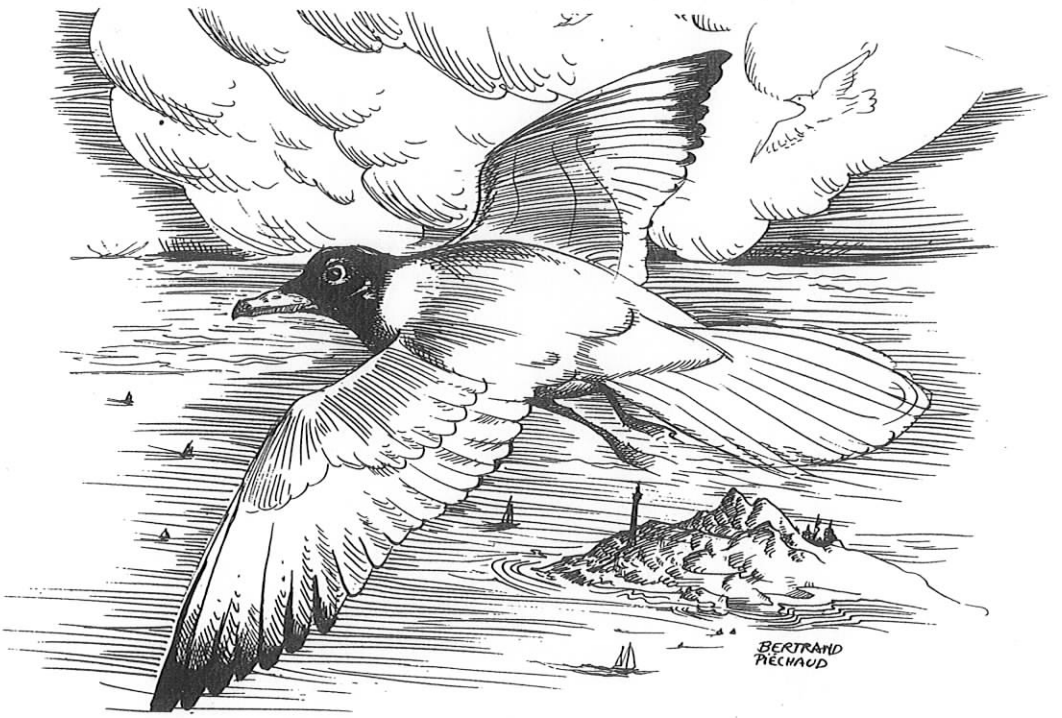


LA MINI TRANSAT

LE POINT DE VUE DE PHILIPPE HARLE

L.N. *: Quelles étaient vos motivations en vous engageant dans la Mini Transat.*

Ph. H. : J'étais tenté de faire une transat en solitaire à titre d'expérience personnelle. Je ne savais pas du tout si je supporterais ce régime. Lorsque mon bateau a été mis à l'eau, je n'avais encore jamais navigué seul. Pour quelques heures, ça ne m'attirait pas. La course de l'Aurore me paraissait beaucoup trop dure et trop coûteuse aussi.

J'avais, par ailleurs, envie depuis longtemps de faire un long voyage avec un petit bateau car j'aime le bateau à cause du contact plus intime avec la mer. Un bateau de douze cents kilos c'est très vivant, c'est amusant, les relations entre l'homme et le bateau ont parfois un certain degré de sensualité qu'on ne retrouve pas avec un bateau de dix tonnes. Je pense qu'avec un bateau de six cents kilos ce serait encore mieux.

Enfin, j'étais bien sûr très intéressé par l'aspect technique. Dessiner, faire construire (j'aurais voulu avoir le temps de construire moi-même), gréer, accastiller, mettre au point, apprendre, avitailler, naviguer... soumettre le tout à une épreuve longue me paraissait devoir être riche en enseignements et ce fut bien le cas. Car ce n'est pas tellement évident de faire sans bavure un tel parcours.

L.N. *: Ça ne vous paraissait pas dangereux ?*

Ph. H. : Je trouve la question agaçante par sa répétition. J'y réponds en essayant de rester modéré dans mon expression.

Pour moi, il n'y a pas de corrélation — ou bien peu — entre la taille du bateau et sa sécurité. La petitesse apporte quelques problèmes mais en résoud bien d'autres.

A l'actif, il y a qu'on risque moins de se faire physiquement dépasser par la machine parce que les efforts à mettre en jeu restent très mesurés. Il faut le faire. On le fait. Sur un plus gros bateau, on essaie de le faire... Evidemment, l'aspect athlétique disparait. Tant mieux pour moi, je ne suis pas un athlète comme Tabarly...

Au passif, il y a un confort plus limité ; il faut davantage faire attention à se garder des conditions vivables à bord. Il faut garder plus d'attention — moins d'effort mais plus d'attention — au bateau parce que les transitions dans les conditions de marche se font plus vite.

Enfin, au passif également, il y a que la stabilité en conditions extrêmes est moindre que sur un bateau plus important. Autrement dit, on a un peu plus de risque de faire un tonneau complet. Je dis bien un peu plus. La différence n'est pas considérable si le bateau est sainement conçu et construit.

L.N. *: Précisément ?*

Ph. H. : Je dis bien qu'un petit bateau peut être très sûr mais pas n'importe lequel. A mon avis, les points essentiels sont la flottabilité, la stabilité, l'étanchéité, la fiabilité.

La flottabilité : il faut donc du franc bord et du volume pour **flotter** c'est-à-dire rester en surface sans jouer au sous-marin.

La stabilité : ça ne doit pas seulement être la stabilité opérationnelle, c'est-à-dire la raideur à la toile dans des conditions normales. Il faut une marge de stabilité importante aux grands angles quand ça ne serait que pour ne pas avoir la trouille. Cela suppose du lest et du lest bas placé.

Je ne pense pas qu'une option dériveur pur, lesté à l'intérieur, réponde à cette condition car inévitablement dans des cas extrêmes, la réserve de stabilité — c'est-à-dire l'énergie de chavirement — est moins importante pour un dériveur, toutes choses égales par ailleurs.

L'étanchéité : sur un petit bateau, on est plus facilement recouvert par la mer et à l'intérieur la moindre goutte d'eau est plus vite dispersée que sur un gros bateau. Il faut donc que les ouvertures soient limitées et disposées de telle façon que l'embrun courant ne trouve pas son chemin. Cela exclut les coffres de cockpit et recommande plutôt des capots *« à capeler »*. Je ne crois pas, et j'en reparlerai, à la nécessité de l'étanchéité totale absolue permettant **théoriquement** de faire le tour sans prendre une goutte d'eau.

La fiabilité : petit bateau doit être bien construit. Dans le corps, la coque, et dans le détail. Il faut que ça marche.

L.N. *: Vous avez évoqué*

l'éventualité de faire le tour. Dans ce cas ?

Ph. H. : D'abord, il faut admettre que faire le tour, cela peut toujours arriver, quel que soit le bateau, si la mer le veut.

Des pétroliers de 250.000 tonnes ont été envoyés au fond par la mer. Dans cette éventualité, il faut que tout matériel lourd soit bien saisi, il faut admettre que de l'eau devra rentrer à bord pour créer la carène liquide salvatrice, il faut savoir que ce ne sera pas drôle.

Probablement, il n'y aura plus de gréement. Il faudra donc tourner une page et attaquer le chapitre survie.

L.N. : *Ça n'est quand même pas très excitant !*

Ph. H. : Ça reste du peu probable.

L.N. : *C'est quand même dangereux.*

Ph. H. : Certain. La navigation a ses risques, assez faibles d'ailleurs ; la navigation en solitaire en présente plus — c'est selon la façon dont on navigue — et la course en solitaire encore davantage. Les statistiques sont cruelles. Mais le coureur en solitaire peut à chaque instant doser les risques qu'il prend et ceci d'une façon **responsable** au sens le plus complet du vocable. S'il tombe à l'eau au cours d'une manœuvre, il en subit les conséquences. Il reste quand même que, en bateau, les événements dangereux laissent une possibilité de négocier sa peau. Alors que parmi mes activités terrestres, ce n'est pas toujours le cas. La rencontre d'un poids lourd par exemple est infiniment moins négociable et avec, comme sanction possible, la petite voiture. Je vais dire une chose abominable : ***la course au large en solitaire a le mérite de ne pas faire d'infirmes.***

L.N. : *C'est quand même illégal.*

Ph. H. : Absolument. Mais je renvoie aussitôt deux questions et j'y réponds sur le champ :

— est-il possible, dans la complexité des règlements de toute nature, de vivre sans ***« transgresser tous les jours et de nombreuses manières les saints commandements »*** de l'administration ? Ça me paraît impossible !

— est-ce que réellement le danger s'accroît lorsqu'on grimpe les catégories de la cinquième à la première ? Je dis absolument pas ! La sécurité instantanée et stratégique d'un bateau s'accroît à mesure qu'il a plus d'eau sous sa quille et qu'il a plus de champ pour courir en cas de mauvais temps.

Prendre un coup de vent au large, en eau profonde, c'est du gâteau à côté de ce que c'est sur un plateau continental. Et prendre un coup de vent avec deux ou trois cents milles d'eau à courir sous le vent, c'est infiniment moins conséquent que de le prendre en 3e catégorie !

L.N. : *Vous n'avez pas craint des sanctions ?*

Ph. H. : Non, vraiment pas. Je n'ai jamais pensé sérieusement que l'administration puisse s'exposer au ridicule de me poursuivre. Dans ma tête, à titre de distraction, j'ai parfois essayé d'imaginer la scène — c'était toujours très drôle — mais je n'y ai jamais cru.

Je crois que je constituais, dans une certaine mesure, une caution morale pour les organisateurs et les concurrents. Je crois être étiqueté comme ***« plutôt sérieux »*** et bien sûr on pouvait dire que si Ph. Harlé fait la Mini Transat, c'est que ça n'est pas si fou que cela.

L.N. : *Lourde responsabilité morale !*

Ph. H. : C'est certain et c'est un aspect de la question auquel j'ai beaucoup réfléchi avant de m'engager. J'assume une certaine responsabilité morale sur l'avenir de cette épreuve. C'est le cas aussi d'autres concurrents, notamment *Daniel Gilard.* Cela nous oblige donc à formuler très clairement notre opinion et nos réserves car il y en a.

Mais avant de parler de cela, je voudrais dire que d'un autre côté, avec la disparition de *Patrick Van God,* lors de sa première édition, la Mini Transat était affligée d'une image de dangerosité qu'elle ne méritait pas. Et je voudrais d'abord dire l'opinion des milieux spécialisés au sujet de cette disparition. J'aime bien cette expression car on nous a abreuvé d'avis défavorables de ***« milieux spécialisés »*** sans nous dire quels étaient ces milieux et en quoi ils étaient spécialisés. Je crois pouvoir dire, donc, que parmi ceux qui sont des pratiquants du petit bateau — architectes, navigants, constructeurs — nous sommes convaincus que l'accident de *Van God* n'a pas de corrélation avec la taille du bateau. Nous croyons plutôt à un accident du genre abordage ou homme à la mer ; risques inhérents à la navigation en solitaire, pas seulement sur petits bateaux. Pour ma part — et je crois que quelques autres concurrents pensaient comme moi — je me sentais vis-à-vis de *Van God* un certain devoir de laver de sa malédiction cette épreuve pour laquelle il s'était tellement enthousiasmé. Nous lui devons beaucoup car ce qu'il a apporté de souffle à toute une promotion de navigateurs voyageurs est considérable. Il nous appartenait, me semble-t-il, de restaurer l'image de cette Mini Transat à laquelle il avait tant voulu apporter par sa participation et qu'il avait involontairement tellement desservi par sa disparition.

Dans ces colonnes, *M.G. Barrault* a évoqué dans des termes très émouvants ce qu'était *Van God* pour ceux qui l'ont connu : et je ne saurais rien y ajouter de mieux.

L.N. : *Vous avez dit vouloir formuler des réserves.*

Ph. H. : Oui absolument. J'ai dit que la navigation en haute mer sur de petits bateaux pouvait se faire dans des conditions de sécurité très honorables. Mais à la condition que cela soit très sérieusement préparé.

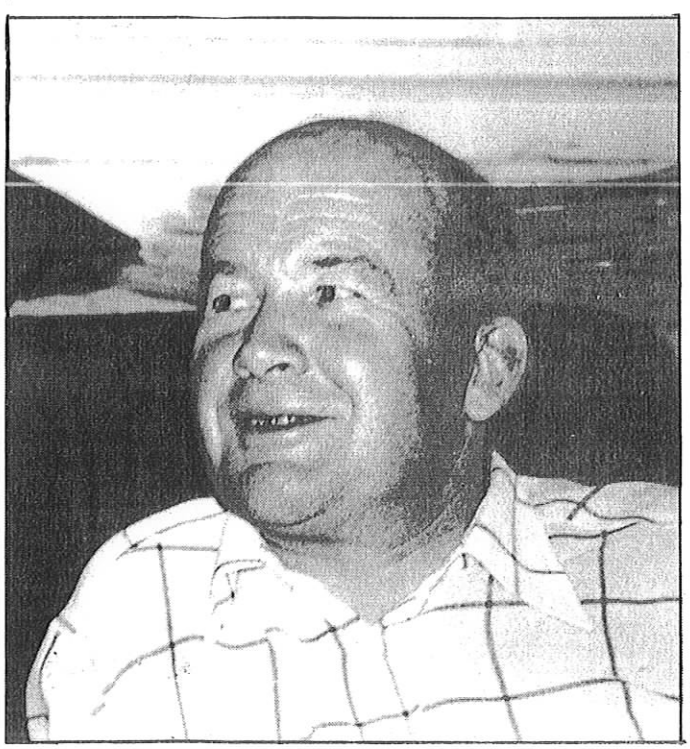
L.N. : *Pensez-vous que tous les concurrents étaient bien préparés ?*

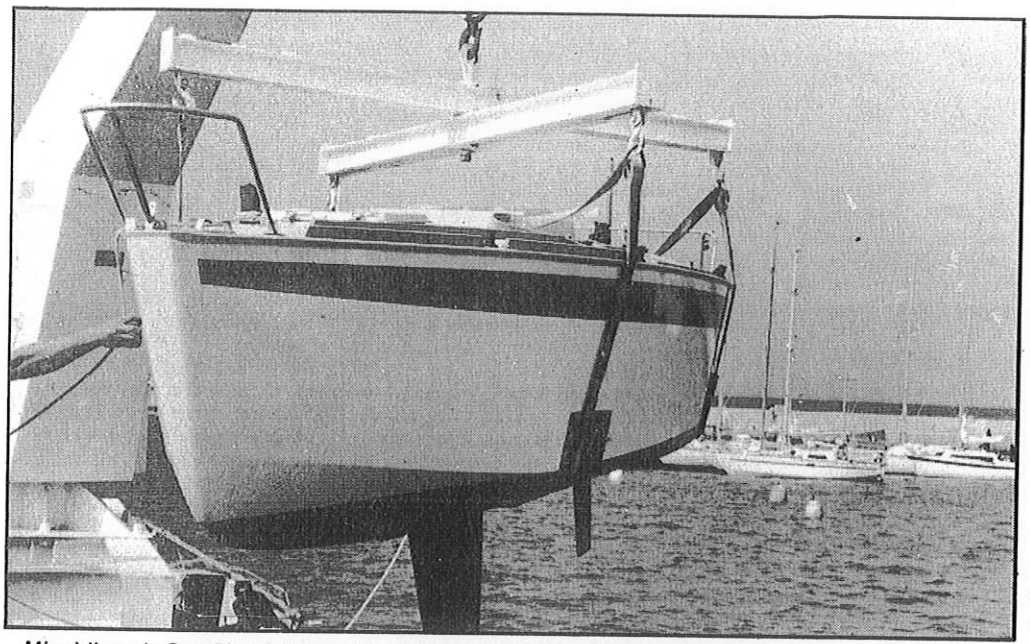
Ph. H. : Absolument pas. Il y a une bonne moitié des bateaux engagés sur lesquels je n'aurais pas voulu m'embarquer en course. Peut-être en convoyage à la belle saison en attendant une bonne météo, mais sûrement pas pour partir en course fin septembre à heure fixe. Ceci concerne aussi bien la conception que la réalisation et la mise au point des bateaux. Je pense que les organisateurs dans leur louable libéralisme ont été légers d'accepter tout le monde. Je pense que ce serait une attitude responsable d'avoir le courage de dire à un concurrent : non, pas toi. Il est significatif de voir que d'une part tout le monde a été accepté sans discussion et que d'autre part, il y a eu un nombre important d'accidents matériels.

Je pense que les organisateurs n'ont pas bien vu la frontière entre le libéralisme et le laxisme. Sauf à courir au devant d'accidents, ils devront durcir quelque peu leur position.

L.N. : *Quels genres d'accicents ?*

Ph. H. : Le plus extrême est le cas de *Chapelier* avec son Surprise tronqué fini ***« en amateur »*** au pire sens du mot. Personne ne croyait qu'il puisse arriver aux Canaries sauf en cas de météo rose de bout en bout, hypothèse improbable en ces lieux et en cette saison. Il a coulé, endommagé par un dauphin. Il n'a vraiment pas de chance car les dauphins, dans leurs jeux, ne heurtent jamais les bateaux...





Mise à l'eau de Gros Plan, le valeureux compagnon de Philippe Harlé pendant la Transat.

Il a été repêché par un cargo après seulement quelques heures de Bib.

Il avait dû avoir d'autres problèmes car avec son bateau potentiellement très rapide il était, à ce moment fatal, très mal classé.

Mais il y a eu aussi des avaries de gouvernail, des avaries de gréement, des démâtages.

Eventualités banales en navigation côtière mais qui auraient pu être lourdes par leur conséquence car une impotence de l'appareil directif ou de l'appareil propulsif en plein océan, cela peut conduire à la famine...

Il faut dire que les deux démâtés ont terminé leur étape sous des gréements de fortune de style Dubout, remarquables... Quant à l'américaine, elle a terminé la première étape sans voir que son mât était cassé à l'emplanture : les drisses avaient empêché les deux sections de complètement se déboîter.

Quant aux nombreuses avaries de gouvernail, elles se sont produites dans la première étape et les victimes ont pu gagner un port à l'exception d'un qui, suite à remorquage et à une cascade d'incidents, a fini par abandonner son bateau pour embarquer sur un cargo.

Il faut remarquer que dans la plupart, sinon la totalité des cas, ce n'est pas l'aiguillot qui a cassé mais sa platine. Or, il s'agissait de matériel approuvé. Mais les membres de la Commission Nationale n'ont jamais compris que le diamètre de l'aiguillot n'est qu'un aspect du problème. Ils ont des exigences sur l'aiguillot mais c'est ailleurs que ça casse. Cela aidera peut-être les plaisanciers à comprendre que ce n'est pas parce qu'un matériel est approuvé qu'il est bon.

***L.N.** : Vous-même avez-vous eu des avaries ?*

Ph. H. : Oui, j'ai cassé deux lattes de grand'voile et j'ai dû faire une petite réparation à un fond de gousset.

***L.N.** : Pas de problème de voilure ?*

Ph. H. : Non. J'ai eu quelques petits accrocs au cours du rodage mais rien en course. Mes voiles, après plus de 6.000 milles, sont impeccables et capables de recommencer demain.

***L.N.** : C'est à mettre à l'actif du voilier ?*

Ph. H. : Oui certainement ; bonne coupe, très bon tissu et admirable confection de Ton Sails. Il faut dire aussi que je suis soigneux avec mes voiles. Il y a tous les jours des occasions de les abîmer si on n'y porte pas attention.

***L.N.** : Votre gréement était super-protégé du ragage.*

Ph. H. : Pas exactement. Ce qu'il faut sans plus. Une protection cuir aux barres de flèche et au bout des lattes. C'est tout pour le bateau. Mais bien sûr, les voiles avaient reçu, après rodage, des petits placards aux endroits de portage sur les barres de flèche.

***L.N.** : Et le gréement, les espars ?*

Ph. H. : Aucun problème avec le gréement pourtant très fin, du 4 mm ; mais c'est du *Sarma*. J'ai eu des choses à revoir sur mon mât avant la course. J'en ai eu à revoir après et j'ai dû parfois lever le pied.

***L.N.** : Est-ce que vous portiez le harnais ?*

Ph. H. : Oui parfois. Pas spécialement pour manœuvrer mais systématiquement quand j'avais un certain degré de fatigue car c'est là qu'on risque d'avoir le mauvais réflexe. Dans le mauvais temps, je gardais le harnais pour dormir car c'est là qu'on peut avoir à intervenir rapidement et que l'on risque de le faire de façon irréfléchie. Il faut bien voir aussi que par mauvais temps je dors avec bottes, cirés, harnais croché et capot fermé. Pourtant, je déteste le harnais mais là, la gravité du risque prime sur sa probabilité.

***L.N.** : Dormiez-vous beaucoup ?*

Ph. H. : Peu dans la première étape, disons 6 heures sur 24. Mais dans la deuxième étape, avec la chaleur, mon équipage est devenu beaucoup plus exigeant et dormait ses 8 à 9 heures facile mais par tranches n'excédant pas une heure. Sauf cas de départ dans le cosmos.

***L.N.** : Quand vous n'entendiez pas le réveil ?*

Ph. H. : Pas précisément. Mon système réveil à 120 décibels était infaillible. Mais ça m'est arrivé de m'endormir accidentellement sans avoir armé le réveil. C'est ce que j'appelle partir dans le cosmos.

***L.N.** : Ça allait pour combien de temps ?*

Ph. H. : Ça ne m'est arrivé que trois fois et jamais pour plus de 3 à 4 heures. Mais un de mes concurrents est parti comme ça 11 heures... Tout celà c'était au large. Quoique l'un d'eux, parti ainsi dans le cosmos, s'est retrouvé à la côte du Lanzarote dans une crique miraculeusement abritée.

***L.N.** : On mange beaucoup en solitaire ?*

Ph. H. : Très variable selon les individus. Il y a de grands dévoreurs comme *Gilard* ou *Van Den Heede* mais moi-même au contraire, je retrouve un équilibre avec très peu d'alimentation, en vivant sur les réserves. En tout, sur le programme, j'ai consommé presque quinze kilos de réserves.

***L.N.** : Avez-vous eu des difficultés particulières inattendues ?*

Ph. H. : Oui la navigation, j'ai trouvé que l'estime est incertaine en solo. Et sur un petit bateau les observations astro sont rendues difficiles par le manque de franc-bord et la rapidité des mouvements. En plus, nous avons toujours eu de la houle et même souvent une houle considérable, anormale. Enfin au large, c'est sans conséquence et pour les atterrissages, les conditions furent bonnes.

***L.N.** : Vous êtes-vous ennuyé ?*

Ph. H. : Ce n'est pas exactement ça. J'ai très bien supporté la première étape et le mauvais temps que pourtant j'appréhendais et je me suis retrouvé un tonus dont je ne me croyais plus capable. Par contre, j'ai trouvé la deuxième étape très pénible. Nous avons eu des vents très instables et la course, au vent portant, seul m'a paru abominable car on est coincé entre la trouille de se faire prendre avec trop de voile et la honte de mal faire marcher le bateau.

***L.N.** : Vous recommencerez ?*

Ph. H. : Naviguer en solitaire, oui, certainement. Mais la course en solitaire c'est peu probable. J'avais annoncé cela comme une expérience unique, non renouvelable et je pense que ça en restera là.

Ceci dit, seuls les sots ne changent jamais d'avis. Alors...

L.N.