HALF TON CUP

VICTOIRE ALLEMANDE

En haut, à gauche : « Gregal IV », meilleur Français. Au centre : Au départ de la première course côtière, « North Star » déchire son génois ce qui ne l'empêchera pas de remporter la Coupe. A droite : Damier bavarois sur le tableau arrière de « North Star ». Cidessous : l'équipage californien d' « Animal Farm » en action C'est ça la Half Ton !...

La Rochelle, du 23 août au 1er septembre.

Créée en 1966 à l'image de la One Ton Cup, conjointement par la Société des régates rochelaises et le Cercle de la voile de Paris, la Coupe Atlantique ou Half Ton Cup a rapidement connu un grand succès. D'une part, parce que cette compétition est disputée en temps réel, formule qui tend à évincer le temps compensé. D'autre part, parce que la taille des half-tonners (8 à 9 mètres de long, environ) est celle des voiliers – réellement – habitables les plus répandus en Europe. Au reste les vainqueurs successifs de cette épreuve ont donné naissance ou appartenaient déjà à des séries qui se sont largement développées : Armagnac (plans Philippe Harlé) en 1966, Arpège (plans Michel Dufour) en 1967, Super-Challenger (plans André Mauric) en 1968, Scampi (plans Peter Norlin) en 1969, 1970 et 1971, Elvström 1/2 Ton (plans Jan Kjoerrulf) en 1972, Impensable (plans André Mauric) en 1973.

Cette année, la Half Ton Cup, qui porte et mérite bien le titre de championnat du monde des (yachts jaugeant) 21,7 pieds I.O.R., a été mise en jeu à La Rochelle entre 48 concurrents représentant 12 nations. Les plus nombreuses délégations étaient la française (20 bateaux) et l'anglaise (10 bateaux). On comptait 4 Suédois, 4 Allemands ; aucun autre pays n'avait envoyé plus de deux bateaux.

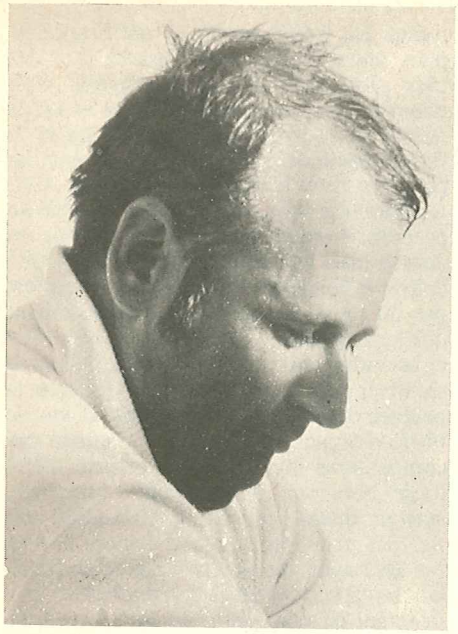
Avant le début des courses, les pronostics allaient bon train. Les Français et les Scandinaves, qui s'étaient jusque-là partagés la Coupe étaient donnés favoris. Les concurrents, quant à eux, avaient alors d'autres soucis. Notamment celui de satisfaire aux exigences du règlement. Michel Pessiot, un des jaugeurs français dont la réputation a franchi depuis longtemps nos frontières, nous a confié qu'il avait été frappé par l'extrême préparation des bateaux : « Ils étaient tous très, très proches du rating limite. Le nombre et la variété des voiles de la plupart d'entre eux étaient ahurissants... Nous avons obligé certains concurents à faire retailler leur « big boy », voile apparemment la plus propice aux tentatives de fraude ». Dans l'ensemble, l'accastillage était moins spectaculaire que la garde-robe, une évaluation approximative du coût de ces half-tonners donnant toutefois à penser que les compétitions comme celle-ci seront de moins en moins abordables pour les coureurs qui ne possèdent que des budgets raisonnables et qui n'ont pas de relations privilégiées avec des chantiers ou des voileries. A La Rochelle, la proportion de professionnels était de l'ordre de soixante-dix pour cent tandis qu'à Torquay, à la One Ton Cup, elle approchait de quatre-vingt dix pour cent.

Dès le départ de la première régate, on put vérifier que ce type d'épreuves est à la course-croisière traditionnelle ce que la musique militaire est à la grande musique. Guy Cornou, qui barrait son Clipper M.C. « Jabadao » (plans Mauric) notait ingénument : « Ici, quand on commet une faute, ce n'est pas une place que l'on perdu mais dix... ». Effectivement, la lutte fut âpre. Il n'y a guère, à la Half Ton Cup, de « charlots » qui ont appris la voile par correspondance. La plupart des équipages jouissent de l'irremplaçable expérience que l'on n'acquiert que sur les triangles olympiques. Et ce qui fait la valeur et l'intérêt de ces courses, c'est justement l'extraordinaire proximité, aussi bien au plan des performances qu'à celui de la tactique, d'un grand nombre de concurrents.

Le vainqueur de la Half Ton Cup a été conçu par Douglas Peterson, architecte californien de 29 ans, qui s'est emparé de belle manière en juillet de la One Ton Cup *(voir notre précédent numéro, page 60)* et qui remporte, sans contestation possible après ces deux victoires, le prix d'excellence 1974 d'architecture navale internationale. « North Star » a été construit à La Rochelle, en bois moulé, par le chantier Hervé (Philippe Hervé courait à bord) pour Eckart Wagner, directeur de la voilerie North en Allemagne,

Envolée de big-boy. Au premier plan : « Golden Shamrock » conçu par Ron Holland. Au fond : Le vainqueur, « North Star ».

Photos Allain Corroler



Eckart Wagner, vainqueur de la Half Ton Cup.

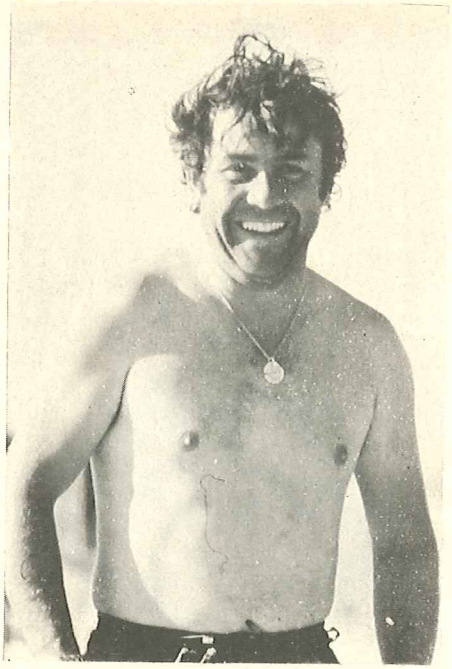
qui représenta son pays aux Jeux olympiques en 5,50 m à Naples et à Tokyo ainsi qu'en Star à Acapulco. Ce prototype portait un mât allemand Union Mast et naturellement des voiles North. A ce propos, signalons que seul « North Star » a échappé, en raison de l'ambiguité de son nom (qui signifie : « étoile du Nord »), à l'énergique chasse à la publicité clandestine dirigée par une déléguée britannique du R.O.R.C. (Royal Ocean Racing Club). Cette digne personne a fait dissimuler sous un pudique ruban de scotch les inscriptions trop évidentes des noms de marque, par exemple : Elvström 1/2 Ton, Impensable...

Soulignons que nous avons publié *(dans notre numéro de juillet, page 60)* les plans et les caractéristiques de « North Star », vainqueur de la Half Ton Cup, ainsi que de « Récréation », qui frôla cette victoire.

« Récréation », dessiné par Michel Dufour, construit en bois moulé par l'atelier de prototypes Hervé-Dufour, porte un mât Francespars et des voiles Chéret et Ton Sails. Il était barré par Laurent Cordelle, assisté d'une équipe très efficace qui comprenait notamment son épouse.

Pratiquement assuré de remporter l'épreuve avant le départ de l'ultime course (250 milles), « Récréation » la perdit en cassant son mât dans la tempête. Des vents soufflant haineusement à plus de 40 nœuds bouleversèrent toutes les prévisions, tous les gréements et toutes les voiles. Quarante quatre bateaux avaient pris le départ, un dizaine seulement acheva le parcours. Faut-il en déduire que les prototypes sont un peu trop fragiles ?

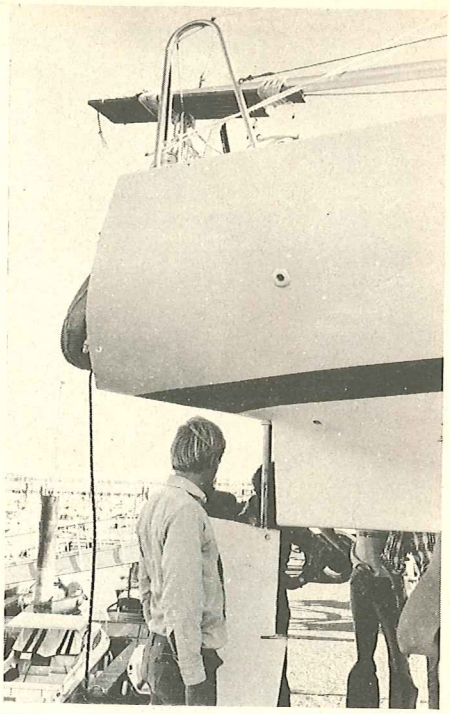
Finalement, le premier Français a été « Gregal IV » à Jean-Paul Péché du Club nautique de Lorient aux côtés duquel se trouvait Jean-Michel Carpentier. Sa deuxième place récompense un comportement particulièrement régulier. « Gregal IV » a toujours été « dans le coup », prouvant de la sorte les qualités exceptionnelles de son équipage et du bateau lui-même. Or « Gregal IV » n'est pas un « one off » (prototype) sophistiqué, d'un coût excessif. C'est un Impensable (plans André Mauric) de série, en



Jean-Paul Péché, skipper de « Gregal IV ».

polyester (mât France Espars, voiles Hard), construit par Quéré et Paillard. Parmi les bateaux remarquables qui ont été pénalisés par des avaries graves, citons « Zett », « Comet One » et « Golden Shamrock ».

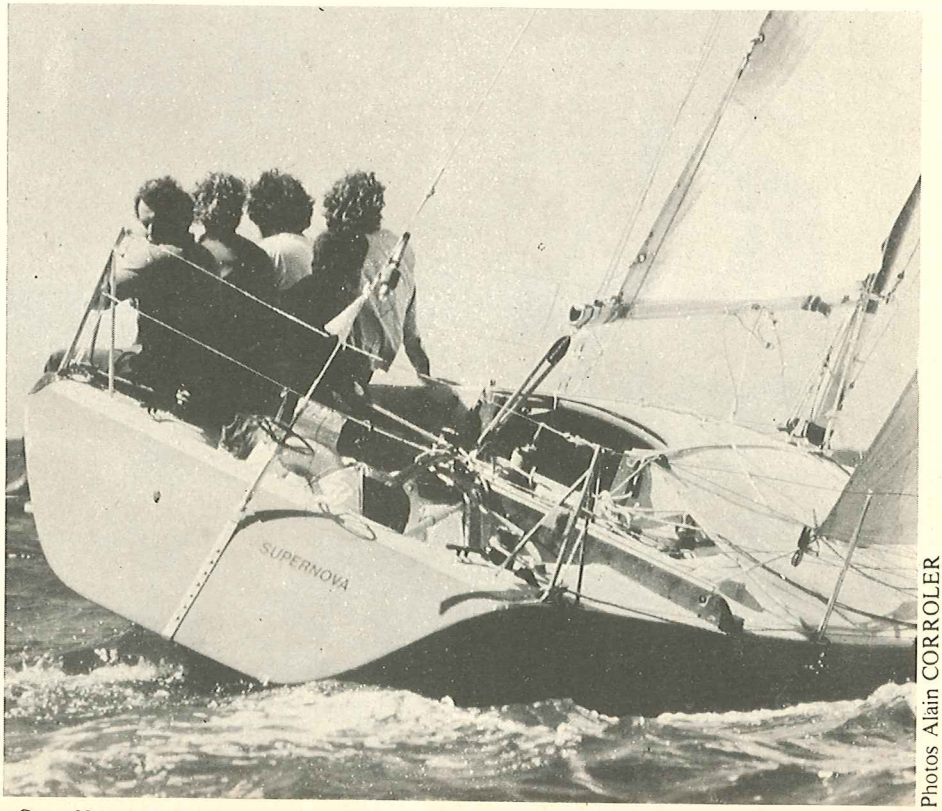
« Zett » est le dernier né de l'architecte suédois Peter Norlin, vainqueur quelques jours plus tôt de la Quarter Ton Cup avec « Accent ». Norlin lui-même courait sur son « Scampi V » (3e au classement général) qu'il a mis en vente sitôt les courses achevées, 85 000 francs sans les voiles. « Scampi V » (mât Selden, voiles Hood, North, Boding et Gran) a été construit de même que « Zett », en polyester, par Aludalsplast en



Très rapide, le concurrent finlandais « Zett » (plans Peter Norlin) démâta, lui aussi, pendant la course des 120 milles. Notez dans son balcon arrière, le gouvernail de fortune bricolé avec un tangon.

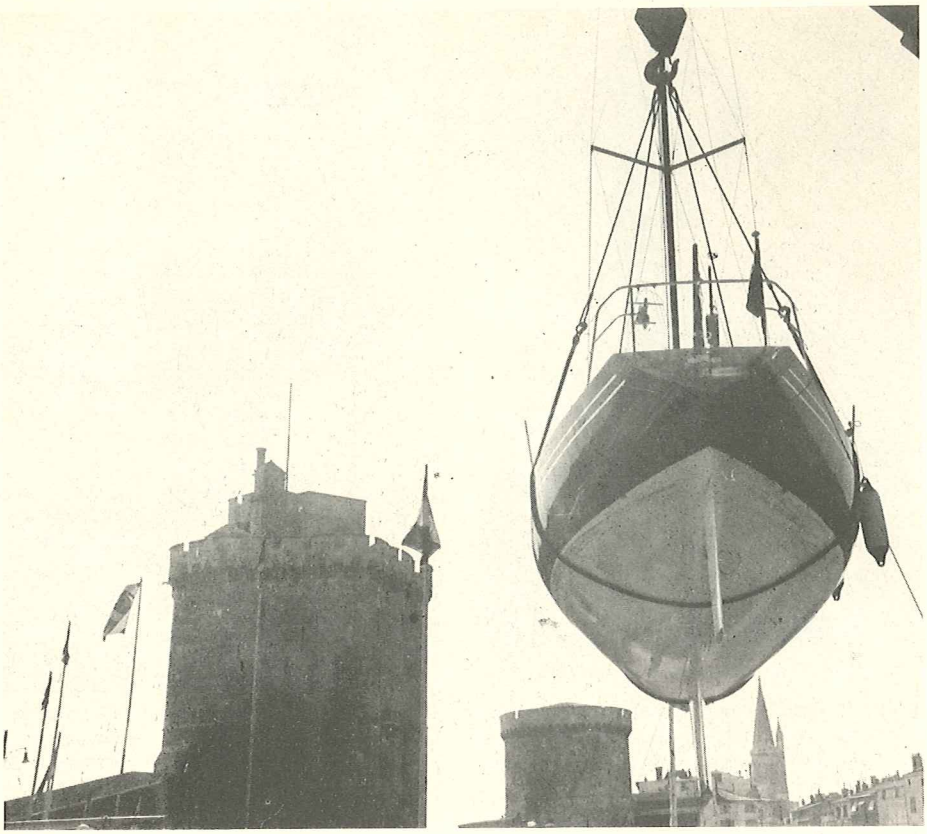
Suède. La carène de « Zett » est en forme, sa conception est très proche de celle d' « Accent », nous a expliqué Peter Norlin. Mené par l'équipage finlandais de Max Petrelius, « Zett » pouvait espérer un excellent résultat mais des ennuis de safran et puis un démâtage annulèrent ses chances.

« Comet One » (plans Van de Stadt modifiés par le Groupe Finot, construit en po-



« Super Nova », prototype anglais dessiné par Stephen Jones. Des formes et un comportement assez irréguliers.

Photos Alain CORROLER



« Golden Shamrock » a été mis à l'eau pour la première fois à La Rochelle. Un démâtage pénalisera cet excellent bateau.

Premier au classement général au départ de la dernière course, « Récréation » (plans Dufour), barré par Laurent Cordelle, a des ennuis de drisse. Il démâtera par la suite.

lyester par Comar en Italie, mât France-espars, voiles North, spis Tasker), l'un des plus glorieux half-tonners actuels était deuxième au classement général avant le départ de la dernière régate. Une barre de flèche défectueuse l'obligea à revenir au port, peu après le départ, pour réparer. Cette réparation faite, « Comet One » aurait pu prendre à nouveau la mer et repartir en course mais les organisateurs avaient déjà enlevé la bouée de dégagement, ce qui n'est pas du tout réglementaire. Heureusement que le skipper de « Comet One », Cino Ricci, est indulgent car l'affaire aurait pu mal se terminer pour le comité de course. Certes la poignée de Rochelais qui assume la lourde tâche d'organiser à longueur d'année des compétitions internationales mérite d'être louée pour son dévouement exemplaire, surtout quand on sait la médiocrité des moyens matériels dont elle dispose. Il n'en est pas moins vrai que la « régate en famille » a fait son temps et que le premier incident qui ne manquera pas de se produire aura des conséquences funestes pour la réputation rochelaise.

Autre prototype très en vue et pas seulement à cause de son démâtage, « Golden Shamrock », dessiné et barré sous les couleurs irlandaises par Ron Holland. Ce jeune architecte néo-zélandais, vainqueur l'an dernier de la Quarter Ton Cup, fait partie des nouveaux « Grands ». Ses bateaux, comme ceux de Peterson, intéressent fort les connaisseurs. Parmi ceux-ci, Philippe Harlé qui estime que « Ron Holland et Doug Peterson ont trouvé quelque chose. Leurs bateaux sont peu voilés et pourtant très rapides ». Dans la rubrique des architectes qui feront parler d'eux, ajoutez William Carter (ne pas confondre avec Dick), auteur et constructeur d' « Animal Farm », vainqueur du championnat d'Amérique du Nord des half-tonners et qui fit une excellente prestation à La Rochelle, notez aussi Philippe Briand (fils du célèbre barreur et maître-voilier) dont le « Soft Machine » manquait un peu de plomb (le chantier espagnol n'aurait pas suivi les spécifications) et n'oubliez pas le Hollandais, Jac de Ridder dont le « Solution » n'a pas été aussi brillant à la Half Ton Cup, que le « High Tension » à la One Ton Cup mais ce n'est que partie remise.

En guise de conclusion, insistons sur le niveau exceptionnel de cette compétition et formons le vœu que l'an prochain, aux Etats-Unis, la Coupe Atlantique ne cesse d'appartenir aux équipages européens.

Gérard FRANCOIS

RESULTATS

1. « North Star », Wagner (All.) ; 2. « Gregal IV », Jean-Pierre Péché (Fr.) ; 3. « Scampi V », Peter Norlin (Suède) ; 4. « Maraska », frères Girard (Fr.) ; 5. « Sanjola », Adams (GB) ; 6. « Animal Farm ». Corlett (US) ; 7. « Krackemut », Andersson (Suède) ; 8. « Toh Candu », Gubbe (NZ) ; 9. « Récréation », Cordelle (Fr.) ; 10. « Comet One », Ricci (Ital.) ; 11. « La Fringante », Loday Bourdereau (Fr.) ; 16. « Tikocco » (Fr.) ; 21. « Radial » (fr.) 22. « Olga II » (Fr.) ; 23. « Arlequin » (Fr.) ; 24. « Physale » (Fr.) ; 26. « El Pepito » (Fr.) ; 28. « Jabadao » (Fr.)...