

MULTICOQUES



SPECIAL SALON 2005

NOS COUPS DE CŒUR

TOUTES LES NOUVEAUTÉS

**EN DÉTAIL, PLUS DE
500 MULTICOQUES DU MARCHÉ**



EXPLOIT

- ▶ ELLEN MC ARTHUR SEULE AUTOUR DU MONDE
- ▶ TRANSAT SOLO
- ▶ EN CATA DE SPORT

LOCATION

- ▶ BIENVENUE A CUBA
- ▶ LA PERLE DES CARAIBES

DEBROUILLE

- ▶ UN CATA NEUF DE 14 M POUR 45 000 €

M 05390 - 108 - F: 5,90 € - RD





Cette jeune femme est un marin au talent reconnu et au palmarès déjà impressionnant...

NOM : MAC ARTHUR.
PRÉNOM : ELLEN.
OBJECTIF : RÉDUIRE LE MONDE..

TEXTE ET PHOTOS : GILLES RUFFET

AU MOMENT OÙ VOUS LIREZ CES LIGNES, ELLEN MAC ARTHUR SE SERA ÉLANCÉE, À BORD DE SON GRAND TRIMARAN, POUR UNE TENTATIVE DE RECORD DU TOUR DU MONDE EN SOLITAIRE. LE PROJET EST DÉMESURÉ, MAIS LA JEUNE FEMME DÉTERMINÉE. IMPRESSIONS...

On vit vraiment une époque formidable. Pour ce qui est des guerres, des famines ou des injustices, on peut penser que le monde ne tourne pas plus rond qu'avant. Mais il est pourtant des choses pour lesquelles, en ce début de vingt et unième siècle, les hommes, en tant qu'entité et incluant donc les femmes, se lancent dans des aventures hors du commun, se fixent des objectifs, s'imposent des défis au travers desquels ils repoussent à chaque fois un peu plus les limites atteintes jusqu'à présent. C'est vrai en science, mais aussi en sport, en athlétisme, en cyclisme, en course automobile, et bien entendu en voile. En équipage, puisque Steve Fossett a avalé la plupart des records océaniques... Et on se bat au portillon pour les récupérer. Bruno Peyron est sur les rangs, à l'automne, il a franchi, avec Orange II, la barre mythique des 700 milles parcourus en 24 heures, pour la porter à 703 milles, à 29,29 nœuds de moyenne ; le record précédent était détenu par Maiden II à 694,78 milles. Quelques semaines plus tard, avec dix équipiers, l'infatigable Beaulois a battu le record de la traversée de la Méditerranée, entre Marseille, en France, et Carthage, en Tunisie, abaissant le temps de la traversée de cinquante minutes. Cet été, ce même Orange II avait approché le temps canon établi par Steve Fossett sur l'Atlantique de 31 minutes et 12 secondes. Ce temps de référence que l'on croyait établi pour longtemps, le résultat d'une maîtrise sans failles et d'une technologie avancée, est donc à portée d'étrave d'un nouveau challenger. Et c'est tant mieux. Bruno Peyron partira donc à la poursuite du record du Tour du Monde (à ne plus confondre avec celui du Jules Verne) l'hiver prochain, alors que se disputera, depuis le Qatar, l'Oryx Cup (voir encadré).

Ellen autour du monde.

Mais la tentative de record la plus audacieuse de l'hiver est à n'en pas douter celle d'Ellen Mac Arthur. Déjà, l'été dernier, la petite Anglaise (petite par la taille, mais grande par le talent, cela s'entend), a raté de peu le record de la traversée de l'Atlantique en solitaire, détenu depuis quelques années déjà par un certain Laurent Bourgnon. Non contente d'avoir brillé sur la Mini Transat en 6,50, d'être montée sur la deuxième marche du podium lors de la précédente édition du Vendée Globe, d'avoir remporté la Route du Rhum en monocoque, peu satisfaite d'un échec dans une tentative de conquête du Trophée Jules Verne, pour cause de démâtage, à bord de l'un des catamarans de 33 mètres conçu et construit par Gilles Ollier à Vannes, elle se lance cette fois-ci

dans un exercice pour lequel elle va devoir exprimer l'intégralité de ses talents de marin. L'an dernier, Francis Joyon nous a tous bluffés, en tournant autour du monde, en solo, en un temps record, 73 jours pour une circumnavigation ; il a alors placé la barre excessivement haute, et comme nous l'avons écrit dans ces colonnes, ce record, il faudra aller le chercher. Francis a navigué sur un monstre de 27 mètres, conçu pour un équipage. Un bateau difficilement gérable pour un marin solitaire normal, mais à la taille de Francis, avec une poigne, une force physique, mais aussi une intelligence, nettement au-dessus de la moyenne.

Et voilà qu'un petit bout de femme, Ellen Mac Arthur, s'en va titiller le record de Joyon, sur un bateau de 75 pieds, certes plus petit, mais qui offre un rapport surface de toile à brasser / masse musculaire du skipper nettement au désavantage de la jeune Anglaise. Et même si la force physique est loin de tout représenter, il en faut un minimum. Elle nous a déjà prouvé tout son savoir-faire, mais là, il va lui en falloir, et pour diverses raisons ; la taille du bateau, et il y a fort à parier que prendre ou larguer un ris n'y est pas à la portée du premier venu. Mais il y a aussi le parcours, et ses contraintes : il lui faudra dans un premier temps, s'extirper des dépressions qui à l'automne déferlent dans le golfe de Gascogne, avant de négocier le pot au noir, contourner l'anti-cyclone de Sainte-Hélène, franchir un premier grand Cap, pour s'élancer dans la cavalcade sauvage du grand sud, négocier les dépressions, les coups de vent et les tempêtes, avec leur lot de vagues sauvages, avant de refaire surface de l'autre côté de l'océan Indien... Enfer et résurrection. Après le Cap Horn, il lui faudra encore remonter, au près, vers l'île de Ouessant. L'exploit n'est pas mince, et il l'est d'autant moins en solitaire, en multicoque. Ellen a déjà effectué un tour du monde, et elle n'a pas fait de figuration. Elle a terminé seconde du Vendée Globe. Le parcours, elle le connaît, en mono comme en multi : en équipage, le bateau a été ramené depuis la Nouvelle Zélande jusqu'aux Malouines, via le Cap Horn. Elle a dans son sac de marin de nombreux atouts, elle y va pour la gagne. Mais le challenge, il a aussi son pendant, son épée de Damoclès, et il s'appelle le chronomètre. Tout au long de ce voyage, elle aura les yeux vissés sur les temps intermédiaires, les moyennes de ses prédécesseurs ; il lui faudra se battre, tenter de faire mieux, aller plus vite, prendre des risques, obligatoirement, mais pas trop, juste assez pour rester en équilibre précaire sur le fil du rasoir, là où tout peut basculer. Très franchement, on est en droit de se poser la ques-

ORYX QUEST, OU LES GROS SOUS DU QATAR

L'Oryx Quest partira donc du Qatar le 5 février prochain. Avant même le départ, cette course, un 'The race' bis, aura déjà fait couler beaucoup d'encre. Au moment où nous mettions sous presse, quatre skippers avaient confirmé leur présence : Loïck Peyron, Tony Bullimore sur 'Team Daedalus', Olivier de Kersauzon sur 'Geronimo', et un skipper non encore connu sur 'Qatar 2006', ex 'Club Med'. Au moment où nous bouclions, Cam Lewis ne semblait lui pas encore avoir bouclé le budget de son 'Team Adventure'. Et de l'argent, il en faut beaucoup pour armer un maxi catamaran. On le savait déjà depuis longtemps, et ça ne semble pas prêt de s'arrêter. On se souvient du différent qui a opposé, en ce début d'année, le Trophée Jules Verne, et Steve Fossett. Dans un communiqué de presse, le sponsor principal de l'Oryx Quest, la banque HSBC, ne semblait pas nécessaire de préciser le montant de son investissement, se contentant d'un laconique 'quelques millions de dollars'. Et quoi d'autre que l'argent aurait pu donc dicter la réaction de Tracy Edwards envers Bruno Peyron, qui a mené sa société en justice. Elle a ainsi déclaré : " Bruno était mon héros autrefois. Ses succès à la voile sont légendaires. Cependant, son attitude égoïste et puérile lorsqu'il voulait faire couler les épreuves, me paraît pitoyable et lui donne une mauvaise image dans le monde de la voile. Nous avons perdu 20 millions de £ (plus de 26 millions d'euros), qui auraient aidé les équipes à se présenter sur la ligne du départ. Ceci est une conséquence directe de son comportement égoïste. Il peut faire ce qu'il a envie de faire et dire ce qu'il a envie de dire, parce que nous, nous nous battons pour que les autres bateaux puissent s'aligner sur la ligne du départ. Dommage que 'Orange II' n'y assistera pas, même si nous les avons invités ".

tion : le record de Francis Joyon est-il à la portée d'Ellen ? Non pas qu'elle n'en soit pas capable, de cela nul ne doute. Mais Francis a poussé son bateau dans ses retranchements, les 27 mètres de Idec lui ont permis de naviguer très vite dans des mers où le bateau d'Ellen demandera à ralentir ; en théorie, il aura du mal à suivre la cadence ; c'est la vérité du grand bateau et de sa longueur de flottaison adéquate, plus particulièrement dans les grosses mers. Si tout se passe bien, ce sera dur. Mais si des problèmes surviennent (et il y en aura sûrement), alors, ce sera vraiment très dur ; s'il faut, comme cela est arrivé à Francis,



Seule son sur immense trimaran, Ellen s'attend à vivre des moments... Intenses !

Sur son trimaran de 75 pieds, Ellen s'est déjà attaquée au record de l'Atlantique : manqué de 75 minutes seulement !



remonter à la force des bras une voile tombée à l'eau, il lui faudra faire preuve d'imagination, et d'ingéniosité. Mais Ellen nous a déjà prouvé qu'elle pouvait tout à fait gérer, en solo, des bateaux dans les fortes mers du grand sud ; même si un monocoque pardonne relativement bien les erreurs et les départs au tas, un multicoque, nettement moins, pour ne pas dire pas du tout. Sur la durée d'une transat, on peut jouer sur le sommeil, sur dix semaines, les données sont différentes. Mais tout cela n'est que de la théorie, et de la rhétorique journalistique. Les cartes, elles sont entre les mains de celle qui s'est lancée sur une voie, avec le désir d'écrire une belle histoire. Nous souhaitons tous voir Ellen réussir. D'une part, parce que tout record est fait pour être battu ; et quand il s'agit du tour du monde, l'aventure ultime par définition, le rêve atteint alors une splendeur inégalée. Mais aussi parce qu'elle est une femme, et le bateau, qu'on le veuille ou non, est tout de même, dans son immense majorité, une histoire d'hommes, il est vrai plus par affinités que pour un quelconque motif physique. Femme ou pas, Ellen Mac Arthur s'attaque à un fabuleux challenge. A la rédaction de Multicoques Mag, nous lui souhaitons bonne chance, et nous voudrions la voir repousser un peu plus loin les limites de nos rêves ; et qui ne sont pour elle rien de plus que le quotidien. Bon vent !

B&Q / Castorama devait se mettre en stand by à Plymouth à partir du 8 novembre environ.

QUELQUES QUESTIONS À ELLEN MAC ARTHUR.

(Propos recueillis au téléphone par : Gilles Ruffet)

Le bateau, B&Q Castorama.

Multicoques Mag : Quelles navigations as-tu déjà effectué avec B&Q / Castorama, depuis la Nouvelle-Zélande ?

Ellen Mac Arthur : Nous avons emmené le bateau de Nouvelle-Zélande jusqu'aux Etats-Unis, en équipage tout d'abord jusqu'aux Malouines, puis en solitaire jusqu'aux Etats-Unis, pour tenter ensuite de battre le record de la traversée de l'Atlantique.

Le record de la traversée de l'Atlantique.

M.M. : Justement, tu n'as raté que de peu ce record. Peux-tu nous parler de cette tentative, comment s'est-elle déroulée ? Ce qui a manqué pour qu'elle réussisse ?

E.M.A. : On a été dans les temps et ça a marché jusqu'à la fin, ce n'est qu'au cours des cinq dernières heures que ça n'a plus marché. Nous avons bénéficié de conditions météo idéales, et nous avons raté le record de 75 minutes et 15 secondes. Ce n'est pas beaucoup...

B&Q/ Castorama.

M.M. : Le bateau sort de chantier dans quelques jours (fin octobre). Quelles modifications y as-tu apporté pour le tour du monde ?

E.M.A. : On n'a pas fait de grosse choses à bord, il est resté très proche de la configuration du convoi. Les choses que l'on devait changer, elles l'ont été en Nouvelle-Zélande. Depuis, rien, et on est très contents.

Le trimaran de 75 pieds.

M.M. : Tu as beaucoup navigué à bord de Foncia. Sur B&Q / Castorama, qu'est-ce qui change radicalement par rapport à un trimaran ORMA de 60 pieds ?

E.M.A. : La plus grande différence vient de sa stabilité, il est beaucoup plus stable, et aussi plus lourd ; avec le pendant, des surfaces de voile plus importantes. Ainsi, il a beaucoup moins tendance à vouloir lever la coque centrale, par exemple. Ca peut arriver avec les vagues, peut-être, mais pas avec le vent.

Manœuvrer des voiles, et la préparation physique.

M.M. : Même si ce type de bateau est bien sûr moins physique que les catamarans Ollier, il l'est probablement un peu plus que le monocoque du Vendée ; un bateau de 75 pieds requiert un minimum de condition, pour renvoyer la grand-voile, ou un gennaker.

E.M.A. : Physiquement, c'est dur, évidemment, pour prendre un ris, ou le larguer. Mais on n'a pas le choix, il faut faire avec, et il faut y aller. On sait que ça va être dur. En ce qui concerne les gennakers, je ne les laisse bien sûr jamais à poste, à chaque fois, je l'affale, et je renvoie tout. Je sais que ça va être difficile, mais je suis là pour ça, pour faire avancer le bateau, manœuvrer, pour aller vite, et battre les records !

M.M. : Procèdes-tu à une préparation spécifique ? Un sport en particulier, ou une quelconque activité ?

E.M.A. : Je fais pas mal de sport, d'entraînement, de musculation : footing, vélo. Pas trop non plus, de toutes façons, en mer, on retrouve vite la condition physique, quand il faut monter dans le mât, par exemple ; à bord d'un bateau, on fait toujours beaucoup de choses.



A l'heure où vous lirez ces lignes, BBQ/Castorama sera peut être déjà parti pour son tour du monde.



L'objectif d'Ellen est de battre le record de Francis Joyon qui est de 72 jours 22 heures 54 minutes et 22 secondes...

Le mauvais temps.

M.M. : Comment gères-tu le mauvais temps ? Es-tu du genre à t'enfermer à l'intérieur, en attendant que ça se passe, ou restes-tu rivée à la barre, 'à don'f' ?

E.M.A. : De toutes façons, on n'attaque pas dans le baston, il faut voir, en fonction des conditions, des vagues, et de la fatigue. Il n'y a pas de situation générale, chaque mauvais temps est particulier.

La gestion du sommeil.

M.M. : Dans le même ordre d'idées, quel est ton rythme de sommeil dans ce genre de course ? Il faut trouver un juste milieu entre la performance, et la gestion du sommeil, et donc de la fatigue, rarement bonne conseillère. Comment s'organise une journée type ?

E.M.A. : Chaque journée est différente. Il n'y a pas de journée typique de 24 heures, tout est fonction des conditions rencontrées. En général, je ne dors guère plus de cinq heures par 24 heures. Pour le record de l'Atlantique, par exemple, je n'ai dormi, en moyenne, que 2h40 par nuit.

M.M. : Et avec si peu de sommeil, tu peux rester lucide ?

E.M.A. : Parfois, c'est un peu limite, mais on ne peut jamais dire, et puisque je suis encore là...

La sécurité.

M.M. : Un trimaran, et à fortiori en solo, requiert plus d'attention qu'un monocoque. Qu'est-ce qui va changer (et qui a changé) dans ta façon de naviguer, par rapport à il y a trois ans, dans les mers du sud pour le Vendée Globe ? Plus de prudence ? Fais-tu comme Michel Desjoyaux sur son 'Géant' ? Vas-tu conserver à tout instant tes écouteurs à la main, en cas de gros pépin ?

E.M.A. : Oui, bien sûr, je les ai toujours à portée de main, à l'intérieur comme à l'extérieur.

Cependant, il faut bien garder à l'esprit qu'on peut être chaviré par les vagues, et pas seulement par le vent ; et là, c'est plus difficile.

M.M. : Est-ce que tu t'attaches parfois ?

E.M.A. : Non, jamais, sauf parfois dans le gros mauvais temps...

Le tour du monde en solitaire.

M.M. : Tu vas t'attaquer à ce que l'on peut considérer comme l'exercice le plus pointu en terme de navigation en multicoque, en solo, le tour du monde en solitaire et sans escale. Peu de gens l'ont tenté, ils sont encore moins nombreux à l'avoir réussi (Monnet, Kersauzon, Joyon). Ce record, ce parcours, représente-t-il quelque chose de particulier pour toi ? Un mythe ? Dans ta hiérarchie personnelle, comment le positionnes-tu, par rapport par exemple au record de l'Atlantique ?

E.M.A. : Seul Francis Joyon a effectué un véritable tour ; tous les autres se sont arrêtés, à un moment ou un autre. Sinon, oui, bien sûr, c'est un mythe, c'est beaucoup plus long, plus difficile aussi que l'Atlantique. Déjà, un tour du monde sans escale est difficile à mener à terme ; en multicoque, c'est encore plus difficile, alors battre le record sera vraiment très difficile. D'un point de vue statistique, on se rend compte que sur ce parcours, peu de tentatives se sont couronnées de succès.

Le record.

M.M. : Francis Joyon a placé la barre plutôt haute. Les deux bateaux sont difficilement comparables. Il va donc falloir tenir une moyenne excessivement élevée, un rythme d'enfer. Quand tu as lancé ce programme de records, et donc la construction de ce bateau, quel était ton objectif ?

Le temps de Kersauzon, en 125 jours ? Les 100 jours ? Les 80 jours mythiques du livre de Jules Verne ? Ou le temps absolu du Trophée Jules Verne ?

E.M.A. : Mon objectif a toujours été et reste le record du tour du monde en solitaire, le record absolu. Quand on fait un bateau pour battre le record, on fait le bateau en fonction, celui qui sera le plus rapide. Je pars donc pour battre le record établi en début d'année par Francis, et être le marin le plus rapide autour du monde.

Vie à deux.

M.M. : As-tu lu 'Pénélope était du voyage', de Annie Van de Wiele, l'histoire d'une femme partie, dans les années 50, en croisière autour du monde, et pour une fois, ça n'était pas la femme qui regardait son Ulysse de mari partir ? C'est toujours plus difficile pour celui ou celle qui reste à terre. Comment réagit ton copain ?

E.M.A. : Non, je ne connais pas ; et pour l'instant, je vis seule, et je n'ai pas de copain, alors...

Réaliser ses rêves.

M.M. : A quoi rêves-tu, le jour où tu auras tes records ? Construire un 60 pieds et intégrer le circuit ORMA ? Ou partir en croisière dans les îles du Pacifique...

E.M.A. : Ensuite, je ne sais pas. J'aime être en mer, et j'aime surtout les challenges. On verra. J'ai déjà du travail, avec tous ces records à ramener...

Les petits plaisirs.

M.M. : A bord, beaucoup de lyophilisés, bien sûr, mais t'accordes-tu des petits plaisirs, vin ou champagne, chocolat ou autres douceurs ?

E.M.A. : Non, il y a tout juste une ou deux petites bouteilles de champagne, et elles sont pour Neptune...