



*un mois  
en mer*

## AVEC ILLINGWORTH

**M**ÊME dans « Offshore » (1), me disait un jour mon cousin (2), tu ne trouveras pas grand-chose d'objectif, de scientifique ». C'est ainsi qu'il concluait une conversation sur les valeurs respec-

(1) Le fameux ouvrage du Captain John H. Illingworth, "Offshore", que certains, comme l'auteur de cet article, continuent à appeler de ce vocable britannique sous lequel ils l'ont d'abord connu, est paru en français sous le titre de "Course-Croisière", (N.D.L.R.).

(2) L'auteur de cet article, Alain Auclair, n'est autre que le neveu du Docteur Jacques Auclair, président de la F.F.Y.V. et propriétaire de Striana. Le cousin dont il est question ici, est Jean-Michel Auclair, fils du président de F.F.Y.V., lui-même barreur réputé ayant suivi un entraînement pré-olympique et créateur d'un brevet sur les voiles élastiques. (N.D.L.R.).

tives de la littérature et du journalisme nautique. Issu de la rue Descartes, ce cousin est polytechnicien ; quant à moi, j'ai débuté rue Claude-Bernard, je suis médecin et je m'entête à croire que l'expérience artisanale a plus fait pour la voile que les souffleries aéronautiques. Mais je ne pouvais rien répondre à quelqu'un qui, s'il résout les voiles en équations, a probablement passé sur l'eau plus d'heures que n'importe quel Français de son âge.

Il se peut qu'un mathématicien ne fasse pas grand cas des formules qui sont dans ce livre, mais Illingworth non plus

n'a jamais dit qu'il s'agissait d'une étude mathématique des problèmes de la voile ; il parle toujours d'approximations propres à dégrossir tel ou tel problème qu'aucun mathématicien d'ailleurs, à ma connaissance, n'a jamais résolu de manière effective.

« Offshore » est, en fait, une somme d'expériences qu'il est rare d'avoir vécues, et la pratique de plusieurs dizaines d'années passées sur l'eau dans un but uniquement compétitif se solde non seulement par des résultats connus du monde entier, mais par des conclusions qui, si elles ne sont pas toujours scientifiquement expliquées, sont irréfutables pour quiconque les a mises en pratique.

En résumé, on ne peut qu'améliorer ses résultats en « potassant » ce que d'aucuns nomment la « Bible », en attendant que soit écrit un éventuel et problématique Nouveau Testament de cette envergure...

Je l'avais en effet « potassé », « Offshore », tant dans l'édition anglaise depuis 1957 que surtout dans l'excellente traduction française ; aussi, lorsque son auteur, John Illingworth me demanda, au début de cette année, si je pourrais me rendre libre cet été pour participer aux grandes épreuves du RORC sur son nouveau Quarante Pieds, en construction

REPORTAGE PHOTO A. AUCLAIR et LA NOUE-BATEAUX.



aux Ateliers Mécaniques de Cherbourg, et que j'appris qu'il commanderait lui-même le bateau, j'acceptai, d'abord par intérêt personnel, mais également, je l'avoue, pour voir l'homme à l'œuvre et pour comparer le praticien à ses œuvres écrites ; ceci sans omettre le fait qu'une nouvelle unité d'Illingworth est toujours un événement digne d'attention.

L'an dernier, lorsqu'il fut question de construire une série de Quarante Pieds aux Ateliers Mécaniques de Cherbourg (3), suivant les mêmes principes et procédés que pour les Maica à voûte, Illingworth le présentait de la façon suivante : « C'est quelque chose d'un peu plus fort que Maica, surtout pour la croisière. » Il est vrai qu'à ce moment même il était en train de faire construire Outlaw, qui est sans aucun doute destiné à la course pure, et que le Quarante Pieds ne lui ressemble pas du tout.

Pendant, si l'on examine les caractéristiques du bateau, on constate que rien n'a été négligé pour qu'il aille vite, et que le confort de ce spacieux « Classe II » ne s'oppose aucunement à ses performances.

La construction en bois collé permet un rapport lest-déplacement qui est de plus de 50 %. Le gros Diesel de 35 CV se trouve entièrement sous les planchers, soit près d'un mètre sous la flottaison, alors que son emplacement est sensiblement au milieu du bateau. Il en est de même pour tout ce qui est lourd, batteries, réservoirs d'eau et de fuel.

Je ne voudrais pas trop m'étendre sur la question du confort, que j'ai apprécié quotidiennement, et qui évite tant de fatigues inutiles à l'équipage. Cabine claire et confortable, places de rangement suffisantes pour que chacun puisse mettre la main rapidement sur ses vêtements de rechange bien secs, cuisine parfaitement organisée, un cockpit très bien protégé par de hauts hiloires et des banquettes profondes.

Le gréement est très caractéristique de ceux d'Illingworth mais, sur Primevère, le prototype est en yawl ce qui au goût de l'équipage n'est pas du tout un gréement de croisière et donne en course pas mal de soucis. Ce n'est pas un banc

(3) C.f. Bateaux, n° 64, septembre 1963, p. 97 et suiv.



d'essai du bateau que je veux faire ici, mais je ne peux m'empêcher de faire une remarque, qui d'ailleurs n'engage que moi : les carènes de Primerose, qui, chacun le sait, nécessitent souvent des dérives supplémentaires dans le cockpit, se prêtent particulièrement mal au gréement de yawl, alors qu'elles sont un support idéal si j'ose dire pour les gréements étroits et élevés d'Illingworth. Quand on pense au fardage du mât de misaine, à l'augmentation du rating, on est un peu découragé, d'une part par le peu de temps où l'on peut utiliser au maximum le gréement, d'autre part par le surcroît de fatigue qu'il impose à l'équipage et aux barreaux surtout. Je passe sous silence le prix du gréement et des voiles supplémentaires... Quoi qu'il en soit, « comme cotre, ce bateau marche parfaitement bien », la phrase est d'Illingworth.

Tout ce qui concerne l'échantillonnage est surcalculé, c'est de l'incassable et cela donne, en course comme en croisière, une sensation de confiance très utile pour le moral de l'équipage dans les circonstances difficiles, ainsi qu'un appréciable sentiment de sécurité au propriétaire.

En conclusion, on peut affirmer que Primevère présente l'énorme intérêt pour les plaisanciers d'être un bateau qui, tout en offrant le volumineux confort d'un grand bateau de croisière, a profité au maximum des astuces de la jauge du RORC.

### **Pas de petits détails pour le patron**

On ne peut imaginer la complexité des derniers petits problèmes qui se posent à la dernière minute. Illingworth a cependant personnellement tout prévu, il s'inquiète également de la place exacte de l'aérateur de cale pour le moteur, de l'emplacement de la pomme de douche, du fonctionnement du W.C., tandis que Mrs Akroyd, son bras droit, s'affaire autour de la cuisine pour décider de la place des étagères, de la boîte à thé, du moulin à poivre. En effet, une fois mis à l'eau, Primevère, après un rapide essai sous voile, participera aux courses du RORC et ne reverra plus les Chantiers de Cherbourg, car son propriétaire le ramènera aux Etats-Unis en fin de saison.

La veille du lancement, sans prévenir

personne, Illingworth et le propriétaire du bateau se rendent secrètement aux Chantiers et passent leur soirée à redonner un coup de quadruple zéro sur le bronze bomp, pour que ce soit encore mieux... Enfin, le 26 juillet, lancement très réussi en présence de toute la presse locale et spécialisée, je n'étais plus qu'un petit Rolleiflex isolé parmi tous les grands Rolleiflex et autres Flex des reporters nautiques. C'est à qui aura le plus de tuyaux sur la longueur, la largeur, le gréement de Primevère.

Le lendemain, Primevère fait ses premiers essais sous voile dans la rade de Cherbourg ; un bateau chargé de photographes nous accompagne. Puis, immédiatement après, c'est le départ pour l'Angleterre.

Illingworth est très méfiant à l'encontre de tout ce qu'il n'a pas expérimenté lui-même. La grand-voile, fabriquée outre-Manche, s'établissait très mal ; il décide de la rouler, — soi-disant pour qu'elle porte mieux. Comme il trouvait que la bordée d'avant n'avait pas suffisamment de cœur à l'ouvrage, il met lui-même la main à la pâte, si j'ose dire, s'acharne dessus et le résultat de lui seul attendu ne se fait pas attendre : la splendide ferrure de bôme explose en plusieurs morceaux. John avait un air absolument hilare, alors que tout le monde le regardait étonné et un peu déconfit ; d'autant plus que l'un de nos équipiers était un peu blessé à la main et que j'étais à peu près K.O., ayant reçu la bôme sur la tête. L'explication ne tarda pas à venir : « Je n'ai pas fourni la ferrure de bôme, c'est un modèle américain que je ne connais pas et c'était une bonne occasion de de l'essayer dans la rade, bien meilleure que dans le Fast-net », et, se tournant vers le propriétaire qui avait l'air très soucieux : « Si vous voulez, Edward, nous vous fournirons le standard de chez nous, et vous pourrez utiliser l'autre sur un petit bateau en Amérique. »

John Illingworth veille, en effet, avec un soin jaloux, sur l'état du gréement et des voiles, alors qu'il n'attache aucune espèce d'intérêt, si ce n'est un souverain mépris, à tout ce qui n'a pas d'influence directe ou indirecte sur la course.

Cette aventure n'empêcha pas le Primevère de faire ses 7 nœuds de moyenne



Rien n'est trop beau pour le bateau. La dernière soirée avant le lancement, le propriétaire Edward Osborne (à droite) et John Illingworth (à gauche) ne laissent à personne le soin de passer un dernier coup de quadruple zéro au bronze bottom de la coque.

jusqu'à Wight, au près serré sous ses grands focs et sa misaine, sans grand-voile.

Pendant toute cette première traversée, John Illingworth, qui a constamment son petit carnet et son crayon à la main, ne cessait de prendre des notes ; à peine étions-nous arrivés au port, que le bateau est amené au chantier le plus proche, qu'une dizaine d'ouvriers montent à bord, occupent toute la place et il ne nous reste qu'une solution, c'est de débarquer en vitesse et de leur laisser le champ libre. Nous avons été stupéfaits de constater le soir en rentrant tout ce qui avait été fait en une seule journée : couverture du fond du cockpit en petites lattes de teck, numéros et lettres en inox pour désigner les emplacements des poulies des différents focs, courroies anti-roulis le long de la cuisine et de la table à carte, sans oublier le changement de l'étai avant.

En ce qui concerne la marche au près, tout le monde peut voir à quel point Illingworth insiste sur la nécessité d'un étai avant absolument rectiligne s'il est possible. Le problème est particulièrement difficile à résoudre avec les cotres, ou plus généralement avec les gréements en tête de mât, et pourtant les conséquences sont désastreuses au près serré, avec un génois surtout : le creux de la voile se déplace sur l'arrière, et la chute ferme.

Même sur Primevère, où le mât est métallique, la coque quasi indéformable et le haubanage extrêmement puissant, le résultat n'était pas parfait : l'étai avant était pourtant constitué par un câble de 10 mm monotoron, Illingworth n'hésita pas à le faire changer à Cowes pour du 12, ce qui semble énorme pour un bateau de cette taille ; mais la différence que nous avons constatée par la suite aurait pu convaincre les plus réti-

cents. Tout semblait donc dans ce cas provenir du coefficient d'allongement.

Le bateau participa, à peine lancé, à la Channel Race, puis au Fastnet et à Plymouth-La Rochelle. La régularité de ses résultats dans les différentes épreuves a été altérée par une pénalisation de 5 % dans le Fastnet, pour avoir heurté sur la ligne de départ Clarion of Wight, le vainqueur et challenger de l'amiral Cup. Compte tenu de cela, on peut dire que Primevère fut toujours 4<sup>e</sup> ou 5<sup>e</sup> sur une quarantaine de concurrents de sa classe.

### L'équipage que l'on mérite...

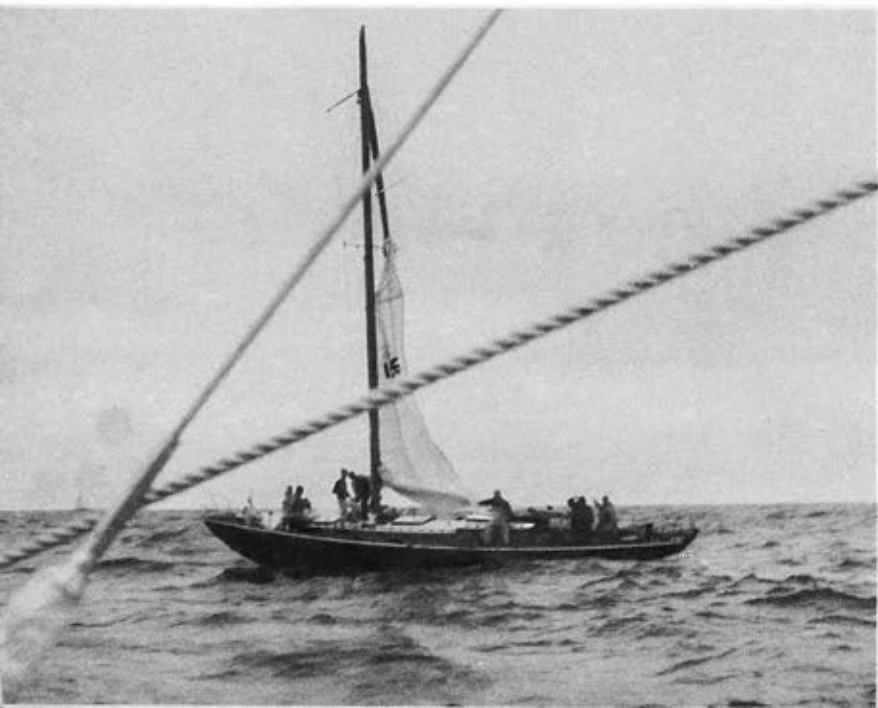
Je m'aperçois que je n'ai pas encore présenté l'équipage de Primevère, et pourtant, si l'on veut gagner des courses, le bateau ne compte que pour un tiers, la chance pour un autre et l'équipage pour un bon dernier tiers.

Je n'ai pas connu les équipages de Myth ou des bateaux personnels d'Illingworth, pourtant j'ai entendu dire beaucoup de choses à ce sujet, qui n'étaient que la transposition vivante de ce qu'Illingworth suggère pour se former l'équipage idéal. Tout en étant bien pénétré de la certitude que « l'on n'a que l'équipage que l'on mérite » et que de ce fait Illingworth est mieux placé que la majorité des skippers pour son recrutement, il me faut constater qu'il se trouverait dans la même situation que n'importe lequel d'entre nous, s'il n'avait,

entre autres tours dans son sac, une petite, mais solide réserve d'équipiers de choc, qui ont l'énorme avantage de lui être entièrement dévoués et d'être disponibles en toutes circonstances.

On ne peut guère évoquer la figure d'Illingworth sans parler de Mrs. Akroyd, plus connue sur les bateaux sous le nom de Tuffin.

Cette femme est un véritable phénomène et je me demande si John arriverait à mener à bien ses activités multiples si elle ne le suivait comme son ombre, veillant à tous les détails. C'est un véritable génie de l'organisation. Grâce à elle, il ne manque rien à bord, ce qui est une véritable performance sur un bateau qui part courir à peine lancé avec neuf hommes d'équipage. En course, elle se dépense sans relâche pour redonner des forces aux équipiers ; toutes les quatre heures se succèdent des repas chauds et appétissants en toutes circonstances. Tout est toujours propre et net, et je peux même dire fait avec une véritable coquetterie. Normalement, faire manger neuf personnes en course représente un véritable « plein temps » et pourtant, à la moindre alerte, elle bondit sur le pont pour prêter main forte, ne dédaigne pas de tenir la barre une heure ou deux et s'intéresse aux péripéties de la course avec passion ; elle ne peut voir un bateau à l'horizon sans s'acharner à l'identifier. Si elle n'arrive pas à lire son numéro de voile, c'est grâce à de savantes déduc-



Rencontre avec Marabu, démâté, près de Wolf Rock. Quand nous sommes allés proposer notre aide, Illingworth, la tête toujours froide, a noté notre position avec précision en vue d'une « détaxe » éventuelle.



Au retour du dernier Fastnet par vent de force 6 à 7. Le speedomètre indique de 8 à 10 nœuds.

tions sur la coque, le gréement, etc., qu'elle hoche la tête gravement en disant : « C'est un tel, il a bien marché », ou bien : « Un tel, c'est un bon bateau, mais il est mal commandé en ce moment. » Elle est tellement au courant de tout, connaissant tous les concurrents et leurs performances antérieures, que l'ensemble de l'équipage la consulte constamment comme la Pythie et je me souviens lui avoir demandé à plusieurs reprises : « Où en sommes-nous ? Faisons-nous une bonne course ? Avons-nous une chance d'être dans les premiers ? » Ses réponses sont bien sûr dans le style de l'oracle de Delphes ; elle prend un air grave et répond à peu près invariablement : « Si l'équipage est ce qu'il doit être, si les vents nous sont favorables, beaucoup d'espoirs nous sont permis. Mais cette année, tels ou tels bateaux marchent très bien. »

Outre ses activités culinaires et techniques, elle veille sur John avec un soin jaloux, lui fournissant des vêtements secs, le couvrant lorsqu'il se couche et surtout lui assure un sommeil tranquille en s'assurant avec discrétion mais efficacité que le repos du patron ne signifie

pas « relâche » pour ceux qui sont sur le pont.

En ce qui concerne la cuisine proprement dite, j'éprouvais au départ certaines appréhensions : passer un mois complet à bord d'un bateau anglo-américain ne me semblait, sur ce plan, guère réjouissant. Je dois reconnaître que les seuls mauvais repas que j'ai pris étaient anglais, mais à terre. Un emploi judicieux de conserves et de légumes frais conservables donnait des repas toujours convenables et appétissants... Mais j'oubliais de dire que John et Tuffin font honneur à la cuisine française, dès que l'occasion se présente.

J'ai été frappé par les soucis que donne à Illingworth le problème du mal de mer et plus généralement de la « mauvaise forme » des équipiers. Je ne lui ai pas posé de questions directes à ce sujet, mais je crois qu'il a dû en souffrir personnellement et en tout cas avoir craint de trouver compromises certaines de ses courses par ce fléau.

S'il laisse chacun libre de consommer sa drogue préférée, son arme est la « Beecham Pill » produit laxatif très



populaire en Grande-Bretagne, dont il offre généreusement une « tournée » quotidienne. A son avis, la constipation est responsable de la plupart des troubles digestifs et sympathiques dont on peut souffrir en mer.

James Bachelor est un autre pilier de l'organisation Illingworth ; comptable de son métier, on pourrait être persuadé qu'il s'agit d'un quartier-maître de l'ancienne marine à voile. De taille médiocre, maigre et nerveux, le visage tout en os avec des yeux perçants, il porte des cheveux aussi longs que rares et je ne peux l'évoquer sans penser qu'il sort tout droit d'un roman de Dickens.

Gagnant certainement à être connu, il est peu engageant au premier abord, bousculant les équipiers qui ne sont pas aussi agiles que lui, en même temps sévère et méprisant — et s'il plaisante souvent, c'est très hermétique pour qui n'est pas Anglais, même en comprenant ce qu'il dit.

Quant au reste de l'équipage, il dépend du propriétaire du bateau et son niveau peut être extrêmement variable.

Je ne puis décrire l'atmosphère à bord, car chaque cas doit être un cas d'espèce. J'étais seul Français à bord, sauf pour Plymouth-La Rochelle, où Jean-Pierre Laurent avait embarqué.

Mais néanmoins, nous étions gâtés. Edouard Osborne, le propriétaire, est un homme charmant et délicat, qui aurait certainement conquis totalement mon admiration, s'il avait décidé de prendre réellement le commandement de son bateau, lorsque John Illingworth eut mis son sac à terre. Mais, malheureusement, il devait être impressionné par les galons de deux officiers de la Royale Britannique laissés en héritage par John. Très averti des choses de la mer, il a l'expérience et la sagesse de ceux qui naviguent depuis longtemps, avec peut-être cette pointe d'anxiété qui signale un « propriétaire » dès le premier abord. Peut-être un seul point noir entre nous, celui que j'ai fait avec ma cigarette sur sa peinture (il n'est pas fumeur), mais j'espère qu'il me l'aura pardonné.

Stuyvesant Wainwright est la quintessence de l'équipier rêvé, toujours sur le tas, hardi, efficace et consciencieux ; il est vrai qu'il est lui-même propriétaire d'un voilier aux Etats-Unis.

A ce propos, j'ouvre une petite parenthèse : lorsque j'ai vu fleurir sur les bassins de nos ports des centaines de Cap Horn, Corsaires, Primaat, etc., je n'ai pas tellement apprécié la chose d'un point de vue tout à fait égoïste, car il a bien fallu constater que chacune de ces petites unités représentait un ou plusieurs équipiers de moins pour les bateaux du RORC (parmi les plus mordus et les plus qualifiés pour la course-croisière). Mais j'ai dû modifier mon opinion, car non seulement les courses du JOG se situent en début de saison, fournissant un bon contingent d'équipiers bien amarinsés, mais encore il est indéniable que celui qui a possédé, ne serait-ce que la plus petite embarcation de croisière, devient soigneux, ordonné et consciencieux ; il constitue un équipier de choix, auquel on peut faire confiance et par surcroît, ce qui n'est pas négligeable, vous économise des frais de matériel considérables.

Il faut noter l'extraordinaire esprit que John Illingworth est capable de faire régner sur un bateau dont l'équipage est par ailleurs très disparate et comporte, entre autres, certaines incompatibilités d'humeur (dont les suites sont parfois très inattendues).

Bob, notre plus jeune équipier américain qui faisait partie du quart de James Bachelor, finit par faire un véritable complexe de persécution, surtout que malgré les « Beecham Pills », il n'était pas en grande forme physique.

Puis, au bout de trois jours de Fastnet, rien n'allait plus, Bob était couché, dans un état plus ou moins conscient, les extrémités froides malgré duvets et couvertures, le pouls lent. J'ai tout de suite pensé à une intolérance à l'antinaupathique qu'il avait consommé, mais une petite enquête montra vite qu'il ne s'agissait pas d'intolérance mais d'un surdosage caractérisé... Et que c'est ainsi qu'il avait réussi à échapper à son terrifiant chef de quart... mais en vue de terre, tout s'est arrangé rapidement.

## Initiatives et rigueur

Les quarts sur Primevere étaient exactement ceux décrits dans « Offshore », avec le « dog-watch », de 4 à 6 heures et de 6 à 8 heures qui permet de varier les heures.

Nous étions neuf à bord : deux quarts de trois, plus le patron, le navigateur, le cuisinier, ceux-ci, hors quart, étant toujours disponibles en cas de besoin ; le quart d'en bas ne risquait jamais d'être réveillé, ce qui permet de dormir, même lorsque le temps se gâte, car c'est plus souvent l'appréhension que l'état de la mer qui empêche de dormir.

La plus grande régularité règne dans les quarts, et l'on est prié de se trouver prêt sur le pont à l'heure exacte, et de descendre dans la cabine avec autant

et l'on doit écrire dessus la vitesse estimée du bateau d'après le speedomètre, le cap suivi réellement, la direction et la force du vent. Ces indications sont ensuite exploitées par le navigateur, et l'on insiste pour qu'elles soient très précises.

John note couramment, lorsque c'est lui qui a tenu la barre : 5 nœuds, 3 ; Cap 243 et, sauf par mer très dure, il semble penser qu'on peut estimer la vitesse moyenne en une demi-heure au dixième de nœud et le cap au degré près. Si cer-



Changement de quart...  
On échange les harnais de sécurité : John Illingworth surveille l'opération. Inlassable « Tuffin » prépare les tartines. A portée de main les compas de relevement et la boîte à thé.

d'exactitude ; en effet, les prolongations, qu'elles soient effectuées « en couchette » ou « en cockpit », finissent par créer un véritable contentieux entre les deux bordées.

Illingworth apporte à bord un paquet de feuilles photocopiées, baptisées : journal de bord provisoire. Ces feuilles sont marquées de demi-heure en demi-heure,

tains peuvent trouver cela un peu exagéré, cela n'en présente pas moins l'avantage de s'opposer au laisser-aller et de soutenir l'attention. Et d'ailleurs j'en ai eu la preuve par les fréquents changements de barre que nous avons effectués, pratiquement toutes les demi-heures ; tel, qui tiendrait volontiers la roue pendant trois ou quatre heures à un régime



de croisière, demande rapidement à être remplacé lorsqu'il fait vraiment le maximum possible.

L'initiative laissée à chacun est non seulement accordée, mais très encouragée. Au début, lorsque j'étais à la barre, c'était d'un ton assez timide que je suggérais de reprendre « one inch », parfois « half an inch » du grand yankee, de choquer la grand-voile de trois pouces. J'étais alors assez étonné de voir le capi-

pendant dix minutes un nœud ou quelques fractions au bateau... et l'on se sent très coupable.

Le nombre de réglages que John réclame quand il est à la barre est ahurissant. Même dans une bonne brise régulière une diminution de la vitesse du vent, parfaitement insignifiante pour qui n'est pas habitué à ses manières, entraîne immédiatement un réglage d'un demi-pouce d'écoute sur le foc. Chose qui peut



Vent arrière, sous spinnaker, la misaine est ferlée. A la moindre inattention du barreur le bateau peut se mettre en travers.

taine se précipiter pour effectuer les réglages lui-même, comme un simple matelot aux ordres du barreur.

D'ailleurs, le barreur ou le chef de quart se rendent très vite compte que lorsqu'ils voient surgir le visage, à la fois souriant et sévère de John Illingworth, qui annonce gentiment, mais impérieusement : « Envoyez la voile d'étai », ou : « Je crois que nous pourrions établir le spinnaker », cela signifie généralement que l'on a, faute d'attention, fait perdre

sembler paradoxale, le gros temps est particulièrement reposant pour l'esprit et le corps avec un tel skipper. Car il est aussi prompt à rentrer de la toile qu'à en envoyer, si bien que les manœuvres de pont sont beaucoup moins pénibles que sur les bateaux où on les fait toujours trop tard (je dois cependant faire une certaine exception pour le vent arrière, quand certaines « courses sauvages » (1)

1 " Wild Run "

se terminent par des manœuvres acrobatiques).

J'ai été initié à un sport très spécial, dont l'efficacité n'est pas douteuse ; cela consiste, au près serré, à se mettre dans le balcon pendant près de deux heures, renversé sur le dos, en envoyant toutes les dix secondes un éclat de lampe torche dans les voiles d'avant ; puis de hurler à l'intention du barreur, suivant le cas :  
« You are full », ou bien « too much » ;  
« You are right » ;  
« On the edge » (sur la tranche)  
et autres variantes.

Ce système est très efficace pour trois raisons :

— cela tient le barreur bien éveillé pendant les longs quarts de la nuit ;

— l'équipier qui serait normalement somnolent dans le cockpit reste « frais » et occupe une place favorable à la marche du bateau à cette allure ;

— la route suivie est absolument optimale, profitant de la moindre saute du vent, avec le minimum d'écart. La précision que l'on obtient est extraordinaire, et aucun autre moyen ne peut l'égaliser : un degré de lof, et l'on voit très bien à la torche le bord d'attaque du foc friser le long de la draille, ce que le barreur ne peut absolument pas voir la nuit.

En dehors de cela, par force 4 ou 5 de vent d'est, cela devient souvent très éprouvant : on est en plein vent, la plupart des vagues d'étrave et des embruns s'abattent sur le pont au niveau de l'étai de trinquette, et tous ceux qui ont occupé cette place à l'extrême avant savent combien c'est grisant : on a l'impression de faire 20 nœuds, mais toutes les cinq minutes, il y a la « vicieuse » qui, elle, ne vous « rate » pas, et bientôt les meilleurs cirés britanniques — ou français — ne vous épargnent pas l'appréhension de la prochaine.

C'est après avoir expérimenté cette méthode que j'ai compris le mépris de John Illingworth pour les indicateurs de vent, qu'il classe parmi les « éléphants blancs » (objets coûteux et par surcroît, inutiles) ; je suis en effet persuadé qu'aucun appareil de mesure ne peut avoir la précision de cette méthode archaïque, mais vivante.

En dehors des réglages, j'ai été très frappé par le nombre de virements de

bord que pouvait effectuer Illingworth lorsqu'il le jugeait nécessaire, et ceci basé sur le simple principe que toute saute de vent devient « relativement favorable » lorsque l'on est sur la « route directe » au moment où elle survient (exception faite des sautes de vent prévues de manière quasi certaine).

De même, pour demeurer dans une zone où il estime que le courant contraire est un peu moins fort, il va jusqu'à virer vingt fois dans l'heure, mais cela se fait extrêmement vite avec un entraînement aussi intensif.

Chacun sait qu'il n'est pas rare d'avoir en Manche des courants de marée qui atteignent trois nœuds et l'expérience montre qu'il n'y a guère de course en saison d'été où l'on n'ait pas droit à quelques heures de calme plat, ou de brises tellement légères que l'on n'arrive pas à faire deux nœuds sur l'eau. Dans tous ces cas, il faut mouiller, et il n'y a pas un endroit en Manche où ce soit impossible. On ne le fait pas, parce qu'on a beau le savoir, on se persuade difficilement hors de vue des côtes qu'un bateau peut reculer lorsqu'il fait deux nœuds sur l'eau.

On ne le fait pas non plus, parce qu'on n'a pas le matériel pour le faire, et pourtant, c'est peu de chose : sur tous ses bateaux, Illingworth embarque une bobine en contre-plaqué montée sur un axe métallique avec une manivelle pour rembobiner rapidement cent brasses de nylon de 8 mm, ajouter au bout une ancre CQR de 3 ou 4 kg. Avec ce matériel très simple on n'hésitera jamais à mouiller ; et, tandis que sur un bateau voisin règne une agitation inefficace, sur l'autre qui est mouillé l'équipage se repose bercé par le bruit de l'eau qui court le long des bordées, tandis que le speedomètre inscrit les performances de la marée et indique avec une précision inégalable l'heure de la renverse. On peut même pousser les choses jusqu'à corriger la carte des courants par ses propres observations.

## L'homme de son œuvre

La seule chose qui m'ait un peu irrité, je crois, c'est un certain goût pour le cinéma, qui se manifeste au départ et à l'arrivée. Cela peut être excellent (pour les photographes) et avoir un certain rapport avec l'étiquette navale... mais

peut être parfois difficilement supportable pour un Français ; car, sous des dehors éternellement souriants et bienveillants, John est parfois extrêmement cinglant dans ses apostrophes de la plus extrême politesse.

Je cite certaines de ses phrases prononcées spécialement à mon intention :

Lors du départ de la Channel Race, sept des neuf membres de l'équipage se pressaient sur le pont, à une heure du départ, pour enverguer deux malheureux focs ; je pensais pouvoir, à bon droit, faire un petit somme, lorsqu'il se mit à me secouer et me dit du ton inimitable qui est le sien :

« Dépêchez-vous, Alain, s'il vous plaît, de monter sur le pont pour aider les autres, sans ça « on » va dire que nous sommes paresseux. »

« On », c'était une vingtaine de bateaux mouillés aux alentours...

Au retour du Fastnet, à environ dix minutes de l'arrivée, je n'étais plus de quart, et je crus pouvoir me servir un whisky bien mérité. John surgit dans la cabine, reprit son souffle et me considéra comme un père auquel son enfant aurait manqué gravement, et d'une voix rauque et théâtrale s'écria :

« Mais Alain, la course n'est pas finie ! »

Et du même coup, m'arracha le verre des mains en disant sèchement à un homme de quart :

« Jetez-moi ça par-dessus bord. »

Je dois dire, pour être complet, que nous avons utilisé sobrement, mais sans contrainte, le whisky du bord pendant la course.

La conclusion de tout cela est à mon avis la suivante : la personnalité de John Illingworth est telle, qu'il utilise au maximum la compétence et les qualités des équipiers, suppléant à ce qui leur manque et l'on peut affirmer qu'un individu commandé par lui en vaut deux, ou plutôt vaut deux fois mieux.

Cela détruit un peu la légende des équipages extraordinaires qui tend à expliquer en partie les grands succès de John Illingworth. Ce sont simplement des hommes résistants, sachant bien leur métier et le faisant consciencieusement quand ils sont bien commandés.

J'irais même jusqu'à ce paradoxe : la présence de tels hommes n'est pas à souhaiter sur des bateaux français où l'esprit est très différent. On peut à la rigueur s'improviser skipper avec des Français comme équipiers, on fait de son mieux et l'enthousiasme fait le reste avec le système D, que les Anglais semblent ignorer parfaitement.

John Illingworth dit que la course est faite de longue patience et non de génie, c'est tout à fait vrai, sauf dans son cas : le génie est pour lui, la longue patience pour les équipiers. Il est une chose dont je suis absolument persuadé, c'est que John Illingworth est véritablement « l'homme de son œuvre » et que c'est véritablement le fond de sa pensée qu'il nous a livré sans aucun artifice...

Mais attention, l'expérience est faite de tous les jours passés sur l'eau et, comme tous les gens intelligents, John ne craint pas de changer d'avis... lorsqu'il le juge utile.

Alain Auclair.

