

La magie de cette carène  
s'exprime dans  
les longs bords de surf.

VINTAGE

# Demi-tonne,

# double fun !

Stars des années 80 écartés aux profit de formes plus planantes, les « Half Tonners » renaissent aujourd'hui des mains de passionnés nostalgiques de leurs premiers bords... Des refits qui viennent animer les classiques de nos côtes, à l'image de la Spi Ouest que nous avons courue à bord de *Cardiac Blues*, mené par Brice Villion. Embarquement !

Texte et photos : Bertrand Duquenne.

**EN CETTE PREMIERE JOURNEE**

pascale, il y a embouteillage à la sortie du port. Quarante-cinq ans que cette première rencontre de la saison soulève l'enthousiasme des régatiers. Il faut donc jouer des coudes dans le chenal, surtout quand on n'est pas le plus gros. Quelques bords d'échauffement pour retrouver nos marques, et l'on glisse sur notre zone de départ. L'atmosphère électrique du port, mêlant excitation et nervosité, laisse place à un long bord de spi sous le soleil. Nous échangeons les dernières infos récoltées en profitant du spectacle d'une baie recouverte de bulles multicolores. Nous en profitons pour saluer nos concurrents et étudier ces carènes si particulières. Une jupe presque trop élancée, un arrondi de bordé qui semble être passé au rabot de la jauge, un mini-rouf qui paraît juste posé là pour protéger la descente des vagues et un mât, ou plutôt, devrions-nous dire, une perche bardée de bastaques qui semble vouloir se tortiller dans tous les sens au bon vouloir du régleur. On reconnaît cette silhouette entre mille, nous sommes sur le bon rond de départ.

**UNE DANSE ELEGANTE ET TACTIQUE**

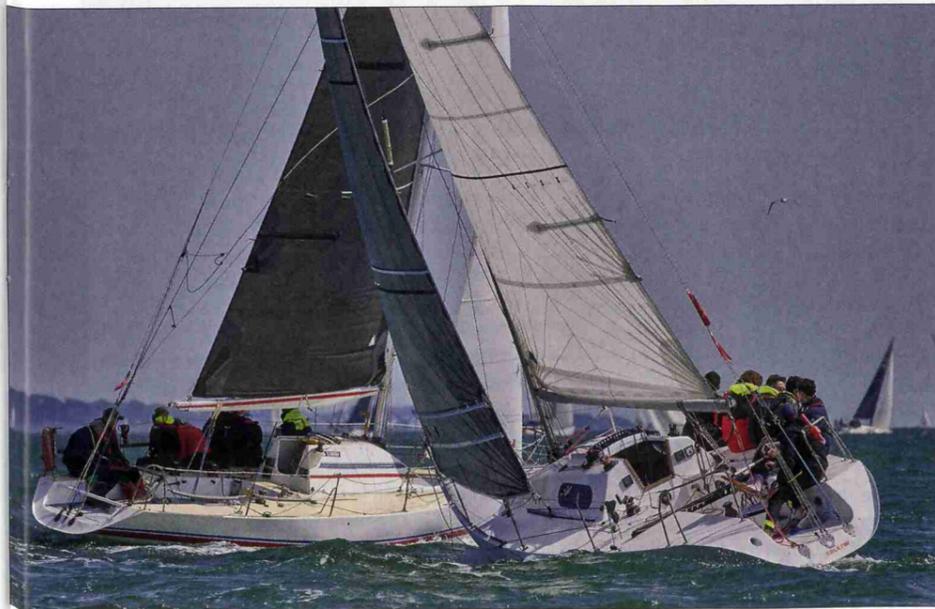
La régata est une danse élégante et tactique avec les éléments. De par son éloignement des côtes, les subtilités de ce sport échappent souvent à l'observateur lambda. Comment lui en vouloir ? Nous usons d'un jargon parfois imagé et certains réglages relèvent de l'obsession. Comment peut-il comprendre que nous évoluons sur un tapis mouvant où chaque variation de vent peut faire perdre ou gagner des places ? Alors quand, en plus, chacun connaît sur le bout des doigts son bateau et ses réglages, il faut une vraie alchimie d'équipage, une pincée d'inspiration et un soupçon de chance pour trouver la bonne place. Quand on s'aligne sur la série des Halfs, il faut peu compter sur l'erreur de l'autre. Certains équipages tournent depuis quelques années déjà quand nous arrivons à peine. Des millièmes de rating se gagnent dans les chantiers d'hiver et des secondes dans l'optimisation des réglages. On ne présente plus les frères Villion dans le petit monde de la course au large. Julien est un routeur recherché par les meilleurs teams, c'est aussi le binôme de Justine Mettraux sur la dernière Jacques Vabre, après avoir brillé en Figaro. Kevin gère une base à La Trinité. Pour ma part, c'est avec Brice, le troisième, que je navigue. Préparateur Figaro très demandé, il vit depuis dix ans une histoire quasi fusionnelle avec son plan Berret de 1978 construit par Artecna, au départ en version dériveur intégral avant d'être transformé en quillard. « Pour moi, c'est la réalisation d'un rêve d'enfant. J'ai appris à naviguer sur ce bateau. On était dans les années 80, mon père en était propriétaire et il m'a appris tout ce qu'un père peut



« Habituels bouchons à la sortie du chenal de La Trinité-sur-Mer. Nous sommes bien au Spi. »



▲ Passage de bouée engagé. Pas question de céder le passage aux plus gros !



▲ Quand on a la chance de croiser le fer avec le légendaire Half Skipper Elf...



▲ Appuyé à la contre-gîte, on peut voir la vague créée par la longue jupe ouverte.

« Six équipiers ne sont pas de trop pour tenir ce mustang dans la brise. »



apprendre à un fils sur un bateau. J'ai d'incroyables souvenirs de croisières et de régates sur ce voilier. Alors évidemment, quand mon père s'en est séparé en 1989, je me suis dit que je le rachèterais un jour. J'ai toujours été fan de half tonner, one tonner... Je suivais l'Admiral's Cup, les *Corum* et autres *Xerius*. Je trouvais que ces voiliers avaient une classe folle. La démesure des voiles portées et l'engagement des manœuvres offraient un spectacle de fou. C'est en parcourant le site « L'histoire des Halfs » en 2010 que je tombe sur une photo de *Cardiac Blues* à vendre sur Arzal.

## MON REVE D'ENFANT SE REALISAIT

Il m'a fallu quelques mois pour retrouver le propriétaire et conclure la vente. Autant dire que ce fut le plus beau jour de ma vie. Après vingt-cinq ans d'attente, mon rêve d'enfant se réalisait. J'ai alors décidé de le refaire moi-même au rythme de mon temps libre et de mon budget. J'ai appris à rénover, faire de la stratification, gérer la mécanique... J'ai eu un vrai coup de main de Charlie Capelle, le patron de Technologie Marine, qui m'a hébergé, conseillé, formé... Au début c'étaient quelques réparations rapides pour aller naviguer, puis au fur et à mesure des coups de meuleuse, il a fallu se résoudre à un refit complet. J'ai renforcé le pont, restratifié, enduit, poncé, refait la carène, posé un safran neuf...». Aujourd'hui, après dix ans, *Cardiac Blues* a rejoint les plans d'eau, arborant fièrement sa déco rose pour le plus grand plaisir de son équipage. Car oui, *Cardiac* a un équipage, une équipe, une bande, un fan-club



▲ La plage avant, étroite et encombrée, est réservée aux petits gabarits équilibristes.

et une liste sans fin d'équipiers prêts à user leurs fonds de ciré pour quelques bords. Cet équipage, c'est aussi avant tout une histoire d'amitié. Il y a tout d'abord la famille Ludot. Gildas, le père, le couteau suisse du bord, Elouan, le fils, que le gabarit prédestinait au poste de numéro un et Véro, la mère, notre touche féminine et la pianiste émérite du bord qui révise chaque soir ses fiches comme une bachelière qui aurait peur de louper la mention. Puis il y a Thierry, l'acteur de la bassine centrale qui tire sans relâche sur les écoutes, range le cockpit puis reborde... Et enfin il y a votre serveur, le gardien de la bastaque qui murmure à l'oreille du barreur les options à prendre. Quant à Brice, il veille sur cette basse-cour aussi

broyante que motivée et prend un plaisir certain à vivre l'instant avec ses copains. Car tout ce petit monde se connaît évidemment depuis l'époque assez lointaine maintenant où ils étaient moniteurs de voile à la SNT. Sur l'eau, le brouhaha commence à atteindre son apogée. L'adrénaline des équipiers suit la course ascendante d'un soleil généreux et celle d'un chrono qui semble se hâter de conclure. La ronde des voiliers s'accélère autour du bateau comité. Le claquement des voiles s'intensifie au fur et à mesure que chacun se place et tente de stabiliser la position convoitée sur la ligne. Les consignes s'envolent et s'évaporent avant de dépasser la moitié de l'équipage au rappel. Alors on se penche, on se crie dans l'oreille pour que chacun comprenne

## Qu'est-ce qu'un Half Tonner ?



Les Half Tonners ont eu une histoire riche et diversifiée marquée par des innovations révolutionnaires et des compétitions acharnées. Ils ont joué un rôle majeur dans l'évolution de la voile de compétition et laissé un héritage durable quant à la recherche architecturale. Aujourd'hui, leur silhouette à l'élégance intemporelle traverse les plans d'eau pour le plus grand plaisir de passionnés qui voient dans la complexité à les faire marcher une véritable école de la régata.

Nés dans les années 1960-70, une époque où la régata était en pleine expansion, ces voiliers de taille modeste répondaient à une jauge de 500 kg selon les règles de l'union internationale pour le course au large (IOR). A l'origine ils furent conçus pour être compétitifs tout en restant abordables. La jauge stricte en termes de taille et de poids permettait une certaine liberté de conception pour les architectes. Le voilier qui a marqué le début de l'ère Half Tonner fut probablement *Swuzzlebubble*, conçu par Ron Holland. Vainqueur du Fastnet en 1971, l'une des plus prestigieuses épreuves, il attira rapidement l'attention des cabinets d'architectes qui se mirent à exploiter la jauge. Les années 1970 et 1980 furent marquées par une série d'innovations dans la conception des Halfs. Coques plus fines, apparition du polyester renforcé de fibre de verre, gréements fractionnés ou quilles plus profondes, avancée du centre de gravité. Autant de nouveautés qui leur permirent de rivaliser en performances avec des bateaux plus gros. Rapides, manœuvrants, ils étaient parfaitement adaptés aux régates côtières comme à la course au large. La preuve avec *Harlequin* de l'architecte Tony Brasco qui, en 1980, remporta les trois principales compétitions de l'année : la Half Ton Cup, le championnat du Monde de Half Ton et la Fastnet Race. Entre les

innombrables prototypes et les fabrications de série comme les *Arpège*, *Super Arlequin*, *Rush* et autres *Armagnac*, il est impossible de savoir combien de Halfs ont été construits. Ce qui est sûr, c'est que tous les grands architectes de l'époque, tels *Sparkman & Stephens*, *Philippe Briand*, *Ron Holland*, *Doug Peterson*, *Jean Berret* et autres, se sont essayés à cette jauge. Chaque podium de Half Ton Cup, l'épreuve majeure de la série apportait, tant pour l'équipage que pour les architectes, une véritable consécration internationale. Et pour cause, cet événement phare était organisé tous les ans un peu partout en Europe avec même un tour par Chicago en 1985, et les places s'y méritaient. Il fallait s'y qualifier pendant les épreuves d'avant-saison et dans certains pays, la bataille était rude. La Course de l'Aurore, devenue Solitaire du Figaro, course réservée aux Halfs, contribua aussi au succès de cette série. Puis, avec la disparition de la jauge IOR, qui n'arrivait plus à équilibrer les chances entre bateaux dans les années 1990, la série s'éteignit. Aujourd'hui, en Europe on dénombre une centaine de Halfs qui régatent régulièrement. Menés par des associations de passionnés et restaurés avec bienveillance, ils réapparaissent sur les plans d'eau. Comme ici au Spi, où l'on croise une flotte hétérogène de *Shamrock*, *Feeling 850*, et autres protos en carbone. Certains sont faciles à faire marcher, d'autres très sensibles aux réglages. Certains excellent dans le petit temps quand d'autres écrasent la concurrence dans le vent plus fort. « Il y a vraiment de tout », me confieront les différents skippers croisés sur le ponton. « Mais ils sont tous attachants par leur histoire, leur style, ils ont tous leur personnalité ! » Tout le contraire d'une monotypie, ou même d'une classe IRC un peu stéréotypée...



▲ La première pub dans laquelle apparaît *Cardiac Blues*.

“ Le merveilleux spectacle  
d'une baie recouverte  
de bulles multicolores. ”



les dernières intentions. On se fait signe, on se repousse de la voix on tente d'impressionner son voisin pour qu'il concède le mètre qui nous manque. J'adore ces quelques instants suspendus avant le départ. Dans quelques secondes, les décibels chuteront comme par magie, seuls résonneront les chocs des étraves sur le clapot et le crissement des écouteurs que l'on tend pour gagner quelques degrés. Pan ! Les fauves sont lâchés, l'instant se fige, chacun projetant à l'extérieur le maximum de son corps.

## ON TENTE DE DECROCHER L'ADVERSAIRE AU VENT

On rajoute le quart de tour de winch, on vérifie vingt fois le réglage de chariot et l'on tente de décrocher l'adversaire au vent. Nous sortons de l'emprise de nos deux voisins quand le pavillon du rappel général nous coupe la route. La fougue d'un premier départ !

Au deuxième nous changeons complètement de stratégie. Un courant non négligeable et un vent qui semble chuter en basculant nous ouvrent l'idée d'un départ en bout de ligne. En venant tâtonner l'endroit, nous nous rendons compte que nous sommes les seuls à y croire. Les minutes s'égrainant, les autres se massent au bateau comité, laissant le champ libre à notre convoité hold-up. Puis tout s'enchaîne. Au coup de canon, *Cardiac Blues* bondit bâbord amure, dégagé du bateau viseur. Quelques longueurs plus loin, il croise devant et nous virons au vent d'une flotte compacte lancée à nos trousses. La suite n'est que



▲ En tête de flotte, la pression est souvent un peu plus forte et l'on attend avec impatience le dernier « dog-leg » libérateur, les fesses vissées au rail de fargue.

contrôle. Chacun, dans cette position de leader, comprend l'importance de ne rien lâcher. Les réglages sont précis. Les manœuvres réalisées sans pression sont fluides et permettent même de creuser l'écart. On voit bien, aux sourires qui brillent sur les visages, que chacun déguste l'instant sans limite. Même le calme légendaire de Brice vacille à l'approche de l'arrivée... Alors certes, toutes les manches qui suivirent ne furent pas aussi brillantes, mais nous n'avons pas démerité, loin de là. Ce qu'il faut retenir avant tout, c'est la réactivité de ces voiliers. Le plaisir certain que l'on prend à chaque manœuvre tant les écouteurs et autres bouts tombent sous

la main intuitivement. Les longs bords de près à la lutte où chaque réglage, si infime soit-il, nous fait perdre ou gagner une longueur. Les heures à fixer les bastaques pour trouver la bonne tension ou cette descente sous spi de la baie dans 25 nœuds de vent dans un silence quasi monacal, ponctué de cris de joie quand notre *Cardiac* partait en surf.

Il est évident que dans les mois et les années qui viennent, on reparlera de ces premières manches de la nouvelle vie de *Cardiac Blues*. Les troisièmes régates à terre ont d'ailleurs fêté dignement ses premiers bords. J'avoue, j'étais fier d'en être ! ■

HALF TON CLASSICS CUP

# Régates au pays des Vikings

Donner une seconde vie à la flotte des Half-Tonniers en organisant des régates internationales, ce n'est pas du « green washing », ça marche ! Retour sur une Half Ton Classics Cup haute en couleur qui s'est déroulée du 14 au 19 août dernier à Hankø, en Norvège.

Texte : Philippe Pilate. Photos : Trond Teigen.



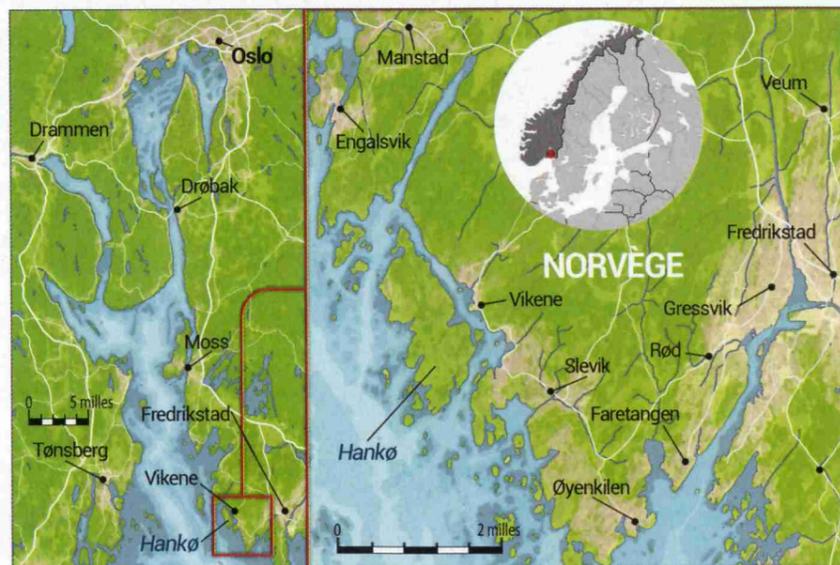
**PARTICIPER** à la Half Ton Classics Cup de Hankø à bord de notre fidèle *Général Tapioca* (un plan Berret de 1978) passait pour un réel challenge : trop loin, trop cher, trop compliqué... Mais non, ça suffit les excuses ! En conjuguant les efforts de tout l'équipage, nous avons pu concrétiser ce projet un peu fou. Aux manettes, votre serviteur, Alain Delvaux, Fred Digneff, Jean-Philippe Cau, Ferdinand Janssens, Nicolas Meeus et Marc Vanhooghten. Créer une dynamique et jouer la complémentarité, tout est là ! Passons sur les détails administratifs pour aller avec un bateau de régates en Norvège (hors EU). Heureusement, grâce à Alain, nous avons réussi à lever les derniers obstacles dont seuls les services des douanes ont le secret. La compagnie Ferry DFDS a fait le job sur sa ligne Zeebrugge-Frederikstadt. Transporter un bateau dans un bateau crée des liens car on partage, pour une part, le même monde. Les dockers, aussi, ont eu un regard attentionné pour *Général Tapioca* : « Ton bébé est en place », dit le grutier du port de Frederikstadt. Après un convoyage au moteur dans un vrai dédale de cailloux vikings (voir carte), l'arrivée de *Général Tapioca* par le Sound qui sépare l'île d'Hankø du continent nous a réellement envoûtés. Un fondu enchaîné de paysages de toute beauté comme une invitation à partager la douceur de vivre norvégienne. Cette petite île de charme a été choisie par le roi de Norvège pour sa résidence d'été. Le Hankø Yacht-club a été fondé en 1887. Harald V est un régatier passionné et a possédé plusieurs prototypes IOR. Tous appelés *Fram*, en hommage au bateau de Fridjof Nansen, héros national de l'exploration polaire. Son ex-Half Tonner participe à l'événement. Ce *Fram* avait d'ailleurs terminé 4<sup>e</sup> à la Half Ton Classics de 1983, une édition remportée par *Free Lance* (FRA 8797) à l'époque... Qu'est-il devenu ? Sa présence aurait été une divine surprise. Le YC de Hankø se situe dans une petite baie

abritée directement connectée aux pontons de la marina (distance entre l'emplacement de *Général Tapioca* et la terrasse du club : 14,70 m !). L'accueil au club est chaleureux, authentique et respectueux. Partager la même passion nous rapproche, même si la barrière de la langue subsiste un peu. La vaisselle du club est délicatement décorée et témoigne d'une époque où chaque détail faisait la différence. La Norvège a une culture maritime millénaire et la mer est dans l'ADN de la nation. Ports chargés d'histoire, bateaux de tous types, marins de toutes générations et petits pontons à profusion. La législation est différente et la bande côtière est mieux partagée que chez nous, tout en étant plus respectée. Un vrai paradis pour les amoureux de la voile. Petit bémol, les tournées de bière ne sont pas données... mais d'autant plus savourées.

### 33 HALF TONNERS SUR LA LIGNE

Après une cérémonie d'ouverture sobre mais chaleureuse, place à la régates. Vu les prévisions météo de la semaine, la grande course (coefficient 1,5) est au programme de la première journée dans une zone de navigation à découvrir pour nous. 33 Half Tonners sur la ligne de départ et passage en 5<sup>e</sup> position à la bouée de dégagement avant un long bord sous spi à travers un petit archipel en direction d'une île au nom imprononçable. Passer à travers un champ de cailloux pour la première fois donne toujours un peu d'appréhension. Pas mal de pavés dans la région (spécialité locale). Il faut rester vigilant et bien affûter les trajectoires, heureusement on a un excellent pilote (du port d'Anvers) à bord car le balisage norvégien a aussi ses particularités. *Général Tapioca* passe 4<sup>e</sup> à cette marque. On continue avec une longue remontée au près, c'est là

que nous parvenons, mètre après mètre, à dépasser *Evil* sous son vent. Moment de doute à bord du bateau favori de l'épreuve et de son équipage de pros qui s'affaire aux réglages. Plusieurs options s'offrent alors à nous. *Evil* (ex-*Checkmate XVIII*) s'engage dans le Sound. On décide de laisser les îles à tribord. *Concorde*, l'ancien bateau de Patrick Eliès, reste avec nous pour un duel sans soleil dans 14 nœuds de sud. Les paysages se superposent et cela rend l'analyse du plan d'eau délicat. Ceci étant, nous faisons les bons choix et nous gardons la vista. En résumé, nous arrivons deuxièmes, à quelques longueurs de *Concorde*, à la marque située à proximité du grand phare de Tristeingrunnen. Pour terminer, une longue glissade au portant puis un empannage vers une ligne d'arrivée que *Général Tapioca* BWT Belgium franchit en tête. Juste devant *Concorde* après un dernier stress pour repérer la ligne d'arrivée (pas évident de discerner les deux pavillons bleus positionnés sur deux îlots rocheux). Direction désormais le Hankø YC pour une tournée bien méritée. *Général Tapioca* rentre seul dans la marina devant quelques regards étonnés et admiratifs. Ce n'était pas prévu dans le scénario par nos amis norvégiens. Néanmoins, beaucoup de fair-play et de félicitations de la part des teams concurrents dont *King One*, barré par Jesper Bank, plusieurs fois médaillé olympique en Soling.



▲ Située à l'entrée du fjord d'Oslo, l'île d'Hankø propose un superbe terrain de navigation.



« *Général Tapioca* a fait honneur à la France en remportant la grande course ! »

Franchement, cela fait plaisir mais maintenant il va falloir tenir la position... La suite de la semaine sera un enchaînement de parcours construits courus dans moins de 8 nœuds de vent. Des conditions dans lesquelles les équipages norvégiens vont faire la preuve de leur expertise. C'est du solide,

nous parvenons néanmoins à limiter les dégâts dans ces conditions de vent qui ne nous favorisent pas. Rester dans le top 5 était notre objectif et c'est mission accomplie. La remise des prix un peu déjantée et le dîner de gala clôtureront de la plus belle des manières cette semaine inoubliable. Ce fut un moment unique

où tradition et modernité ont partagé le podium. Martin Kamperhaug, instigateur-organisateur de la HTCC en Norvège, équipé d'un casque de chantier surmonté d'une Windex, recevra même son poids en champagne de la part du commodore dans un « dress code » impeccable sorti des années 30.

### UNE CLASSE HALF QUI SE BOUGE

L'un des charmes de la classe est la grande proximité des vitesses malgré la forte diversité des dessins de carènes. Etre ensemble malgré toutes ces différences est plein de sens dans une classe internationale. L'objectif est de continuer à optimiser les bateaux existant qui font déjà partie de l'histoire de l'architecture des voiliers de course. Le Half Tonner est un bateau fin et subtil à barrer, un plaisir plus difficile à trouver sur les monotypes à safran suspendu, qui offre en plus la possibilité d'être transportable, voire de passer une nuit à bord. Et qu'on se le dise, il existe une quantité d'opportunités sur le marché à des prix très raisonnables. Evidemment, il y a du boulot ensuite pour mettre au goût du jour ces Ford Mustang de la régates, mais au final, le plaisir est au rendez-vous. D'ailleurs, la prochaine édition de la Half Ton Classics Cup se déroulera à Nieuwpoort/Belgique du 5 au 9 août 2024. Des teams irlandais, français, anglais, norvégiens, finlandais et belges sont attendus. Une édition en Bretagne est prévue en 2025. On compte sur vous !

