

UNE COURSE... UN BATEAU... UNE LEGENDE !

Ils sont restés dans la mémoire collective... Ces multicoques célèbres, dont la légende s'est forgée en une seule course. Beaux, révolutionnaires, incroyablement rapides ou n'ayant jamais réussi la moindre "perf", ils sont maintenant partis de notre "histoire".



RETOUR VERS LE FUTUR:

L'ODYSSEE DU PRAO CHEERS DANS LA TRANSAT 1968

St Croix (Îles Vierges), octobre 1957

Richard Newick met à l'eau AYAY, son catamaran de 12m destiné au charter dans les îles. À partir de 1960 les trimarans attirent son attention et, à raison d'un nouveau bateau tous les 2 ans, il met à l'eau TRINE, LARK, TRICE et CHARTERER. Ces unités de "travail", aux lignes anguleuses, constituent le laboratoire dynamique de cet esprit créatif et indépendant. Malgré la pauvreté balbutiante des techniques d'assemblage de l'époque, les premiers tri's de Richard Newick (en CP-Resorcin-verre) font parler la poudre ! (TRICE, 3ème sur 145 derrière STORMVOGEL et NINA, des maxis de 25m, dans la Bermuda Race de 67), la matrice fertile bouillonne à tout va.

Du commando de la Gironde à la Transat

Juin 1956, Herbert Hasler (auteur d'une opération héroïque contre la flotte allemande de Bordeaux en 1943) soumet à la Slocum Society de New York l'idée de la Transat en solitaire. Francis Chichester (sans doute en mal d'émotions fortes après un crash en avion) et Christopher Brasher (journaliste à l'Observer) rejoignent ce groupe de pionniers. Ils déclarent dans un bar de Plymouth, qu'avec ou sans organisation, la

L'incroyable prao Cheers dans toute sa splendeur, après sa complète réfection.



"Single Handed Transatlantic Race" partira en juin 1960. L'enjeu ? Une demi-couronne !

L'idée du prao atlantique

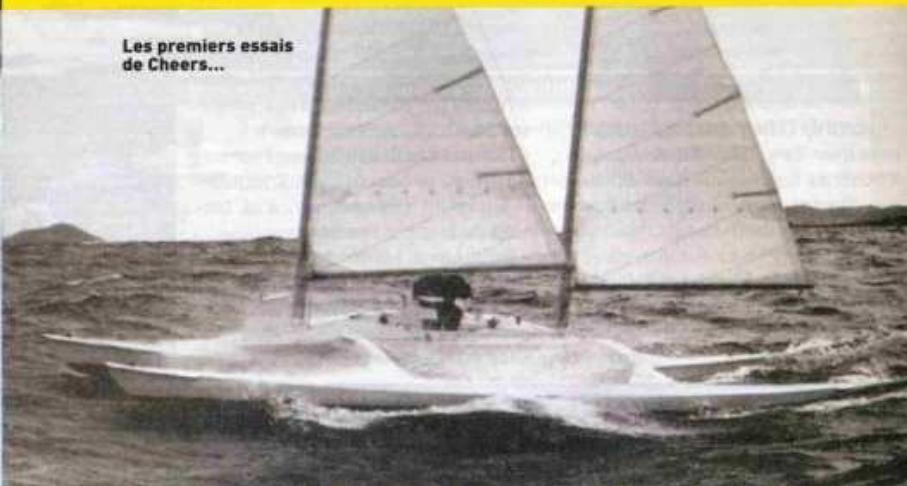
On a longtemps prêté à R. Newick un sentiment d'ambivalence à l'égard de la compétition, cela s'appliquait sans doute à son manque d'enthousiasme pour le sponsoring, mais l'architecte s'intéressait à l'Ostar depuis son origine et espérait voir une de ses créa-

tions sur le podium ! La réalité dépassera ses rêves puisqu'il trustera les places d'honneur durant 4 éditions. Richard Newick a pratiqué le kayak, l'aviron et l'eau vive, il a donc établi des liens physiques clairs avec les paramètres fondamentaux d'une embarcation. Cette expérience sera à l'origine de la réduction drastique de la surface mouillée de CHEERS. Le second gisement d'inspiration provient des praos volants du Pacifique ouest : Newick en inverse la géométrie pour permettre l'appui

NAVIGUER BORD DE CHEERS

Vincent et Nelly nous ont fait un beau cadeau (à Denis Kergom et à moi-même) en nous prêtant leur CHEERS pour une demi-journée. Les premières sensations sont fabuleuses. La légèreté, la finesse et l'efficacité de ce Buggy océanique sont prodigieuses. Malgré ses caractéristiques extrêmes, CHEERS est sécurisant et file au ras de l'eau à la vitesse de 15 nœuds avec 15 nœuds de vent... sans le foc) procurant à son pilote un plaisir totalement authentique et original.

Les premiers essais de Cheers...



En septembre 2006, Cheers retrouve son élément...

Et Dick Newick est bien sûr présent !



Cheers en train de naviguer au côté de "Trice", le trimaran de Dick Newick.



Légereté, finesse et efficacité : ce bateau est exceptionnel !



Tom Follet, pensif avant de traverser en solo de Ste Croix vers la Grande Bretagne...



est de chavirage... Juste au cas où !

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Architecte-concepteur :

Dick Newick

Matériaux :

bois moulé/resorcine/époxy/verre

Longueur :

12m

Largeur :

5m

Poids :

1200kg GV : 2 X 16 m²

Génois :

20 m²

Foc :

10 m²

sur le flotteur et invente le prao atlantique ! Son talent fait le reste en fusionnant ces influences dans le génotype de la pirogue jaune. 40 ans plus tard, la sculpture néo-polynésienne continue de bluffer les observateurs avisés.

Trois hommes dans un bateau

Vu d'Europe, le projet CHEERS apparaissait comme l'improbable élucubration de "risque-tout" ! Il s'agissait au contraire d'un challenge sportif et architectural réfléchi, coordonné, et mené par un trio exceptionnel. Dick Newick donne l'impulsion, choisit Tom Follet pour piloter la machine et fait appel à Jim Morris (un ex-banquier de Denver) pour financer le défi. Jim réfléchit 24 heures avant d'émettre deux réserves : "visons l'excellence et faisons participer nos femmes à l'aventure" !

En route pour la gloire

La construction dura 6 mois dans le petit atelier de Newick (qui ne faisait que 12m de long). Dès la mise à l'eau, il fut évident que cette pirogue océanique, fine, légère et homogène était un magnifique engin de vitesse qui répondait exactement aux prédictions de son concepteur (10 nœuds au près, 20 au portant) ; de plus cet "ocean surfer" était d'une élégance à couper le souffle. Après 500 miles d'essai, Tom, pris à contre dans un grain sous la Soufrière de Guadeloupe, chavire sur le côté ! Dick se remet à l'ouvrage et greffe un volume anti-retournement sur la structure au vent. Rasséréné, après plusieurs essais aux limites des possibilités du bateau, Tom prend la mer pour rallier Plymouth ; seul test capable de contourner les hésitations du comité de course et de permettre la participation du prao à l'Ostar. 29 jours plus tard, Tom entre dans Gosport sans avoir rencontré de difficultés !

27 jours et 20 minutes pour un podium légendaire

Follet était un grand marin, il fit une course intelligente sur une route Sud (latitude du Portugal). Malgré le dénuement extrême de son embarcation mais grâce à sa stabilité de route prodigieuse, sans pilote, il franchit la ligne d'arrivée en 3^{ème} position derrière SIR THOMAS LIPTON (17.10m, Geoffrey Williams) et VOORTREKER (15.10m, Bruce Dalling), deux puissantes barques bardées d'électronique et aux budgets importants pour l'époque. CHEERS avait coûté 10 000\$ et le prévisionnel de fonctionnement de 500\$ ne fut pas atteint (seulement 294\$) !

30 ans d'oubli

Comme de nombreux bateaux de course, CHEERS connaît ensuite une longue agonie. Confié au musée d'Exeter il pourrit sur l'eau saumâtre, recouvert d'une mauvaise barbouille de temps à autre. La fusée visionnaire va disparaître lorsque Daniel Charles alerte Dick Newick qui accepte de céder CHEERS à un couple d'amateurs passionnés : Vincent et Nelly Besin. Aidé par la direction du patrimoine maritime et la DRAC PACA, le couple achève en 5 ans (5500h) la restauration-reconstruction minutieuse du prao dont les plans ont disparu.

Sauvetage et résurrection

Classé monument historique, CHEERS a été remis à l'eau (à la mode polynésienne) le 16 septembre 2006 à Port-Saint-Louis-du-Rhône en présence de Dick Newick. La merveilleuse invention est aujourd'hui en sécurité et témoignera auprès des générations futures de la richesse architecturale d'une époque.

CE QU'ILS EN ONT DIT

"The lady of the seas" (Jim Morris)

"A creature" (Noël Bevan, skipper de MYTH OF MALHAM)

"You will be the winner" (Joan de Kat)

"Une "tombe" de 2,5 pieds de large par 40 de long avec un banc au milieu et une couchette bricolée, j'emportais avec moi tout le nécessaire sauf un piano" (Tom Follet)

"Naviguer seul à bord de cette machine n'est sans doute pas conseillé aux novices" (Tom Follet)

"CHEERS méritait la 1^{ère} place mais le skipper n'obtint que la 3^{ème}" (Tom Follet)

"CHEERS est trop lourd et trop solide !" (Dick Newick)

"Le Project CHEERS est l'exemple parfait de la philosophie de la Transat en solitaire" (HG Hasler)

"L'excellence" (HG Hasler)

Cheers renavigue... Toujours aussi beau sur l'eau !

