

LE FAIT DE L'ANNÉE

La grande semaine de Brest

Brest - Les Canaries

Brest - La Corogne

Ce fut l'événement de la voile en France pour 1958. Pour la première fois, la voile apparut sur tous les écrans de cinéma ou de télévision; la presse, surtout régionale, fit un grand effort; la radio tint largement au courant ses auditeurs de la marche de la course.

Mais, comme cela arrive souvent pour une première, ce festival eut un programme trop riche. Rassemblant trop de choses, se déroulant dans un site grandiose mais peu adapté pour des visiteurs, mêlant les sujets, il laissa souvent les participants et les spectateurs désorientés. Il y eut surtout la grave déception du départ des grands voiliers : le départ invisible.

Les scènes admirables des régates, le rassemblement des yachts le long de leur ponton, l'extraordinaire passage des océan-racers dans le goulet, tous ces spectacles, dont un seul eut justifié le voyage à Brest, furent dévalués parce qu'ils n'apparurent que comme précédant l'espoir majeur : le départ des grands voiliers. La déception de trente mille personnes, opposée au privilège des quelques hôtes du Préfet maritime, n'en fut que plus amère.

Il convenait de porter cette ombre au tableau, la plus noire, car il n'est jamais bon de maquiller la vérité et de toujours tout trouver parfait. Il ne nous en est que plus aisé maintenant de présenter à nos lecteurs le bilan de cette manifestation et d'évoquer quelques possibilités d'avenir.

Nous avons demandé à l'amiral Sacaze, président du Comité des Voiliers-Ecole, à R. Levainville, président de l'Union des Croiseurs et président du jury de la course, à F. Renard, président de notre club, membre du jury sur le Carron, à Ph. Viannay qui avec J.-P. Chappey organisa la participation du Centre Nautique des Glénans, de bien vouloir faire ici le point, à la fois de la portée de l'événement et des possibilités d'avenir. Voici leurs conclusions :

■ Le principe d'une grande manifestation de la voile, biennale ou quadriennale, est à retenir, car cela s'est révélé comme un moyen privilégié de faire connaître les sports nautiques. En plus de l'affluence qu'attire la manifestation elle-même, la mise en jeu des actualités, de la radio, de la télévision, de la presse, touche un public très vaste et intéressé. Mais il faut bien évidemment que l'ampleur et la généralité de la manifestation justifient cette mise en œuvre.

■ Une éducation des informateurs est à prévoir. Les courses de mer comportent des règles qui peuvent paraître compliquées, les règles de temps compensé par exemple, et il faut les expliquer de façon simple, avec des croquis, en ayant le souci de se faire comprendre par des gens qui, au départ, n'y connaissent rien. Il faudrait aussi s'efforcer de donner aux journalistes des nouvelles directement utilisables : position quotidienne des navires; caractéristiques des gréments ou des coques; composition des équipages; météo; chances respectives des concurrents. Il ne faut pas que les organisateurs aient la des réactions de spécialistes, mais des soucis d'édicateurs.

■ Un des principaux intérêts d'un tel rassemblement réside dans les confrontations internationales qu'il permet, principalement des confrontations d'enseignants de la voile et de la mer. Mais il faut alors beaucoup plus de préparation, des conférences ronéotypées d'avance et envoyées à tous les participants, des traductions instantanées des discussions, moins de sollicitations extérieures. Et plus que tout, il faut pour que de telles confrontations réussissent qu'on ne les considère pas comme des accessoires un peu ennuyeux mais comme un moyen privilégié que les uns sachent ce que font les autres. On peut admettre que les rencontres au niveau de la petite classe : discussions, visites de navires, échanges d'équipage, ont été une assez remarquable réussite. Sans doute le ponton des yachts y fut pour beaucoup : commodité de l'accès, groupement serré des bateaux, beauté du spectacle.

■ L'intérêt de rassembler les grands voiliers est réel mais ne doit pas faire perdre de vue que la confrontation de bateaux-école de course croisière ou de yachts ayant un équipage de cadets possède aussi une grande portée. Alors que les gros bateaux seront toujours en nombre limité, la multiplication des petits est probable : bateaux d'entraînement des écoles, bateaux-école de club, bateaux de collectivités. De plus, l'enseignement sur bateau au ras de l'eau peut paraître plus efficace, au moins en ce qui concerne la connaissance des éléments.

■ Enfin, le résultat le plus reconfortant, au moins au plan humain, paraît être le fait que des propriétaires de yachts ont découvert la joie d'enseigner à des jeunes à l'occasion de cette course. Sans doute la réglementation devra être revue, précisée, mais le fait est désormais créé.

LA COURSE DES CANARIES Le point de vue du Skipper

C'EST fut aux yeux de beaucoup le grand événement de l'année et le classement de « Sereine » a eu dans les milieux du « Yachting » un certain retentissement dont nous les membres des Glénans pouvons être légitimement fiers. Je voudrais cependant ramener l'événement à sa dimension exacte car cela me semble nécessaire.

Par la longueur du parcours — environ 1 400 milles — c'est une course qui se situe à mi-distance entre les grands classiques de la course croisière (*) et les courses transatlantiques. Par la nature du parcours, c'est une course exceptionnellement facile car il y a du bout en bout une très grande probabilité de vents portants et ceci sous des latitudes où le mauvais temps est très rare.

De fait, sauf le louvoyage pour sortir de l'Iroise et quelques heures de près vers le huitième jour, nous avons toujours été vent portant et même, la moitié du temps, sous spinnaker. La seule légère entorse aux normes climatologiques fut la répartition du vent : nous avons trouvé un golfe de Gascogne anormalement calme, des brises assez fraîches au large du Cap Finistère (jusqu'à 6-7) et des alizés particulièrement consistants à partir de Madète (force 6).

Contrairement aux classiques courses-croisières, la tactique ne joua pas un grand rôle et il n'y avait guère d'options à prendre, le seul choix à faire ayant été le suivant : rester sur la route la plus directe ou chercher à s'en écarter pour trouver des vents meilleurs. Dans un autre sens cela ressembla par certains côtés à une course transatlantique : souci pour le gréement qui, au vent portant, risque constamment de se fatiguer par ragage ; navigation d'une moins grande importance tactique mais essentiellement astronomique. Le seul trait commun à cette course et à toutes les autres fut le rôle prépondérant de la cuisine et de l'organisation du bord.

Vis-à-vis des différents problèmes ainsi posés, voici comment nous avons agi :

Tactiquement, entre la route directe et la recherche des meilleurs vents, nous avons très résolument dès avant, puis pendant la course, opté pour la première solution. A posteriori, il paraît à peu près certain qu'il existait une route sensiblement plus rapide que la route la plus courte, mais il était très risqué, dans une zone anticyclonique où les prévisions de vents sont assez aléatoires, de choisir une route à coup sûr plus longue pour trouver des vents peut-être meilleurs. En fait, ceux qui ont pris cette option s'en sont systématiquement mal trouvés.

Vis-à-vis du gréement, nous avons été assez mal préparés à la lutte contre le ragage, n'ayant pris conscience

de l'ampleur du problème que dans les quelques jours précédant le départ. Nous y avons pourvu avec pas mal de tuyau vinyl et énormément de vigilance. Un autre problème qui se posait était la gestion des spinnakers. La mort prématurée de notre petit et vieux spi blanc (le skipper avait voulu le garder trop longtemps) nous amena à prendre beaucoup de précautions avec l'autre, le meilleur. Nous avons veillé à l'entretenir toujours à temps. Je pense que ce fut une assez grosse erreur de plusieurs concurrents de s'être laissé confisquer par le vent leur meilleur spi. Autant dans une petite course il est simplement audacieux de le garder le plus longtemps possible, autant sur un long parcours, il est stupide pour gagner quelques dizaines de minutes de se laisser priver de ses meilleurs armes quelques centaines de milles avant la ligne d'arrivée.

Sur le plan navigation, nous étions presque tous novices dans le maniement du sextant et des tables, mais très utilement conseillés par un ancien long-courrier. La navigation fut à peu près ma seule activité et je dois avouer qu'à certains moments je ne savais pas très exactement où nous étions. Par contre, nous avons toujours été là où il fallait, ainsi, au moment où se révéla une erreur transversale d'une quinzaine de milles — après deux jours de mer trois quarts arrière et de temps couvert — le vent refusa et nous ramena sur notre route. De plus, avant chaque atterrissage, nous avons eu les meilleures conditions possibles pour préciser notre position : avant le cap Finistère et avant Madète par observations astronomiques, en arrivant à Las Palmas, par relèvement d'un bon radiophare.

Les facteurs du succès de Sereine ont été multiples. Tout d'abord, le travail fait à l'atelier de Concarneau durant l'hiver précédent pour mettre au point ou refaire tout ce qui laissait à désirer dans les aménagements, les superstructures, etc. travail remarquable dans sa conception, exécuté par des hommes compétents, habiles et amoureux de leur métier.

Ensuite, la mise au point de tout ce qui touchait au gréement par l'équipage précédent au cours d'une croisière assez dure.

Egalement ses voiles de vent portant, en particulier son spinnaker, dessiné sur les conseils hautement éclairés de J.-J. Herbulot, remarquablement coupé, soigné dans ses moindres détails par Eugène Le Rose avec le souci de la chose belle et solide qui manque tout ce qu'il fait.

Enfin, bien sûr, l'équipage et c'est là qu'apparaît la force des Glénans. A part les trois chefs de bordée, il ne s'agissait pas d'équipiers très entraînés ni particulièrement bons barreaux. Certains n'avaient jamais mis les pieds sur Sereine ou même jamais fait de croisière. Mais étant donnée la diversité de l'équipage, la valeur de

(*) Fastnet, Bermudes, Sydney-Hobart, tout parcours d'environ 600 milles.

La Sereine dans course des Canaries, par Philippe Harlé Glénans, N° 17 - 1959, p. 12- 14

l'ensemble était considérable, chacun a rendu de grands services et pris une part importante au succès du bateau que ce soit par son habileté à la barre, par la précision de son coup d'œil en manœuvre, par ses talents de cui-

L'ÉQUIPAGE DE SEREINE

Philippe HARLÉ	Jean BOULLEAU
Philippe BERNARDIN	Christian BOULMIER
Jean-Pierre ANTOINE	Pierre BURGOT
Pierre DAUMÉZON	Eugène LE ROSE
Hélène VIANNAY	Erwan QUÉMÉRÉ

siner, par son aptitude à nous mettre en communication avec d'autres bateaux. Toutes choses qui ont une incidence directe sur la marche du bateau ou sur le moral de l'équipage. Cependant, il ne faut pas croire que les spécialistes restent cantonnés dans leur spécialité : tous mènent la main aux tâches générales : barre, manœuvre, service intérieur, et, à l'exception du skipper qui n'a vraiment pas fait grand chose, c'est un satisfecit général que je tiens à décerner. Ce qui n'exclut évidemment pas que les uns et les autres soient encore à certains égards perfectibles.

Il y a, par ailleurs, un facteur qui a été important, sinon à proprement parler pour le succès de Sereine, du moins pour son classement. C'est son handicap. Le classement d'une telle course étant donné la diversité des bateaux est fait compte tenu de handicaps. Concrètement, le temps réel mis par un bateau à faire le parcours est multiplié par un coefficient pour obtenir le « temps compensé » comptant pour le classement. Ce coefficient est d'autant plus faible que le bateau est plus petit donc moins rapide. Une telle méthode, comme toute justice humaine, n'est qu'approximative et comporte une part d'arbitraire. Ainsi, dans une course ayant nécessité un louvoyage pénible dans du gros temps ou lorsque des courants ont contrarié la marche des concurrents, les bateaux grands et rapides se trouvent nettement avantagés. Au contraire, dans une course de vent portant ou de petit temps, les bateaux les plus petits sont sensiblement avantagés. Dans la course des Canaries, une fois n'est pas coutume où les conditions de vents et de courant donnaient un avantage écrasant aux grands bateaux, les circonstances furent plutôt favorables aux petits bateaux et Sereine ayant de loin le plus petit handicap en profita.

Ceci, à mon avis, ne condamnait absolument pas les règles de handicap du R.O.C. qui donne une très bonne idée de la valeur des équipages si on tient compte d'un certain nombre de courses courues dans des conditions diverses. Chaque course en particulier pouvait avantager les uns ou les autres.

L'ensemble du palmarès de Sereine montre que c'est un bon bateau, généralement bien mené. Mais il reste beaucoup à faire et il serait erroné de conclure au vu

de ses classements dans Torbay-Lisbonne et dans la course des Canaries que les Glénans sont de grands champions de la course croisière.

Me voici tout naturellement amené à parler de l'avenir des Glénans en matière de course en haute mer et je m'y complairai d'autant plus que l'on en a parlé beaucoup de ci de là dans le Club ces temps derniers. Le jeu qui consiste à persister dans des conditions difficiles, à vivre correctement à bord, à mener efficacement le bateau, à naviguer avec précision, voit son intérêt croître avec la difficulté. Un parcours donné sera donc d'autant plus intéressant qu'on le fera avec un bateau plus petit, dans des conditions moins confortables, avec des moyens de navigation plus rudimentaires et une course de 100 milles en cotre serait aussi intéressante qu'une course de 1.400 milles de vent portant avec Sereine. Par ailleurs, pour qu'une compétition soit intéressante, il faut que les armes — en l'occurrence les bateaux — soient équivalentes.

Pour ces deux raisons, je pense que nous avons avec notre flotte de cotres un moyen remarquable de faire des courses passionnantes dans le cadre de la Bretagne-Sud. Qu'attendent donc ceux des chefs de bord qui veulent en retarder la course annuelle de Pâques ne devrait pas être unique en son genre.

Plus généralement, je pense que si la course croisière a des chances de décoller en France, c'est d'abord au de petits bateaux et des parcours modestes. Le Centre des Glénans ne saurait — sans sortir du cadre déjà vu de ses activités — prendre sur lui d'organiser des courses ouvertes au public; ce serait l'objet d'un Club dans l'esprit du J.O.G. Anglais, qui reste à créer et, aux activités duquel nous nous empresserions de participer.

La course croisière importante, style R.O.C. ne continuera vraisemblablement longtemps qu'à intéresser un public spécialisé, très limité en nombre quoique parfois très compétent. Quant à avoir un bateau pour nous représenter dans les grandes courses, on y songe sérieusement et il serait intéressant, dans les deux ou trois années qui nous en séparent, que de nombreux chefs de bord fissent leurs premières armes sur des courses modestes. Car si les Glénans peuvent constituer en nombre d'excellents équipages de croisière, ils ne sauraient dès à présent, sans gravement déséquilibrer l'encadrement de l'école, constituer assez d'équipages de course et d'une qualité suffisante pour justifier la construction d'un bateau spécialisé.

Je ne veux pas diminuer l'intérêt d'un voyage comme celui des Canaries, mais je puis affirmer que du point de vue compétition, les quelques courses du R.O.C. que j'ai pu faire m'ont paru tout aussi intéressantes et les quelques parcours modestes que j'ai pu faire en cotre n'ont rien à lui envier.

J'espère donc que les fourmis qui chatouillent les jambes de certains jeunes chefs de bord vont les amener à se manifester concrètement.

PH. HARLÉ

L'un de ces deux bateaux appartient au Centre Nautique des Glénans - Club A. Brestois