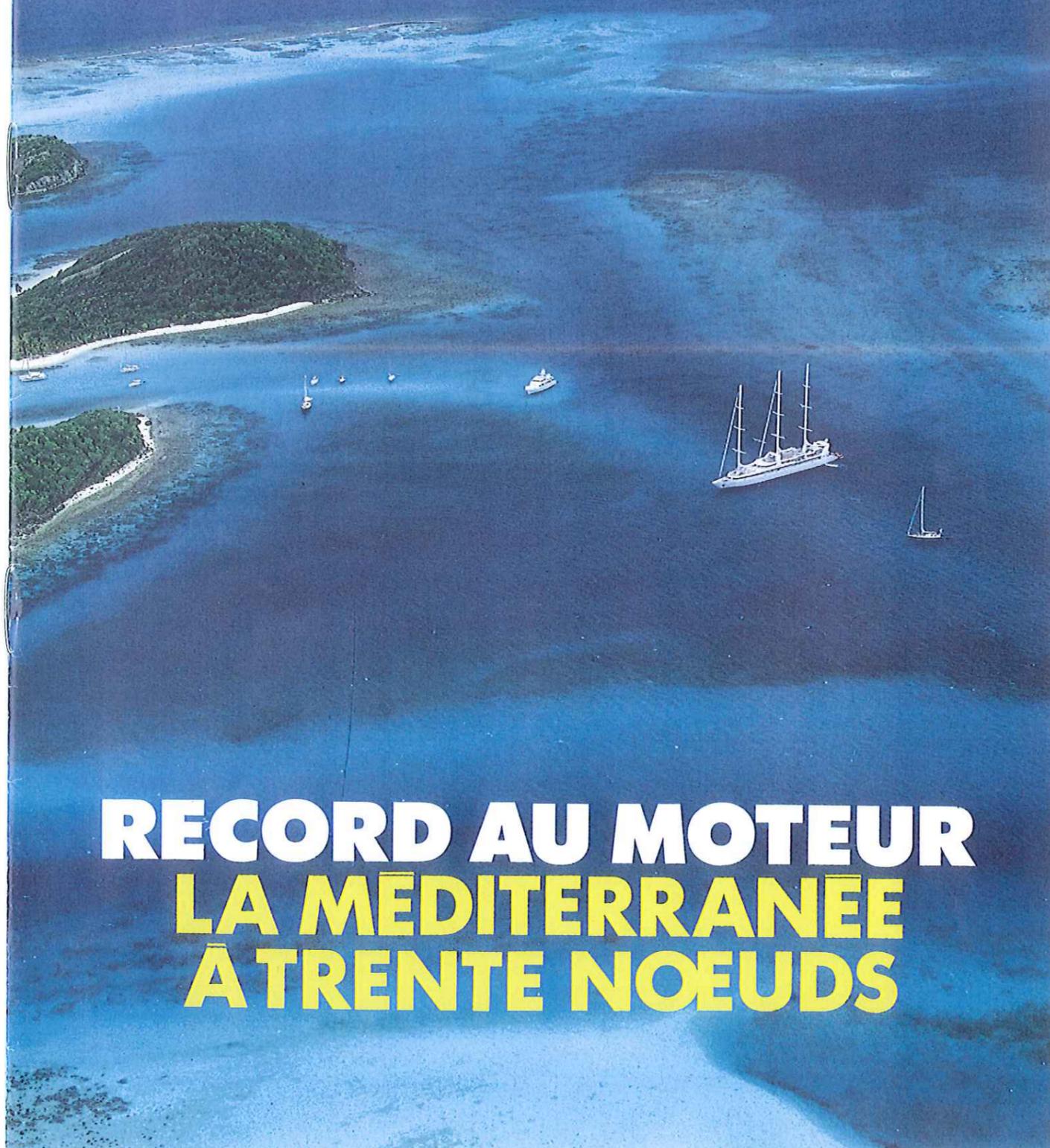


# NEPTUNE

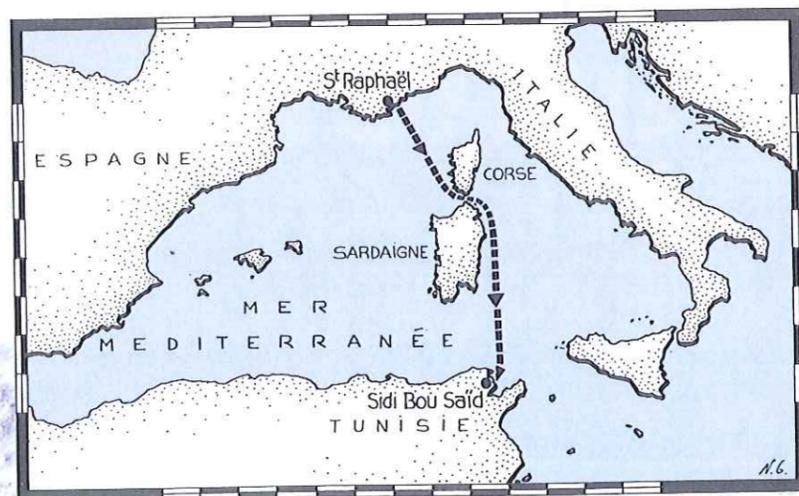
YACHTING



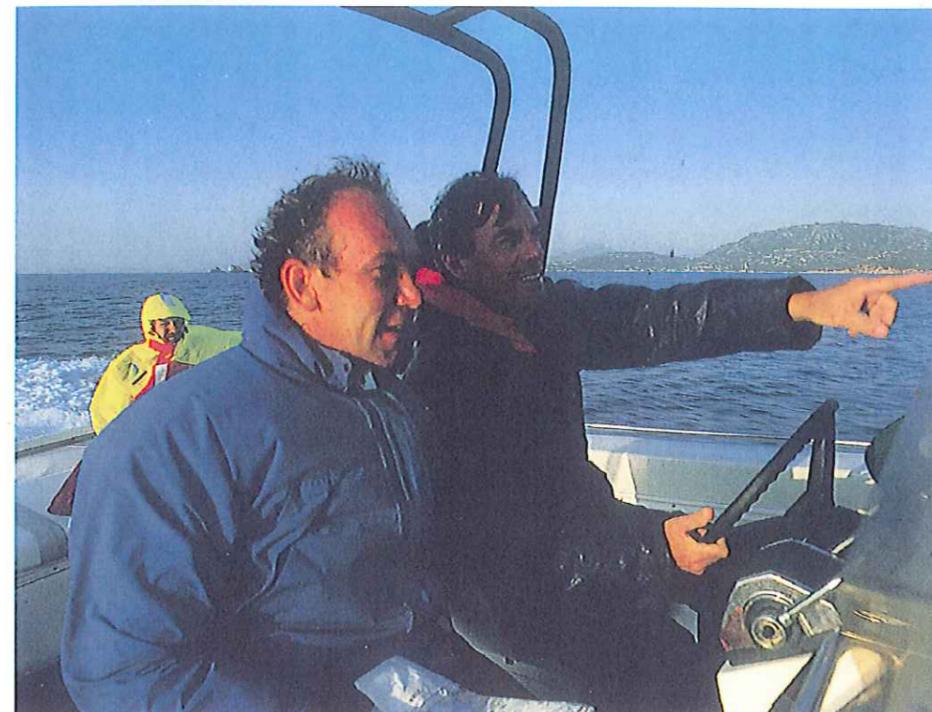
**RECORD AU MOTEUR**  
**LA MÉDITERRANÉE**  
**À TRENTE NOEUDS**

# TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANÉE UN RECORD AU MOTEUR

Rien de tel pour essayer un nouveau bateau que de se jeter, tête baissée, dans une mission « impossible » : un record à travers la Méditerranée. C'est le pari dans lequel s'est lancé, en compagnie de votre serviteur, l'architecte Michel Joubert pour étrenner sa dernière création : une coque ouverte en Strongall propulsée par deux Mercruiser diesel de 220 ch. 480 milles avec l'aiguille du compteur à 30 nœuds. Record établi ! Reste un goût de paradis et... d'enfer.



*Qu'il s'agisse de monoques propulsés par une seule — et énorme — grand-volle, de catas surtoilés ou de bateaux à moteur, deux mots président à tous les bateaux personnels de l'architecte rochelais : originalité et vitesse ! Cette fois, les chiffres parlent d'eux-mêmes : 30 nœuds, seize heures, 480 milles, 30 l/h par moteur, 3000 tr/mn. Un premier record méditerranéen, pour les annales de Neptune !*



**S**amedi 13 juillet 1991 : le nouveau port de Fréjus a le cœur à la fête... nationale. Flonflons, musette et bientôt feux d'artifices. D'énormes haut-parleurs soufflent les tubes de l'été. Au milieu de ce brouhaha, quatre « fondus » de mer mettent de l'ordre à bord d'une embarcation qui sierrait parfaitement à des *coast guards*. L'Intelligence Service 33' de Michel Joubert, construit en aluminium, pardon en Strongall (voir encadré), une coque ouverte de dix mètres de long, part pour une mission au cœur de la nuit. Le secret a été jusque-là bien gardé : rallier les côtes françaises aux côtes tunisiennes en à peine plus de quinze heures, le lendemain de la visite du Président français à Tunis... pure coïncidence. Une tentative de record au moteur sur la Méditerranée à l'aller et, pourquoi pas, au retour. Nous laissons à Joubert le choix du port de départ, Fréjus, encore dans le ciment frais, et celui de l'arrivée, Sidi Bou Saïd, non loin de Tunis. 480 milles sur une Méditerranée capable du meilleur — ce que, pour 48 heures, la météo envisage — comme du pire, nous verrons plus tard pourquoi. L'inséparable de Joubert, Bernard Nivel, n'a d'yeux que pour son GPS portable qu'il initialise de façon presque religieuse : « C'est lui qui nous amènera à bon port ! » Bien évidemment, le compas de route n'a pas été contrôlé, faute de temps, et la VHF doit traîner au fond d'un sac, mais l'heure n'est plus à fouiner dans le noir. L'homme des moteurs Mercruiser affiche une grande assurance puisqu'en quarante heures d'essais, il n'a décelé aucune anomalie et les réservoirs contiennent 900 litres de carburant, c'est suffisant... si on ne se trompe pas. Toutefois,

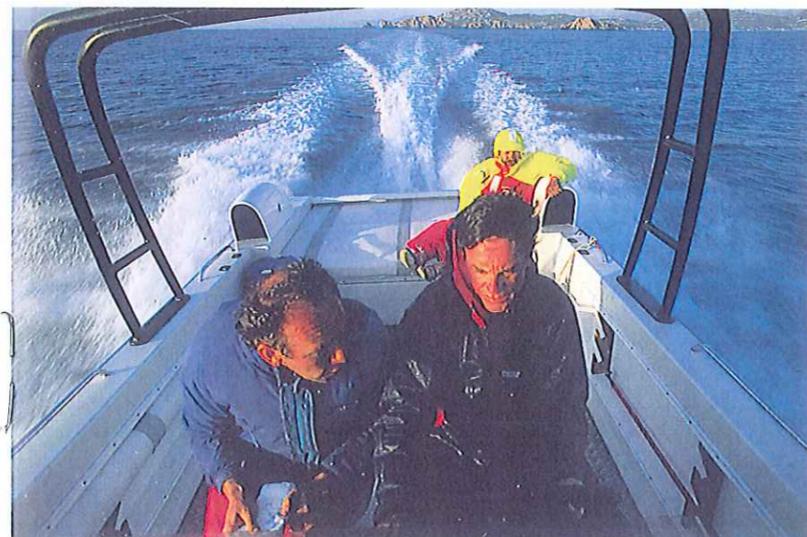
au dernier moment, il embarque 100 litres de secours. Les navigations de nuit m'ont toujours attiré. J'aime admirer le mouvement des traces argentées que la lune dépose sur la mer. Mais cette nuit, point d'astre, notre satellite s'est éclipsé. Top chrono ! Nous appareillons dans la plus totale discrétion en oubliant même d'avertir officiellement un contact à terre. Tous les mêmes ! Prêts à donner aux autres de multiples conseils de prudence, mais jamais vraiment enclins à les suivre.



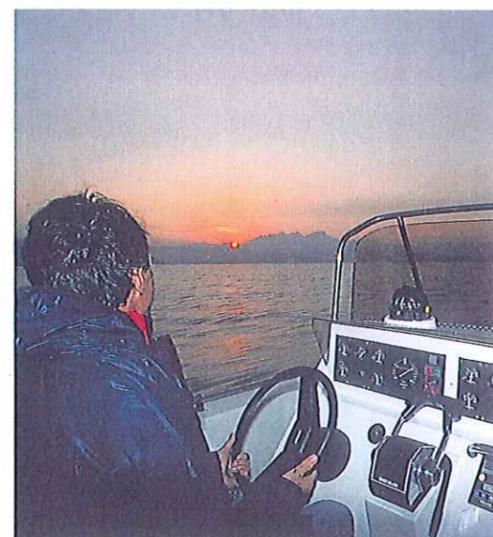
Une heure du matin, le compère de toujours, Bernard Nivel, initialise le GPS. Le départ est imminent...

Vitesse stabilisée, trente nœuds, trim entre le négatif et le neutre, la coque ne bouge pas et glisse dans l'obscurité sur une Méditerranée à peine ondulée. Parfaitement calé dans le siège du pilote, je découvre l'IS33. La direction est douce. « Turn left », m'ordonne le GPS, qui déjà a calculé ma déviation par rapport à mon point de chute. L'affichage digital se lit mal la nuit, surtout lorsqu'un halot de lumière (celle qui orne le portique de

l'IS33) baigne l'écran. De temps en temps, je prends une étoile en ligne de mire. Trois minutes sur le même point brillant dans un ciel d'ébène, quelques secondes sur le GPS afin de rectifier la route, voilà pour les occupations nocturnes à bord d'un tel bateau. Michel Joubert a déjà préparé sa couchette : le matelas du capot moteur posé à même le plancher derrière les sièges pilote et copilote. Il dort certainement alors que son « radio » en alu dévale sur la Grande Bleue. Là, à tribord, une luminescence verte, nous ne sommes pas seuls. A ce propos, crever le rideau de nuit à trente nœuds sans radar, est-ce bien raisonnable ? Et les épaves invisibles ? J'ai beau jouer les Cassandre, Michel Joubert demeure confiant : « Mon bateau en Strongall, c'est du costaud ! » Va pour cet « aplomb », qui m'arrange et assure à ma raison un certain « confort ». Suivent quelques baillements... Je cède la barre pour me glisser dans mon sac de couchage. La suite appartient à un mélange de souvenirs, moitié rêve, moitié réalité. Je me rappelle très bien de l'image des embruns sifflant au-dessus du portique et de la sensation d'être soulevé dans les airs. Dormir est alors un bien grand mot, se reposer semble plus approprié. Samedi 5 h 30, je risque un œil à l'est, mais encore point de rougeur. Une demi-heure plus tard, cela se précise. Les montagnes corses se découpent en ombre chinoise et le soleil engage sa lente ascension. Nous venons de dépasser Ajaccio. C'est l'heure du café ou du thé. Mais à bord de l'IS 33, on vit au rythme du record : pas d'arrêt, bien évidemment, et pas de repas. En guise de petit déjeuner, nous happons un riz au lait et tant pis pour le « noir ». Le GPS trône toujours sur la console affichant



Un crépuscule sur la Corse (ci-dessus, à droite) panse les légères blessures de la nuit. Puis c'est la Sardaigne, qui a bien failli nous achever sur des secs (en haut). A trente nœuds, une vigilance de tous les instants est de mise.



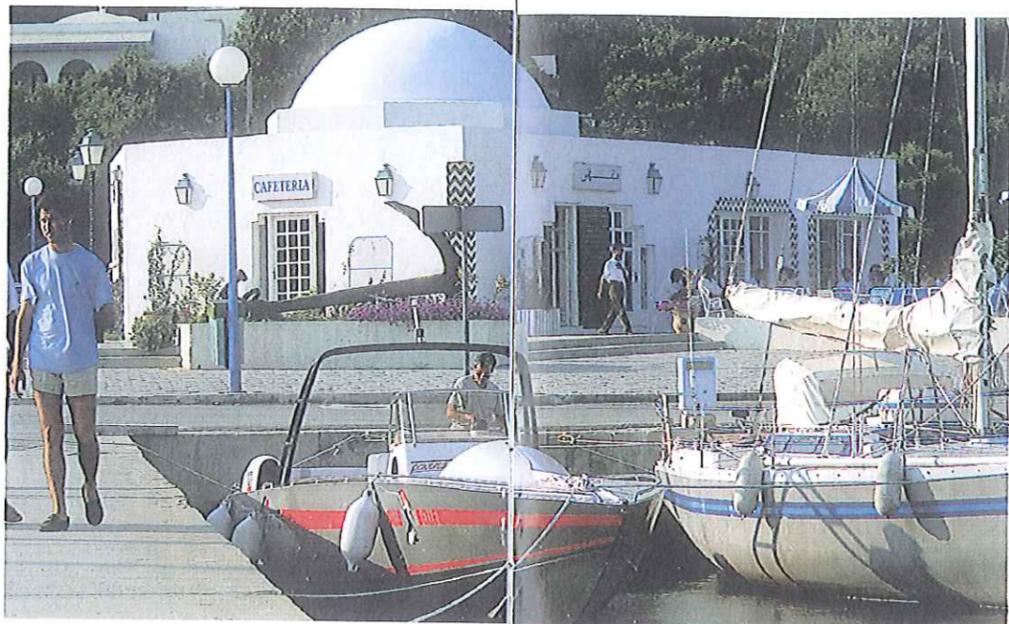
170 milles parcourus et une déviation qui entraînerait une erreur de 3 milles à destination. Je redresse plus à l'est après avoir louvoyé dans l'archipel de la Maddalena, une zone typique dont les splendeurs nous hypnotisent au point de nous en faire oublier les risques. La Sardaigne est belle, forte en couleur et variant ses paysages. Nous l'admirons, à trente nœuds... record oblige. Nous entamons la descente à l'est, respectant en cela le tracé de la ligne la plus droite de la France à la Tunisie depuis Saint-Raphaël, cap 175. L'anticyclone nous accable toujours de sa chaleur et de son calme. L'IS33 fonce sur une mer d'huile le long de la face orientale de la Sardai-

gne. Il dévore du mille sans se soucier des zones de hauts fonds. Après le Cap Coda Cavallo, très près de la côte, nous remarquons bien une balise et des secs. Soudain, à cent mètres sur tribord, l'eau s'éclaircit et surgit un sec. D'un coup de barre, j'évite in extremis la catastrophe. Il aurait suffi d'un moment d'inattention pour, le plus bêtement du monde, commettre une erreur impardonnable à des marins. Avec Michel Joubert au poste de vigie, sabre au clair, nous filons vers la Tunisie. Les leviers des accélérateurs sont depuis douze heures à la même position. Les aiguilles de température d'eau et de d'huile n'ont pas bougé d'une graduation. Seule la jauge de

carburant indique une baisse heureusement pas excessive. La consommation ne devrait pas dépasser trente litres/heure par moteur. Discrets, peu polluants et sobres, les deux diesels turbo Mercruiser six cylindres en ligne tournent avec une insolente régularité. Inlassablement, les hélices brassent les eaux de Sardaigne. Nos yeux n'ont que la silhouette d'un ou deux ferries pour se repaître. Tant le bateau est stable, nous pourrions nous plonger dans un roman. A bord, les activités sont en vérité très limitées : regarder l'horizon, le compas, le GPS et parfois la carte, circuler de la proue à la poupe pour se dégourdir, somnoler ou bronzer sur le matelas du



Les cirés étaient obligatoires la nuit et jusqu'à 10 heures. Ensuite, place aux douceurs de la Tunisie qui nous a accueillis le sourire aux lèvres.



## L'IS33 OPEN : UNE PEAU D'ALUMINIUM

C'est ainsi que le constructeur de la coque ouverte de Michel Joubert, le Lyonnais Jo Fricaud, définit son procédé Srongall. Une coque classique en aluminium présente des armatures transversales ou couples mariés à des raidisseurs longitudinaux. Jo Fricaud utilise des tôles de dix à quinze millimètres d'épaisseur, supprime les armatures et met en place une coque à peau porteuse épaisse. Ainsi est né le Srongall, une conception de fabrication à laquelle n'échappe pas l'IS33 Open, le dernier enfant de Michel Joubert, son « chouchou », bien qu'il s'en défende. Cette coque fine à l'attaque est faite pour les mers formées et les houles longues. Sur le clapot, elle passe en force, mais pas en douceur. A cela, il faut préciser que le plan d'eau était des plus durs. En-dessous de dix mètres à la flottaison, peu de carène peuvent se targuer de rendre le voyage confortable

dans des conditions difficiles. Celle de l'IS33 est en tous les cas sûre. L'IS33 Open a donc réussi la tentative de record équipé de Mercuriser, des diesels sans problèmes. Ces deux six cylindres de 220 chevaux chacun n'ont pas dépassé les 30 l/h à la vitesse de 30 nœuds à 3 000 tr/mn. A fond, il atteint 40 nœuds. Le modèle d'IS33 de notre chevauchée fantastique est une version plaisance, donc commercialisée. Côté commodités, il offre un logement à l'avant avec une couchette double en « V » et des WC marins sous la console de pilotage, où nous trouvons également une couchette-cercueil. La cale moteur est cependant garnie d'un matelas pour les séances de bronzage ou, grâce à un dossier cylindrique amovible, pour s'y asseoir. Le poste de pilotage est une console centrale surmontée d'un pare-brise protégeant pilote et copilote, qui sont assis dans des fau-

teuils de type pêche. Nous avons été sensibles à la recherche esthétique du constructeur qui est parvenu à décorer le bateau avec des peintures nous faisant complètement oublier l'aluminium. Ce bateau tel qu'il nous a été présenté n'est par une unité vouée à la croisière, il s'agit d'un day-boat selon la volonté de son architecte. Cette carène peut cependant recevoir un aménagement différent le rendant plus habitable... à étudier pour ceux qui ne sont pas obsédés par les records.

### FICHE TECHNIQUE

**Bateau** : IS33. L.h.t : 10,75 m. l : 2,49 m. Poids : 3 300 kg. Puis. maxi : 840 ch. Carb. : 900 l. Eau : 100 l. Nbre de couch. : 2. Cat. de nav. : 3e. Cons. : Méta. Architecte : Joubert-Nivelt.  
**Prix** : 600 000 F avec 2 x 220 ch diesel Mercuriser.  
**Moteur** : Mercuriser D254. Type : diesel quatre-temps turbo-compressé à injection indirecte. Puis. : 220 ch (164 kW). Nbre de cylindres : 6 en ligne. Cylindrée : 4 200 cm<sup>3</sup>. Poids : 483 kg.

### Nous avons aimé

- ses performances ;
- son comportement ;
- ses finitions ;
- sa silhouette.

### Nous avons moins aimé

- le peu d'habitabilité pour la croisière ;
- le nombre restreint de commodités.



Après 16 heures de marche forcée, nos Mercuriser tournent encore comme des horloges suisses.



La coque étroite en aluminium de notre IS33 a parfaitement fait son devoir : Indestructible !

## COMMENT SE PREPARER

Vous pouvez vous lancer sur « l'auto-route » méditerranéenne à condition de posséder un bateau d'au moins neuf mètres de long à la flottaison, dont la carène effilée sera taillée pour des vitesses de trente nœuds et plus et des vagues courtes mais profondes. Plastique ou aluminium, le choix est libre, pourvu que l'engin soit solide comme la plupart des modèles commercialisés. Le diesel est une sécurité. D'ailleurs, à moins de transformer son bateau en bombe flottante, les moteurs essence sont à exclure. Une cabine avec kitchenette et WC marin sont deux atouts supplémentaires. Il n'y a pas de bateau idéal pour ce genre de record : une coque ouverte comme l'IS33, un cabin-cruiser, un pêche-promenade ou un yacht, pourvu qu'il soit homologué en troisième catégorie, qu'il possède l'autonomie désirée et que sa vitesse de croisière soit d'au moins trente nœuds. Pour la navigation, avec un GPS, c'est presque trop facile, mais imaginez que l'instrument se taise et vous voilà dépourvu d'aide à la navigation. Aussi, un tel record s'adresse à des navigateurs capables de se contenter d'un compas, d'une carte et d'une règle Cras en cas de défection du matériel électronique. Comme pour les longues traversées sahariennes, avertissez une personne sur le lieu de départ et le lieu d'arrivée, toutefois, pas de celles qui déclencheraient le plan ORSEC pour deux heures de retard... De l'eau douce et de la nourriture pour au moins quatre jours sont indispensables. Sur les unités découvertes, même en plein été, ayez à portée de main un ciré complet ou une combinaison de type moto, légère mais imperméable.

## RETOUR : 2000 COUPS IMPUNIS

L'ire de la Méditerranée ne nous aura pas épargnés. Le chemin du retour s'est transformé en parcours de la douleur, physique et morale. « Plus dur que la plus difficile des épreuves du Paris-Dakar », s'écriera Joubert. En arrivant à Sidi Bou Saïd, un peu abassourdis par les seize heures du « ronron Mercuriser » et surtout affamés, nous n'avions que deux idées en tête : croquer à pleines dents dans les briques (crêpes croustillantes en forme de soufflet) et nous allonger sur des matelas moelleux. Ce que nous fîmes en oubliant d'interroger une station météo. « De toute façon, il fallait bien ramener le bateau », ronchonnera Michel Joubert après avoir été « passé à tabac »... Certes ! Une houle de deux à trois mètres de creux avec une faible amplitude et un vent de 35 avec des rafales à 40 nœuds, sur un bateau qui avance entre 17 et 20 nœuds, cela donne une bonne grosse claque d'embruns toutes les vingt secondes (sur les yeux pour le pilote) précédée du fameux coup que prend la coque et que nos corps tentent de résorber. Je n'ai jamais pratiqué la boxe, mais à un moment, j'ai eu l'im-

pression d'être propulsé sur un ring face à un adversaire invincible et avec un soigneur qui n'arrêtait pas de m'asperger... La crème solaire piquait atrocement les yeux. Assis sur le siège, c'était faussement plus confortable. Debout dans l'allée, « suspendu » au portique et aux mains courantes, la cavalcade n'en finissait pas. J'ai bien tenté de m'allonger sur le matelas, mais je ne « m'appartenais » plus du tout. Lorsque mes neurones fonctionnaient normalement, je comptais les chocs : un toutes les vingt secondes, soit plus de deux mille en tout. En parvenant à la hauteur de l'île Tavolara, au nord-est de la Sardaigne, nous naviguions dans une marmite encore plus bouillonnante. Joubert et son compère Nivelt envisageaient de continuer jusqu'à Bonifacio, pour eux, le combat pouvait durer. Votre serviteur jeta l'éponge et dirigea le bateau dans une anse tellement protégée qu'un court instant j'ai cru à une illusion. Ce fut une de mes plus belles nuits, étoilée, calme et réparatrice. La morale de ce record : à l'aller, seize heures de bonheur, au retour vingt-trois heures d'infortune.

capot moteur et, bien sûr, se sustenter avec saucisson et fromage, arrosés d'un Mouton Cadet 86 ! Et parler bien entendu ! Parler pour refaire le monde de la plaisance : « Quel plaisir prennent-ils à tous se donner rendez-vous dans des mouillages "hyperfréquentés", alors qu'ici... » Mais le silence s'instaure de nouveau à l'approche des côtes tunisiennes, toujours invisibles. Tout d'abord parce que la Méditerranée émerge de sa léthargie et s'ébroue, nous contraignant à légèrement réduire. La houle arrive de trois quarts arrière. Ensuite parce que si désormais nous sommes sûrs d'atteindre le but, il subsiste toujours un doute : une panne mécanique, par exemple. D'après le GPS, tout au plus dix milles nous séparent de l'arrivée. Cependant, toujours rien en vue. Alors le temps devient soudain très long... Chacun refoule son impatience derrière une fausse désinvolture. J'ai très envie de saisir un feutre et de dessiner le contour du Cap Bon. Paradoxalement, lorsqu'enfin la terre fait son apparition, notre joie ne s'extériorisera pas ou peu. Les faits sont toutefois là qui confirment la réussite de cette tentative.

En pénétrant dans le golfe de Tunis, puis dans le port de Sidi Bou Saïd, nous avons l'impression d'avoir accompli un voyage un peu long. En y réfléchissant le soir, atablés sous des eucalyptus odoriférants, nous parvenons à la conclusion que cette expédition est une démonstration du savoir-faire français : un architecte, Joubert, un constructeur, le chantier Méta, et des passionnés de la mer. Nous devons certes beaucoup aux moteurs et au GPS, les deux éléments étrangers, et non des moindres, me direz-vous. Alors parlons d'alliance savante et efficace pour un résultat positif :

seize heures pour couvrir la distance de 480 milles, soit 30 nœuds de moyenne et 900 litres de gaz-oil, c'est-à-dire 25 litres



A gauche, Michel Joubert défendant l'idée d'une version rapide de l'IS33 face à Bernard Nivelt.

par moteur ou 1,87 litres au mille. L'IS33 a rempli son contrat, son équipage également. Mission accomplie donc. Mais aussi preuve que l'on peut naviguer autrement que platement en brûlant des heures et du carburant le long des éternelles mêmes côtes. Nous avons incontestablement bénéficié de la clémence du ciel. Tant de tranquillité sur une distance aussi longue tient presque du miracle. D'ailleurs, le retour va nous replacer en face des réalités méditerranéennes, après le calme, la tempête (voir encadré). Il y eut un record dans l'autre sens : celui des claques d'embruns et des coups encaissés sans pouvoir y répondre, treize heures à un très dur régime. Le moins touché fut l'IS33, prêt à reprendre le large, ce qu'il fit, mais cette fois du côté de la Manche avec le désir avoué de virer le Fastnet.

Alain Brousse  
Photos Alan