Zeitschrift: Générations : aînés
Herausgeber: Société coopérative générations
Band: 30 (2000)
Heft: 7-8

Artikel: Eric Tabarly : un océan, un bateau, un homme
Autor: Bofford, Jacques
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-826479

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Eric Tabarly : un océan,

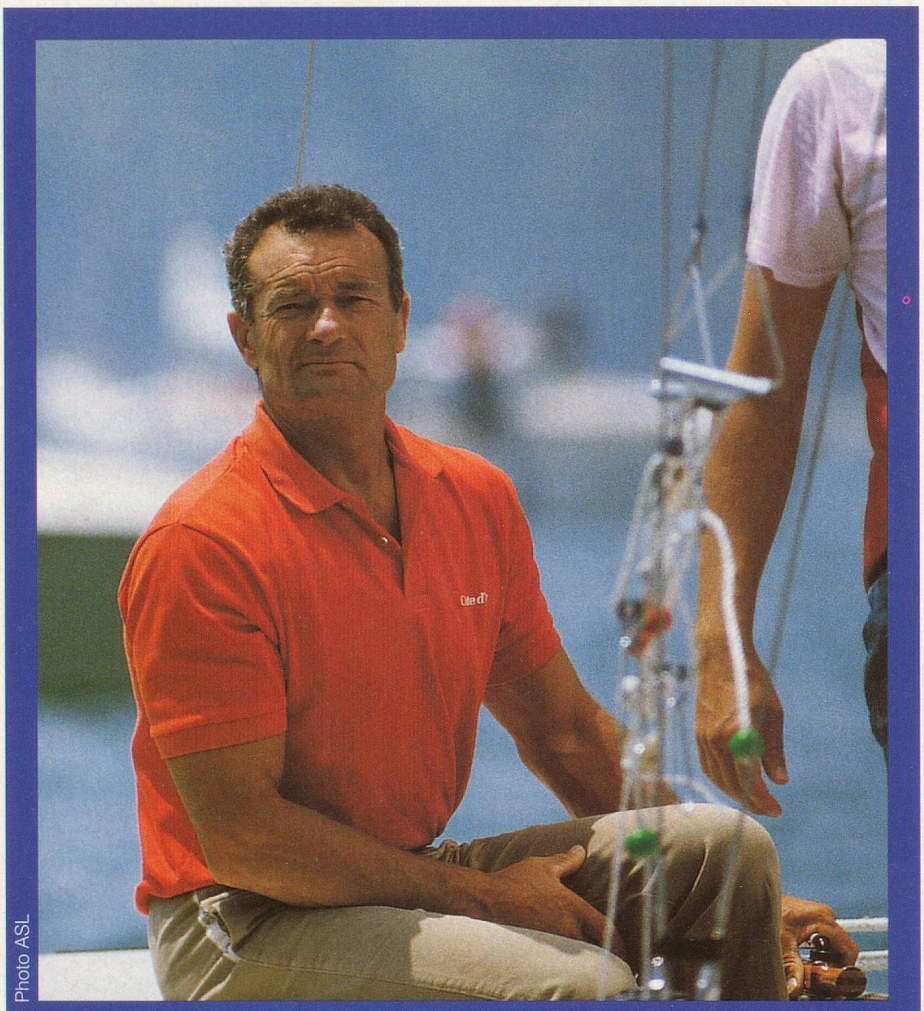

Photo ASL

Eric Tabarly savait que la mer ne lui appartenait pas, mais qu'il appartenait à la mer, qu'elle était sa famille, son berceau, et que par la force du destin elle pourrait être aussi son tombeau, comme elle l'est devenue dans la nuit du 12 au 13 juin 1998, à une soixantaine de milles des côtes galloises.

« C'est la corne, le morceau de bois qui est au bout de la grand-voile, qui l'aurait déséquilibré et fait tomber à l'eau, a dit son frère. Pourtant, il avait l'habitude de ces manœuvres, mais Eric ne s'attachait pas. C'était sa façon de naviguer. Il était de cette génération de marins qui se méfiaient des appareils de sécurité, et qui savaient que sur les jolis bateaux à voiles, les hommes ont toujours été des forçats qui risquent leur vie à chaque manœuvre.»

Mieux que personne, Eric Tabarly connaissait les règles du jeu, les dangers qu'il courait, et il les acceptait avec cette force de caractère qui avait toujours été la sienne.

Enfant déjà, il avait le goût de l'aventure, le mépris des interdits et il n'hésitait jamais à prendre des risques. A l'école, il était plutôt mauvais élève. Seule la géographie l'intéressait. Les autres matières l'ennuyaient. Mais il savait qu'il tracerait sa route sans s'occuper des avis de quiconque et qu'il serait un jour marin. Une vocation née à l'âge de six ans, lorsqu'il avait commencé à naviguer avec son père, qui avait acheté en 1937 un superbe voilier, le premier Pen Duick (mésange à tête noire, en breton), un cotre franc de 13 m 60, construit en Irlande en 1898.

Durant toute sa vie, Eric Tabarly avait d'ailleurs gardé une passion dévorante pour ce bateau et il en avait toujours parlé avec beaucoup d'amour.

Le destin de Pen Duick

«Quand mon père a été mobilisé, à la fin de l'été 1939, m'avait-il raconté lorsque nous nous étions rencontrés pour la première fois, en février 1977, il a dû laisser Pen Duick dans la vasière de Pen Foul, près de Bénodet. A son retour, après la guerre, il n'avait pas les moyens de payer les travaux de réfection indispensables après tant d'années d'hivernage. Il s'est alors résigné à le vendre. Mais moi, je n'étais pas d'accord. Je me suis débrouillé pour dissuader le premier acheteur. Ce jour-là, mon père m'a flanqué une bonne raclée, mais le bateau est retourné dans la vasière. Ensuite, en 1955, il me l'a donné et j'ai dépensé une fortune pour le sauver. Cela dit, et quitte à décevoir les âmes sensibles, mon attachement à cette coque noire n'est pas lié au fait qu'elle a appartenu à mon père. J'ai sauvé Pen Duick parce que j'ai toujours été sensible à la beauté. Le temps ne lui a rien ôté de sa noblesse. L'homme a besoin de passion pour exister; certains se battent pour maintenir Venise à flot, d'autres pas-

un bateau, un homme

sent leur vie à restaurer un vieux château en ruines. Pen Duick est un chef-d'œuvre de l'architecture navale de jadis. Il ne fallait pas qu'il meure. Entre lui et moi, c'est une histoire d'amour.»

Intarissable, Eric Tabarly pouvait l'être et je me souviens de plusieurs longues interviews, réalisées en direct, où il s'était étonné lui-même d'avoir tant parlé. Mais il avouait souvent sans honte qu'il était incapable parfois d'engager une conversation: «Si l'on m'adresse la parole, je réponds. Sinon je peux rester des heures silencieux en face de quelqu'un. Je ne saurais pas quoi lui dire.»

Il n'aimait pas beaucoup non plus évoquer sa vie privée ou parler de ses états d'âme. En revanche, il admettait volontiers qu'il avait eu une vie bien remplie et surtout énormément de chance. Une chance qui avait éclaté au visage de la France en 1964. Il avait alors 30 ans. Il était capitaine de vaisseau et entretenait avec l'armée des rapports ambigus, car son mode de vie était en totale rupture avec la logique bleu marine des officiers de la Royale. Il préférait la solitude responsable à l'esprit de corps.

A bord, il n'imposait ni hiérarchie stricte, ni règlement précis. Et, sans jouer les théoriciens du «laisser aller», il aimait mieux naviguer seul plutôt que d'encaserner ses envies. L'armée l'avait donc laissé partir pour tenter sur Pen Duick 2, un monocoque de sa conception, la transat en solitaire Plymouth-Newport, la fameuse épreuve anglaise qu'il avait remportée avec panache, imposant un adage qui allait lui coller à la peau et devenir célèbre: un océan, un bateau, un homme.»

La France s'était aussitôt découvert un héros, un de ces officiers prestigieux plus à l'aise dans un jean râpé et un pull fatigué que sous une casquette militaire. Le général de Gaulle avait tenu à saluer le «franchisseur» d'océans timide et laconique qui avait défié et vaincu les Anglais sur leur terrain. Il l'avait convié à déjeuner, mais le marin avait ce jour-là des obligations. Il devait remettre à l'eau son bateau et il avait décliné l'invitation «pour des raisons de marée». Eric Tabarly était ainsi et il l'est resté toute sa vie. La mer et les bateaux avant tout. Le monde pouvait s'écrouler autour de lui, il était capable de rester vissé à la barre de son voilier, immobile, à scruter l'horizon.

Un métier d'humilité

Visionnaire, promoteur du fameux hydroptère d'Alain Thébault, Eric Tabarly était aussi un puits de science en architecture navale. Il n'a pratiquement jamais eu besoin de justifier ses choix et il était indiscutable jusque dans ses échecs, comme en 1968, lorsqu'il avait imaginé et fait construire Pen Duick 4, le premier multicoque, qui allait démoder les monocoques. On avait crié au fou. Mais le sphinx breton, comme l'appelaient ses anciens équipiers, avait tenu bon.

Malheureusement, il avait dû abandonner cette transat 1969, car son trimaran n'avait pas pu être parfaitement mis au point. Et c'est Alain Colas, son lieutenant le plus admiratif qui, quatre ans plus tard, avait gagné avec le même bateau. Tabarly avait regardé sans acrimonie cette captation d'héritage. Il en était déjà à penser aux ballasts qui, depuis, équipent tous les monocoques de course.

Eric Tabarly ne jouait jamais au savant de laboratoire. Pour imaginer, concevoir ses bateaux, il avait besoin de l'air du large, du grand large, de labourer les océans et il était convaincu que seuls les athlètes aux muscles d'airain avaient des chances de pouvoir gagner les grandes courses. Il suivait d'ailleurs régulièrement un entraînement physique intensif. Olivier de Kersauson, qui a été souvent son fidèle second, m'a raconté un jour que Tabarly aimait le défier à qui tournerait les winchs le plus vite ou à qui nagerait le plus longtemps.

«Le métier de marin est un métier d'humilité qui exige un long apprentissage. Naviguer est une activité qui ne convient pas aux imposteurs et qui demande une grande force de caractère», m'avait dit Eric Tabarly. Or, cette force de caractère, il l'avait mainte fois montrée, notamment en 1976, dans la Transat. Tout semblait alors s'être ligué contre lui: la tempête, les dépressions qui se succédaient et son pilote automatique tombé en panne.

De nombreux concurrents avaient abandonné et il avait pensé, lui aussi, battre en retraite. Mais il avait décidé de se donner le temps de la réflexion et, comme le vent était trop fort, il était allé se coucher. Il avait pratiquement dormi pendant vingt-quatre heures. A son réveil, il s'était remis en route sans faire part de sa décision. Il avait le chic pour détraquer les radios... Pendant plusieurs jours, on l'avait cru perdu. Puis il avait surgi de la brume. Une fois de plus, il avait franchi la ligne d'arrivée en vainqueur et il lui avait fallu descendre les Champs-Elysées en héros.

Dans les années 80, rattrapé par les jeunes, il s'était toujours débrouillé pour rester à la hauteur et, d'aventure en aventure, pour naviguer encore et encore, en menant ses bateaux à la diable.

Enfin il s'était un peu calmé, un peu seulement. Il avait reconstruit pierre à pierre la longère de Bénodet où il vivait avec Jacqueline, sa femme antillaise et leur fille Marie, qui préférait l'équitation à la voile. Il ne naviguait plus guère que pour son plaisir, sur son cher Pen Duick 1, son vieux bateau qu'il continuait d'entretenir amoureusement. Mais les histoires d'amour, on le sait, finissent souvent mal.

Jacques Bofford