

JACQUES RIGUIDEL Sans pétrole



TRÈS SENSIBLE AUX PROBLÈMES D'ÉNERGIE QUE CONNAÎTRA NOTRE PLANÈTE, JACQUES RIGUIDEL A DÉCIDÉ DE RÉALISER UN TDM SANS MOTEUR.

Qui les trois caps a passés, au vent à l'droit de cracher ! C'est le privilège que va s'offrir Jacques Riguidel. Sur la route, Bonne Espérance, Lewin et le Horn, les trois caps les plus redoutés de la planète. En solitaire et sans moteur. Portrait.

Texte et photos EMMANUEL VAN DETH

Le 30 août dernier, Jacques Riguidel a quitté son port d'attache, Bourg-sur-Gironde, pour rejoindre Port Haliguen. À la fin du mont, il a largué les amarres. Le courant l'a d'abord repoussé vers les terres jusqu'à ce qu'un petit zéphyr gonfle les voiles. Vous l'avez compris, il n'y a pas de moteur à bord de *Globe Puissance 9*. Pas de carburant et donc pas de pollution. À la renverse suivante, mouillage obligatoire. L'ancre et la chaîne y sont restées, empêtrées dans la quille. Qu'importe ! Jacques laisse les eaux limoneuses de l'estuaire où il a minutieusement aménagé et préparé son *Fréquence Jazz*. La coque nue, livrée en janvier dernier, est devenue voilier « propre » six mois plus tard. Beaucoup de travail, de l'abattement parfois, et même des coups durs : la veille du départ, l'avitaillement disparaît pendant la nuit... Jacques met le cap au nord-ouest. Objectif de ce galop d'essai : la Bretagne Sud. Un avant-goût des milliers de milles qui attendent notre marin écolo et solitaire. Pas vraiment un débutant : il a tenu une école de croisière à Quiberon sur un Diam 40, un First 456 puis un ancien Two Tonner. C'est donc sur la presqu'île morbihannaise que nous retrouvons Jacques. Il est ici entouré de sa

famille, prêt à dégolfer à la première fenêtre météo. Pour l'heure, un solide anticyclone nous offre un chaud soleil et... la pétrole. Mais Jacques a prévu une sortie pour que le voilier puisse coudre les derniers renforts dans le Dacron en 400 g/m². C'est donc un autre voilier, au moteur celui-là, qui nous déhalera vers le milieu de la baie de Quiberon. Une maigre risée à 4 nœuds nous permettra d'accrocher un honorable 2,4 nœuds au speedo. Pas mal pour un tank en alu ! Malgré son grément ramassé, le *Fréquence Jazz* tire parti de son puissant gennaker et ne subit pas de traînée parasite : il n'y a pas de moteur, donc pas d'hélice. La pétrole, les tempêtes, Jacques devra composer avec pendant son tour du monde. Si des marins comme Alain Kalita et Yves Gélinas lui ont permis de bien cerner les embûches d'un tel projet, l'aura de Bernard Moitessier est bien là, intacte. « *Moitessier était déjà écolo il y a trente ans, ça m'a toujours frappé. Et puis son intérêt pour les arts martiaux... Encore un point commun* », glisse Jacques dans un sourire. Notre judoka compte tracer sa longue route. Un rêve de gosse. Trente ans qu'il y pense, à son tour du monde. Mardi 3 octobre, à midi, il est parti pour la grande boucle, sous grand-voile arisée et trinquette, par force 7 de sud-ouest.

mais avec du culot

ÉTONNANT : À PEINE
UN SOUFFLE D'AIR
SUFFIT À TIRER CE
FRÉQUENCE JAZZ.

globe-flotteurs



**PAS DE COUCHETTE,
MAIS UNE ÉNORME
SOUTE ACCESSIBLE
PAR LE PONT.**

**CE GRAND PLATEAU (145 X 85 CM)
EST IDÉALEMENT PLACÉ AU CENTRE DU
BATEAU POUR CUISINER OU FAIRE LA NAV'.
LA GRANDE BANQUETTE AUX BORDS RELEVÉS
PERMET DE SE CALER À LA GÎTE.**

« Un bateau, ça ne doit pas être fragile comme un jouet. » Rien d'étonnant à ce que Jacques Riguidel aime l'alu. Il a d'ailleurs longtemps navigué sur un Diam 40, un dériveur costaud qui s'est tiré d'un chavirage sans trop de bobos. Surpris par une déferlante près du plateau des Birvideaux, l'équipage s'en est bien sorti, mais le skipper privilégie désormais les quillards et soigne tout particulièrement l'étanchéité du pont et la descente. Son choix s'est porté sur le Fréquence Jazz, un plan Jean-Pierre Brouns

construit en aluminium épais par Méta. L'absence de moteur a permis d'alourdir le lest de 500 kg sans trop grever le devis de poids. Avec son gréement ramassé, *Globe Puissance 9* repousse l'angle de chavirage à plus de 150°. Un très bon point pour un croiseur de taille modeste destiné à affronter des conditions difficiles. Étroit et doté d'un rouf volumineux, ce Fréquence Jazz « toute mer » est quasiment autoreddressable, à l'image des canots tout temps de la SNSM. Le skipper a bien pensé à l'insubmersibi-

lité avant de se raviser: trop de volumes de rangement perdus. Les ancrages du mât (rempli de mousse) ont été renforcés par Acmo. Les passavants paraissent un peu encombrés par les manœuvres et les bas-haubans arrière.

Gagner du poids dans les hauts

À l'avant, pas d'enrouleur par souci de simplification et pour limiter le poids dans les hauts. Jacques a opté pour un solent avec une bande de ris,



LES DEUX GRANDS COFFRES SONT PROTÉGÉS PAR UNE TOILE. ILS RESTENT ACCESSIBLES MAIS NE RISQUENT PAS DE PERDRE LEUR CONTENU EN CAS DE CHAVIRAGE.

une trinquette, elle aussi à ris, et un tourmentin. Par petit temps, on pourra envoyer un génois (70 g/m²) sur emmagasineur. Au portant, *Globe Puissance 9* arborera un spi symétrique ou un asy. Le cockpit est plutôt dégagé grâce aux deux barres franches... au détriment de la position de barre, franchement déconcertante : on ne sait pas où s'installer. Pas grave : Jacques compte bien sur son régulateur d'allure Beaufort pour, justement, ne pas barrer. Très efficace, cette mécanique de précision réclame un ▷

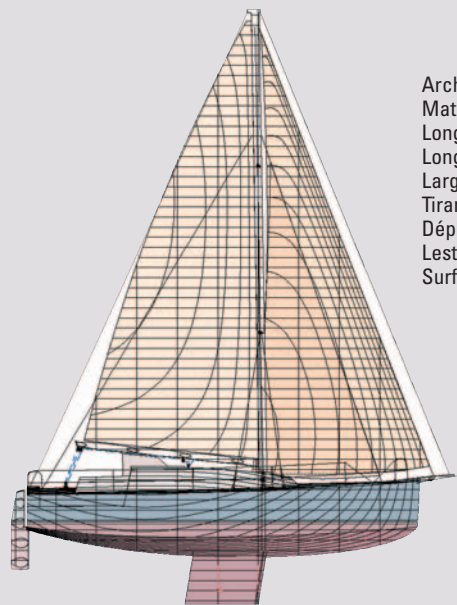
« Un voilier en alu préparé pour le pire »

Habitué à dessiner pour Méta des voiliers robustes en aluminium épais, Jean-Pierre Brouns connaît les programmes extrêmes que souhaitent réaliser les clients du chantier de Tarare... Mais pour Jacques Riguidel, il a quand même dû se remettre à l'ordinateur !



Drôle de client ! Tant que l'on n'a pas rencontré Jacques Riguidel, on est en droit de se poser la question : « *Mais est-il bien sérieux ce gars-là ?* » Une fois qu'on a vraiment fait connaissance, il devient évident que ce bonhomme possède la carrure indispensable à un défi d'une telle ampleur. Le chantier Méta et moi savions que le choix de Jacques s'était porté vers le Fréquence Jazz car, tout en restant l'un des plus petits navires aluminium (en catégorie A) hormis le Petit Monde, il offre les avantages d'être ultra costaud, bien équilibré avec ses deux safrans, et il possède une excellente courbe de stabilité (surtout après chavirage car le volume du rouf est supérieur à celui de la carène immergée). Restait ensuite à parfaire certains points importants pour répondre à ce client au programme extraordinaire. Il semble très improbable qu'avec une coque de moins de 10 mètres, Jacques ne se retrouve pas tôt ou tard sur le toit ! Outre le fait que revenir très rapidement à l'endroit reste une priorité, cela doit se faire, de préférence, avec son mât ! C'est

pourquoi, n'ayant aucun souci de tirant d'eau, nous avons porté le lest à 1 800 kg, avec un tirant d'eau d'1,85 mètre. Mais pour diminuer la compression dans le mât, les cadènes ont été écartées jusqu'au livet de pont, et une paire de bastaques complète la tenue du profil. Le bas-hauban arrière rend le passage dans le passavant plus inconfortable, mais la compression dans le mât s'est trouvée allégée de plus de 25 %. L'étau a été avancé sur une delphinière, et le gréement un peu moins élancé porte une surface raisonnable pour tenir de bonnes moyennes. Les safrans ont été fortement renforcés pour les vitesses élevées au portant dans la brise. Ils sont donc devenus très lourds, ce qui donne l'impression, à une gîte raisonnable, que le bateau est neutre voire un peu mou à la barre. Cet inconvénient se transformera en avantage lors de trop fortes gîtes qui occasionneront malgré tout une auloffée, mais modérée. Le tout favorise la stabilité de route, point crucial de ce tour du monde pour le moins extrême ! *JPB*



| | |
|--------------------------|----------------------|
| Architecte | Jean-Pierre Brouns |
| Matériau | aluminium épais |
| Longueur de coque | 9,73 m |
| Longueur à la flottaison | 9,60 m |
| Largeur | 3,10 m |
| Tirant d'eau | 1,85 m |
| Déplacement léger | 4,52 t |
| Lest | 1,70 t |
| Surface de voile au près | 51,90 m ² |

QUILLE RALLONGÉE ET PLUS LESTÉE, GRÉEMENT ET SAFRANS RENFORCÉS... LES DÉFERLANTES N'ONT QU'À BIEN SE TENIR.

Le nec plus ultra de l'énergie inépuisable



C'EST LE RÉGULATEUR QUI BARRE
C'EST LA PIÈCE MAÎTRESSE : SANS RÉGULATEUR, PAS DE
TOUR DU MONDE EN SOLITAIRE ET SANS MOTEUR !
JACQUES RIGUIDEL A SUIVI UN STAGE CHEZ BEAUFORT
POUR APPRENDRE À DÉMONTER ET REMONTER CETTE
MÉCANIQUE.



DESCENTE EN MARCHÉ ARRIÈRE
CE PETIT POSTE DE VEILLE A PERMIS DE REHAUSSER
AU MAXIMUM LA DESCENTE POUR LIMITER LES ENTRÉES
D'EAU. ON DOIT EN REVANCHE SE GLISSER EN MARCHÉ
ARRIÈRE POUR ÉVITER LES CONTORSIONS.



LA BARRE INTÉRIEURE
PAR MAUVAIS TEMPS, JACQUES POURRA MENER SON
BATEAU DE L'INTÉRIEUR GRÂCE À CE STICK SAVANNEMENT
RELIÉ À LA BARRE EXTÉRIEURE.

▷ peu d'entraînement avant de maîtriser tous les secrets de ses contrepoids et de ses biellettes. Prudent, le skipper n'a pas hésité à effectuer un stage chez le fabricant. On accède aux emménagements en se glissant en marche arrière sous la casquette : vraiment pas pratique, mais la descente est réellement étanche et bien protégée. Une vaste banquette travers



ÉNERGIE À BORD
SANS ALTERNATEUR
QUATRE PANNEAUX SOLAIRES (143 A
AU TOTAL) MAINTIENNENT LA CHARGE
D'UNE BATTERIE AU GEL DE 120 AH.
LE GROS CONSOMMATEUR DU BORD EST
LE DESSALINISATEUR. VIENNENT ENSUITE
LES INSTRUMENTS. TOUT L'ÉCLAIRAGE
EST CONSTITUÉ D'AMPOULES À LED.

à la route est angulée sur chaque bord de façon à pouvoir se caler à la gîte et même dormir. Un grand plateau permet d'assurer la navigation et la cuisine. Évier et réchaud sont en effet à portée de main, sur bâbord. Un astucieux système de renvois permet à Jacques de barrer depuis l'intérieur à l'aide d'un stick. Sous le cockpit, des couchettes sont installées.

Tout le poste avant fait office de soute. Ces aménagements sont remarquablement conçus pour un solitaire qui sera confronté aux mers les plus dures du globe pendant près d'un an. Jacques Riguidel se réserve la possibilité de modifier son *Globe Puissance 9* au retour de son périple afin de le rendre compatible avec une utilisation familiale. ■ EVD

À l'heure où nous bouclons ce numéro, *Globe Puissance 9* a fait demi-tour, très précisément le dimanche 8 octobre à 14 heures. NDLR
 « Je suis tombé à l'eau hier soir vers 21h30. Heureusement, j'étais amarré à la ligne de vie opposée et j'ai pu remonter très vite. Le temps d'une somme, le vent a forcé. Il m'a fallu rapidement rentrer le génois sur l'emmagasineur. Manœuvre acrobatique, au près, sans enrouleur. Je m'en sors bien, quelques blessures à la main, mal de dos et courbatures sans gravité mais grande frayeur. »