

IL Y A 30 ANS

LA PREMIERE WHITBREAD

C'est le 8 septembre 1973 à 12 h GMT que fut donné à Portsmouth en Angleterre le départ de la première édition de la course autour du monde, baptisée Whitbread, du nom de son commanditaire. 17 voiliers sont engagés, une flotte hétéroclite ayant pour équipages des hommes et quelques femmes, séduits par ce grand saut dans l'inconnu austral. A l'époque, c'est l'Événement, la "Course des courses".
Témoignage.



Photo: J. Lange

GB II, ce magnifique plan Gurney, inspiré du fameux Windward Passage gagne la course en temps réel.

"J'ai toujours considéré que le travail est un moyen plus qu'un but,

et que ce moyen a atteint son but lorsqu'il permet de naviguer à la voile." A sa façon, André Viant désigne sa passion : le bateau, et plus particulièrement la course hauturière. Depuis plusieurs années, ce polytechnicien, chef d'entreprise dans la région parisienne, s'illustre à bord de son Tina Esprit de Rueil dans les courses organisées par le club britannique du RORC auxquelles participe une poignée d'autres "mordus" de l'Hexagone. En ce temps-là, les équipages, souvent familiaux, traversaient la Manche en Ferry ou sur leur bateau de régate pour courir des épreuves

d'un jour ou deux chez nos voisins anglais. Les bateaux étaient encore taillés comme des coffres-forts et le point d'orgue de ce programme estival s'appelait le Fastnet, une course de 608 miles disputée tous les deux ans. "La première fois que j'ai entendu parler de la Whitbread, ce fut durant le 3^e trimestre 1972" se souvient André dans un livre co-écrit avec des équipiers du bord. Parmi les raisons l'ayant conduit à s'engager il cite pêle-mêle des étapes fleuve d'environ 6000 nautiques, des escales attirantes, une période propice : "Partis d'Europe avant l'automne, nous y reviendrons au début du printemps suivant, ayant remplacé un hiver boréal par un été austral..." Ou encore : "Nous allions devenir cap-Horniers, et pour un homme de

mer, un passionné de voile, il ne peut y avoir de satisfaction plus complète."

Des voiliers de tous bords

Des dix-sept voiliers engagés dans la Whitbread, quatre sont français, cinq sont anglais, trois viennent d'Italie, trois font figure d'antiquités en provenance de Pologne ou de RFA, mais le plus prestigieux d'entre eux est un Swan 65 tout neuf appartenant à un Mexicain. A l'occasion de cet événement planétaire, on note que deux voiliers - français - portent un nom commercial, Kriter et 33 Export... Des noms qui vont occuper le devant de la scène médiatico-océanique pendant la décennie suivante et plus encore.

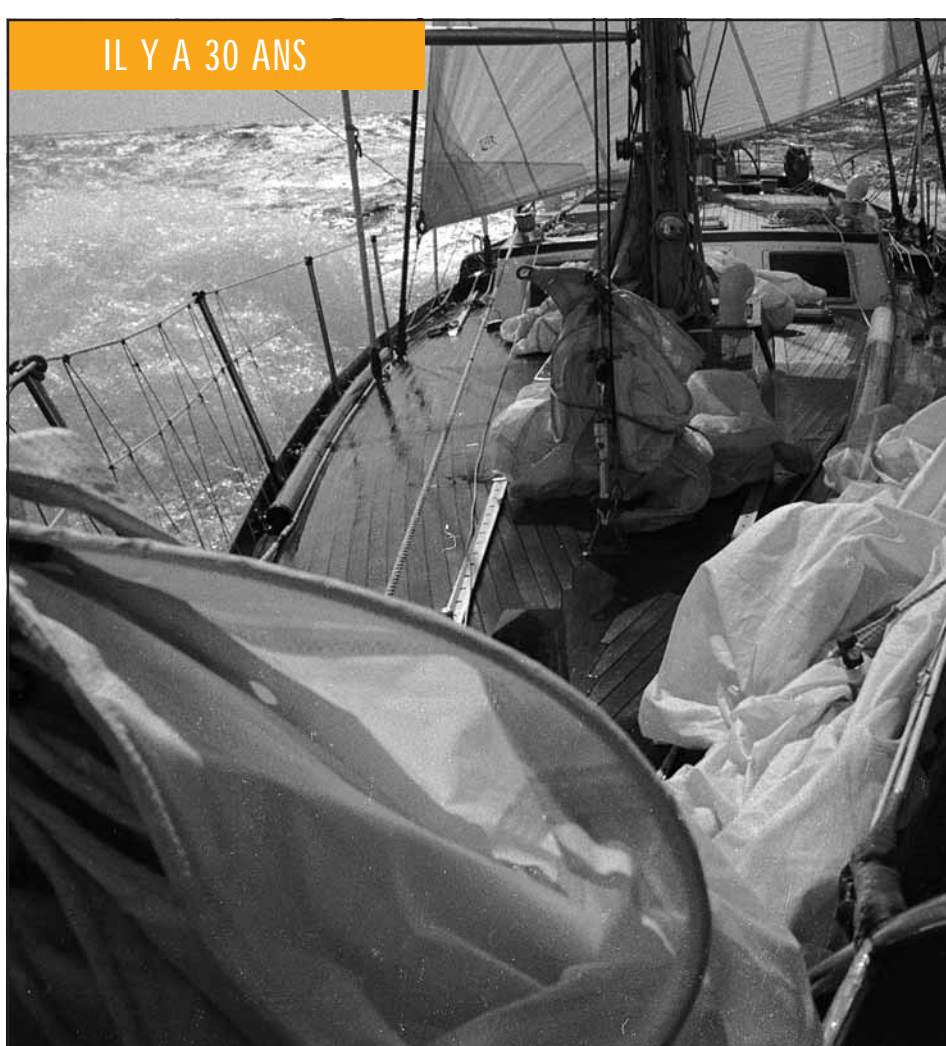
Seuls deux bateaux parmi les plus grands ont été véritablement conçus pour la course : Pen Duick VI et Great Britain II. Financé par le mécène Jack Hayward, GB II est mené par l'ancien parachutiste Chay Blyth, un homme de fer qui s'est rendu célèbre en traversant l'Atlantique à la rame puis en effectuant le tour du monde à la voile "dans le mauvais sens" en solitaire sur son British Steel. A bord de son Maxi, long de 23 m, inspiré du bolide américain Windward Passage, Chay a sélectionné l'équipage dans son régiment... A la fin de l'été 1972, Eric Tabarly de retour en métropole - en raison d'une infection au pied contractée à Moorea et mal cicatrisée - décide d'abandonner son Pen Duick III, de toute façon trop petit, selon lui, pour le Tour du

Monde. Eric veut un grand bateau "car dans le gros temps, il sauve son handicap (la Whitbread est une course à handicap dont le classement général s'effectue par accumulation des temps corrigés de chaque étape, ndlr), il souffre relativement moins de la surcharge de l'approvisionnement, le rôle de l'équipage est prépondérant, et autorise des escales plus longues et donc plus de temps disponible à la préparation de l'étape suivante..." Le 15 novembre, André Mauric lui présente les plans d'un 22,25 m (la taille maxi autorisée à la Course des Bermudes qu'Eric souhaite disputer ultérieurement ainsi que d'autres "classiques" internationales, ndlr). Un projet "qui me plaît tout à fait car le bateau devrait marcher à toutes les allures et

par toutes les forces de vent", écrit Tabarly dans l'un de ses livres précisément dédié au Pen Duick VI. C'est aussi pour l'époque un déplacement modéré portant une cathédrale de voile sur son gréement de ketch. Ce bateau sera sans conteste le "black horse" de la course mais le hic reste que, comme pour d'autres Pen Duick, sa mise à l'eau sera tardive. La grande coque noire n'aura guère navigué avant de s'élancer pour un tour du monde. Les autres voiliers tricolores au départ sont le 33 Export d'une part, également un plan Mauric de 17,50 m construit en 1968 et très performant, mené dans la course par le tandem Dominique Guillet-Jean-Pierre Millet, et Kriter d'autre part, une coque de 20 m de long à l'étrave fortement guibrée réalisée en bois moulé sur les plans de Georges Auzépy-Brenneur. Mis à l'eau lui aussi tardivement pour le compte de Jack Grout, ce Kriter, premier du nom, aura pour capitaines d'équipage Michel Malinovsky et Alain Gliksman. Grand Louis, le bateau de la "famille" Viant n'est ni un ancien racer, ni un moderne bolide, mais un proche sistership de deux jolies goélettes armées pour le charter aux Antilles et conçues par Dominique Presles... Un voilier de croisière de 60 pieds dont la principale originalité, outre son gréement, est d'avoir été construit en sandwich (une révolution à l'époque !) et ses deux qualités essentielles : être indestructible et posséder un handicap raisonnable. Pour parachever ce tableau de chasse, citons Burton Cutter, le navire amiral de la flotte avec ses 24 m de long, mais qui ne va pas bien vite et n'ira pas loin, ainsi qu'Adventure, un Nicholson 55 mené par des hommes de la Navy, un client sérieux en temps compensé.

Le satellite n'existait pas

Une image parmi d'autres de la course au long cours en ce début des années 1970 est l'amoncellement des cartons sur le pont des navires à la veille des départs. Evidemment la nourriture déshydratée n'existe pas et encore moins les dessalinisateurs. L'avitaillement nécessaire à une dizaine de personnes pour des étapes dépassant la quarantaine de jours atteint des sommets... d'encombrement. Grand Louis disposait d'une grande cambuse où était stocké le frais ainsi que d'un réfrigérateur et d'un congélateur de 280 litres. Sous l'une des banquettes d'un vaste carré, véritable salle de séjour ventilée, chauffée et sonorisée, se trouvait l'épicerie. Sous les planchers coexistaient 750 litres de gas-oil répartis en deux réservoirs, 650 kg de batterie, 1 000 L d'eau douce en deux réservoirs, 350 kg de conserves... et le congélateur.



Certes, ça n'allait pas très vite sur Grand Louis mais on surfait quand même !

Dans les coffres tribord, on rangeait 200 kg de pain longue conservation, le matériel de voilerie, le matériel de sécurité, la vaisselle... Dans un aileron voisin, l'inventaire boisson prévoyait 500 boîtes de bière et 100 litres de vin. Racontez ça à un équipier de la dernière Volvo, prié de casser en deux le manche de sa brosse à dents pour gagner du poids, il ne vous croira pas. Toujours dans le Grand Louis, le moteur principal servant à alimenter les auxiliaires du bord était disposé dans un local insonorisé abritant aussi le tableau électrique général, le compresseur de froid et le chauffage à air pulsé. Dans ce bateau-là précisément, nous n'avons jamais souffert du froid, ni de l'humidité, ni de l'inconfort. Côté communication, la radio BLU alors de mise pour converser avec la terre via St-Lys Radio, voire une station étrangère, occupait une place monstrueuse, pesait un poids pas possible et consommait une folie en énergie avec pour résultat des bribes de conversation quand par extraordinaire le contact était établi. En ce temps-là aussi, il appartenait au navigateur de descendre les astres sur l'horizon à l'aide de son sextant pour positionner le bateau sur l'océan : une tâche répétitive et laborieuse, à

laquelle s'ajoutait la lecture des tables diverses et les calculs y afférents. Le satellite n'existait pas ! En outre, le navigateur prévisionniste se devait de lire le morse pour recueillir des infos météo transmises par radio et reconstituer des situations isobariques à venir... C'était l'âge de pierre penseront les internautes. Ou plutôt l'âge du baromètre... encore bien utile de nos jours dans les systèmes dépressionnaires à humeur variable.

Cruel mois de novembre

Après une première étape marquée par le dématage de Pen Duick VI alors qu'il caracolait en tête dans les alizés de SE à hauteur de Rio de Janeiro, et une lutte intense... contre les calmes de l'anticyclone subtropical sur la route de Cape Town, la flotte reprenait le large début novembre cap au SE pour un premier rendez-vous avec les quarantièmes rugissants à destination de Sydney. Le baptême fut précoce et salé dès le lendemain du départ pour se renouveler 24 heures plus tard. Grand Louis progresse à belle allure le 10 novembre avec pour toute voilure le foc de

route et une trinquette. Parfois l'aiguille de l'anémomètre flirte avec les 60 nds, la mer est blanche et le thermomètre tombe à l'unisson du baromètre. Une semaine plus tard, en approche des îles Kerguelen, Erik Pascoli, skipper du Swan 55 italien Tauranga informe par radio que Paul Waterhouse est tombé à l'eau au cours d'une manœuvre sur la plage avant. Dans une mer furieuse et glacée, la survie d'un naufragé lourdement vêtu ne peut guère dépasser les dix minutes. Paul ne sera pas retrouvé. Cinq jours après, l'équipage de Kriter apprend que Dominique Guillet, le co-skipper de 33 Export, a été emporté par une lame dans la nuit. En un instant le charme sauvage de ces mers écumantes peut virer au cauchemar. A bord des bateaux, l'ordre du jour est à la sécurité au point d'ailleurs de virer à l'obsession chez certains équipiers qui, paraît-il, vont jusqu'à refuser de monter sur le pont quand la tempête gronde. Pen Duick VI est le premier à couper la ligne d'arrivée à Sydney après 29 jours et 8 heures de navigation depuis Le Cap, sûrement un record à l'époque. Mais la première place en temps compensé revient au Swan Sayula II devant Grand Louis, tiens, tiens ! La troisième étape est moins méchante, en tout cas assez pour casser une seconde fois le mât du Pen Duick et, plus grave encore, coûter la vie à un troisième homme, le Britannique Bernard Hosking, de GB II, lui aussi péri en mer au cours d'une manœuvre. Ils ne sont plus désormais que neuf paras pour dompter ce Maxi dont les spis avoisinent les 500 m². Le Horn résonne pour certains comme le cap de la délivrance. Avant une longue, chaude et pénible remontée de l'Atlantique de retour vers le point de départ ponctuée par une dernière escale à Rio. Sayula II est le vainqueur de la première Whitbread devant Adventure et Grand Louis que personne n'attendait aussi bien placé. Tous les bateaux sont classés à l'exception de Burton Cutter et Pen Duick VI ayant chacun bouclé que deux des quatre étapes. Si à Sydney, on entendait "plus jamais", à Portsmouth, la Whitbread confirmait une seconde édition en 1977/78. Depuis, le tour du monde en équipage se déroule tous les 4 ans. A la fin du millénaire, Volvo a racheté la course aujourd'hui nommée la Volvo Ocean Race. Elle se déroule désormais en temps réel et par accumulation de points acquis sur chaque étape. Pour la prochaine édition 2005/2006, la course accueille de nouveaux voiliers de 70 pieds. Des Formules 1 en carbone servies par des équipages pros. 30 ans après, la course a bien changé mais pas la mer.

Patrice Carpentier