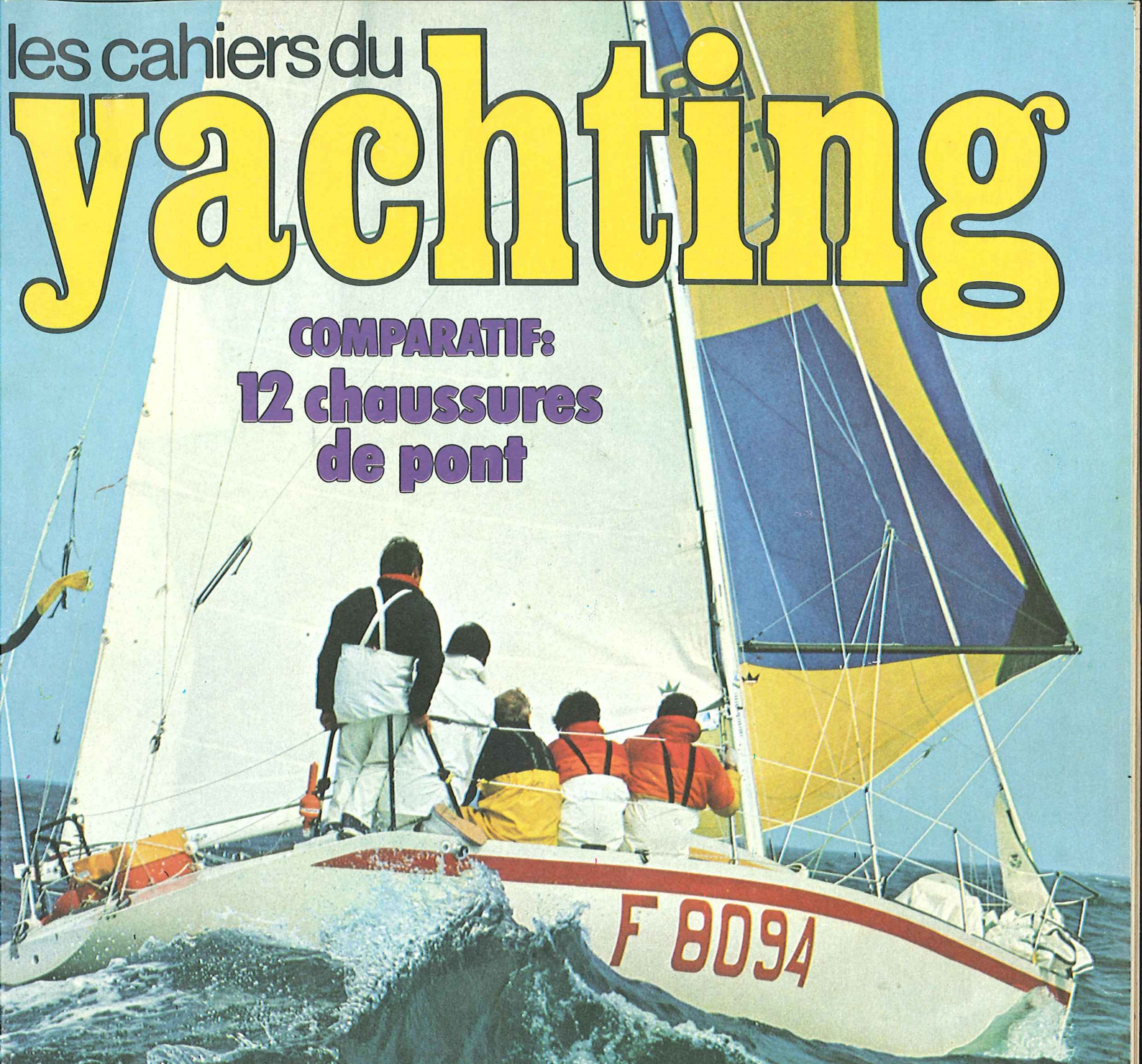
les cahiers du

yachting

COMPARATIF: 12 chaussures de pont



GRAND PAVOIS: les nouveautés en détail

Ton Cups, course autour du monde

6 H de Paris, G.P. de Vichy...

M 2200 - 227 - 12 F

HOMME N°1

LOISIRS SUR L'EAU - N° 227 NOVEMBRE 1981 Belgique 95 FB - Suisse 6 FS - Italie 2700 L - Espagne 200 ptas - Canada 3.25 DC.

115 kg et le Wizz seulement 70 kg. Le mât est formé de deux parties étanches : l'une supérieure légère et souple et l'autre inférieure plus rigide ; disposition adoptée par certains dériveurs modernes qui facilite le transport et donne désormais entière satisfaction sur l'eau. Le mât prend place dans une emplanture ouverte sur l'arrière ce qui permet d'effectuer le mâtage très rapidement. Ce matin il m'a fallu avec l'aide de mon équipière, Béatrice, pourtant encore à moitié endormie, à peine dix minutes pour préparer le bateau

Après avoir enfilé le fourreau de la voile sur le mât, nous posons ce dernier sur la coque, le pied à la hauteur de l'emplanture, puis mettons dans les boutonnières prévues à cet effet sur le mât les deux haubans et l'étai du foc et glissons les crochets des extrémités inférieures des haubans dans les trous sur les listons. Il ne nous reste plus qu'à placer le mât.

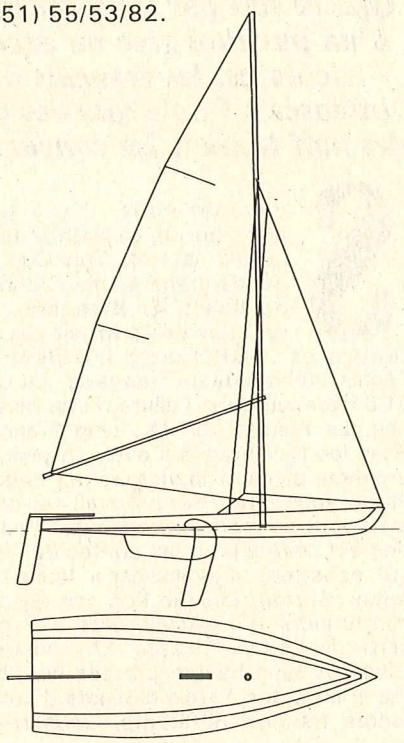
La bôme a disparu et fait place à un wishbone. Cette formule offre l'avantage de supprimer le hâle-bas et ce « dangereux engin volant » qu'est la bôme, ce qui n'est pas pour déplaire à cette chère Béatrice.

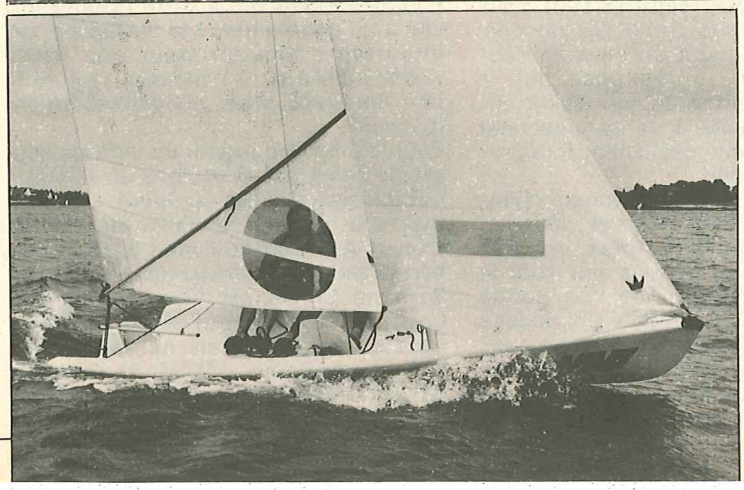
Une fois gréé, nous portons à deux sans difficulté le bateau jusqu'à l'eau, grâce à son faible poids et aux poignées prévues de chaque côté sous les listons. Inutile de préciser qu'il se transporte aisément sur le toit d'une voiture.

Sur l'eau, nous sommes surpris par la très grande stabilité statique du bateau, même sans dérive, ce qui facilite la mise en place de la dérive et du safran.

Fiche technique

Longueur : 4,40 m ; largeur : 1,62 m ; poid coque : 70 kg ; surf. voilure : 13,50 m² ; prix : 7 500 F. **Architecte** : Groupe Finot. **Constructeur** : Bénéteau. Z.I. des Mares. 85270-Saint-Hilaire-de-Riez. Tél. (51) 55/53/82.





Ci-contre : vue de l'arrière du Wizz, avec son cockpit complètement ouvert. Les caissons étant très bas, à la moindre gîte, l'eau rentre dans le bateau, mais elle s'évacue aussi vite qu'elle est rentrée par l'arrière.

Ci-dessous : l'étrave écarte les vagues qui rebondissent sur les flancs tulipés du bateau.

Sous voiles

Au près, le Wizz se barre comme un 470. Le cap au vent est très correct, mais la vitesse du bateau est beaucoup plus faible qu'aux allures portantes. Mais ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit, le Wizz trace tout de même bien sa route au près et les 420 qui ont viré la bouée sous le vent avec nous sont bien loin derrière.

Au près, l'équipage doit être assez avancé et groupé, c'est-à-dire qu'équipier et barreur doivent être collés l'un à l'autre, ce qui dans les circonstances actuelles est loin de me déplaire. Ainsi placés, nous entamons une véritable danse en balançant de concert le haut de nos corps au rythme des vagues. Nous n'avons même pas besoin d'adopter des position de rappel acrobatiques pour maintenir le bateau dans son assiette idéale, qui, au près, n'est pas à plat mais légèrement gitée, de 7° à 11°. Ce petit air penché déboussolera bien des barreurs.

Je tire sur la barre, le bateau abat. Béatrice relache un peu l'écoute de foc et le Wizz s'envole. Oui, s'envole littéralement au-dessus des vagues. Cette écoute est l'accélérateur du bateau et l'équipière pourtant privée de spi n'a pas le temps de s'ennuyer car elle doit sans cesse ajuster le réglage du foc. Si l'écoute est trop lâche le bateau manque de puissance, si elle est trop bordée, il semble bridé. Béatrice tenant les rênes et moi la barre, nous avalons les milles, le bateau au planing, l'étrave totalement hors de l'eau.

Comme au près, nous devons sans cesse nous déplacer longitudinalement pour jouer avec les vagues. Même au planing le Wizz fait preuve d'une très grande stabilité et l'équipage ne se fatigue pas à maintenir l'équilibre du bateau. Toutefois, Béatrice se trouve dans la trajectoire des vagues qui glissent sur les flancs tulipés du bateau, et retrouve avec plaisir (?) les sensations humides de la planche à voile. Mais le Wizz ne ressemble-t-il pas à une grande planche à voile sur laquelle on naviguerait assis ?

Conclusion

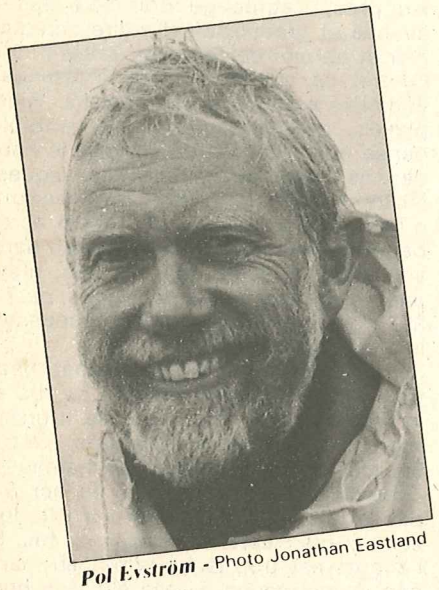
Le Wizz nous a séduits par ses grandes performances obtenues sans réglages sophistiqués ni efforts particuliers de la part de l'équipage et sa facilité de transport et de préparation. A noter toutefois, que le bateau que nous avons essayé faisait partie d'une présérie de 50 unités mises à la disposition de clubs ou d'essayeurs à seule fin d'affiner le modèle. Ce n'est que dans quelques mois que le Wizz définitif sera produit en série.

Le Wizz se voulant un bateau d'amusement accessible à tous et non un bateau de compétition, le bilan général est largement positif. S'il parvient à conserver son prix particulièrement attractif (7 500 F), le Wizz pourrait être cette brise de fraîcheur qui réoxygènerait le yachting léger, actuellement à bout de souffle.

HALF TON CUP

King Elvström : first !

Que ce soit par l'intermédiaire d'un célèbre barreur danois, d'un pavillon grec ou encore d'équipages et voiliers 100 % tricolores, les français se sont une fois de plus aisément imposés à Poole lors des derniers championnats du monde des half tonner. La concurrence (internationale) est larguée !



Pol Evström - Photo Jonathan Eastland

Souvenez-vous, il y a tout juste un an, la France remportait la Half Ton Cup en Suède grâce au plan Joubert et Nivelt **Ar Bigouden.** La sanction ne se faisait pas attendre et l'IOR taxait lourdement l'école architecturale française. La Cup 1981 prenait donc l'allure d'une revanche. Le résultat est là : cinq Français dans les huit premiers avec en plus, la première place et la victoire par nation. Je ne vous dirai pas qui avait raison... mais tout de même, avouez que l'addition est sévère pour les pontes de l'IOR qui pensaient « avantager » leurs bateaux. Surtout lorsque l'on sait que les half-tonners 81 allaient plus vite que ceux de l'année passée. Une victoire totale et sans bavure car ces cinq bateaux sont dus à trois cabinets d'architectes français différents, *Joubert-Nivelt, Berret* et *Gahinet.* Un beau tableau d'honneur que nous nous devions de féliciter moins par chauvinisme que par justice. Messieurs les Anglais vous avez tiré les premiers, vous connaissez maintenant notre réponse... La Half Ton Cup 81 s'est courue à Poole en Angleterre du 9 au 17 septembre dernier, sur un plan d'eau qui avait déjà vu se disputer cette épreuve en 1978, alors remportée par le Néo-Zélandais *Waverider.* La baie de Poole, située sur la côte sud de l'Angleterre, réputée pour ses traîtres courants de marées et des conditions climatiques traditionnellement changeantes à cette époque offrait une scène de premier choix pour les trente et un concurrents sélectionnés, représentant dix nations. L'Angleterre avait la flotte la plus importante avec dix voiliers dont les meilleurs

→

QUARTER TON CUP

Plus forts que la tempête...

Quand la tempête s'en mêle, on pourrait craindre que les résultats ne relèvent de la plus pure des loteries. Pourtant ce sont les meilleurs qui l'emportèrent au terme — entre autre — d'une course où il n'y eut pas de quatrième... Une victoire de régatiers, certes, mais aussi du sens marin...

Bruno Troublé - Photo Thierry Rannou

Jamais « Ton Cup » n'avait sans doute été aussi passionnante que cette Quarter disputée dans les eaux marseillaises durant les dix derniers jours du mois de septembre. En effet, la forte brise, puis la tempête, ont donné un ton d'une dureté exceptionnelle à ce championnat du monde qui, indéniablement fera progresser le matériel.

Ainsi au cours des trois parcours olympiques et des deux courses côtières, mâts, haubannages, safrans, mêches de gouvernails et coques ont subi le meilleur banc d'essai que l'on puisse imaginer grâce à la témérité et l'audace de certains équipages de très haut niveau. Le résultat d'un telle confrontation est glorieux pour la France qui s'est adjugée les trois premières places avec *« Protis », « Cifral »* et *« Gyptis ».* Alors que la Société Nautique de Marseille, club organisateur, attendait une participation record à cette Quarter 81, elle a dû coordonner à la perfection ses importants moyens pour une flotte confidentielle de 31 bateaux, qui au fil des épreuves allait considérablement diminuer.

Pour la première régate un vent de sud-est de force 5 à 6 soulève un fort clapot au large des îles du Frioul. On enregistrera ce jour là deux mètres de creux ! Au coup de canon le plan Joubert-Nivelt *« Scheherazade »* barré par Bertrand Chéret est victime d'un embout de hauhan qui lâche. Le mât flambe sur place mais ne tombe pas. Chéret, Audouin, Massu et Geoffrin rentrent en remorque au Vieux port.

→

Jonathan, barré et construit par Jean-François Fountaine deuxième derrière le First Evolution King One (notre couverture). *Photo Guy Gurney.*

Lacydon Protis, champion du monde et future unité des Dufour . *Photo Margherita Bottini.*

étaient *Scorpio,* un plan de Rob Humphrey, skippé par le Néo-Zélandais Helmar Peterson et *Demolition,* un Stephen Jones aux mains de Larry Marks. Au nombre, la France venait derrière avec neuf bateaux : quatre plans Joubert-Nivelt, *Jonathan, Bigouden-Win, Scillonia* et *Anke II,* deux plans Berret, *King One* et *Mélancolie,* deux plans Gahinet, *Jeanne d'Arc,* et *F8250* et enfin un plan Lucas, *Galipette.* Les autres nations dangeureuses pour le classement ne présentaient qu'un seul bateau, le grec *Glafki III,* un plan Rob Humphrey, co-skippé par le Français Eric Duchemin et l'Anglais David Howlett, un sud-africain, *Lene II* de Angelo Lavranos aux mains de Geoff Meek, un finlandais *Brilliant,* le plus grand bateau de la flotte, dessiné par Ron Holland et skippé par l'Anglais Rodney Pattison et un américain *Beat and Run,* un plan Lars Bergston skippé par son architecte.
Tout commençait mal du côté français car un dixième voilier, *Petit Bonhomme ex Cotten* skippé pour Hubert Follenfant se voyait interdit de course pour non conformité à son certificat de jauge. Ce plan Joubert-Nivelt avait en effet, à l'étrave, un franc-bord trop haut de 37 mm et l'arrière trop bas de 35 mm alors que la tolérance de mesure n'est que de 5 mm environ. Il fallait se rendre à l'évidence, l'équivalent de 150 kg de gueuse avait été reculé d'un mètre.
Pour information cela donnait un rating de 22,3 pieds environ à *Petit Bonhomme.* Une tricherie énorme de l'avis de la Fédération française de voile qui ne défendra même pas le bateau devant le jury de la Ton Cup. Il n'en fut pas de même pour le voilier suédois *Trouble Shooter* qui débarqua tout simplement 300 kg de lest, donnant une différence de cinq centimètres à son franc-bord, son autorité nationale le couvrit et le bateau put courir la Half Ton mais évidemment remis à sa jauge initiale.

HALF TON CUP

Rien n'était fait, que l'équipe française se faisait encore remarquer. Une classe bien dissipée qui sans l'avis de ses entraîneurs fédéraux déposa trois listes de trois bateaux pour la coupe du marquis de Lareinty-Tholozan, qui récompense la meilleure équipe nationale. Jusqu'alors dans une ton cup, il n'y avait toujours eu qu'une seule équipe représentant un pays mais les coureurs français considéraient que la France était plus une confédération qu'autre chose... et l'on vit apparaître un **North Breiz team** composé des nordiques, *Scillonia, Galipette et Mélancolie,* un **South Breiz team** avec *Bigouden Win, Jeanne d'Arc et F8250 et enfin le* **Charente Poitou national team** réservé à *Jonathan, Petit Bonhomme et Anke II !*
La Fédération française se fâcha tout rouge et les équipes furent refondues en bleu, blanc, rouge, afin de mélanger les architectes et les autonomistes en herbe. A la faveur de cette redistribution, quelques jours plus tard, l'équipe bleue composée de *Bigouden-Win, Jonathan et Jeanne d'Arc* remporta la coupe du marquis Lareinty-Tholozan après leurs excellents résultats.
Du point de vue climatique, cette Half Ton Cup 81 fut ventée dans tous les registres de la gamme : le premier parcours olympique débuta dans une brise faible qui monta progressivement à médium, dans le deuxième, la brise était établie ainsi que dans le dernier olympique, la petite course au large se disputa avec un vent médium, quant à la grande, le vent devait atteindre 30 à 35 nœuds pour redescendre vers la fin. Dans la troisième et cinquième, le vent un peu fort provoqua respectivement les démâtages du français *Scillonia,* dû à une mauvaise conception de l'embout de barre de flèche qui cassa et de l'anglais *Smippy.*
La Half Ton Cup 81 dominée largement par le camp français restera également marquée par le « come back » époustouflant du champion danois Pôl Elvström, quatre fois médaillé d'or aux jeux olympiques. Skipper du voilier français, *King One,* un First Evolution des chantiers Beneteau dessiné l'an passé par

QUARTER TON CUP

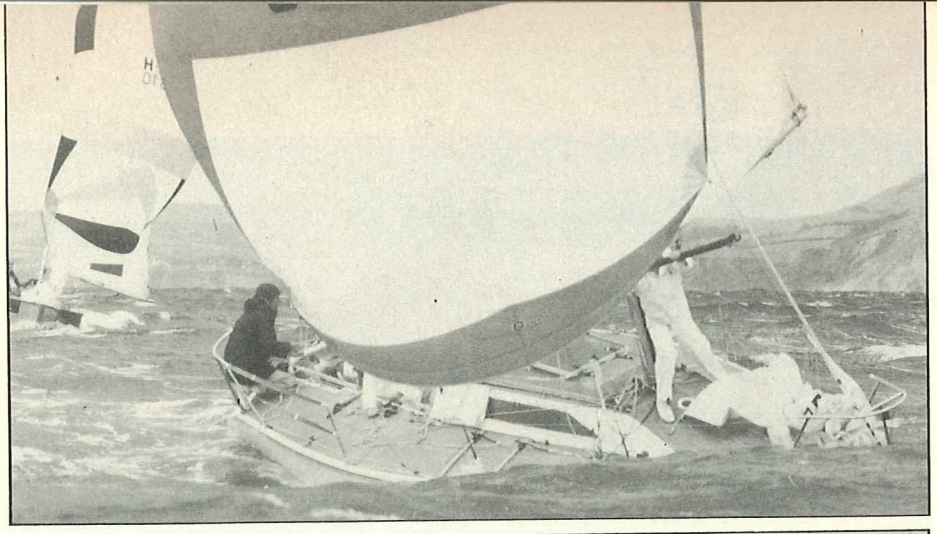
A la fin du premier bord de près, le néo-zélandais John Lasher à la barre de son Davidson *« Helaby »,* vire en tête avec 35 secondes d'avance sur l'allemand *« Quadriga »* suivi de très près par le favori *« Lacydon Protis »,* un prototype dessiné par Jacques Fauroux, construit par Fountaine pour le chantier Dufour et barré par Bruno Troublé avec Patrick Haegli, Hubert Hémard et le marseillais Philippe Fages qui a remarquablement préparé ce bateau financé par le club nautique et touristique du Lacydon à Marseille.
« Protis », très rapide au largue, attaque le deuxième bord de près avec 30 secondes de retard sur Lasher. Mais le voilier français coupera la ligne deux minutes après le néo-zélandais.
En revanche Jacques Fauroux à la barre de son Keltic *« La Concorde »,* en terminant 18e de ce premier triangle olympique, ne confirmait pas d'entrée son ambition de remporter une troisième fois le titre, malgré la présence à bord de son bateau de Jérôme Langlois, vainqueur aux côtés d'Elvström de la Half Ton cup 81.

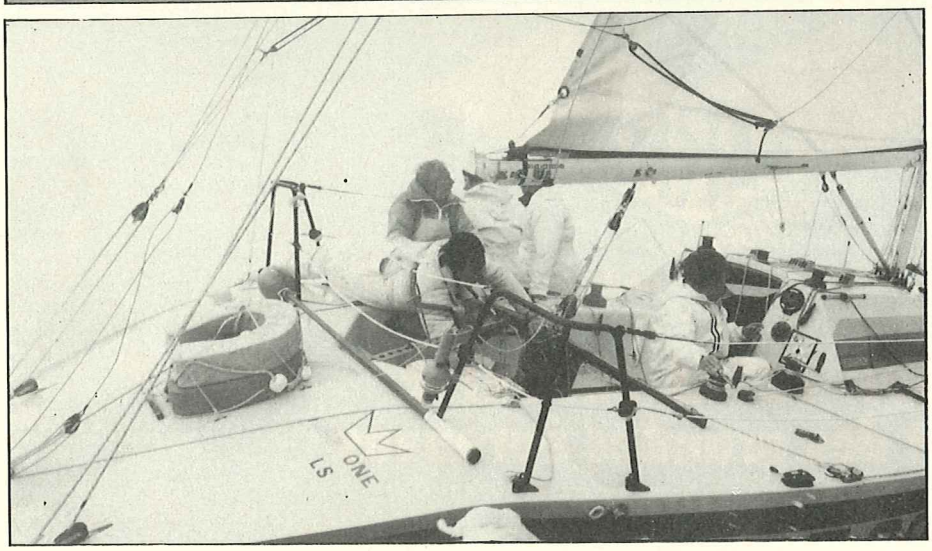
Ce jour là tous les regards ont suivi l'exhibition du *« Petit Celte »,* un Keltic barré par Michel Duchatelle avec Richard Sautieux, Denis Infante et Daniel Pradel. A eux quatre ils ont assuré le spectacle grâce à leur maîtrise du spinnaker en passant aux allures portantes de la 13e à la 3e place.
Mais certains ont été très déçus en voyant le Farr de Michel Gendron *« Nenufarr »* démâter à la fin du premier bord de près, à la suite lui aussi d'un embout de roderigging défectueux. Deux étrangers suivront son exemple le suisse *« Mephisto »,* un plan Jezequel et le belge *« Castar Thunder »,* un plan Joubert-Nivelt.

Champ libre à Protis

Le lendemain à l'issue du second parcours olympique disputé par un vent de sud-est de force 6 à 7, trois voiliers français occupent les trois premières places du classement général provisoire. On peut pavoiser surtout à bord d'*Adélaïde,* un Bullit modifié par l'excoéquipier de Fauroux, Dominique Caparros qui, associé à l'ancien champion du monde de *Moth* Yves Sylvestro, a fait une belle démonstration de la supériorité de son bateau dans la brise au près.

Au chapitre des avaries de ce jour il faut regretter les nouveaux démâtages de Chéret et Gendron qui terminent là la compétition et celui de l'italien *« Freeway »* un plan Jézéquel qui avait réussi à passer une bouée en tête à la fin du premier bord de près. Enfin un concurrent italien a perdu son safran et Jacques Fauroux, alors très distancé faute de spi a cassé sa bôme et a dû abandonner.
Après deux manches *« Protis »,* deux fois second, occupe la place enviée de leader.
Le vent va enfin se calmer pour la course moyenne disputée sur un parcours de 100 milles. Dès le départ, par force 2 au près et mer plate, *« Protis »* s'échappe suivi de Joubert Nivelt *« Copocanabo »* à Marc Bouët qui dans les manches de brise n'avait pas brillé. Après la bouée de dégagement le vent bascule brutalement de l'ouest au nord-ouest en fraîchissant légèrement. Ce changement profite à *« La Concorde »* qui de la 18e place passe en tête. Fauroux et Langlois naviguent alors à une place qu'ils affectionnent et font le trou pour compter jusqu'à 5 minutes d'avance sur *« Protis ». « La Condorde »* marche fort sous spi et vers 20 heures vire en tête le phare de la Cassidaigne. On peut penser alors que Fauroux a course gagnée, mais malheureusement cet équipage néglige de lire les instructions de course et va virer en montant vers Carro, le phare du Planier. Cette erreur de parcours laissera le champ libre à *« Protis »* qui prend le commandement pour ne plus le quitter.





Photos Jonathan Eastland.

Jean Berret et mis au point par Jérôme Langlois de la voilerie Elvström à Cannes ; Elvstrôm fut magistral. Il remporta les deux premiers parcours olympiques et la grande course de 220 milles. Il laissa le troisième, à l'américain *Beat and Run* et la course moyenne longue de 125 milles au sud-africain *Lene II,* le danois se classant second. Elvström s'offrit le luxe de prendre les meilleurs départs ; comme en Soling, il arrivait bâbord amure sous le vent de la flotte, virait à temps comme seul il sait le faire et sur son erre passait la ligne en tête. Le talent quoi ! Une seule erreur en cinq courses, mais qui faillit tout lui faire perdre dans le troisième parcours olympique, il plongea d'un seul coup pour marquer le bateau grec *Glafki II,* son principal rival au classement général. Une bôme emmêlée dans les bastaques par dessus le marché, et il laissa passer le peloton, pour finir dix-neuvième. Elvström demanda à ses équipiers de se taire sur cette affaire et l'on en sut jamais plus sur l'option choisie. Outre le talent d'Elvström, le secret de la victoire de *King One* est dans sa préparation minu-

→

En haut, Scorpio dessiné par Rob Humphreys, le seul voilier anglais à s'inscrire dans les dix premiers. En bas, l'équipage de King One et en vedette Jérôme Langlois dans une position particulièrement acrobatique.

La course est jouée. *« Protis »* a l'honneur du premier coup de canon de sa carrière suivi par *« Willy Willy »,* un autre italien *« Argon »,* un plan Jézéquel skippé par le français Michel Teweles et *« Petit Celte »* qui consolide sa place de 3e au classement général. Quant à Fauroux il doit se contenter d'une 6e place.

Ainsi après trois épreuves, au classement provisoire *« Protis »* mène devant *« Willy Willy »* avec 5 points d'avance seulement. *« Petit Celte »* est à 1 point de l'italien et le néo-zélandais 4e n'a que trois points de retard sur le français. Quant à *« Adélaïde »* manquant de vitesse dans les brises moyennes il se retrouve 7e. Rien n'est donc joué à la veille du dernier parcours olympique et de la grande course.

Au total six bateaux sont hors compétition *« Nenufarr »*, *« Schéhérazade »*, *« Dixie Nixte »*, *« Mephisto »*, *« Free Way »* et l'allemand *« Madchen »* qui à la suite d'une erreur de navigation a perdu son bateau sous le nez du comité de course en se jetant sur les rochers de la Cassidaigne. Cet équipage a trouvé refuge dans son canot de survie avant d'être repêché par le comité quelques instants plus tard.

Quant au bateau, après avoir perdu son lest, il a été retrouvé sur une plage cinq jours plus tard.

Le troisième et dernier parcours olympique s'annonce spectaculaire avec un bon force 8 établi. D'emblée *« Adélaïde »* se promène avec une bonne avance au début du bord de largue suivi de *« Willy Willy »*, *« Petit Celte »*, et *« Protis »*. Duchatelle ne résiste pas au plaisir d'envoyer le spi maxi dans le sillage d' *« Adélaïde »*. *« Petit Celte »* fort de ce coup de pied au cul magistral dévale alors la rade nord à 15 nœuds et plus, et soudain tout s'écroule. Un embout de bastaque a cédé... un de plus.

Force 10 contre Quarters

« Adélaïde » creuse alors l'écart sous spi, suivi par *« Protis »* et *« Willy Willy »* décidément très régulier. Derrière c'est l'hécatombe. Trois bateaux démâtent et quatre sont victimes d'avaries majeures. Mais la course continue. Dans le bord de vent arrière *« Adélaïde »* compte sept minutes d'avance sur *« Protis »* second, talonné par *« Willy Willy »* et *« Argon »*. Les quatre bateaux sont sous spi, alors qu'on enregistre 45 nœuds de vent sud-est dans les rafales. Sur une mer très agitée ces bateaux semblent naviguer en toute tranquilité...

Au moment où Patrick Haegli, alors à la barre, s'apprête à faire amener le spi pour empanner, le mât de *« Protis »* explose en trois morceaux. L'équipage n'en croit pas ses yeux tandis qu'ils remontent les morceaux sur le pont : l'embout du câble de bastaque a déchiré l'aluminium sur 20 cm ! Pas de renfort à l'intérieur du mât bien sûr. Une négligence lourde de conséquences.

« Adélaïde » gagne la régate avec neuf minutes d'avance sur le nouveau leader *« Willy Willy »*...

Dans la nuit précédant le départ de la grande course, les équipages de *« Petit Celte »* et *« Protis »* ont œuvré rapidement pour trouver une nouvelle mâture. Un mât est venu de La Rochelle et l'autre d'Antibes. Le 27 septembre à 14 heures, soit moins de 24 heures après leurs démâtages les deux bateaux sont au départ.

Montrant leur ferme intention de remporter cette Quarter, les quatre hommes de *« Willy Willy »* s'échappent dès le départ et prennent la tête de la course devant leur compatriote *« Argon »*. Les deux italiens sont alors suivis de près par *« Protis »* et *« La Concorde »*.

Contre le vent d'est au départ *« Protis »* marque un point et prend la tête au sortir de la rade sud de Marseille. Mais dans le long bord vers St Raphaël, favorisé par des vents variables de secteur sud ouest, *« Willy Willy »* prend le meilleur sur *« Protis »* et mène la course de quelques centaines de mètres.

Mais très rapidement le lendemain alors que les 16 bateaux encore en compétition tiraient des bords contre un mistral fraîchissant, la tempête s'abat sur eux atteignant force 9 alors que les premiers tentent de doubler le cap d'Armes dans le sud de l'île de Porquerol-

→

HALF TON CUP

tieuse due à Jérôme Langlois. Quatorzième, l'an passé avec ce même bateau, Jérôme Langlois a travaillé toute une année avec Jean Berret et le chantier Beneteau, afin de modifier le bateau dans lequel il croyait. Légèrement plus toilé que les treize autres First Evolution existants, *King One* a également reçu d'autres petites modifications principalement sur l'arrière de la carène. Et quoi que l'on puisse en dire, Pôl Elvström est arrivé sur un bateau qui était au maximum de ses possibilités grâce au travail de Jérôme Langlois, qui a de plus taillé les voiles. D'après ce dernier, *King One* serait supérieur en vitesse à tous les bateaux présents au près jusqu'au force 3, mais aurait, en revanche, une faiblesse au largue serré et au près bon plein dans la brise à cause de sa flottaison relativement courte face à ses rivaux. Mais, à vrai dire, tous les bateaux de tête avaient pratiquement le même potentiel de vitesse. L'équipage de *Ar Bigouden,* vainqueur en 1980 à Sandham en Suède s'était scindé en deux pour donner naissance à deux bateaux : *Jonathan,* skippé par son constructeur Jean-François Fountaine et *Bigouden Win* aux mains de ses copropriétaires Gérard Dupuy, Alain Leroux et Sylvain Rosier, vainqueur de la course en solitaire du Figaro sur ce même bateau. Il n'est donc pas étonnant de retrouver respectivement *Jonathan* à la deuxième place du classement général et *Bigouden Win* à la quatrième. A la troisième place, le grec *Glafki III* s'intercale, mais comment ne pas penser que cette bonne place est un peu française avec Eric Duchemin comme skipper ? Belle place également pour *Anke II* à Bernard Moureau qui termina deux parcours olympiques à la seconde place. En revanche, on attendait mieux de *Jeanne d'Arc,* le Formule 9 skippé par son architecte Gilles Gahinet, dont le meilleur résultat est sa quatrième place dans la course moyenne.

Un résultat d'ensemble époustouflant pour les Français qui préparent déjà la prochaine édition qui se disputera l'été prochain en Grèce vers le 20 août.

Jonathan Eastland
adaptation William Borel.

Classement :

1. « **King One** », (Fr. Langlois) 185 pts ; 2. « **Jonathan** », (Fr. Fountaine) 172 pts ; 3. « **Glafki** », (Grèce, Duchemin) 171,5 pts ; 4. « **Bigouden Win** », (Fr. Rosier), 168 pts ; 5. « **Anke 2** », (Fr. Moureau 161 pts ; 6. « Beat and Run », (USA) 160,25 pts ; 7. « Lene », (Afr.-Sud) 152,8 pts ; 8. « **Jeanne d'Arc** », (Fr. Gahinet) 150 pts ; 9. « Scorpio », (G-B) 143 pts ; 10. « Brilliant », (Finl.) 140 pts.

QUARTER TON CUP

les. C'est là que 13 bateaux vont trouver refuge dans le port de Hyères après avoir éventré leurs coques comme « *Willy Willy* » et « *Argon* ». Le néo-zélandais Lasher est épouvanté par la taille des vagues (entre 4 et 6 mètres). Il avouera plus tard qu'il a abandonné parce qu'il ne pensait pas que l'on puisse continuer de naviguer contre un tel vent et une telle mer. Fauroux lui-même relâche à Hyères. Vont-ils tous renoncer.

Non, « *Lacydon Gyptis* » est déjà au mouillage devant le Lavandou et attend une accalmie pour continuer. « *Peu importe le nombre de jour que l'on mettra pour terminer* », se dit alors l'équipage, puisque il n'y a pas de temps limité.

De la passerelle du remorqueur de haute-mer de la Marine Nationale le Bizon, chargé d'escorter la course, on n'en croit pas ses yeux. Deux bateaux naviguent toujours « *Protis* » et « *Cifral* ». Ils doublent le cap d'Armes par force 9 sans être autrement inquiétés. Puis « *Cifral* », va sagement s'amarrer à un coffre de la Marine sous le Cap Cépet.

Le vent atteint alors force 10.

Tirant des bords près de la côte, « *Protis* » tente de doubler le cap Sicié, mais après avoir été couché par une déferlante sous trois ris et tourmentin, Troublé décide de mouiller sous les Deux Frères dans la baie des Sablettes. Les deux bateaux passent la nuit ainsi et au lever du jour, vers 7 heures, « *Cifral* » reprend la mer. Daniel Andrieux et ses coéquipiers, Sylvain Rosier, récent vainqueur de la course du Figaro, Yannick Pollet et Jean Baptiste Levaillant sont motivés pour réaliser une grande performance. Le mistral souffle alors à 40/45 nœuds. Cinquante minutes plus tard, « *Protis* » quitte son abri et se retrouve derrière « *Cifral* »...

A 16 heures, par force 8, « *Cifral* » coupe en vainqueur la ligne dans la rade de Marseille suivi à un quart d'heure par « *Protis* » et à minuit par « *Gyptis* ». La Quarter 81 est terminée.

Classement :

1er : **Lacydon-Protis (F)** *(B. Troublé, Carat, Z spars)* 2, 2, 1 ab, 2.
2e : **Cifral (F)** *(D. Andrieu, Voile Système, Stearn)* 9, 11, 7, 10, 1.
3e : **Lacydon-Gyptis (F)** *(M.C. Hue, Mezza Voiles, Z spars)* 12, 9, 8, 9, 3.
4e : **Willy-Willy (I)** *(F. Albarelli, Randasch, Canclini)* 4, 4, 2, 4, ob.
5e : **Helaby (HZ)** *(J. Lasher, Hood, Yachtsapt)* 1, 6, 5, 3, ab.
6e : **Argon (I)** *(G. Filiberti, Worth, de Paola)* 5, 12, 3, 2, ab.
7e : **Adelaïde (F)** *(D. Capparos, Hood, Petit Jean)* 6, 1, 14, 1ab.
8e : **Le Petit Celte (F)** *(M. Duchatelle, Hood, Nirvana)* 3, 3, 4, ab., ab.
9e : **Lorainne (KH)** *(N. Pryde, Yachtspar, N. Pryde)* 7, 10, 6, 13, ab.
10e : **Bullsuite (Z)** *(J.J. Rioud, Cheret, Favrespar)* 8, 5, 15, 5, ab.
11e : **Alcatraz.**
12e : **Copocanabo.**
13e : **Charlie Papa Due.**
14e : **Arim.**
15e : **Attack.**

Réflexion technique

Il est évident que cette tempête a permis à trois équipages plus téméraires que les autres de décrocher les trois premières places. Ils ont bien calculé leur coup et on fait preuve d'une volonté qui a fait défaut à certains autres pourtant bien placés. Mais la peur de casser hantaient les esprits après les seize démâtages enregistrés au cours des quatre épreuves précédentes.

Les coques de « *Willy Willy* » et « *Argon* » construites en bois moulé n'ont pas résisté. Le gréement de « *Petit Celte* » ne tenait plus. La grand voile en mylar de « *Adélaïde* » a explosé etc. mais pour « *Protis* » et « *Cifral* », construit en sandwich damicel et « *Gyptis* » construit en Kevlar polyester, on ne déplore pas d'avaries au cours de cette navigation par force 8/9. Ces trois bateaux sont la preuve même des progrès effectués sur les matériaux, mais aussi sur les dessins ; car il y a quinze ans de cela, quel bateau de 7 m 80 ou 8 m aurait pu continuer de naviguer contre un tel vent et une telle mer ? Si certains condamnent déjà ce type de bateau à la suite de la longue liste de démâtages et autres avaries, il faut tout de même reconnaître l'évidence de l'efficacité de ces prototypes et condamner en particulier certains fabricants de mâts qui ne se soucient pas de tester leur matériel et de mettre au point les points d'ancrage du haubannage par exemple ou ce grand spécialiste français des gréements dont on ne saurait mettre en doute jusque là la qualité des câbles et qui n'a pas su concevoir techniquement ses embouts de roderigging.

Quoiqu'il en soit l'architecte naval Jacques Fauroux reçoit une consécration méritée avec son « *Protis* ». Daniel Andrieu, journaliste spécialisée et architecte de « *Cifral* » a conçu un bateau moins brillant que « *Protis* », mais « *Cifral* » a toujours été dans les dix premiers que ce soit durant la quarter ou les épreuves de sélection. Quant à « *Gyptis* », un plan Jézéquel, lui aussi classé dans les dix premiers jusqu'à cette grande course, sa troisième place a dû faire réfléchir bien des équipages qui ont abandonné. Une telle leçon de courage et de sens marin qu'ont donné là Marie-Christine Hue, Guy Pijaudier-Cabot, Bruno Mezza et Patrick Noelli sur leur « *Lacydon Gyptis* »

Félix Aubry de la Noë