - Poole, soit 128 milles, tel est le parcours. Le vent de S.W. au départ mollit à mi-chemin, précédant la venue d'un front localisé sur Cherbourg. Une brise de S.E. inattendue handicaperait certains concurrents comme *Anke II*, parti à la recherche des vents d'ouest, en avantagera d'autres, tel *Bigouden Win*, à bord duquel l'équipage n'a malheureusement pas pris connaissance de la nouvelle position de CH 1. Résultat, c'est *Glafki III* qui passera la bouée en tête, suivi de *King One* et de *Lene II* que des problè-

mes de barre de flèche ont relégué bien loin au classement du deuxième olympique. Après un retour en majorité sous spi par brise modérée, que mettra à profit *Anke II* pour rattraper une partie de son retard, le vent tombe au lever du jour. Pol Elvström, debout à la barre de *King One*, exploite au mieux les rares risées matinales et se rapproche de *Lene II* qui coupe la ligne en tête. Derrière, *Glafki III*, après une rapide escarmouche en compagnie de *Jeanne d'Arc* (Gilles Gahinet), devance les Français suivi de *Scillonia*.

A la veille de la cinquième et dernière manche, *King One* est donc en tête avec une mince avance sur un peloton très groupé composé dans l'ordre de *Anke II*, *Lene II*, *Jonathan*, très régulier, *Beat and Run* et *Bigouden Win*, à 3,5 points de *Anke II* et *Glafki III*. Autant dire que sept voiliers ont encore de bonnes chances de remporter le championnat. Le parcours, pour des raisons de sécurité, a été volontairement limité à un long chassé-croisé de 240 milles autour de diverses marques réparties à proximité des

Petit-bonhomme hors jauge

Lors des mesures de franc-bord effectuées à la veille du championnat, les organisateurs ont constaté que Petit-Bonhomme, ex-Cotten à Hubert Follenfant n'était pas dans l'assiette correspondant à son certificat de jauge. Après une rapide vérification, on s'est aperçu que le lest intérieur (150 kg de plomb en gueuses) était scellé environ 1 m en arrière de la position définie à la jauge. Cette négligence, tellement grossière qu'elle exclut une éventuelle tricherie de la part d'Hubert Follenfant, a entraîné une vive réaction, non pas des Anglais qui demandaient simplement que la situation soit régularisée, mais des autorités fédérales qui ont refusé de revalider le certificat. On sait bien que lors de la mise à la jauge des prototy-

pes, les équipages font des essais en modifiant la position du lest intérieur jusqu'à ce qu'ils obtiennent le meilleur rendement de leur bateau. La négligence de Follenfant a été de ne pas sceller immédiatement son lest dès qu'il a obtenu son certificat de jauge. Si bien qu'au cours d'un nettoyage, il a dû déplacer celui-ci sans le remettre exactement à la même place. Ce laisser-aller dans la préparation d'un voilier de course éclabousse malheureusement un peu tous les partis intéressés par la course au large : les coureurs, dont l'honnêteté est mise en cause, les jaugeurs, dorénavant incités à renforcer leur contrôle, et l'autorité fédérale dont la sanction a prêté aux critiques.

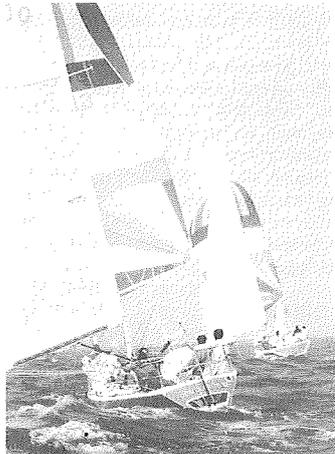
côtes britanniques. Environ à mi-course, *King One* va mettre tout le monde d'accord en prenant le commandement de la flotte et conserver la tête alors que le vent se lève de nouveau, occasionnant le démâtage de *Smiffy* et l'abandon de *Zephyros*. A terre, le suspense aura duré un peu plus longtemps puisque le bateau accompagnateur omettait de pointer le *First Evolution* à la Tour Nab et donnait *Bigouden Win* en tête, si bien que l'on crut pendant un bon moment que l'équipage de G. Dupuy était en mesure de réussir le doublé. Non, décidément, *King One*, avec trois victoires dans cinq manches, était bien le meilleur et nul ne devait en douter : cela dit, il eût été navrant qu'un voilier français ne puisse accéder à la Coupe, quand on voit le tir groupé de nos représentants qui classent quatre des leurs dans les cinq premiers.

La Half Ton et le Figaro étroitement associés

C'est précisément à Poole, voici trois ans que s'est constituée une solide base de half-tonners en France. En effet, après s'être disputé à Sydney en 1977, à Trieste en 76, et à Chicago en 75, le championnat s'est installé pour de nombreuses années dans des eaux européennes : Poole, Scheveningen, Sandham, Poole de nouveau, après le forfait des organisateurs néo-zélandais, et Athènes l'année prochaine. Il était donc bien normal que nos coureurs concentrent leurs efforts sur cette série, élevant de ce fait le niveau de la compétition et qu'ils obtiennent naturellement, serait-on tenté de dire, les résultats que l'on sait.

A cet engouement, il faut asso-

Don Quixote, le plan Bruce Kelly, plus à l'aise dans le petit temps.



King One, grand vainqueur de ce championnat.

cier celui de la course du Figaro dont l'organisation, faisant fi de la règle 26, permet aux participants de s'attacher le support publicitaire d'un commanditaire et de financer partiellement l'armement d'un voilier propre aux deux courses, palliant ainsi éventuellement l'importante décote au moment de sa revente. Tel était le cas cet été, dans des proportions différentes de la grande majorité des bateaux français. Pour le Figaro, c'est la garantie d'avoir un « plateau » de haut niveau et, pour les coureurs ou propriétaires, la possibilité de bénéficier d'un sérieux coup de pouce et de se présenter dans de bonnes conditions au départ d'un championnat du monde.

Technique et matériel

Comme nous le soulignons auparavant, la Half Ton Cup 81 n'est pas une cuvée novatrice en matière d'architecture, et Bernard Nivel, pourtant réputé d'avant-garde, se plaisait à remarquer que ses half ton sont désormais devenues des « classiques ». Il est d'usage que les sommités de l'IOR soient promptes à réagir en pénalisant (ou tout du moins en essayant de le faire) les initiatives quand elles sont heureuses et notamment françaises. Pourtant, Jean Berret pense que la session de novembre devrait être à cet égard plutôt calme. Selon lui, les censeurs anglo-saxons vont bientôt se pencher sur la difficile question des échantillonnages et non pas sanctionner les lignes de carène, sans doute dépités par l'insatiable imagination des architectes.

Quant au matériel, les gréements fractionnés (il n'y avait qu'un seul gréement en tête) semblent avoir atteint un haut degré de technicité sans pour autant satisfaire pleinement leurs utilisateurs. Diverses tendances s'affrontent et il faut dire

que les appréciations sont difficiles à formuler tant le mariage voile/re/espar est lié. En effet, les maîtres voiliers coupent et recourent les grand-voiles en tenant compte du comportement du mât dans telle ou telle condition. A ce sujet, on a remarqué sur l'étai de *Glafki III* la présence d'un manomètre permettant d'en contrôler la tension à tout instant. L'important est d'arriver à un réglage satisfaisant. Disons que la mode va plutôt dans le sens d'un mât raide avec un rétreint pouvant accepter un fort devers latéral, inspiré de l'école néo-zélandaise. Sans doute est-ce la raison pour laquelle le tandem Langlois-Elvström avait choisi le profil Yacht Spar utilisé par Duchemin l'année passée.

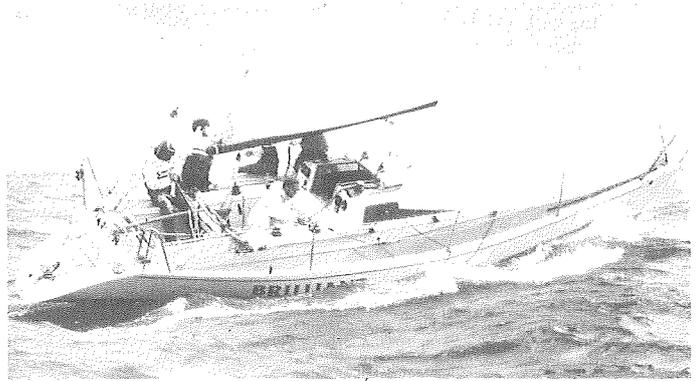
Pour ce qui est des voiles, le Kevlar n'est guère utilisé, alors que le Mylar fait l'unanimité pour le génois médium à tout faire. Pour pallier une déchirure (les voiles en Mylar sont fragiles) certains équipages comptent dans leur inventaire, pourtant limité, un autre médium en tissu traditionnel. C'est alors que s'offrent les difficultés du bon choix dans les dix minutes qui précèdent le départ. En effet, il faut savoir qu'un changement de voile dans un louvoyage est quasiment exclu, sauf évidemment brusque survente. Le génois léger est lui aussi en Mylar à partir d'un support nylon, alors que les grand-voiles sont principalement en tergal-dacron, avec généralement un double pli sur la chute.

Les plans de pont restent simples, avec système de barber hauler pour le point d'écoute de foc et double palan d'écoute de grand-voile : l'un relativement direct, qui permet de choquer en grand immédiatement, l'autre, dédoublé, pour procéder aux réglages fins quand le bateau est au près. Enfin, signalons que la coque de *King One*, et sans doute d'autres, était dénuée d'antifou-

ling. Certes, le levage entre les manches est interdit, mais rien n'empêche de gîter le voilier avec une drisse et de nettoyer la coque tous les soirs.

Ce joli tir groupé salue la qualité des professionnels français et la victoire de *King One* vient à point nommé pour la promotion du nouveau First 30 E des chantiers Bénéteau présenté en avant-première au Grand Pavois. A partir de la carène du First Evolution type *King One*, Bénéteau, en apportant de légères modifications dont un franc-bord augmenté, a réalisé un nouveau First de grande diffusion pourvu d'emménagements confortables et capable, on s'en doute, de belles performances. Avis aux amateurs.

Jean-François Fontaine, second au classement général avec *Jonathan*, a bien servi la cause de ces Joubert-Nivelt dont il construit les coques dans son chantier. Cinq nouveaux voiliers de la cuvée 82 ont, paraît-il, déjà été commandés... On pourrait en dire autant des chantiers Pichavant qui assurent la réalisation des emménagements et la finition à partir de coques nues livrées par Fontaine.



Brilliant, l'un des rares plans Ron Holland présents barré par Rodney Pattison.

Le voilier maison *Bigouden Win*, vainqueur du Figaro, n'a certes pas réussi le doublé mais il emporte néanmoins une belle quatrième place. Gilles Gahinet, que l'on a plutôt l'habitude de retrouver en tête de classement, termine cette fois en huitième position. Mal à l'aise dans les parcours olympiques, il s'est retrouvé dans les grandes courses, prouvant ainsi que son Formule 9 construit par Ocqueteau fait jeu égal avec les meilleurs.

Patrice CARPENTIER ■

RESULTATS HALFTON CUP

1. *King-One* (France) J. Langlois (1,1,2,19,1) 185 pts ; 2. *Jonathan* (France) J.-F. Fontaine (8,4,8,7,3), 172 pts ; 3. *Glafki III* (GB), J. Alafounzos (6,3,3,21,2), 171,5 pts ; 4. *Bigouden Win* (France), G. Dupuy (3,7,7,12,4), 168,5 pts ; 5. *Anke II* (France), B. Moureau, (10, 2,10,2,9) 161 pts ; 6 *Beat and Run* (USA), L. Bergstrom (14,8,6,1,8), 160,25 pts ; 7. *Lene II* (SA), G. Meek, (2,23,1, 3,13) 152,8 pts ; 8. *Jeanne d'Arc* (France), G. Gahinet (11,13,4,16,7) 150 pts ; 9. *Scorpio* (GB), P. Gartrill, (4,12,12,8,12) 143 pts ; 10. *Brilliant* (Finlande), M. Harkonen, (22,5,16,5,6) 140 pts.

TWO TON CUP: HITCHHIKER SANS FAUTE

Porto Cervo, en Sardaigne, accueillait donc, du 13 août au 2 septembre, cette course qui comprenait, selon la règle en usage pour les ton cups, trois triangles olympiques, une course moyenne et une grande course au large. D'habitude généreusement venté à cette époque, le plan d'eau de Porto Cervo n'a été agrémenté cette fois-ci que de faibles brises qui ont indiscutablement avantaagé les prototypes à grément en tête.

Ainsi le vainqueur, l'australien *Hitchhiker* et son dauphin *Smeralda Prima*, avaient-ils un petit pourcentage de vitesse en plus qu'*Aries*, l'un des trois concurrents américains que skipperait le brillant vainqueur de la One Ton 81, Harold Cudmore.

Ces trois bateaux ont dominé les débats, la différence se faisant sur la régularité de chacun. Menés par l'ancien barreur de 12 m Noël Robbins, les Australiens ont terminé toutes les manches dans les trois premières places, en ne faisant aucune faute tactique. *Smeralda Prima*, qui était sans doute le plus rapide sur l'eau, a ruiné ses trois victoires (2 triangles et la grande

course) par deux 9^e places. Aussi l'humeur des 10 copropriétaires qui ont dépensé plus de deux millions de francs pour voir gagner leur bateau, était-elle plutôt sévère à l'arrivée de la course moyenne. Alors qu'il est notoirement connu que, par petit temps, il faut longer les côtes du golfe d'Asinara pour bénéficier des brises thermiques, les quelques vedettes de l'IOR, Gary Weisman en tête, qui menait *Smeralda*, ont préféré tirer un bord solitaire au large.

En revanche, l'équipage franco-italien du représentant français, *Dida Quinta*, avait bien retenu la leçon apprise à bord d'*Helisara VI* sur ce même parcours une semaine plus tôt ; et c'est après un duel d'empannages dans le petit temps que les Méditerranéens ont doublé les Américains d'*Aries*, pourtant premiers à mi-parcours, empochant une victoire qui les propulse à la 5^e place.

Côté technique, cette ton cup, qui passe pour être l'une des plus sophistiquées, n'a apporté que peu de nouveautés.

Côté architectes, on note que les propriétaires préférèrent les valeurs

établies quand il s'agit de financer un two-tonner. Seuls les jeunes Allemands Judel et Vrolik ont eu l'occasion de confirmer leur talent, révélé à Cowes par *Düsselboot*, avec la 4^e place de *Suca* qui a toujours été à la pointe du combat. De son côté, Andréa Valicelli, qui doit dessiner le futur 12 m italien, avait tenté, avec *Primadonna*, de réussir un bateau de petit temps à grément fractionné. Un abordage fautif sur *Dida* et une rupture de bastaque dans la grande course ont privé le vainqueur des sélections italiennes d'une place d'honneur.

En ce qui concerne les équipages, bien que le petit temps n'ait pas mis en valeur leurs qualités manœuvrières, la préparation et la cohésion des Australiens autour de leur excellent skipper ont semblé beaucoup plus efficaces que l'amalgame d'experts anglo-saxons pratiqué sur *Smeralda* ou *Ariès*.

Martin COLERE ■

Classement : 1. *Hitchhiker*, Robbins (Austr.) 2. *Smeralda Prima*, Rafanelli (It.). 3. *Aries*, Cudmore (U.S.A.). 4. *Suca*, Wilhem (All.). 5. *Dida Quinta*, Holm (F.).