

Sur le rôle d'Isabelle à bord : « Il n'y a pas de texte là-dessus dans le règlement, je crois. C'est sûr que c'est une course de solitaire et je ne suis pas équipière, que Gio est le seul à décider de sa course, mais bon il faudrait être idiot pour penser que s'il y a une urgence je ne vais pas agir. Il n'est pas marqué que je dois me calfeutrer à l'intérieur pour faire la cuisine. Reste que c'est lui qui est en course.»

Giovanni sur la présence d'Isabelle. « Nous sommes à deux sur ce bateau car il y a eu un événement extraordinaire. Pas parce que j'ai embarqué une belle fille dans mes ballasts. Nous allons naviguer ensemble et nous allons y prendre du plaisir. De toute façon ce n'est plus la même course, j'ai mis 24 heures à chercher Isa, je ne suis plus dans le même système météo. La course par rapport à un tel événement ce n'est plus important.»

48 heures après le sauvetage, Giovanni Soldini ajoute : « Je pense que c'est sûr que l'on ne fait pas une course en double, on ne va pas faire des folies avec le bateau, se remplacer tous les 4 heures à la barre à tirer sur le bateau. Le pilote automatique reste branché tout le temps et le bateau est mené dans une configuration solitaire. Mais bon maintenant c'est vrai que cette situation extraordinaire fait que l'on est deux. De toute façon ce sera très difficile d'établir un résultat sur cette étape. Il est difficile de juger quand quelqu'un abandonne toute sa stratégie météo, descend de 200 milles en latitude, laisse passer un système météo entier, traverse le centre de la dépression avec des vents contraires. Oui vraiment comment savoir ce qui se serait passé ? Je sais que Mark Schrader (directeur de la course, ndr) est un mec correct. A Punta, il faudra essayer de faire un correctif sur le bateau. Mark tiendra compte du fait que l'on a été à deux pendant la moitié du parcours. Car on ne navigue pas en double mais c'est vrai qu'être à deux est un avantage : on dort mieux car on sait que quelqu'un est là, on stresse moins, on se parle. Cette correction comme d'habitude ne satisfera personne mais je suis prêt à être celui qui sera mécontent.»

Sécurité, Stabilité

PRB a chaviré par 20 nds de vent et 2 à 3 mètres de creux. Des conditions dans lesquelles un voilier taillé pour naviguer dans les conditions d'un tour du monde par le sud austral ne devrait certainement pas chavirer. Sur ce point hautement sensible dans le landerneau de l'architecture navale océanique, nous avons demandé son avis à Jean-Marie Finot, l'auteur avec Pascal Conq de *PRB* et aussi celui de Jean Sans, conseiller technique auprès de la FICO.

CAL. Tout le monde a été surpris par la facilité apparente avec laquelle PRB a basculé.

JMF. Nous-mêmes avons été surpris et nous étudions actuellement les conditions exactes du retournement ainsi que les limites, en conséquence, à ne pas dépasser. Les limites d'utilisation des bateaux, leur vitesse, les mouvements qu'ils peuvent faire vont au-delà de ce qu'on avait imaginé. Nous savions, depuis le dernier Vendée Globe, que le bateau est proche de ses limites.

CAL. Que faire pour que cela ne se reproduise pas ?

JMF. Augmenter la stabilité des bateaux en condition de jauge et surtout en condition la plus défavorable de navigation. Nous avons décidé, avec beaucoup d'autres acteurs, il y a plus d'un an, de mettre un angle minimum de 125° en condition de mesure*, un GZ à 90° minimum dans les conditions les plus défavorables et surtout de prendre les moyens de redresser le bateau dans tous les cas de figure. Après une analyse succincte de l'accident d'Isabelle, il semble même, aujourd'hui, que cela n'est peut-être pas suffisant.

*Les angles de chavirage mesurés sont pour *PRB*, 115°, Géodis 111° et Aquitaine Innovation 109°

CAL Pourquoi ne pas l'avoir fait plus tôt, en particulier pour Around Alone ?

Les nouveaux bateaux ont été construits suivant les nouvelles normes. Il a été proposé des modifications pour les anciens, mais pour des questions de délai, d'autres priorités ont été retenues par les différents

acteurs. Cela a été une erreur car la façon d'utiliser les bateaux et leur vitesse en navigation a évolué plus vite que ce que l'on avait prévu. Il est certain qu'il faudra être plus restrictif à l'avenir, revoir les configurations les plus défavorables, des stabilités plus fortes, une solidité mieux contrôlée... Il est impossible de donner un angle de chavirage précis au-delà duquel il n'y aurait pas de problème. Le seul angle dont on soit sûr est 180°...

Déterminer cet angle est une décision collective prise en fonction des différents risques connus :

- Stabilité absolue
- Manoeuvrabilité
- Solidité
- Vitesse de déplacement sur la mer.

De toutes façons, le dessin d'un bateau, sa construction, son exploitation en mer, l'établissement des règlements qui donnent les limites dans sa conception, dans son exploitation, sont des éléments qui doivent s'établir dans la sérénité, dans la convivialité, avec beaucoup de travail. Ceci est difficile à effectuer dans la précipitation et le brouhaha médiatique.

Le point de vue de Jean Sans.

« La FICO (fédération d'organismes de courses océaniques) et sa commission sécurité (RORC, RWYC, UNCL) élaborent des prescriptions qui représentent un arsenal de mesures pour améliorer la sécurité des monocoques et des multicoques dans les courses océaniques. Le travail réalisé durant les dix dernières années entre les partenaires des multicoques et l'UNCL, puis la FICO ont permis de fiabiliser ces voiliers. Pour preuve, il y a de moins en moins de problème de structures sur les multicoques et leur sécurité générale s'est beaucoup améliorée. Pourtant lorsque nous avons proposé, puis imposé la limitation des tirants d'air des multicoques, nous avons été critiqué à l'époque. Beaucoup nous ont objecté de vouloir freiner le développement de ces types de voiliers. Aujourd'hui personne ne regrette cette décision et nous nous interrogeons d'ailleurs sur d'autres limitations de la puissance, bien que la dernière Route du Rhum n'ait connu aucun incident.

Le Vendée Globe est la course qui a révélé les monocoques Open auprès du public français. Point de règles de jauge, juste une longueur hors-tout et quelques limitations des appendices. La stabilité de ces monocoques, comme celle de tous les monocoques, se résumant à : « les voiliers doivent être auto-redressables ». Ce texte in-extenso était d'ailleurs celui de la règle ORC qui régissait le Vendée Globe (1989) : il a été abrogé en 1998. Bien sûr lors du premier Vendée Globe, certains plans intriguent, ils préfigurent une nouvelle génération de monocoques (entre autres le plan Finot, *Générali Concorde* pour Alain Gautier), qui privilégient la stabilité de forme avec ballasts au dépens de la stabilité de poids. La seule limite que nous avons imposée à l'époque était que sous l'effet des ballasts, la gîte ne devait pas excéder 10° sur un bord. La mésaventure de Philippe Poupon dans le Pacifique « a surpris ». Comment un tel voilier, dessiné par un architecte de renom international et skipé par Philippe Poupon a pu rester couché sur le flanc. Il est apparu très vite qu'il y avait, je dirais un océan, entre le bateau conçu par l'architecte et celui avec lequel le skipper a appareillé pour la simple raison que la modification des équipements, mâture, voiles sur enrouleur etc... avait diminué la stabilité du projet initial du monocoque. Poupon s'était lui-même piégé.

La réaction des acteurs de ce type de course fut d'imposer un Gz (bras de levier de redressement) minimum de 0,40 m lorsque le bateau est à 90°. Pour l'édition suivante du Vendée Globe, il fut donc demandé aux architectes de dessiner des monocoques respectant ce critère de stabilité. Le Vendée Globe se déroulant sans problème de ce côté-là, le critère apparut comme suffisant pour assurer la sécurité et le pouvoir de redressement des bateaux. Le Vendée Globe et le BOC (devenu Around Alone) sont deux courses bien spécifiques : leurs tracés imposent des choix architecturaux obligés : choix qui vont devenir plus extrêmes au fil des ans. L'évolution des 60' entre deux éditions va être impressionnante, les 60' deviennent des machines à man-



86 monotypes Jeanneau au Spi Ouest France

Les monotypes Jeanneau se taillent la part du lion lors du prochain Spi-Ouest France ! 86 bateaux seront représentés dont 2 Sun Fast 26, pour qui ce sera le premier rendez-vous important, 26 Sun Fast 32, 17 Fun Fast 36 et 41 JOD 35... les batailles risquent d'être de premier ordre pour ces monotypes.

D'autres monotypes Jeanneau sont encore parmi les nombreux bateaux en liste d'attente... bilan définitif au Spi... en fonction des désistements.

JOD 24 - SUN FAST 26 - SUN FAST 32 - JOD 35 - SUN FAST 36 - JOD 24 - SUN FAST 26 - SUN FAST 32 - JOD 35 -