

LICOR 43



Le retour de la légende

Section: [Argos](#)

Numéro de magazine: [#15](#)

AUTOMNE 2025

TEXT: Santi Serrat. Directeur de projet chez Latitud 42 et créateur de contenu chez We Are Water.

FOTO: Fonds Aleksejs Vjuns.

Dans un port letton, un vieux voilier espagnol se prépare pour faire le tour du monde. Sous le nom de Laisvé (« Liberté »), peu reconnaîtraient le Licor 43, le premier voilier espagnol à avoir participé à la Whitbread. Son histoire est une épopée unique dans le monde de la voile moderne.

L'histoire de *Licor 43* commence avec Joaquim Coello, l'un des pionniers de la navigation hauturière en Espagne. Ce natif de l'Empordà, qui s'est passionné pour la voile à Sant Feliu de Guíxols en naviguant sur un snipe le long de la Costa Brava, a connu son premier grand succès avec le *Gudrun IV*, un bateau qu'il a conçu et construit lui-même, et avec lequel il a réalisé la Ruta del Rom, la traversée de l'Atlantique entre Saint-Malo (France) et Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), en 1978. Il fut le premier Espagnol à accomplir cet exploit.

Cet exploit le consacra meilleur sportif nautique de 1978, lui ouvrant la voie à un projet de longue date : construire le premier voilier espagnol participant à la Whitbread Round the World Race, une régates autour du monde en quatre étapes. Le départ de la troisième édition était prévu pour septembre 1981, et Coello se mit au travail pour y être, malgré les difficultés liées à la faible popularité de la voile hauturière en Espagne à cette époque.

Il obtint une bourse de l'École des ingénieurs navals (un million de pesetas), effectua des essais hydrodynamiques à Madrid et réalisa une prouesse historique en Espagne : le soutien financier de Licor 43 pour la construction du bateau et sa participation à la régates. Coello confia la construction aux chantiers navals de l'Empresa Nacional Bazán, à Carthagène, qu'il connaissait bien pour y avoir travaillé.

Le 8 janvier 1981, le Licor 43 était lancé : premier voilier océanique espagnol conçu spécifiquement pour un tour du monde et premier grand projet de voile professionnel sponsorisé en Espagne. Coello, ingénieur naval, avait conçu le bateau avec Pedro Morales pour résister aux conditions extrêmes : « Il n'existait pas de bateaux spécialement conçus pour un tour du monde. Nous avons construit un bateau très robuste, en aluminium... mais il s'est avéré trop lourd. »

Whitbread 1981 : L'épopée des deux ruptures de mât

Le *Licor 43* a appareillé de Portsmouth avec un équipage espagnol trié sur le volet. « Le facteur humain était fondamental », explique Joaquim. « Après la première étape, à notre arrivée au Cap, nous avons compris que nous ne gagnerions pas. Ma principale préoccupation était : comment motiver l'équipage ? La réponse fut : "Terminer la course à tout prix". »

La deuxième étape, dans le redoutable océan Indien, fut la plus difficile. C'est là que commença le premier chapitre de cette épopée. Dans une tempête aux vents de 60 nœuds et aux vagues déchaînées, le navire tanguait de plus en plus, jusqu'à ce qu'une vague gigantesque le fasse chavirer. « Il faisait nuit et nous étions trois sur le pont. Nous naviguions à environ 18-20 nœuds, avec un foc et un tangon. Au moment du chavirage, lorsque nous avons touché l'eau, le tangon a brisé le mât. » Avec la bôme en guise de mât, ils parvinrent à improviser un gréement et à parcourir les 2 300 milles qui les séparaient de Hobart.

Là, un nouveau mât les attendait, qu'ils avaient déjà commandé en remplacement auprès du fabricant. Ils l'installèrent juste à temps pour entamer la troisième étape. Cependant, à 240 kilomètres du cap Horn, le mât se brisa de nouveau. « Il n'y avait pas de vent excessif. En le coupant en quatre morceaux pour le transporter par avion, l'une des coupes coïncidait avec le boîtier de drisse, une zone sujette aux fissures. Je craignais déjà ce genre de problème, c'est pourquoi je montais au mât tous les deux jours pour l'inspecter. »

Voici le deuxième chapitre de cet exploit : ils installèrent un deuxième gréement de fortune avec la partie supérieure du mât ; le premier navire espagnol à franchir le cap Horn en régates le fit à quatre nœuds, avec un mât improvisé de 11 mètres et un gréement à deux perches en forme de voile inversée à l'arrière.

Ils parvinrent à atteindre Mar del Plata, où ils récupérèrent un nouveau mât avec lequel ils rejoignirent la régates et terminèrent à Portsmouth à la dix-neuvième place après 160 jours de navigation.

Aujourd'hui, le *Licor 43* est le seul monocoque d'une course autour du monde par étapes qui, après avoir subi deux cassures de mât, a réussi à se réarmer deux fois avec un gréement de fortune et à terminer la régates, une étape extraordinaire et unique dans l'histoire de la course océanique qui ne sera probablement jamais surpassée.

Les prémices de la navigation océanique en Espagne

Le tour du monde *du Licor 43* a marqué un tournant dans la voile espagnole. Malgré des ressources limitées, l'équipe de Joaquim Coello a ouvert la voie à de futurs projets. La régates a été un véritable laboratoire d'idées et a perduré. Parmi les figures marquantes, citons Toni Guiu, alors âgé de 19 ans, le plus jeune membre d'équipage, qui, avec Jordi Brufau, a co-parrainé le *Fortuna Lights* lors de l'édition suivante en 1985, le deuxième bateau espagnol engagé dans la régates.

L'aventure *du Licor 43* fut une première, riche d'enseignements pour les projets espagnols ultérieurs. La panne du réfrigérateur lors de la première étape les obligea à rationner leurs provisions et même à pêcher. Ils expérimentèrent pour la première fois des aliments lyophilisés et Nandu Muñoz, son diplôme de

médecine en poche, créa une école sur l'étude du rationnement de l'eau et des aliments, la conception de la trousse de premiers secours et un manuel de premiers secours à bord. Des centaines de jeunes passionnés de voile furent inspirés par cet exploit, et les médias découvrirent la navigation hauturière.

La Renaissance dans la Baltique

Le *Licor 43* disparut sans laisser de traces. Son sillage sembla s'estomper jusqu'à sa réapparition en mer Baltique. En 1992, il fut acquis par un groupe de navigateurs lituaniens pour participer à la Grande Régate de Colomb.

Le voilier fit voile vers le port lituanien de Klaipeda pour une rénovation complète et, rebaptisé *Laisvé* (« liberté » en lituanien), devint la fierté de la jeune république balte en pleine reconstruction nationale.

Après avoir traversé l'Atlantique et obtenu une honorable quatrième place, le *Laisvé* s'est lancé un an plus tard dans un voyage autour du monde peu conventionnel : naviguant vers l'est, visitant des ports avec un objectif diplomatique et émotionnel : porter le message de la nouvelle Lituanie libre.

Le 23 décembre 1994, le *Laisvé* franchit à nouveau le cap Horn, treize ans plus tard. Cette fois-ci, avec tous ses gréements. C'était la première fois dans l'histoire lituanienne que son pavillon flottait au cap le plus redouté de la navigation.



Début des travaux de restauration au Licor 43 à Klaipeda. Photo : A. Vjuns.



Le Laisvé (ex-Licor 43) reprend la mer après 20 ans. Photo : A. Vjuns.



Intérieur du Licor 43 avant sa restauration complète. Photo : A. Vjuns.



Licor 43 arrive sur les côtes anglaises pour terminer la Whitbread 1981. Photo : MMB.



Construction du navire Licor 43. Chantiers navals Bazán, à Carthagène. Photo : MMB.



Pose des plaques d'aluminium sur la coque du Licor 43. Photo : MMB.

Une troisième vie : l'Ocean Race 2027

Après des années de navigation formatrice dans les fjords norvégiens et la mer Baltique, le voilier s'est échoué en 2004. Pendant près de vingt ans, il est tombé dans l'oubli. En 2022, Aleksejs Vjuns, passionné de voile classique, a découvert la coque abandonnée à Klaipėda, l'a achetée et l'a transportée jusqu'au port letton de Riga.

Aujourd'hui, ce bateau légendaire souhaite écrire le troisième chapitre d'une histoire unique : participer à l'Ocean Globe Race, la régates autour du monde qui a su raviver l'essence même de la voile. Les protagonistes du passé et de nombreux bateaux ayant concouru lors des années légendaires des années 1970 et 1980 y participent, prouvant ainsi que certains bateaux ne vieillissent pas, mais deviennent des légendes. Le *Licor 43* est de ceux-là.



Essais en mer du Licor 43 à Carthagène, janvier 1981. ©Aleksejs Vjuns.

FICHE TECHNIQUE

Caractéristiques

Licor 43 est un monocoque en aluminium à gréement fractionné, conçu spécifiquement pour la Whitbread de 1981 et construit à Carthagène par Empresa Nacional Bazán (aujourd'hui Navantia). Joaquim Coello et Pedro Morales l'ont conçu en privilégiant sa résistance aux rigueurs d'un tour du monde. Il pouvait accueillir 10 membres d'équipage et atteindre une vitesse de 20 nœuds.

Longueur totale : 18,27 m

Longueur de la ligne de flottaison : 14,87 m

Tuyau : 5,13 m

Tirant d'eau : 2,89 m

Surface de voile : 460 m²

Déplacement : 20,13 t



Aleksejs, le navigateur qui restaure les souvenirs

En août 2022, alors que le navigateur letton Aleksejs Vjuns se rendait avec un ami à Klaipėda pour acheter des voiles d'occasion pour l'un de ses bateaux, il remarqua une coque en cale sèche. « Elle était très abîmée. Il ne restait que la coque avec la quille, le gouvernail et les cabestans ; le reste était démonté et éparpillé dans le port. » Il ignora de quel bateau il s'agissait jusqu'à peu après, lorsqu'il découvrit qu'il s'agissait du *Licor 43*. « Ce bateau a marqué l'histoire de la voile mondiale, tant espagnole que lituanienne, grâce aux voyages pionniers qu'il a effectués sous le nom de *Laisvé*, et je souhaitais l'utiliser pour perpétuer cette histoire et former des navigateurs lituaniens. »

Aleksejs a 22 ans et une passion : l'enseignement de la voile. Il dirige des projets de formation et possède trois voiliers classiques : un Conrad 54, un S&S 52 construit par Royal Huisman, et maintenant le *Licor 43*. Avec le soutien de sa famille, il a entrepris sa restauration, mais il a besoin de sponsors pour réaliser son rêve : participer à la prochaine édition de l'Ocean Globe Race. « Chaque bateau a son histoire, et cette histoire ne doit pas tomber dans l'oubli », affirme-t-il. Bien qu'il reçoive des demandes de équipiers chaque semaine, son principal défi n'est pas de trouver un bon équipage, mais les fonds nécessaires pour remettre le *Licor 43* à la mer et le faire entrer dans l'histoire.



Aleksejs Vjuns avec pour objectif l'Ocean Race. ©Aleksejs Vjuns.