

## VOYAGEURS 47 – LA GENESE

Par Joseph FRICAUD, fondateur du chantier naval META à TARARE

- Premier trawler transatlantique, « VOYAGEUR ELF MARINE » a traversé en première mondiale l'Atlantique Nord d'Est en Ouest sans ravitaillement de gazole (contre vents et courants contraires + météo mauvaise).
- Cette première a été suivie d'une seconde traversée d'Ouest en Est pour le retour.
  
- LYON/NEW-YORK : (4800 miles soit 8895 km par la route sud) consommation de gazole : 5500 litres
  
- NEW-YORK/LYON : (3955 miles soit 7330 km par la route nord) consommation de gazole : 5000 litres
  
- L'aller GIBRALTAR/NEW-YORK s'est effectué en 24 jours, à une moyenne de 7 nœuds (13 km/H)
  
- Le retour NEW-YORK/GIBRALTAR s'est effectué en 18 jours, à une moyenne de 7,23 nœuds (13,4 km/H)
- Consommation horaire moyenne : moins de 10 litres de gazole (inférieure à nos prévisions).

### « VOYAGEUR 47 ELF MARINE » (coque en STRONGALL®)

- Longueur : 14,32 m
- Largeur : 4,66 m
- Poids à vide : 10 tonnes
- En charge : 19 tonnes
- Jauge brute : 23,64 tonneaux
- Moteurs (diesel) : 2 x 50 CV à régime lent, soit 100 CV maxi.
- Agrément : Marine Marchande 1<sup>ère</sup> catégorie
  
- A 35 % de la puissance : 7 nœuds (13 km/H)
- A 70 % de la puissance : 8,5 nœuds (15,8 km/H)
- A la puissance maxi : 10 nœuds (18,5 km/H)
- Consommation : 4 à 8 litres/heure de gazole (suivant régime)
- Capacité réservoirs gazole : 7500 litres

## HISTORIQUE :

### Avril 1981 :

- Nous sommes à la veille des élections présidentielles et, comme prévu, l'attentisme a quelque peu engourdi le carnet d'ordres du chantier ; excellente occasion pour tirer un certain nombre de plans sur la comète !

### 10 mai 1981 :

- L'inquiétude nous saisit ; il nous faut -par prudence- élargir notre gamme de production.  
- Nous demandons à notre architecte naval, Michel JOUBERT, de nous dessiner un trawler transatlantique bi-moteur de 2 x 50 CV, élaboré sur les formes de notre meilleur croiseur à voile de 14,32m x 4,66m et dont le coefficient prismatique est de 0,554.

### Juin 1981 :

- Surpris dans un premier temps, puis séduit par le concept, Michel nous propose une séduisante esquisse, laquelle sera suivie au deuxième trimestre des plans de fabrication.

### Février 1982 :

- La vente de coques de voiliers a repris son rythme ; néanmoins, et avant même d'avoir vendu notre premier trawler, nous mettons une coque en chantier.

### Début mai 1982 :

- La coque du premier « VOYAGEUR 47 » est terminée, sauf bâtis moteurs (car quelle sera la marque des moteurs choisie par le futur client? ).

### Mai 1982 :

- Tout s'accélère ; un ingénieur, enrichi d'une culture maritime hors norme –travaillant au Canada- débarque en métropole avec la ferme intention de se faire construire ... un trawler acier, transatlantique !...  
- META figurant sur la liste des chantiers métalliques susceptibles de lui construire son bateau, Philippe PORTE nous rend une première visite à Tarare.  
- Double coup de cœur : notre « VOYAGEUR 47 » lui convient parfaitement ; en outre, Philippe, qui pensait « acier », découvre avec satisfaction notre fameux STRONGALL® (procédé de construction alu très épais, traité anti-électrolyse). Totalement convaincu, il retient cette première coque.  
- D'un commun accord, nous le motoriserons avec 2 x 50 CV BMW type D/50-2 à la grande satisfaction de Patrick MAGE, directeur du département marine de B.M.W.  
- Patrick MAGE est, lui aussi, enrichi d'une très forte culture marine, il aime ce genre d'applications.  
- Baptisée « KALEXICA » par Philippe PORTE, cette magnifique unité sera plus tard aménagée par un excellent chantier Hyérois et armée par le client.

### 2 novembre 1982 :

- C'est le jour de mes 43 ans ; nous fêtons mon anniversaire à Lyon, avec un sympathique client « anticorrosion », infirmier de profession, dont le nom est José POLO.  
- Alors que nous discutons futurs trawlers transatlantiques, José m'apprend que son ami Gilbert MATHIEU (que nous connaissions par ailleurs), rêve depuis toujours d'une « première » Est-Ouest au moteur, sans escale !  
- Heureuse coïncidence, je rêve moi-même depuis longtemps de pouvoir organiser un « economy run » transatlantique France/New-York/France !  
- José précise : si Gilbert est d'accord et si tu penses pouvoir construire un tel bateau, je suis moi-même d'accord pour t'aider et faire partie de l'équipage qui le skippera dans les deux sens.  
- « Banco » lui dis-je ! Laisse-moi le temps de me retourner, nous irons à New-York au moteur !  
- L'aller à New-York constituera une première mondiale compte tenu du fait que les courants du Gulf Stream circulent d'Ouest en Est.  
- Le retour, en revanche, ne présentera qu'un intérêt relatif, car d'autres expériences anciennes ont eu lieu et, parmi celles-ci :  
\* En 1902 : « ABIEL ABBOT LOW » - New-York/Falmouth en 38 jours avec un moteur de 9 CV (kérosène)  
\* En 1912 : « DETROIT » - New-York/Cobh (Irlande) en 28 jours (gazole)  
\* En 1937 : « ARIELLE » (skippé par le peintre de marine MARIN MARIE) – New-York/Le Havre en 19 jours (gazole)

### 17 novembre 1982 :

- José POLO nous rend visite à Tarare comme prévu, accompagné de son ami Gilbert MATHIEU, cuisinier de profession, lequel nous confirme son plus vif intérêt pour notre « economy run ».
- Un second rendez-vous a lieu le 7 janvier 1983, consolidant les candidatures de l'équipage pour un Lyon/New-York/Lyon avec un seul ravitaillement de gazole à New-York.

### Février 1983 :

- Un autodidacte de génie, industriel et propriétaire d'un magnifique atelier de chaudronnerie à Villefranche-sur-Saône cherche un robuste trawler métallique « long range » (et si possible transocéanique !...). Il vient nous voir à Tarare.
- En qualité de métallurgiste expérimenté, il est « emballé » par une construction en STRONGALL®, comme le fut l'ingénieur Philippe PORTE.
- Nous lui montrons le plan de notre « VOYAGEUR 47 », nouvelle version (plus fonctionnelle et plus économique), laquelle lui convient parfaitement ; il s'engage.
- « LA LUPA » de Gabriel COUTURIER sera motorisée par B.M.W. et magnifiquement aménagée par des ébénistes régionaux durant l'année 1984.

### 28 février 1983 :

- Grâce à cette nouvelle commande de Gabriel COUTURIER, c'est le jour où nous lançons la construction de 2 VOYAGEURS (la préfabrication des deux coques –une pour lui, une pour notre raid- réduira les coûts de construction).

### Fin septembre 1983 :

- Patrick MAGE, directeur de B.M.W. Marine –qui, dès connaissance de notre projet, s'étant engagé à nous fournir les moteurs- nous livre aujourd'hui gracieusement deux magnifiques groupes de type D50/2 de 50 CV chacun ; quelle magnifique participation de la firme Munichoise !
- Parallèlement, Gilbert MATHIEU effectue quotidiennement le trajet Tarare-Lyon pour aménager le bateau et sera fidèle jusqu'à la fin du programme ; quel soutien !

### Décembre 1983 :

- Many (feu ma première épouse, alors comptable de META) attire mon attention sur le fait, qu'avec le contrôle des changes décrété par Bercy, nous aurons bien du mal à obtenir des dollars à New-York pour nos dépenses d'escale.
- Mais nous avons la chance de rencontrer Christian LEGRAS –patron lyonnais de la Chase Manhattan Bank- qui, en parfait accord avec les règlements de l'époque, trouve une solution personnalisée résolvant notre problème de change.
- Par ailleurs, mais sans nous faire trop d'illusions, nous cherchons quelques sponsors, car notre aventure va tout de même nous coûter fort cher !...

### Janvier 1984 :

- Daniel RUGGIERI, mécanicien et skipper professionnel –un ami à qui nous avons construit successivement deux coques de voiliers à l'époque de l'acier- rejoint l'équipage, désormais composé de trois pilotes : José, Gilbert et Dan.

### Février 1984 :

- Il y a tant de problèmes de toute nature à résoudre pour finaliser ce raid (le départ du bateau est fixé à fin mai), que les semaines de soixante heures ne me suffisent plus ; je suis épuisé et crains qu'un « nervous breakdown » ne m'achève !
- Mais, par sa contribution, Many apporte alors le meilleur d'elle-même en appréhendant, puis résolvant un à un, les principaux obstacles administratifs.
- Nous prenons contact avec Peter R. CHAVEAS, Consul des Etats-Unis à Lyon ; ce dernier, avec enthousiasme et gentillesse, nous ouvre les dernières portes : celles de la ville de Lyon en nous mettant en contact avec les personnalités lyonnaises, puis celles de l'Amérique en obtenant pour tous les protagonistes du voyage, des visas « indefinitely » !...
- Nous lui proposons de demander à son épouse de bien vouloir être la marraine du bateau ; avec enthousiasme, Mme R. CHAVEAS accepte.

### 14 mars 1984 :

- Après examen méticuleux du bateau au chantier de Tarare, les affaires Maritimes accordent sous le N° 2284, la première catégorie de navigation à la version transatlantique de « VOYAGEUR 47 ».

16 mars 1984 :

- Alors que les travaux d'aménagements sont déjà très avancés, François GUITER, Directeur de la mercatique et promotion d'ELF France –grâce à l'approche de Patrick MAGE qui l'a convaincu de l'intérêt de l'opération- devient alors le maître sponsor du raid.

- ELF cherche à communiquer à l'international, plus spécialement pour ses lubrifiants ELF Lub Marine et –en toute logique- le nom de baptême définitif du bateau sera « VOYAGEUR ELF MARINE ».

- La participation d'ELF France s'avèrera significative en terme de communication, finance, logistique et technologie (un mini-laboratoire d'analyse des lubrifiants et un économètre de contrôle de la consommation de gazole s'ajouteront à l'appui du groupe pétrolier).

- En outre, BMW complètera la livraison de ses deux excellents moteurs, par l'envoi des consommables et pièces de rechange habituelles.

- Enthousiastes, d'autres participants, tels que commerçants, fabricants, fonctionnaires, journalistes et prestataires de services divers, nous apporteront une aide insoupçonnable.

- Leur contribution aura permis de faciliter ou de sécuriser grandement notre raid et, parmi ceux-ci :

\* Composants :

ALTULOR (métacrylate) – DELLA (aliments) – ELITE-MARINE (équipements) – FACOM (outillage) – FULMEN (batteries) – GOIOT (accastillage) – ISOROY (panneaux bois) – SLDAL (alliage léger) – UNLAND (litterie).

\* Services :

ADERLY (relations publiques) – AFFAIRES MARITIMES (contrôle technique) – BUZZICHELLI (transports lourds) – CHAMBRE DE COMMERCE DE LYON (Lyon et Délégation de Tarare) – LA CONCORDE (assurances) – C.R.S. (sécurité routière) – DOUANES (aide administrative) – PORT PUBLIC DE LYON (manutentions) – PRESSE (régionale, nationale et internationale) – Hôtel SOFITEL (emplacement à Lyon) – VILLES (Lyon, New-York et Tarare).

\* D'autres, artisans ou simples particuliers, photographes amateurs, radio amateurs, etc ... etc ... s'investirent avec nous dans l'aventure.

3 mai 1984 :

- Mise à l'eau de « VOYAGEUR ELF MARINE » à Lyon et présentation aux différentes personnalités et à la presse.

- Parmi les invités, Peter R. CHAVEAS qui nous a tant aidés et Francisque COLLOMB, Maire de Lyon, qui prend symboliquement la barre pour une première mini-croisière sur le Rhône !

22 mai 1984 :

- C'est le grand jour : quatre équipiers dont trois pilotes (Gilbert MATHIEU, José POLO, Dan RUGGIERI), rejoints par Michel NAUD (caméraman à la Société Monégasque de Production), vont bientôt larguer les amarres pour New-York.

- Tout a été bien entendu vérifié avec beaucoup de minutie : documents divers, prévisionnels de consommation de gazole, huiles et consommables, mécanique, électricité, électronique, matériel de sauvetage et de sécurité, radio, cartes, navigation, rechanges, pharmacie, vivres, etc ..., etc ... suivant listings lus et relus.

- Le plein de gazole vient d'être effectué et les nables fuel sont verrouillées car le prochain plein n'aura lieu qu'à New-York !

- Gérard CHAUMEIL, Directeur des relations publiques d'ELF, a pris en mains l'organisation d'une prestigieuse manifestation réunissant plus de mille personnes sur la rive gauche du Rhône !

- Toutes les personnalités, les protagonistes de la construction et du raid, les sponsors et les amis sont là, c'est la fête !

- La bouteille de champagne est lancée par Mme Peter R. CHAVEAS alors qu'une fine pluie s'invite et que les hymnes nationaux retentissent ; l'émotion saisit la foule, puis le bateau s'éloigne des quais sous les flashes des journalistes, les mouchoirs s'agitent.

#### Fin mai 1984 :

- Descente du Rhône sans histoires, durant laquelle l'équipage fignole tous les rangements de matériel et de vivres.
- Escale à Port-de-Bouc pour la mise au point du matériel radio ; ce dernier sera changé par du « YAESU ».
- Puis, départ en direction de Gibraltar, lequel commence par un phénoménal « coup de chien » dans le Golfe du Lion ; l'équipage est mis à rude épreuve durant quatre jours, le contraignant à s'offrir un peu de répit sur la côte espagnole.

#### 8 juin 1984 :

- « VOYAGEUR ELF MARINE » passe le détroit de Gibraltar et s'apprête à effectuer une remarquable traversée de l'Atlantique sans escale.
- De Gibraltar à Madère, coups de vents variables.
- De Madère aux Bermudes, beau temps en général, traversée sans histoires.
- Des Bermudes, et presque jusqu'à New-York, une violente houle déferlante soumet à nouveau l'équipage à l'épreuve et à la fatigue. Néanmoins, le fameux triangle tant redouté des marins se révélera moins dur que notre bon vieux Golfe du Lion ! ...
- Lors de l'arrivée aux Bermudes, l'équipage s'est posé la question : devons-nous water-ballaster ?
- Compte tenu du fait qu'il restait encore pas mal de gazole, la décision fut prise de continuer sans rien changer.

#### 3 juillet 1984 :

- Passage vers 5 heures du matin, devant la Statue de la Liberté (stupéfaction, elle est entourée d'échafaudages !), puis arrivée à la pointe de Manhattan.
- Mais avant l'arrivée, les autorités américaines interceptent « VOYAGEUR ELF MARINE » : « D'où venez-vous ? Où allez-vous ? » « De France, nous allons à New-York pour démontrer qu'il est possible de le faire sans refuelling à bord d'un petit trawler !... »
- Ils n'en croient ni leurs yeux ni leurs oreilles, d'où contrôles et fouilles en règle, puis, tout finit par s'arranger.

#### 4 juillet 1984 :

- C'est la fête de l' « Independence Day » ; l'équipage est arrivé à temps pour les festivités nationales américaines.
- Pendant ce temps, notre « charter » avion se prépare à Lyon comme à Tarare : représentants de la ville de Lyon, de Tarare, des chambres de commerce, journalistes (parisiens et régionaux), sponsors, invités, amis et famille, nous voici une bonne vingtaine.
- Décollage le 7 juillet : le voyage commence dans la joie et l'allégresse mais se termine dans l'angoisse ; le 747 est pris dans un violent orage au-dessus de Boston ; nous sommes détournés sur un aéroport militaire au nord de New-York, d'où nous re décollerons pour arriver enfin à Kennedy airport, bien soulagés !...
- Le lendemain matin, l'arrivée du bateau sera commémorée en grande pompe au large de Manhattan : par beau temps, et du bastingage d'un bateau de location, le groupe regarde évoluer « VOYAGEUR ELF MARINE », alors que journalistes américains et français photographient puis, après abordage, interrogent les pilotes.
- Les festivités seront alors suivies de repas amicaux et de visites de la « grande pomme » ; la fête continue quelques jours avant un retour à la convenance de chacun.
- Pour le plaisir, nos amis navigateurs resteront dans la région new-yorkaise trois bonnes semaines, Michel NAUD (le caméraman) ayant déjà repris l'avion compte tenu de ses obligations professionnelles en France.

#### 26 juillet 1984 :

- Après ravitaillement, contrôles, réarmement, nouveau plein, puis formalités d'usage, Gilbert MATHIEU, José POLO et Dan RUGGIERI reprennent la mer en direction de Gibraltar.
- Le voyage de retour s'effectuera dans d'excellentes conditions, avec une courte escale pour débarquement de José POLO aux Açores, pour convenances professionnelles.

#### 13 août 1984 :

- Gilbert MATHIEU et Dan RUGGIERI arrivent à Gibraltar d'où ils repartent en direction de Lyon par la même route que celle de l'aller.

21 août 1984 :

- Un sympathique appel de Dan et Gilbert me signale qu'ils seront ce soir même à Lyon, au terme de leur mission ; nous allons les retrouver avec une immense joie.
- Peter SEISS nous a réservé le plus beau parvis de Lyon –celui de l'hôtel SOFITEL dont il est le directeur- pour exposer le bateau ; Ainsi, lyonnais et touristes de passage pourront à loisir examiner cette magnifique coque de « VOYAGEUR ELF MARINE » et rêver de voyages lointains.
- Anecdote amusante : lors de la sortie de l'eau, les deux hélices alu zinguées brillaient poli...miroir ! Pas étonnant car, après calcul, le raid leur a imposé près de cent millions de tours !...
- Hélices qui –soit dit au passage- se sont révélées parfaitement calculées par René POINSARD de BMW-Marine et superbement réalisées par l'hélicier MAUCOUR à Nantes.
- La presse s'étant largement fait l'écho de l'événement, META reçut rapidement de nombreuses offres d'achat de « VOYAGEUR ELF MARINE », lequel fut en définitive acquis par Michel NICOD, sympathique client de la région lyonnaise, toujours propriétaire de son bateau en parfait état en .... 2007 !
- Un hommage tout particulier doit être rendu à nos amis pilotes qui s'acquittèrent magnifiquement de leur mission.
- Notre gratitude en outre, à tous ceux qui –de près ou de loin- nous ont permis d'organiser puis de finaliser cette expérience originale.
- Grâce à eux, META a pu ajouter à sa production de robustes voiliers de voyage, celle de remarquables trawlers transatlantiques, appréciés pour leur légendaire sobriété.
- Parmi ces derniers, « RISQUE TOUT THE THIRD » (sister-ship de « VOYAGEUR ELF MARINE ») construit en 1986 pour le Captain C. CARBONNIER, a traversé plusieurs fois l'Atlantique, skippé par son seul propriétaire.
- Et puis, « COPIHUE C » (version personnalisée conçue par son propriétaire) a été construit en 1988 pour l'ingénieur Philippe DUPORT. Ce dernier a bouclé un magnifique tour de l'Atlantique France/Antilles/U.S.A./Canada/France, skippé par Philippe et son épouse Erica.

Mars 1991 :

- La presse nous apprend qu'un drame de mer ayant fait deux victimes, nous a ravi Gilbert MATHIEU à 43 ans dans le Golfe de Gascogne. Retourné par une déferlante, leur cata polyester de 11 m ne leur a laissé aucune chance. C'est pour nous tous d'autant plus triste que Gilbert fut l'un des trois hommes clé de notre raid.

2007 :

- A la retraite depuis octobre 2005, j'ai eu le plaisir de transmettre META à Patrice PASSINGE, ancien compagnon d'atelier.
- Patrice –qui vient de livrer deux magnifiques trawlers transatlantiques de plus de 17m sur plans JOUBERT/NIVELT- construira à son tour encore bien d'autres unités héritières de l'esprit de « VOYAGEUR ELF MARINE ».
- META Chantier Naval vient en outre d'enregistrer la commande d'un motor-boat avant-gardiste très économe en gazole, du crayon de l'architecte Jean-Pierre BROUNS : « TRILOGY 50 », un trimaran bi-moteur transatlantique de 15 m de long, sera mis en chantier en 2008.

Tarare, novembre 2007.