

HALF TON CUP

Poole, Angleterre, 9 septembre 1981

Après être allée à Scheveningen en Hollande en 1979 et à Sandham en Suède l'an passé, la Half Ton Cup était de retour dans les eaux anglaises, à Poole où elle s'était déjà jouée en 1978. Ce championnat du monde des unités de 22 pieds de jauge IOR est, depuis sa création en 1966 à La Rochelle, la chasse gardée des champions européens. Même si l'Australien *Foxy-Lady* s'est imposé en 1975 à Chicago et si les Néo-Zélandais se sont taillés la part du lion trois années consécutives avec *Gunboat-Rangitiri*, en 1977 à Sydney, et *Waverider* en 1978 et 79.

Après avoir remporté les 3 premières éditions, les Français subissaient une longue traversée du désert en signant une seule victoire avec *Impensable* en 1973. Enfin, après des années d'efforts, la chance leur souriait en 1980. *Ar-Bigouden*, un plan des architectes Bernard Nivelte et Michel Joubert, triomphait. Alors en 1981, avec une flotte d'un niveau technique encore supérieur, les coureurs français étaient bien décidés à conserver le titre acquis par *Ar-Bigouden*. Mieux, ils espéraient reconquérir la coupe du marquis La-reinty-Tholozan réservée à la première équipe nationale de trois bateaux.

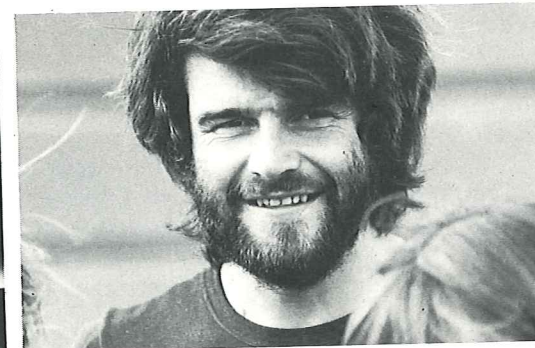
Ton Cup à succès, la Half accueillait cette année trente et un concurrents venus de dix pays différents. Majoritaires en nombre, les Anglais alignaient dix unités, dont quatre



Beat-and-Run, un plan suédois skipé par Lars Bergström, inquiéta King-One dans le dernier parcours.



Paul Elvström, le premier...



Jean-François Fontaine, le second...



Silvain Rosier, le troisième...



Dérivé du vainqueur 80, *Ar-Bigouden*, Jonathan était barré par J.-F. Fontaine. Il menaça longtemps Paul Elvström et King-One, mais dut finalement s'incliner.

plans du jeune Stephen Jones. Toutefois, cette armada britannique paraissait bien esoufflée et seul le Rob Humphreys *Scorpio* semblait capable de rivaliser avec les meilleurs. Au pis aller, *Demolition* pouvait créer la surprise. Le premier était mené par le Néozélandais Helmar Pedersen de la voilerie Neil Pryde, et le second barré par Larry Marks.

Deuxièmes par le nombre des inscriptions, les Français se présentaient avec neuf bateaux. Ou plutôt dix, mais à la dernière minute, un concurrent se voyait refuser le droit de courir en raison d'une sombre histoire de gueuses de plomb baladeuses... Parmi les neuf voiliers en règle, cinq possédaient les atouts pour s'imposer. D'une part les trois Joubert-Nivelt, dérivés du vainqueur de 1980 : *Bigouden-Win*, *Jonathan* et *Anke II*. *Bigouden-Win* était mené par l'équipage du champion de la saison passée et Luc Le Vaillant prenait le poste de barreur qu'occupait Jean-François Fountaine à Sandham. Ce dernier, d'ailleurs directeur du chantier qui construit ces bateaux en petite série, barrait *Jonathan*. Et *Anke II* était skipper par Nicolas Loday, entraîneur national de l'équipe de France de 470 et ancien champion du monde en 505. Le quatrième favori du team français était *Jeanne-d'Arc*, un plan de Gilles Gahinet, barré par son architecte. Le cinquième larron du quintet attirait les regards des autres concurrents et des observateurs. Il s'agissait de *King-One*, un First Evolution spécialement préparé par les chantiers Bénéteau. Rappelons-le, *Ladies-First*, second en Suède et *First-Lady*, premier bateau de série cette même année, étaient des plans de Jean Berret de la même cuvé. Avec un certificat de jauge très travaillé et une carène modifiée au niveau des formes arrière, *King-One* pouvait prétendre à être le mieux affûté de son équipe. Préparé par le maître voilier Jérôme Langlois, il était barré par... Paul Elvström en personne. Le champion danois, quatre fois médaillé d'or aux Jeux olympiques, le roi Elvström, mettait son talent au service du pavillon français ! Vous comprenez désormais pourquoi *King-One* imposait le respect sur les pontons de la marina moderne de Poole...

Parmi les autres bateaux, trois autres half-tonners suscitaient les commentaires admiratifs des concurrents les moins préparés. Surtout le Grec *Glafki III*, co-barré par Eric Duhemin et David Howlett. Eric, le grand skipper français, a pour particularité de courir le Half pour le compte d'unités arborant un pavillon autre que celui de son pays. Et en 1979 et en 1980, il s'est offert la seconde place. Alors, comprenez que cette année il soit venu avec la ferme intention de transformer son abonnement à la seconde place en victoire.

Autre coureur volontairement exilé sur un bord étranger à son pays natal, Rodney Pattison, un autre roi de la régates, skipperait le norvégien *Brilliant*. Ce plan Ron Holland était le plus long de la flotte avec ses 9,71 m comparés aux autres half-tonners d'une longueur moyenne de 9,05 m. Enfin, le Sud-africain *Lene II*, un plan Lavranos, était

barré par son propriétaire Geoff Meek, réputé dans l'hémisphère sud pour être un skipper de grand talent. Bref, la bataille allait être serrée et dix bateaux pour une seule place de premier, cela fait beaucoup !

La Manche en septembre est aussi changeante qu'un ciel d'orage. Des trous de vent peuvent très bien laisser la place aux rafales d'une dépression de sud-ouest. Et une régates débutée dans le petit temps peut très bien s'achever dans la brise. Alors, dans ces conditions, le bateau le plus régulier est assuré de l'emporter, si toutefois les choix tactiques de son équipage ne l'emmènent pas sous les nuages à refusantes. Les courants de marée ajoutent du suspense aux débats, même si leur influence n'est pas de taille à fausser les résultats des trois parcours olympiques.

Ainsi, le départ de la première des cinq manches (une Ton Cup comporte deux olympiques, une course moyenne, un dernier parcours olympique et une course longue) se joue dans une brise très légère qui jamais ne dépassera force 2.

Il fallait s'y attendre, les rois associés, Paul Elvström et *King-One*, s'élancent en tête pour s'échapper au fil de chaque bord. Le tandem Elvström-Langlois donne une sérieuse première leçon à ses poursuivants en coupant la ligne d'arrivée avec sept minutes d'avance. *Lene II* fait toute la course en seconde position et *Bigouden-Win* s'impose à la troisième place à la faveur d'un très beau louvoyage sur le dernier près.

Le soir de la première manche, chacun attend de voir la brise s'établir pour prendre la place de leader occupée par les rois. Surtout les équipages des Joubert-Nivelt et celui de *Glafki III*. Eole leur en donne la possibilité le lendemain. Un force 4 se renforçant en fin de course permet à *King-One* de démontrer qu'il est aussi rapide dans la brise que dans le petit temps. Même s'il paraît pratiquement intouchable dans ce dernier type de conditions. Et les proches poursuivants de *King-One*, dont *Anke II* qui termine second, reportent leurs espoirs de revanche sur le parcours de 124 milles de la troisième manche.

Pas de chance, *King-One* prend l'avantage sur la ligne de départ. Mais cette course est plus disputée. Dans un premier temps, par force 4 à 5, *Glafki III* double le *King* et s'installe aux commandes de la flotte, pour les abandonner à *Lene II* quand le vent tombe après deux tiers du parcours. Le Sud-Africain réussit à prendre six minutes à *King-One*. *Glafki III* se contente de la troisième place devant *Jeanne-d'Arc*, plus à l'aise dans les courses au large que sur parcours olympique. Résultat de cette troisième manche, *King-One* conforte sa position en récupérant quelques points supplémentaires. Mais l'opposition ne désarme pas pour autant...

Coup de théâtre : dans les grains du dernier parcours olympique, *King-One* ne réussit pas à se sortir d'une situation embrouillée sur la ligne de départ et il part dans le peloton. Dans cette dernière manche, son jeu consiste à mettre le Grec menaçant dans son sillage pour lui éviter de passer de la seconde à la première place au classement général provisoire. Obsédé par cet enjeu, l'essentiel des efforts de l'équipage de *King-One* consiste à contrôler strictement *Glafki III* plutôt que de naviguer en virant quand le vent refuse. Dans ces conditions, *Beat-and-Run*, un plan suédois loué à des Américains, prend

la tête de la course, poursuivi par un *Anke II* déchaîné qui se classe second à l'issue de deux formidables bords de largue. Le dernier louvoyage coûte très cher à *King-One* et à *Glafki III*. Le premier emmêle sa bôme dans ses bastaques à quelques longueurs de la ligne d'arrivée. Le second est ralenti en raison d'un équipier blessé. Au bout du compte, *King-One* se classe dix-neuvième et *Glafki III*, vingt et unième ! Les cartes sont ainsi redistribuées à la veille de la course de 220 milles ; et sept bateaux peuvent encore gagner la Half Ton Cup. Même si *King-One* est toujours leader au général provisoire. Parmi les plus dangereux prétendants au titre, citons *Anke II*, alors second, *Lene II*, *Jonathan*, *Bigouden-Win*, *Beat-and-Run*, *Glafki III* et *Scorpio* en outsider.

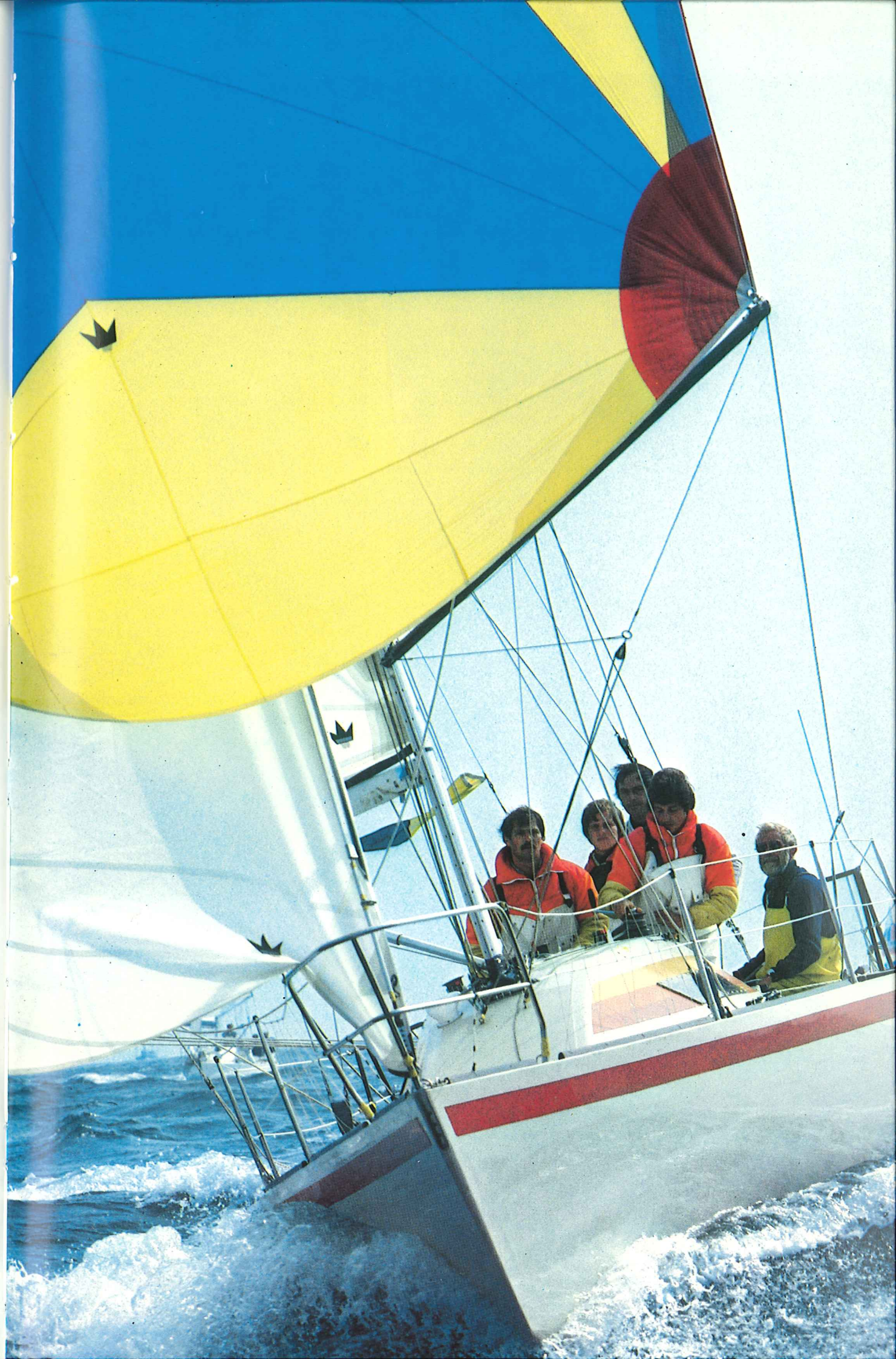
Avis de coup de vent au départ de la dernière manche qui commence par un louvoyage dans une brise de force 4. L'Anglais *Smiffy* prend la tête devant *Bigouden-Win* et *King-One*. Mais dans la nuit, le vent tombe à la surprise générale. Et *King-One* se sauve. A plusieurs reprises il est rattrapé par les premiers du peloton. Chaque fois il redémarre le premier pour accumuler plusieurs heures d'avance à mi-parcours. Une fois encore le courant bloque sa progression et ramène ses poursuivants. Une ultime fois car le vent revient assez frais. Puis se transforme en un solide force 5 à 6 qui contraint les concurrents à revenir au près vers Poole.

Glafki III est à la fête mais le roi Elvström ne se laisse pas faire. Il conserve quelques longueurs d'avance par un marquage strict. Enfin, *King-One* coupe la dernière ligne d'arrivée avec les honneurs de la victoire sur la manche. La Half est gagnée ! Dix minutes après les deux duellistes, *Jonathan* coupe la ligne en remportant le petit demi-point qui lui permet de coiffer *Glafki III* au classement général. *Jonathan* finit ainsi second. *Bigouden-Win* vient ensuite pour prendre la quatrième place au classement général devant son frère de chantier, *Anke II*, neuvième à la grande course.

Les Joubert-Nivelt regrettent de ne pas s'être imposés mais le pari français est gagné. Le pavillon bleu blanc rouge flotte sur la plus haute marche du podium du classement individuel et sur celle du classement par équipe. Avec *Jeanne-d'Arc*, huitième, *Bigouden-Win* et *Jonathan*, la fameuse coupe revient en France. Le tir groupé des quatre Français dans les cinq premiers est remarquable et récompense de très nombreux efforts. Et les Anglais font grise mine, avec pour meilleurs résultats *Scorpio*, neuvième, et *Demolition*, onzième.

Il n'y a aucun doute, l'immense talent du champion danois est une des principales raisons de la réussite de *King-One*. Mais, rappelons-le, la construction de ce bateau en polyester (sans kevlar, ni fibres de carbone) est exemplaire et c'est là un atout de taille. Sûrement celui qui a permis à Paul Elvström, Jérôme Langlois, Nic Johansen (le fils du célèbre équipier d'Elvström, Strit Johansen), Jean-Yves Furic et Eric Ingouf de s'imposer aussi bien dans le petit temps que dans la brise. Grâce à une bonne préparation et à quelques entraînements, Jérôme Langlois a réussi à parfaitement marier ses voiles Elvström-France au mât Yachtspars. Vraiment une belle démonstration... □

YVAN GRIBOVAL



En face : *King-One*, un First Evolution bien préparé par le maître-voilier Langlois, remarquablement mené par Paul Elvström, remporte une belle victoire (méritée).