

Le trimaran *Paul Ricard*, un défi

Éric Bourhis et Vincent Péron

9782842657567

Préface

Mon grand-père, Paul Ricard, entrepreneur et créateur, était un navigateur et dessinait des bateaux...

C'est après avoir regardé le journal de France 3 et entendu parler Éric Tabarly qui ne trouvait pas de sponsor français pour construire son trimaran à hydrofoils que mon grand-père a décidé de l'aider. Un ambitieux défi était lancé : construire le trimaran totalement innovant dessiné pour Éric Tabarly, et à temps pour le départ de la Transat en double. Le *Paul Ricard* est une véritable réussite. Il devient d'ailleurs le premier de notre époque à figurer parmi les bateaux des XVII^e et XVIII^e siècles au musée national de la Marine à Paris.

Mon grand-père se plaisait à répéter : Je n'ai jamais lésiné, ni dans mes rêves ni dans ma vie.

Il était avant-gardiste, visionnaire, généreux, humain. Il savait comprendre son temps, les hommes, et défendre de grandes causes. Il n'avait pas de barrières à la réalisation de ses rêves.

L'une de ses plus belles aventures est l'amour, le respect et la passion qu'il avait pour la mer. C'était un amoureux de la mer, celle qui l'a guéri quand il était enfant.

Cette aventure qu'il a entreprise avec Éric Tabarly était légitime, évidente, grande, et lui ressemblait tant.

J'ai été baignée par mille et une histoires qui m'ont toujours émerveillée, fascinée et impressionnée.

Révolté par l'affaire des boues rouges qui allaient polluer la mer Méditerranée dans les années soixante, il crée en 1966 avec Alain Bombard l'Observatoire de la Mer pour connaître, protéger et défendre la mer. C'est un autre bel exemple de l'engagement sincère de mon grand-père pour les causes qui comptent. Il était vrai, changeait les choses.

Aujourd'hui, l'observatoire existe toujours, mais s'appelle l'Institut océanographique Paul Ricard. Ma cousine Patricia le dirige et l'anime avec passion et dévouement.

Ma vie est, comme pour la majorité de ma famille, étroitement liée à l'entreprise et aux valeurs que m'ont transmises mon père et mon grand-père. Ce qu'a entrepris mon grand-père, il nous l'a transmis, et nous nous efforçons de transmettre à notre tour. Je partage les mêmes valeurs. J'admire leur esprit entrepreneurial, leurs valeurs humaines, leur ambition novatrice et leurs rapports aux hommes, la vraie histoire qu'ils ont commencé à écrire.

Quand je parle de mon grand-père et la mer, il m'est impossible de ne pas évoquer le *Garlaban*, ce mythique trois-mâts qu'il a dessiné et sur lequel il naviguait sur toutes les mers. Ce voilier est indissociable de Paul Ricard et fait partie des symboles de la famille. Je suis toujours émue quand je le vois. Il est toujours dans le port des Embiez.

J'étais trop jeune pour me souvenir de mon grand-père à la barre de son bateau. Je ne me souviens pas non plus des croisières que j'ai passé dessus enfant. Mais j'aime qu'on me les raconte, et les photos de ces moments à bord semblent être de vrais souvenirs.

Je me souviens en revanche de la fierté éprouvée quand il m'a demandé d'être la marraine d'un de ses bateaux. J'avais dix ans.

Je me souviens aussi des longs moments que je passais chez lui dans son atelier de maquettes de bateaux. Une pièce secrète, à l'abri, tout en haut de sa maison, cachée, où je jouais des heures au milieu de plein de petits objets en bois avec une odeur bien particulière de bois poli et scié.

Aujourd'hui, il repose au milieu de la nature en haut de son île au large du Brusc avec mon père. Ils ont une vue imprenable et somptueuse sur le ciel et la mer, sans aucune limite, à leur image.

Lorraine Ricard

1974

Propos d'Alain de Bergh

Ingénieur aéronautique et responsable des calculs de structure chez Dassault Aviation.

J'ai découvert en lisant le livre *De Pen Duick en Pen Duick* qu'Éric Tabarly n'est pas seulement un excellent marin, il est aussi un créateur extraordinaire, prêt à passer d'une formule monocoque classique à une formule multicoque et revenir ensuite à un monocoque avec ballast. Et tout cela avec des coques en alliage d'aluminium.

Comme, dans l'aéronautique, nous travaillons également avec des structures en alliage d'aluminium, j'ai pensé qu'il serait intéressant d'essayer d'appliquer certaines techniques aéronautiques sur les bateaux. J'ai même rêvé de travailler avec Éric Tabarly sur un projet de bateau et je pensais, en même temps, qu'il devait être entouré d'une équipe d'architectes navals. Je ne voyais pas comment intervenir. En fait, un concours de circonstances m'a permis de le rencontrer et de découvrir que, finalement, il travaille en solitaire, lance des idées et s'adresse ensuite à des spécialistes.

Ma rencontre avec Éric Tabarly en fin d'année 1974.

M. Lazard, directeur de la GMA, usine du groupe Dassault spécialisée dans l'usinage des tôles, avait été contacté par une personnalité suisse qui souhaitait connaître le type d'usinage que l'on pourrait effectuer sur une tôle d'un voilier de compétition afin de gagner du poids. En effet, les coques de ces bateaux sont classiquement réalisées avec des tôles d'épaisseur constante alors que, sur les avions, celles-ci sont usinées afin de ne garder que les surépaisseurs indispensables et réduire au maximum les épaisseurs courantes en n'hésitant pas à pratiquer des usinages de quelques dixièmes de millimètre.

Comme je travaille au bureau de calcul des structures, M. Lazard m'a demandé si, à titre personnel, je pouvais donner une idée des types d'usinages envisageables. Toutes ces démarches prirent du temps, et cette idée d'usinage des éléments de structure des bateaux de compétition est malheureusement abandonnée par les Suisses. Mais comme M. Lazard pense que ce type d'usinage pourrait être un sujet de diversification, il me demande si je connais un marin français susceptible d'être

intéressé par cela. Je lui parle spontanément d'Éric Tabarly, et comme nous sommes à une période de salons nautiques et que le marin est à Paris, il l'invite à visiter l'usine de Seclin. Je m'y rends aussi. Éric Tabarly peut examiner le type d'usinage que l'on a réalisé pour lui sur un panneau assez épais. Il n'est pas intéressé par l'usinage de tôles de monocoque, mais il sait que son futur trimaran aura besoin d'un gain de masse important. Il imagine aussitôt les usinages qui pourraient être réalisés sur les poutres de son bateau. Nous voyageons ensemble dans le train du retour vers Paris et nous faisons alors vraiment connaissance.

Lors des dernières courses avec *Pen Duick VI*, Éric Tabarly a eu de gros problèmes avec la tenue du mât, et comme je m'occupe de calculs de résistance, je lui propose de jeter un oeil sur ce problème. Le courant passe bien entre nous. Comme j'avais apporté plusieurs de ses livres pour une dédicace, il me demande lequel a ma préférence. Je lui réponds que c'est *De Pen Duick en Pen Duick*. Il en est très heureux et il complète la dédicace avec la phrase : *En espérant avoir l'occasion d'étudier un bateau ensemble.*

Quelques jours plus tard, Éric Tabarly me téléphone pour savoir s'il peut passer le soir même pour me parler de son futur bateau. J'accepte avec plaisir. Je m'attends à ce qu'il arrive avec un dessin, mais il n'a aucun document. Il a seulement une idée : « Mon futur bateau sera un trimaran de dix-huit mètres de long, huit mètres de large, et aura sous les flotteurs des dérives inclinées de façon que celles-ci reprennent également un effort vertical pour soulager les flotteurs. » Je lui réponds que cela semble une bonne idée, que je suis prêt à coopérer, et je demande le nom de l'architecte naval à qui l'étude a été confiée. Peu de temps après, je le rencontre. Il découvre le problème et semble ne pas avoir les capacités pour l'aborder. Alors, j'installe chez moi une planche à dessin et commence à imaginer la silhouette de ce trimaran avec deux foils inclinés à environ quarante-cinq degrés sous les flotteurs.

Éric Tabarly avait évoqué un trimaran de dix mètres soixante de large pour une longueur de dix-neuf mètres cinquante (*Pen Duick IV*), mais je me rends compte rapidement que pour que ces foils soient efficaces, il faudrait une largeur beaucoup plus grande. Pour que le bateau soit bien équilibré, l'effort hydrodynamique sur le foil doit passer sensiblement par le centre vélique, point d'application de la résultante de l'effort du vent sur la voile. Pour cela, la largeur du trimaran doit être d'environ dix-sept mètres.

Je fais ensuite un raisonnement d'avionneur. Sur un avion, on donne la priorité à une voilure principale chargée de reprendre tout le poids de l'appareil. Sur un trimaran, s'il y a un foil, à grande vitesse, c'est lui qui fait tout le travail, et il n'est

pas nécessaire d'avoir un grand flotteur. En conséquence, pour reprendre ce foil et ce petit flotteur, une seule poutre suffit. Cela me conduit à un dessin original qui n'a rien à voir avec les allures classiques des trimarans aux flotteurs longs repris par deux ou trois poutres, mais pourquoi pas ?

Après présentation de mon avant-projet, Éric Tabarly me donne son accord.

Pour dessiner le profil des foils, je souhaite m'adresser à un aérodynamicien spécialiste du dessin des profils des ailes d'avion. J'invite donc Pierre Perrier, responsable de l'aérodynamique théorique chez Dassault, à venir un soir chez moi avec Éric Tabarly. Dès que Pierre aperçoit mon dessin, il me demande :

— Pourquoi n'agrandis-tu pas la taille des foils pour faire en sorte que la coque sorte de l'eau ?

Il sort sa règle, calcule rapidement et conclut :

— Cela doit marcher.

Éric Tabarly donne à nouveau son accord.

Ainsi, le foiler, avec seulement de petits foils pour soulager les flotteurs, devient un hydroptère – le bateau ne reposant plus que sur ses foils à grande vitesse. Il ne reste plus qu'à dessiner ce projet. Évidemment, il n'est pas question de travailler sur ce projet dans le cadre des études chez Dassault. Heureusement, trois ingénieurs du bureau d'étude, qui en ont entendu parler, se proposent de travailler avec moi le soir après la fin du travail officiel. Parmi eux, Michel Alleton, qui dirige le club de voile du comité d'établissement, obtient que ce comité mette à notre disposition une salle avec plusieurs planches à dessin. Le soir, munis d'un sandwich, nous nous retrouvons.

Bientôt, j'élabore un avant-projet de cet hydroptère, dimensions et poids définis.

Tout se sait vite lorsqu'il s'agit des bateaux d'Éric Tabarly, et cet avant-projet se retrouve en couverture des *Cahiers du Yachting* du mois de novembre 1975 sous le titre : *Le projet fou de Tabarly*.

Le soir, nous continuons d'ébaucher la structure de ce bateau en alliage d'aluminium en catimini, car, à cette époque, les matériaux composites carbone ne sont pas encore utilisés. Il faut savoir que l'alliage utilisé sur les bateaux doit être

soudable et inoxydable. Cet alliage marin n'a pas les mêmes caractéristiques mécaniques que ceux qui sont utilisés sur les structures d'avion.

Je donne une dimension de foil capable de supporter tout le poids du bateau, et nous essayons de le dessiner comme on dessine une structure de voilure d'avion.

Rapidement, nous nous rendons compte que les caractéristiques mécaniques de l'alliage marin ne permettront pas d'assurer la tenue de ce foil. La démonstration est faite que l'on ne peut pas construire un tel hydroptère avec une structure en aluminium. Je préviens Éric Tabarly qu'il vaudrait mieux attendre le développement du composite carbone pour le réaliser.

La petite équipe reprend aussitôt le projet initial : un simple foiler. Nous associons aux techniques marines celles de l'aéronautique et, notamment, des usinages de panneaux non pratiqués par les marins. Éric Tabarly donne son accord, mais ce n'est qu'un dessin anonyme, et la société Dassault n'en prend pas la responsabilité. Il faut donc rechercher un nouvel architecte naval qui accepterait de valider le projet. Comme Éric Tabarly a déjà travaillé avec l'arsenal de Brest – DCAN – et ses équipes pour la construction de *Pen Duick VI*, il leur demande s'ils accepteraient ce projet. L'ingénieur général Lefaudeux donne son accord à condition de reprendre complètement le dessin. Nous, nous conservons uniquement les pièces spécifiquement aéronautiques, les foils et le mât tournant dessinés par Jacques Mullet, un caisson avec des tôles et des rivets, pas du tout une structure marine classique.

1979

Le 16 janvier, pendant un reportage de France 3 au salon nautique, Éric Tabarly ne décolère pas : « Je me fais avoir souvent, je me ferai avoir encore jusqu'à la fin de ma vie. Mais je sais aussi que je ne peux vivre que dans la confiance. La méfiance est un terrible sentiment qui empêche de vivre et qui ronge. »

L'idée de sponsoring, janvier 1979.

Souvenirs de René-Julien Baudinet et Alain Juillet.

René-Julien Baudinet est marié à Béatrice, fille de Paul Ricard. Il est le président de la SEGM – Société d'exportation des grandes marques (Ricard international).

Alain Juillet est le directeur commercial de la SEGM. Il devient ensuite directeur de Ricard France.

Le 17 janvier 1979, je regarde une émission de télévision présentant le projet de trimaran révolutionnaire d'Éric Tabarly. Celui-ci apparaît, la stature musclée, sanglée dans l'uniforme d'officier de marine. C'est vrai qu'il y a là un côté solennel. Alors, je tends l'oreille et entends ses propos, acerbes, et le ton qui dit la frustration et la colère du marin à l'encontre des promesses et des engagements reniés.

« Tu entends ça, Béatrice ? C'est scandaleux, ce navigateur a tant donné à la France, double vainqueur de la Transat, le seul à mettre en échec les Anglais, et il ne trouve pas de financement. Des types comme ça sont des exemples... On n'a pas beaucoup de reconnaissance dans ce pays. »

Le lendemain, je prends l'avion pour Londres avec Alain Juillet afin d'assister à une réunion de travail.

L'intervention médiatique d'Éric Tabarly aurait pu être oubliée, mais le directeur de la SEGM déploie un quotidien national saisi machinalement lors de l'embarquement. En première page, un gros titre capte son attention et ravive le souvenir : *Tabarly au sec.*

R.-J. B. — Alain, regarde ça ! Tabarly au sec. Mais de qui se moque-t-on ? C'est un type exceptionnel. Alain, essaye de savoir où l'on peut le joindre !

A. J. — Facile, il doit être au salon nautique de Paris.

R.-J. B. — Eh bien, tu pourras essayer de le contacter dès notre arrivée. J'aimerais en savoir plus sur son projet, il a parlé d'un trimaran. On ne peut pas rester les bras croisés.

A. J. — Après ce qui s'est passé dans la Route du Rhum 1978, tu penses que...

R.-J. B. — Ça, c'est de l'histoire ancienne. Paul Ricard ne s'arrête jamais sur un échec.

Il est vrai que Paul Ricard est un aventurier, un défricheur insatiable. Jeune étudiant aux Beaux-arts, il s'était mis en tête de créer son pastis et il avait réussi, à vingt-trois ans, et donné son nom à la boisson anisée aux arômes subtils. En 1940, lorsque distiller était devenu interdit, il avait trouvé du travail à ses collaborateurs dans la riziculture pour leur éviter le chômage. Par la suite, il leur avait proposé actions, cinquième semaine de congé et centres de vacances. Le précurseur Paul Ricard est un humaniste doublé d'un homme féru d'environnement et d'écologie. Alors, si quelqu'un peut comprendre, si un homme peut s'associer au rêve d'Éric Tabarly, c'est bien lui.

Table des matières

Préface

1974

Propos d'Alain de Bergh

Ma rencontre avec Éric Tabarly en fin d'année 1974

1979

L'idée de sponsoring, janvier 1979

Souvenirs de René-Julien Baudinet et Alain Juillet.

Quelques jours plus tard

Souvenirs de René-Julien Baudinet et Alain Juillet

La rencontre entre Paul Ricard et Éric Tabarly en janvier 1979

Souvenirs de René-Julien Baudinet

L'accord avec Paul Ricard est scellé en janvier 1979

Propos d'Alain de Bergh

Caractéristiques du foiler. Version 1979

Mise à l'eau et premiers bords à Cherbourg en mai 1979

Propos d'Alain de Bergh

Cherbourg, premières navigations au printemps 1979

Souvenirs de Marc Pajot

Wolf Rock, mai 1979

Souvenirs de Marc Pajot

La Transat en double Lorient – Les Bermudes – Lorient, juin 1979

Souvenirs de Marc Pajot

Histoire d'un plan improbable

Jean-Pierre Maréchal

1980

Propos d'Alain de Bergh

Chantier mécaniques de Normandie à Cherbourg, printemps 1980

Souvenirs d'Éric Bourhis

La Transat Anglaise en solitaire, OSTAR, Plymouth – Newport, USA, en juin 1980

Souvenirs de Marc Pajot

Naufrage à l'arrivée de *Moxie* de Phil Weld

Souvenirs d'Éric Bourhis

Préparation du record de la traversée de l'Atlantique, juillet 1980

Souvenirs d'Éric Bourhis

Équipements à bord du *Paul Ricard*

Le Record, juillet 1980. Traversée de l'Atlantique : New York – cap Lizard, UK

Éric Bourhis raconte

Un mythe vient de tomber

Le commentaire de Gérard Fusil, journaliste

Record Atlantique ouest – est en équipage

Liste non exhaustive de quelques traversées de l'Atlantique jusqu'au record de *Paul Ricard*, recueillies par Christian Février

Tentatives suivantes (sans nouveau record)

La course des Almadies : La Baule – Dakar, en octobre 1980

Éric Bourhis raconte

1981

Salon nautique de Paris

Souvenirs d'Éric Bourhis

La Twostar : Plymouth – Newport, USA, en juin 1981

Patrick Tabarly et Éric Bourhis racontent

1982

Chantiers mécaniques de Normandie à Cherbourg, janvier 1982

Souvenirs d'Éric Bourhis

Convoyage Cherbourg – Saint-Malo, novembre 1982

Souvenirs d'Éric Bourhis

Saint-Malo

La Route du Rhum : Saint-Malo – Pointe-à-Pitre, en novembre 1982

Souvenirs d'Éric Bourhis

1983

Préparatifs de la course Lorient – Les Bermudes – Lorient, printemps 1983

Souvenirs de Patrick Tabarly

Historique du projet de la peinture du trimaran aux couleurs Ricard

Souvenirs d'Éric Bourhis

La course Lorient – Les Bermudes – Lorient en mai 1983

Patrick Tabarly et Éric Bourhis racontent

La Tournée des plages avec le Tour de France à la voile en juillet 1983

Éric Bourhis raconte

La course des Almadies : La Baule – Dakar, octobre 1983

Souvenirs d'Éric Bourhis

Refonte du trimaran et participation au Trophée des Multicoques de La Trinité-sur-Mer, avril 1984

Souvenirs de Philippe Monnet

L'OSTAR, Transat Anglaise : Plymouth – Newport, juin 1984

Souvenirs de Philippe Monnet

La transatlantique Québec – Saint Malo, août 1984

Patrick Tabarly et Philippe Monnet racontent

Souvenirs de Philippe Monnet raconté à Éric Bourhis

La Route de la Découverte : Benalmádena – Saint-Domingue, décembre 1984

Patrick Tabarly raconte

1985

Cherbourg

Philippe Monnet raconte

Annexe 1

Genèse du trimaran *Paul Ricard*

1974

1975

Alain de Bergh raconte

Éric Bourhis raconte

1976

Alain de Bergh raconte

1977

1978

Alain de Bergh raconte

Annexe 2

Quatre décennies d'hydrofoils

On a marché sur la mer. – La saga des pionniers des hydrofoils

Glossaire

L'association Atlantic Express et remerciements