Avis de Grand Mistral

Autor(en): **Garnier, Sandrine**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **- (1995)**

Heft 78

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-847892

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Avis de GRAND Mistral

PAR SANDRINE GARNIER

Le navigateur suisse Pierre Fehlmann est l'initiateur d'une nouvelle course autour du monde à la voile. Cette compétition opposera une quinzaine de voiliers identiques, mais chaque équipage représentera un pays différent. Le prototype du Maxi Grand Mistral est sorti des chantiers navals de La Ciotat le 22 juillet dernier.

Le 14 septembre 1996, le port de Marseille se réveillera dans la fièvre des grands départs. Les participants à la première édition de la course à la voile Grand Mistral largueront les amarres pour la première étape de leur périple autour du monde. Ils seront de retour après huit mois de compétition et sept étapes : le tour du globe en passant par l'Afrique du Sud, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le continent américain.

Un grand événement sportif qui devrait réjouir les skippers, mais aussi le public, sans oublier les médias et les sponsors. La voile, même si on ne la pratique pas, attire et fait rêver, d'autant plus quand les compétitions se déroulent en haute mer. Cependant, certains se diront qu'il ne s'agit là que d'une course de plus, alors qu'il est déjà bien difficile de s'y retrouver. Il est vrai que les régates et courses océaniques ne manquent pas. Néanmoins, seules quelques unes jouissent d'une notoriété mondiale : la Coupe de l'America, la Whitbread, la Route du Rhum...

On peut dès lors se demander s'il existe encore de la place pour une nième épreuve de ce genre. Pierre Fehlmann répond oui sans hésiter, car son projet n'est pas calqué sur ses célèbres aînées. Et avec cinq participations à la Whitbread, et l'organisation de nombreuses compétitions internationales, il sait de quoi il parle. En fait, le navigateur suisse cherche à rectifier une dérive récente, intervenue dans les sports nautiques.

Avec l'évolution des technologies et la présence de sponsors de poids, la différence entre les concurrents se fait trop souvent au stade du bureau d'étude, lors de la conception du bateau.

De plus, l'escalade des coûts de participation à une course écarte beaucoup de concurrents qui ne parviennent pas à boucler leur budget. Pour rétablir un maximum d'égalité, et ouvrir la compétition à davantage de navigateurs, tous les voiliers participant à la Grand Mistral seront identiques. Propriété de la société organisatrice, ils seront loués aux équipages pour la durée de la course. De ce fait, seule la valeur des marins décidera de l'issue de la compétition.

Photo : C. Borlenghi ©

Le prototype traverse l'Atlantique

Les caractéristiques du voilier Grand Mistral sont toutefois prépondérantes pour attirer des concurrents sérieux, habitués à des bateaux de tout premier ordre.

Pour la conception, Pierre Fehlmann a fait appel à l'architecte Bruce Farr, dont les compétences sont mondialement reconnues. Il a fallu ensuite trouver le site de fabrication.

Après avoir prospecté les chantiers navals des rives de la Turquie aux côtes atlantiques, le choix de Pierre Fehlmann s'est porté sur La Ciotat. Pourtant, la dernière réalisation de ce chantier remonte à 1988 : c'était un méthanier de 340 mètres de long. Mais quelques années d'interruption n'ont pas effacé une tradition séculaire de construction navale. Le travail a donc repris le 3 janvier 1995 avec 30 ouvriers. Des effectifs ridicules par rapport aux temps glorieux de la construction navale à La Ciotat, mais qui pourraient croître jusqu'à 120 personnes lors de la construction des 15 bateaux. De plus, cette reprise de l'activité a une grande valeur symbolique. C'est l'occasion de prouver que la main d'oeuvre locale a conservé son savoir-faire ; à cela s'ajoute un vrai défi : réaliser un prototype en six mois, puis une quinzaine de voiliers en un temps record.

Photo : C. Borlenghi ©

Mission accomplie le 22 juillet dernier, avec la mise à l'eau du premier Maxi Grand Mistral. Un baptême qui s'est déroulé devant une assemblée internationale de skippers et de journalistes. Le prototype a entamé à la mi-août une traversée de l'Atlantique nord, pour se présenter à New-York.

Il sera de retour en Europe au mois d'octobre. Pendant ce temps, les dossiers de participation arrivent, et sont déjà plus d'une vingtaine en provenance de toute l'Europe, de Nouvelle-Zélande et des Etats-Unis bien sûr, mais également du Mexique ou de Russie. Rendez-vous est déjà pris pour l'année prochaine, il y a fort à parier que la Grand Mistral sera l'événement sportif de la rentrée.