

Multicoques

N° 102 DÉCEMBRE 2003 / JANVIER 2004 - 5 € - BIMESTRIEL

EDITION FRANÇAISE

SPÉCIAL SALON NAUTIQUE 2004

EXPLOIT

└ Joyon en solo
autour du monde

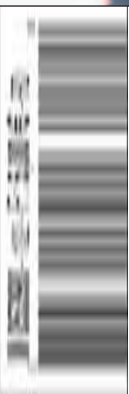
ESSAIS

└ Nacra F18
└ Catana 522
└ Looping 16 m

OCCASIONS

└ La cote Multicoques mag
└ + de 500 petites annonces

www.multicoques-mag.com



"Idec", ex "Sport Elec", est un monstre conçu pour être mené à fond par un équipage aguerrri ! Ca va être dur pour un homme seul !



A l'heure où nous mettions sous presse, Francis Joyeux était en stand-by en attendant la bonne fenêtre météo.

Idec n'a subi que peu de transformations pour cette tentative.



**Francis Joyon s'attaque à l'Everest de la mer...
Le tour du monde en solitaire, par les 3 caps, sans escale et sans assistance, sur un trimaran de... 27 m.**

■ TEXTE ET PHOTOS GILLES RUFFET

FRANCIS JOYON

A LA CONQUÊTE DU MONDE

DÉBUT DÉCEMBRE, FRANCIS JOYON, SUR SON IMMENSE TRIMARAN, DEVAIT PASSER UNE LIGNE IMAGINAIRE ENTRE OUESSANT ET LE CAP LIZARD, ET S'ÉLANCER SUR LES TRACES DE PHILÉAS FOGG, POUR UN TOUR DU MONDE EN SOLITAIRE ET SANS ESCALE. ALORS QU'IL PRÉPARAIT SON VOYAGE, NOUS SOMMES ALLÉS À SA RENCONTRE.

Il y a une part d'insensé dans ce projet ; quelque chose de fou et que certains pourraient qualifier d'irréalisable. Le rêve d'un homme décidé à s'en aller voir de l'autre côté de la terre la consistance que peut lui offrir l'inconnu. On aurait pu croire qu'en matière de Tours du Monde, tout avait été fait, et qu'une certaine lassitude arriverait à s'imposer. Il y avait eu l'évènement populaire du Vendée Globe et de ses héros ; les équipages lancés dans la course du millénaire, The Race, initiée par Bruno Peyron ; il y avait eu aussi, il y a quelques années déjà, le tour du monde à l'envers, décroché par un Philippe Monnet débonnaire, et après lequel court toujours le géant barbu, alias VDH. Le Trophée Jules Verne rassemble autour de lui tous les superlatifs : la course la plus extrême ; le

record ultime. D'ailleurs, en un peu plus de dix ans, ils ne sont pas nombreux à l'avoir accroché à leur palmarès. Le record appartient à son premier détenteur, Bruno Peyron, et auparavant, il avait fallu de nombreuses tentatives à Olivier de Kersauzon pour en venir à bout, aidé en cela par cinq équipiers de choc, durs à la peine ; Yves Pouillaude, Michel Bothuon, feu Didier Gainette, Marc Le Fur, et Thomas Coville. Six hommes pour un monstre de carbone et de technologie, le bateau qui était alors le plus grand trimaran de course du monde, Sport Elec. Et voilà qu'un homme seul va s'en aller à la conquête de son propre Graal, sur ce même bateau, pour tenter d'aller rejoindre cette association de marins de légende, les seuls à avoir osé penser, tenter, et réussir un tour du monde par les trois caps et en



A bord de Idec, chaque manœuvre demandera un effort colossal à Francis Joyon.

LA PRÉPARATION DU BATEAU, OU COMMENT L'ADAPTER A LA NAVIGATION EN SOLITAIRE.

La base de Idec n'est autre que le Poulain à Olivier de Kersauzon, construit dans les années 80. Après différentes courses, en solo ou en équipage, Olivier de Kersauzon a effectué son tour du monde en solitaire à bord de ce bateau rebaptisé 'Un Autre Regard'. Ensuite, différentes transformations et allongements l'ont vu souvent changer de nom : Charal, Lyonnaise des Eaux, Lyonnaise des Eaux Dumez, Sport Elec. Les seules choses qui datent de cette époque doivent être une partie de la casquette, et la barre à roue : flotteurs, bras, coque centrale, ont tour à tour été changés.

Accastillage. Le bateau ne devrait subir que peu de transformations, pratiquement toutes effectuées par Francis lui-même. Les écoutes de gennaker ont été ramenées à l'arrière, au cockpit, et l'écoute de grand-voile a été montée en boucle. Les colonnes de moulins à café, montées auparavant à l'avant de la casquette, ont été supprimées, seuls les winches sont restés, et quelques pad-eyes ont été installés, ici et là, pour servir de renvoi à des poulies supplémentaires. Les colonnes de cockpit ont été conservées, elles actionnent quatre gros winches (Harken) de 86 à trois vitesses. Et c'est à peu près tout. Mi septembre, quand nous avons navigué à bord, il restait encore à changer tous les cordages pour du Spectra, incluant un gros travail de matelotage, ceci afin de les réduire au maximum, les alléger en diamètre et donc en poids.

Voiles. Le nombre des voiles sera assez réduit : en dehors de la grand-voile, pour l'avant, Francis embarque un solent et une trinquette, et trois gennakers : un pour le près, un maxi de portant, et un autre, plus petit, pour la brise. Lors d'une première navigation en solo, un aller-retour entre La Trinité et Gijon en Espagne, effectuée à 20 nœuds de moyenne, Francis a réellement réalisé la difficulté que représente la manœuvre



Barre un trimaran de 27 m dans les mers du Sud ne va pas être une sinécure...

multicoque. Oser aller défier, seuls, les dieux du Grand Sud. Feu Alain Colas, Philippe Monnet, et Olivier de Kersauzon ; sans compter les symphonies inachevées, celles de Nigel Tetley, et de Henk de Velde. A ma connaissance, il n'y en a pas eu d'autres.

Pas très connu du grand public, peut-être parce que moins prédisposé à la communication que d'autres, Francis Joyon appartient pourtant au gotha de la voile ; il est rentré dans la cour des grands un jour de juin 2000, en remportant l'Ostar, la mythique course transatlantique en solitaire Anglaise, celle-là même qui révéla Eric Tabarly, vainqueur par deux fois, mais aussi Alain Colas, et Loïk Peyron.

A bord de Idec.

Du temps de Sport-Elec, il était blanc ; rebaptisé Trophée Jules Verne, sa parure s'était colorée de jaune ; devenu Idec, il est passé au rouge ; et à mon humble avis, il est beaucoup plus beau ainsi. Francis vient me chercher sur le ponton de La Trinité sur mer. Taillé comme un bûcheron Canadien, sa voix, calme et très douce, me surprend. Avant toute chose, il me demande de ne pas l'importuner avec les photos ; quoiqu'il arrive, c'est à moi de me débrouiller à saisir les moments intéressants. Il ne posera pas. Et me donne tout de suite le ton du 'style' Joyon : " A bord, il n'y a pas de préparateur attiré ; ce sont les copains, les membres de la famille "... Me voici enfin à bord du bel oiseau, rapidement, nous quittons le môle Gilles Gahinet. Depuis qu'il l'a ramené de Brest, Francis n'a navigué qu'une fois à bord. La grand-voile est prête à être envoyée ; nous sommes quelques uns à bord, mais il est simple d'imaginer ce que seront les manœuvres quand le solitaire devra les effectuer en solo. Ce ne sera pas une mince affaire. Sur Idec, les voiles sont hissées en pied de mâ, les ris s'y prennent aussi. A cinq, la grand-voile s'envole " à condition d'y mettre un coup ", pour une bonne partie, à la volée, le dernier tiers se faisant à l'aide des gros winches ; l'opération nous prend plusieurs minutes. Le petit gennaker, envoyé pour des essais de combinaison de voilure, monte quant à lui beaucoup plus facilement ; une voile de près, et que Francis veut

tester. Aujourd'hui, malheureusement, la brise est faible, et malgré les quelques nœuds de vent, notre vitesse lui est supérieure. Nous allons virer. Il faut penser à tout, surtout aux bastaques, qu'il faut mollir, pour l'une, et raidir pour l'autre ; et auxquelles il va falloir faire traverser l'intégralité du trampoline. Mais il y a aussi tout le reste : le pilote, le chariot de grand-voile, l'écoute de grand-voile, l'écoute de voile d'avant, les Arthur du mâ, pivotant, les lazy-jacks... Olivier de Kersauzon m'avait confié qu'avec ce bateau, et particulièrement dans le clapot, les virements de bord n'étaient jamais simples ; pour sortir du goulet de Brest, au louvoyage, il fallait systématiquement conserver à contre la voile d'avant, jusqu'à ce que le bateau ne soit franchement parti sous sa nouvelle amure. Nous sommes sous gennaker, il est indispensable, pour réussir la manœuvre, de l'enrouler en partie. Là encore, à plusieurs, tout se fait vite, et bien. Mais seul dans la brise, et quand la fatigue s'en mêle... Heureusement, sur ce parcours du tour du monde, ce n'est pas une manœuvre très courante. Les empannages seront probablement plus fréquents, pas tant que cela, il faut se souvenir du

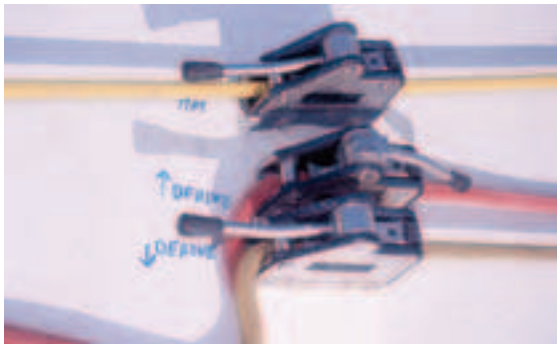


Une image qui donne la démesure du challenge qui attend le marin.

Jules Verne de Commodore Explorer ; le premier empannage avait eu lieu loin dans le sud de l'océan Indien.

Quarantièmes rugissants et cinquantièmes hurlants ont mauvaise réputation, elle n'est pas usurpée. Dans le grand sud, les vents soufflent souvent en tempête, et les fortes brises d'ouest lèvent de très grosses mers. Aller s'y frotter en solitaire, même en monocoque, reste une affaire compliquée, qui demande beaucoup de préparation, un très bon sens marin, et une part de chance. Mais le monocoque possède cette faculté de, en théorie, ne pas rester à l'envers. Les équipiers de The Race sont nombreux, 12 sans le skipper, et les quarts sont au nombre de trois, de quatre hommes chacun. Un quart sur le pont, avec un homme à la barre, un à chacune des écoutes ; un autre quart en stand-by, sous la bulle, tandis que les membres du troisième quart se reposent sur leur bannette. Bien entendu, le trimaran de 27 mètres est assez lourd, et d'après les équipiers qui se sont succédés à sa barre, aux cotés d'Olivier de Kersauzon, il n'a aucune chance de pouvoir lever la patte, à savoir, la coque centrale. Ce qui n'est pas le cas des 60 pieds, plus volages et qui, comme on l'a vu lors de la dernière Route du Rhum, peuvent se retourner, et ce à partir de

Chaque manœuvre, chaque décision devra être très réfléchi afin de ne pas commettre une erreur qui pourrait être tragique.



dix nœuds de vent. D'ailleurs, Michel Desjoyaux avouait ne jamais se séparer des écouteurs, où qu'il se trouve sur le bateau, même en dormant ! Mais comment maîtriser, en solo, un grand bateau mené habituellement en équipage ? D'où le talent de l'artiste. A quatre, hisser la grand-voile qui doit peser dans les 400 kilos, est déjà un exercice difficile. Hisser un grand gennaker n'est pas complètement facile. Dans le sud, ou lors des traversées du pot au noir, où il faudra probablement s'appliquer à des manœuvres incessantes, le passage d'un grain peut y générer une augmentation rapide du vent, et partir au vent arrière pour diminuer le vent apparent ne suffira pas toujours ; parfois, il faudra peut-être réduire en catastrophe. Seul, l'exercice n'est pas simple. Ici, tous les efforts sont démesurés. Au portant, une grand-voile ne descend pas toujours toute seule, loin s'en faut. Ces bateaux vont trop vite pour s'amuser à venir faire faser la grand-voile. Souvent, il faudra ramener le chariot au centre, border l'écoute, venir en pied de mât, choquer la drisse, gréer un palan si elle ne veut pas descendre, la faire descendre, crocheter, et hisser de nouveau ces quelques centaines de kilos de tissus composite dans lequel prend le vent, étarquer le ris sur le winch positionné sur la bôme, et reprendre les réglages. Si ça n'est pas suffisant, il faudra peut-être changer de gennaker, le rentrer ou le faire sortir du coffre. Avec de telles puissances, les efforts déployés sont tellement intenses, la moindre erreur ne pardonne pas. Sur ces gros bateaux, les fautes d'inattention se paient cash. Il faudra à Francis tout son sang froid, sa force et sa ténacité pour ramener Idec à bon port. Dans tous les cas, il devra faire preuve d'organisation, de concentration, mais aussi d'endurance.

Un homme tranquille.

Virginie, l'épouse de Francis, partage aussi tous ses projets. Elle confie : " Je savais qu'un jour ou l'autre, ça arriverait, et je suis contente pour lui ; j'aime autant qu'il le fasse maintenant, et non pas dans quatre ou cinq ans. Et puis, je sais qu'il est prudent ; après le chavirage du Rhum, il s'en est bien sorti, moralement, c'est quelqu'un de très fort. Ce sera peut-être plus long pour les enfants ". (Ils sont âgés de quatre et dix ans. NDLR). Pour le Tour du Monde, elle va s'occuper de la préparation des vivres, et de la pharmacie. " Il veut partir avec 180 repas. Ce qui correspond à 90 jours, l'objectif qu'il s'est fixé ". C'est-à-dire, aller plus vite que Olivier de Kersauzon, en 125 jours, mais aussi plus vite que Michel Desjoyaux, en 93 jours. En équipage, Sport Elec avait tourné en 73 jours. Un défi à la mesure de Francis : " Il va falloir gérer la machine à 70%, et surtout, maintenir un taux d'utilisation cohérent. Ce n'est pas comme une course océanique, où tu es au contact, et constamment sous pression, et où il est très difficile de dormir. Pour un tour du monde, il est indispensable de préserver le matériel. " Pourquoi, telle est la question que peut se poser celui qui n'a pas goûté aux ivresses du grand large en solitaire. Qu'est-ce qui peut motiver un homme à se lancer un tel défi ? La question doit probablement trouver sa réponse dans les rêves de Francis, et s'affirmer comme une nécessité, un besoin virtuel de se lancer un défi personnel, et d'aller au bout de ses désirs. Comme un clin d'œil, un signe du destin, le train qui m'a mené de La Rochelle à Auray m'a fait transiter par la gare de Nantes. La ville de Jules Verne. A la gare, la vendeuse au regard malicieux qui m'a vendu un sandwich le met dans un sac à l'enseigne de son échoppe, 'Philéas', le prénom de Fogg, le héros de Jules Verne, et le premier homme, virtuel, à avoir relevé le défi des 80 jours. Pourquoi ? Cette même question, Jules Verne se l'est également posée, au terme de son livre, 'Le Tour du Monde en 80 jours'. La réponse est écrite sur le sac de mon sandwich : " mais après, qu'avait-il rapporté de ce voyage ? Rien dira-t-on ? Rien, soit, si ce n'est une charmante jeune femme, qui - quelque invraisemblable que cela puisse paraître- le rendit le plus heureux des hommes ! En vérité, ne ferait-on pas, pour moins que cela, le Tour du Monde ? " Francis devait se mettre en stand-by dès fin novembre. Pour lui, le bonheur est assurément sur l'eau.



Un trimaran de la taille d'un terrain de tennis...
Il va falloir une sacrée santé pour le mener autour du monde en moins de 90 jours et en solo !

LA PRÉPARATION DU BATEAU, OU COMMENT L'ADAPTER A LA NAVIGATION EN SOLITAIRE. (suite)

d'un tel bateau, où la moindre chose demande deux fois plus de temps que sur un 60 pieds. D'où la décision de mettre le solent sur enrouleur leur : " Que cela prenne du temps à hisser, ce n'est pas un souci, mais quand il faut affaler quand ça devient chaud au niveau des conditions de vent, pas question de traîner. C'est certain, ce bateau réclame pas mal d'énergie, mais tout y est très largement dimensionné, mais ça fait partie de l'aventure ".

Pilote. Les clés du succès passent indubitablement, entre autre, par la fiabilité du pilote. Francis embarque donc un Raytheon 7000, un Brookes, avec mode vent ; et pléthore de pièces de rechange. Un circuit électrique spécifique pour les pilotes a été posé. Mais ils ne rempliront convenablement leur tâche que si le bateau est parfaitement équilibré. C'est pour quoi Francis a " pris contact avec ceux qui ont barré le bateau, à ce qu'ils m'ont dit, il est très physique. Dans le sud, ils devaient se relayer toutes les heures ". D'où la décision de travailler sur le safran, qui a subi une refonte totale, avec " moins de corde, et plus d'allongement ", dans l'idée de le rendre plus performant. Il a été dimensionné en association avec les architectes du bateau, le cabinet VPLP ; et sa réalisation confiée à Gilles Carmagnani, le sorcier du composite ; on lui doit entre autre la construction du 60 pieds de Francis, ex Banque Populaire 1, en Eure et Loire. L'électronique ne devrait pas être changée.

Energies : douces ! Le moteur propulsif devra être déposé. Un groupe a été monté. Soucieux de l'environnement, Francis souhaite également embarquer un maximum de sources d'énergies renouvelables, solaires ou éoliennes. " Bien sûr, comme je l'ai toujours fait, je ramènerai mes poubelles ; ce souci du recyclage commence dès les achats ".