

LES ECLATS DE FARR



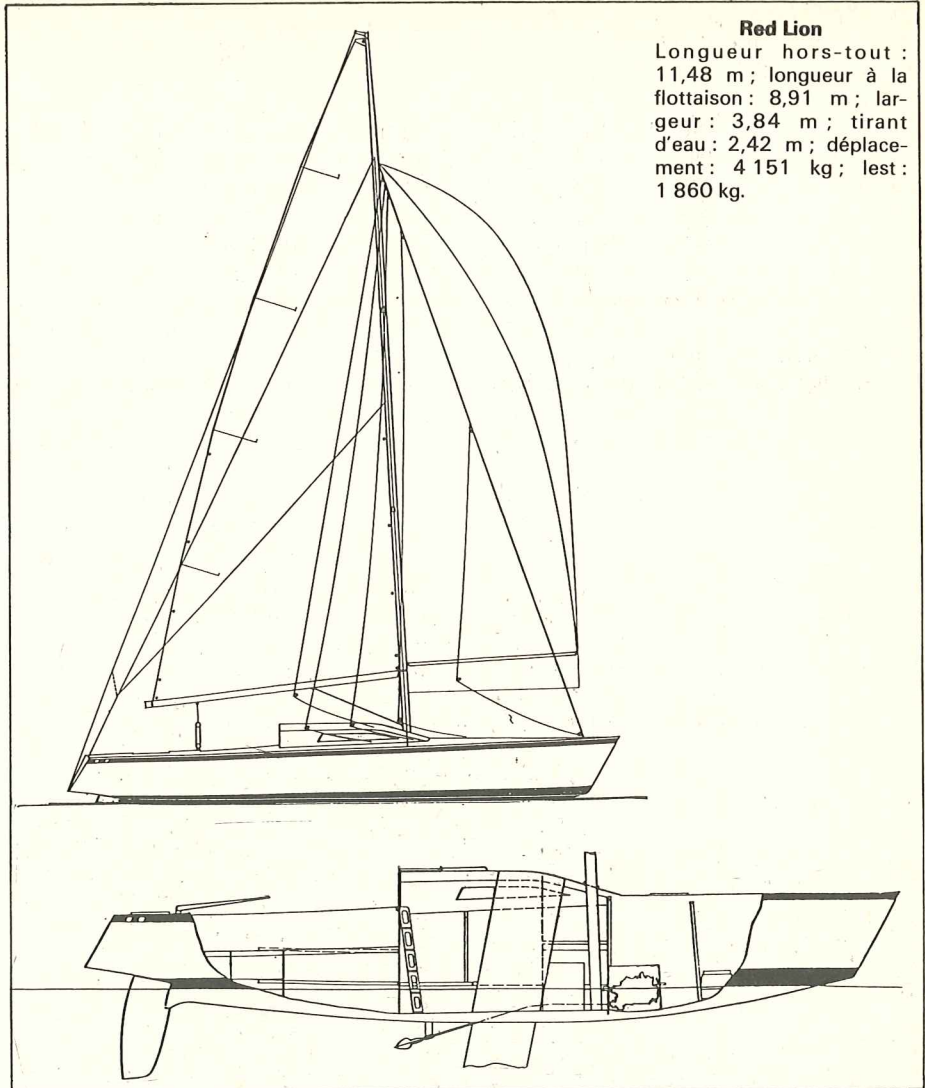
Les championnats du monde de course au large ont été dominés par la nouvelle génération de bateaux à dérive, à droite, Rangiriri barré par P. Willcox, en bas à gauche, Red Lion vainqueur de la One Ton Cup.

Epreuve reine des championnats du monde de course au large, la One Ton Cup qui se déroulait à Auckland en Nouvelle-Zélande a vu cette année la confirmation des grands talents de Bruce Farr et la nette domination des dériveurs qui s'adjugent les six premières places du classement. Mais si ces déplacements ultra-légers montrèrent leur supériorité en vitesse, les abandons pour avaries de certains dans le mauvais temps ne sont pas sans remettre en cause le bien-fondé de ces bateaux construits à l'économie de poids, et par là-même, les règles de jauge.

En remportant à un mois d'intervalle la One Ton Cup et la Half Ton Cup qui se couraient toutes deux dans l'hémisphère australe, l'architecte néo-zélandais Bruce Farr a réussi un doublé exceptionnel. A Auckland comme à Sydney, ses dériveurs ont assez largement dominé les courses. Mais partisans et adversaires du dériveur n'ont pas fini de s'affronter, la jauge avantagerait-elle ce type de bateau au détriment de la sécurité ? C'est peut-être là, le vrai débat.

One Ton Cup

Vainqueur incontesté à l'issue des régates très disputées, *The Red Lion* était mené par Stuart Brentnall et plusieurs membres de l'équipage qui avaient terminé cinquième l'an passé à Marseille à bord du quillard de Bruce Farr : *Jiminy Cricket*. Très impressionnés par la rapidité du vainqueur, le dériveur de Britton Chance : *Resolute Salmon*, les Néo-Zélandais décidaient dès leur retour d'orienter leurs recherches vers les déplacements légers à dérives. Depuis, la renommée de leur supériorité, associée aux coûts élevés des transports pour les Antipodes sont certainement responsables de la faible participation étrangère à l'épreuve. Sur les quatorze voiliers engagés, l'on dénombrait six équipages néo-zélandais, quatre australiens, un français, un américain, un anglais et un canadien, ces quatre derniers ayant loué sur place, des bateaux sans équipage et peu compétitifs. *The Red Lion*, est un des quatre dériveurs similaires dessinés par Bruce Farr qui terminent tous dans les cinq premières places. Le dessin de la carène n'est pas sans rappeler le Farr 1104 ; ses entrées d'eau sont fines, les formes immergées plates, et des lignes rejetées à l'arrière vers un tableau semblable à celui des dériveurs légers. Durant les deux saisons passées ce quillard ne connut que des succès (*Sweat Okole*, *Jiminy Cricket*, 45° South, *Saracen*), mais la nette supériorité de sa version dériveur laisse entendre que le dessin a été profondément modifié. Comme *Resolute Salmon* et *Terrorist*, (le bateau américain à double-bouchain si rapide avant que la jauge n'évolue), les plans Farr sont en bois lamellé. Leur lest est réparti à l'intérieur du bateau. Dans les remontées au vent toute l'efficacité du bateau dépend essentiellement bien sûr de la stabilité de forme de la coque et du déplacement des poids de l'équipage au rappel comme en dériveur léger. Il n'est bien entendu pas question de dormir pendant les bords de près, et si



Red Lion

Longueur hors-tout : 11,48 m ; longueur à la flottaison : 8,91 m ; largeur : 3,84 m ; tirant d'eau : 2,42 m ; déplacement : 4 151 kg ; lest : 1 860 kg.

un équipier est appelé sous le vent à régler l'écoute de génois, il faut choquer l'écoute de grande voile d'un bon mètre pour ne pas compromettre l'équilibre général du bateau, jusqu'à ce qu'il se replace au vent. Par contre, l'énorme avantage de la formule reste l'absence de tangage dans le clapot. Enfin, au large, les formes planantes permettent dans les surfs des vitesses supérieures à quinze nœuds.

Durant cette One Ton Cup, les trois triangles olympiques se coururent dans des vents de vingt à trente nœuds. Quatre dériveurs de Bruce Farr terminaient malgré le vent, en tête de la première course remportée par *Smir-Noff-Agen* (Don Lidgard) devant *The Red Lion*. Les conditions de la régate furent assez dures pour éprouver sérieusement le favori de l'épreuve, *Smackwater Jack*, le plus extrême des dériveurs « locaux » dessiné par Paul Whiting. De construction ultra-légère, il dut abandonner deux manches. La seconde manche voyait la victoire de *The Red Lion*, mais cette fois *Heatwave* s'intercalait entre les productions de Farr en se classant troisième. Dessiné, construit et barré par Jim

Young, *Heatwave* est un quillard converti en dériveur. Le second *M. Jumba*, à Graeme Woodruffe accompagné de l'équipage de 45° South qui terminait quatrième à Marseille l'an passé, et Peter Lester, le champion du monde de Yole OK. La troisième manche, un parcours côtier de cent soixante milles fut le théâtre d'empoignades passionnantes. Tour à tour, *M. Jumba*, *Smackwater Jack*, et *The Red Lion* prenaient la tête, mais *The Red Lion* l'emportait finalement devant l'Australien *B 195* à Tom Stephenson, vainqueur de la Half Ton Cup 75 à Chicago, bien mené mais manquant de vitesse par rapport aux autres voiliers. Première approche de Doug Peterson dans des dériveurs de cette taille, il fut particulièrement efficace dans cette régate de petit temps. La brise revenait pour le dernier triangle remporté par Jenny H. (Ray Haslar) et se transformait en coup de vent, lot des premières vingt-quatre heures de la grande course (325 milles). Le tiers de la flotte dut abandonner dont Jenny H. qui déclarait avoir « heurté une vague ». Le vent faiblissant sur la fin voyait *Smir-Noff-Agen* en tête devant *M. Jumba*,

→
The Red Lion, B 195, Heatwave et Country Boy au français Michel Alcon, le meilleur quillard de l'épreuve. Après élimination du plus mauvais résultat, The Red Lion l'emportait avec un faible écart sur M. Jumba et Smir-Noff-Agen. Qu'en est-il maintenant de l'avenir et des dériveurs dans la course au large ? Malgré les nouvelles règles de jauge établies par l'O.R.C. tendant à limiter la hauteur du centre de gravité des bateaux, l'avenir des dériveurs semble toujours souriant. Depuis le naufrage d'Airel et la disparition de ses sept équipiers, nombreux sont ceux qui souhaitent des bateaux plus sûrs et plus solides. Enfin, bien que les dériveurs soient généralement rapides et très évolutifs, la possibilité du chavirage n'est pas à écarter dans des conditions extrêmes et je ne suis pas convaincu personnellement que les nouvelles règles de jauge en jouant sur la position du centre de gravité tiennent vraiment compte de ces conditions.

Guy GURNEY

Traduction d'Alain CORROLER

Half Ton Cup

Comme la One Ton Cup courue un mois avant, la Half-Ton Cup disputée à Sydney a été dominée par la nouvelle génération des bateaux à dérive. Le gagnant Gunboat Rangiriri, un plan de Bruce Farr barré par Peter Willicox enlève cette coupe par un point d'avance sur le champion de l'an dernier; l'Irlandais Harold Cudmore.

Toutes les courses furent dominées par quatre bateaux, Rangiriri, Silver Shamrock III et deux autres dériveurs Waverider et Swuzzle Bubble. Au cours de la plupart des courses, ces quatre half-tonner se retrouvaient largement en tête du reste de la flotte excepté lors de la dernière manche - la course au large - où des erreurs tactiques mirent les deux derniers de ce quatuor hors course. L'Australien John Bertrand, médaille de bronze aux Jeux Olympiques, réussit néanmoins à bord de 2269 à se classer

selon l'architecte néo-zélandais l'ensemble s'avère étonnamment rigide et résistant, tout en permettant un gain de poids énorme. Semblable attention a été apportée également au gréement 3/4 très léger lui aussi.

Le troisième bateau néo-zélandais, Waverider, un plan Lauric Davidson très proche dans les conceptions et dans les performances aux dériveurs de Farr. Ces trois bateaux avaient subi un entraînement extrêmement sérieux. Par contre, les équipages et les bateaux australiens semblèrent aller de plus en plus vite à mesure que les épreuves se déroulaient, ce qui est significatif d'une préparation moins poussée.

Le grand malchanceux de l'épreuve reste néanmoins Harold Cudmore. Son démâtage à quatre cents mètres de la ligne d'arrivée de la troisième régate lui coûta la victoire totale. Il avait pourtant brillamment mené ce petit parcours côtier jusqu'à la première bouée et, du fait d'un brusque changement de vent, se retrouvait dixième à mi-parcours et se hissa de nouveau à la seconde place lorsqu'il démâta. Tout l'équipage prit alors le mors aux dents et les voiles à la main pour tenter d'éviter le pire. Mais il perdait la place qui devait lui assurer la victoire et terminait troisième derrière Rangiriri.

Cudmore fit néanmoins grosse impression durant toutes les manches prenant les meilleurs départs. Silver Shamrock III est un dériveur dessiné par Ron Holland et semble très « classique » comparé aux « bêtes » de Farr, Whiting et Davidson. Arrivé par bateau à Sydney un peu tard, Cudmore n'eut pas vraiment de temps d'utiliser la jauge à son avantage et augmenta le poids du bateau de 10 %, ce qui altéra certainement ses performances au large.

Parmi les autres bateaux, Industries se classa sixième. C'est un dériveur skippé et dessiné par un barreur de 18 pieds Ken Beashel. Le premier quillard Banerak se classe septième. Conçu par Scott Kauffman, il était barré par l'Américain Warwick Tompkins. Fact One, bateau australien dû au crayon de John Allsop était entre les mains du champion olympique David Fosbes.

A la veille de la dernière manche quatre bateaux, Rangiriri, Swuzzle Bubble, Waverider et Silver Shamrock ayant gagné chacun une manche pouvaient prétendre à la victoire.

Silver Shamrock partant en tête parvenait à prendre à la deuxième marque du parcours cinq milles d'avance sur son plus proche adversaire, mais il devait, pour l'emporter, s'arranger pour placer un bateau entre lui et Rangiriri à l'arrivée. La seconde place changea de main à plusieurs reprises. Tour à tour, News



Ces bateaux construits à l'économie de poids...

Classements

(Bateau, nationalité, classement, type de bateau, architecte.)

1. The Red Lion (NZ) 2-1-1-4-3, (Dériveur Bruce Farr).
2. Mr Jumba (NZ) 4-2-3-2-2, (Dériveur Bruce Farr).
3. Smir-Noff-Agen (NZ) 1-5-6-AB-1, (Dériveur Bruce Farr).
4. B. 195 (AUS) 5-8-2-5-4, (Dériveur Peterson).
5. Jenny H (NZ) 3-4-5-1-AB, (Dériveur Farr).
6. Heatwaure (NZ) 8-3-11-3-5, (Dériveur J. Young).
7. Country Boy (FRA) 6-12-8-12-6, (Quillard Farr).
8. Rockie (U.S.A.) 7-7-9-10-8, (Quillard Farr).
9. Smackwater Jack (NZ) AB-6-4-6-AB, (Dériveur P. Whiting).
10. Wild Turkey (AUS) 10-10-12-9-7, (Quillard Farr).
11. Q.E.D. (UK) 12-11-14-8-9, (Dériveur J. Shelley).

troisième dans cette course malgré une vitesse moindre, et ainsi à terminer troisième au classement général. Rangiriri, Swuzzle Bubble et 2269 sont tous les trois des dériveurs identiques dessinés par Farr. Comme les bateaux qui dominèrent la One Ton Cup, ils possèdent une simple dérive en bois et tout le lest est placé au fond de la coque. Bruce Farr considère même que le centre de gravité de ces bateaux est en fait plus bas que sur les quillards qu'il a dessinés, du fait de la construction légère et du poids de la dérive. Les coques sont réalisées en Kevlar selon une technique très proche de celle du polyester. Les couches de résine utilisées avec le Kevlar ne sont guère supérieures à trois millimètres et

Paper Taxi, *Swuzzle Bubble* et *Industries* parvenaient à mener le peloton. Pourtant *Rangiriri* parvenait grâce à sa vitesse à se hisser à la seconde place et l'emportait finalement.

G. G.

Classements

(Bateau, skipper, nationalité, architecte, classement aux cinq manches).

1. Gunboat Rangiriri (Peter Willcox), NZ, Bruce Farr, 5.1.2.2.2. 2. Silver Shamrock III (Harold Cudmore), IR, Ron Holland, 1.4.3.5.1. 3. 2269 (Graham Oborn), AUS, Bruce Farr, 4.6.4.7.3. 4. Waverider (Tony Bouzaid), NZ, Laurie Davidson, 2.3.1.3.8. 5. Swuzzle Bubble (Ian Gibbs), NZ, Bruce Farr, 3.2.5.1.7. 6. Industries (Ken Beashel), AUS, Ken Beashel, 7.10.6.6.5. 7. Bannercek (Bruce Sutton), AUS, Scott Kaufman, 18.5.7.13.4. 8. Fact 1 (David Forbes), AUS, John Allsop, 11.17.10.12.6. 9. Magic Dragon (Mike Calder), AUS, Paul Whiting, 6.8.14.10.13. 10. Newspaper Taxi (Kerry Dunn), AUS, Paul Whiting, 9.11.8.8.R.

Jusqu'où ira le dériveur ?

Le niveau technique de cette coupe du Cercle de la voile peut être considéré comme élevé pour les équipages néo-zélandais et australiens. Ceux-ci nous ont d'ailleurs habitués à toujours occuper les premières places dans les manifestations importantes, puisqu'on trouve ainsi deux victoires néo-zélandaises aux One Ton Cups 69 et 72, et des places d'honneur, 4^e et 5^e l'an passé à Marseille.

Trois architectes ont vraiment marqué ces épreuves. Bruce Farr, à qui l'on doit le vainqueur *The Red Lion*, (Bruce Farr a d'ailleurs réalisé une extraordinaire performance en dessinant la même année les vainqueurs de la Half Ton, de la Three Quarter Ton et de la One Ton). C'est d'ailleurs à ma connaissance le seul à posséder un tel palmarès depuis l'innovation des courses à rating fixe. Paul Whitting et Doug Peterson ont aussi conçu des voiliers intéressants avec *Smackwater Jack* et *B 195*.

L'événement le plus important est la multiplication du nombre des dériveurs, huit pour quatorze voiliers. Britton Chance avait, l'an dernier, démontré qu'un dériveur pouvait s'imposer, et que la jauge leur était favorable. Pour arriver à profiter au mieux de ce trou de la jauge, encore est-il nécessaire de concevoir un dériveur à déplacement léger, ayant une surface de voilure suffisamment importante pour se déplacer rapidement dans les petits airs. Le bois plastifié ou moulé a été utilisé pour réaliser les coques, le poids de certaines est

d'ailleurs inférieur de 20 à 30 % par rapport à *Resolute Salmon*. La contrepartie de ce faible échantillonnage est une solidité aléatoire, ainsi deux coques, dont celle de *Jenny-H* (B. Farr), se sont ouvertes pendant un coup de vent à cinquante nœuds. Les organisateurs d'ailleurs conscients de ce problème n'ont pas voulu envoyer les bateaux au large, pendant les deux longues courses, afin de pouvoir les assister en tous temps. Cette attitude, louable pour la sécurité, est critiquable, car elle favorise le faible



Rangiriri, le grand vainqueur de la Half Ton.

échantillonnage, et défavorise les bateaux aptes à naviguer au large.

Un autre problème a dû être résolu par les architectes. Rendre les voiliers inchavirables ou plus exactement redressables. Plusieurs facteurs rentrent alors en ligne de compte. La largeur de la coque, la hauteur des francs-bords, le dessin des superstructures sont autant d'éléments entrant en ligne de compte. On peut imaginer des coques se redressant par elles-mêmes, sans lest. Les principaux facteurs favorisant le redressement sont, un bau étroit, un taux élevé de lest correctement positionné, des superstructures bien dessinées, un mât flottant. Les facteurs négatifs sont en conséquence, un bau élevé, ou plus précisément, un rapport de bau important avec une faible hauteur sous barrots (francs-bords + partie immergée), un mât non flottant et un pont flush-deck. Le dessin des superstructures joue un rôle très important pour favoriser le redressement. On l'estime d'ailleurs supérieur à celui du lest. Des éléments de sécurité interne, comme le positionnement

des équipets, peuvent rendre nuls des effets positifs. L'emplacement de la flottabilité intérieure d'une coque chavirée affecte aussi son redressement. Aucun des dériveurs n'ayant chaviré pendant la One Ton Cup, malgré un vent atteignant parfois cinquante nœuds, on peut estimer que les architectes ont su se déjouer des facteurs négatifs.

Pour augmenter la surface de voilure de *Smack Water Jack* par rapport aux éliminatoires néo-zélandaises que ce bateau a gagné, Paul Whitting a imaginé de modifier le sens de sortie de l'arbre d'hélice, passant ainsi d'une hélice propulsive à une hélice tractive.

Les différences de vitesse constatées en faveur des dériveurs, au vent portant, et un meilleur angle de remontée contre le vent, permettent de penser qu'il est nécessaire de taxer les dériveurs, si l'on ne veut pas arriver à une séparation des flottes dériveur-quillard.

L'adoption du grément 3/4 par l'ensemble des architectes, tant pour les dériveurs que pour les quillards, est un élément intéressant pour l'avenir. Plusieurs raisons sont à l'origine de ce choix. Le désir de concevoir un voilier à déplacement léger, oblige l'architecte à gagner du poids, partout, surtout dans les hauts. Le grément en 3/4 permet justement de réduire très nettement la section du mât, donc le poids. La souplesse des mâts favorise également le travail de la grand-voile. Pataras, bastaques et étai avant sont réglables grâce à des palans. Un autre intérêt de ce grément est, vu la petite surface des génois, de conserver la même voile tout au long d'un bord de près lors d'un parcours olympique, et de réduire, par une très rapide prise de ris, la grand-voile, en raison des avants peu porteurs, ces one-tonner supportant mal une charge humaine excessive au-delà du pied du mât, le prix des voiles joue aussi un certain rôle dans ce choix. La simplicité des gréments varie aussi selon les architectes, pour les Farr, une ou deux paires de barre de flèche. *B 195* de Doug Peterson possède un mât Stearn avec trois paires de barre de flèches. Un autre concurrent avait même un guignol.

La simplicité de l'accastillage du cru des one-tonner 77 mérite d'être signalée. Pas de rail pour les écoutes, uniquement des pitons sur lesquels sont accrochés des barber-haulers, winches puissants, mais limités au simple nécessaire.

Même si cette One Ton Cup 77 ne reste pas gravée dans l'histoire des ton-cup, elle aura eu le mérite de montrer les atouts des dériveurs. Si en septembre 78, à Flensburg, la jauge n'a pas taxé les dériveurs, il y a fort à parier que ces bateaux conserveront la One Ton Cup.

Hubert DEVICTOR