

QUADRASOLO ATLANTIQUE 2002

Tribulations d'un authentique bizut

ou

Pour paraphraser une célèbre marque de chaussures et vêtements de sport, I just did it !



Car c'était un sacré challenge pour moi que cette régates des "Vieux Safrans" à laquelle j'avais rêvé depuis quelques années. Et à l'approche de la soixantaine, il est grand temps que je m'y attaque tant que j'en ai encore la force!

Je savais que j'en avais la capacité et les connaissances au plan théorique et pratique, ça fait plus de 25 ans que je navigue et skippe des bateaux aussi bien aux Antilles qu'en Méditerranée, mais jamais en solitaire complet et mes navigations en Bretagne sud ont toujours été en qualité d'équipier. De plus, à part du temps de la planche à voile, je n'ai jamais fait de régates !

Alors, c'est un sacré défi que je me suis lancé cette année en décidant de participer aux "Vieux Safs" D'ailleurs, inconsciemment, j'ai un peu cherché à l'éviter: inscription tardive, recherche d'un bateau à louer encore plus tardive pour un budget que je voulais quand même limité, bref, je m'étais mis des obstacles pour avoir bonne conscience envers moi-même de ne pouvoir faire cette course. Mais volontaire cependant, j'ai tout fait à temps et je peux m'engager au départ des Sables d'Olonnes. Et comme je suis mon propre sponsor, le nom de course de mon bateau est GRANSINE !

Le bateau était un Gib Sea 312 Plus, c'est-à-dire avec bastaques. De quoi en effrayer plus d'un: on m'a dit que c'était un bateau très physique, qu'il fallait bien régler les bastaques pour ne pas casser le mat,...mais qu'il marchait très bien.

Prise en mains du bateau quelques jours avant le départ pour faire l'inventaire de tout l'armement devant La Trinité, une sortie avec le propriétaire pour m'en expliquer toutes les subtilités de réglages, et c'est tout. C'est donc dans le convoi vers Les Sables que j'apprendrai à le connaître.

Comme il faut y être le Vendredi soir, je quitte La Trinité le Mercredi en fin de matinée pour une 1^{ère} étape à Hoëdic.

Première expérience en pur solitaire, je suis ravi, mais

il



faut tout faire, penser à tout, anticiper pour tout,... C'est un petit vent de 10 Nds par le travers qui me fait faire route directe, facile. La prise de la tonne se fera plus facilement que je ne le croyais aussi. L'étape suivante est plus longue puisque j'ai l'intention d'aller jusqu'à Yeu. Il me faudra attendre que la mer monte un peu pour quitter la tonne de Hoëdic car je suis bien près de la plage à cette marée basse du

matin. Mais c'est une petite brise portante qui me fait avancer accompagnée d'un beau et chaud soleil pour cette fin Juin.

Portant, donc du Spi; mais je n'ai jamais fait ça tout seul ! La mer est belle, le vent doux, orienté sur l'AR, la route est longue et bien dégagée, toutes les conditions sont réunies pour me lancer... Je rassemble toutes mes connaissances sur le sujet, positionne toutes les manœuvres, vérifie 2 fois que je n'ai rien oublié, et j'envoie. Ça marche ! Le spi se gonfle et je gagne 1 Nd. Une fois établi, je garde une main sur la barre et une autre à l'écoute et je suis très content de voir le bateau avancer ainsi dans ce petit air. Je tiendrai ainsi jusqu'en milieu de l'AM et que le vent tombe complètement. C'est alors l'affalé du spi: je révisé mentalement les opérations à effectuer et tout se passe comme prévu. Finalement, ce n'est pas si difficile le spi...par ce temps sympa ! Fin de convoi au moteur donc et prise de la panne seul sans problème.

Le lendemain vendredi, cap sur les Sables en contournant Yeu par l'Ouest car c'est par-là qu'on y viendra lundi en régates. C'est encore un doux zéphyr portant qui m'accompagne, et de nouveau j'envoie le spi. Sans appréhension puisque je sais maintenant

que je sais faire. Mais cette fois, ça ne marche pas. Qu'est-ce qu'il se passe ? En regardant de plus près, je m'aperçois



que j'ai inversé point de drisse et d'amure !! J'ai appris depuis que c'était arrivé à d'autres bien plus aguerris que moi. Les choses étant remises à leur place, tout ira bien ensuite, jusque la chute du vent et l'affalé toujours sans problème mais pas sans réflexion excessive!

Arrivée aux Sables d'Olonnes comme prévu en fin d'AM pour rejoindre la flotte, à quai depuis une semaine pour la plupart.

Samedi: opérations de contrôle des bateaux et le soir animation avec notamment bizutage des nouveaux. J'y ai été particulièrement soigné, mais je crois que je l'ai un peu cherché...!

Un bateau physique !

Dimanche: premier jour de régates. C'est un parcours devant les Sables. La météo annonce un force 3 fraîchissant dans l'après-midi; Ça me va. En fait le vent va rapidement monter dès le 1^{er} bord de près et j'ai beaucoup de mal à tenir mon bateau qui se vautre plus que de raison. D'autant que rapidement le stick me reste dans la main: cassé à sa jonction avec la barre, il avait été réparé sommairement avec du tissu collant par le propriétaire. Je dois donc rester à l'intérieur du cockpit pour barrer. Cependant il y a 5 ou 6 bateaux derrière moi au moment de virer la bouée

au vent et là, 1^{ère} leçon: il faut arriver à la bouée tribord amures. J'ai en effet dû laisser passer un bateau prioritaire ce qui m'a obligé à faire 2 virements supplémentaires et voir me passer devant 3 autres. Le vent dépasse maintenant 20 Nds, et mes réductions de voilure ne suffisent pas: je me bats comme un diable pour faire aller le bateau où je veux, avec des coups de gîtes tels que l'eau arrache mes cagnards dans les filières. Je dois les enlever acrobatiquement



avant de les perdre. Le vent continue à monter jusqu'à dépasser 25 Nds avec des rafales à 35 selon l'organisation. Bien qu'à voilure réduite, j'ai toutes les peines du monde à enrôler la bouée de largue avant de descendre au vent AR. Je comprends maintenant ce que veut dire un bateau "physique". Pas de spi pour moi (et qq autres) bien sûr; je suis déjà content de tenir le bateau avec les voiles en ciseau. C'est ensuite une remontée au louvoyage vers la bouée de près qui se trouve à qq milles au Nord de l'entrée du port. J'ai déjà bcp de retard, je me suis bcp battu et je trouve que pour une première ça suffit : je rentre directement au port quand j'arrive devant. Abandon donc et j'apprendrai que 7 autres coureurs ont fait de même, volontairement ou pas.

Ambition:arriver à faire le parcours

Lundi, c'est l'étape vers l'île d'Yeu à contourner par l'Ouest. Météo annoncée comme identique à la veille. Je démarre donc avec un ris et une certaine circonspection. A la 1^{ère} marque de parcours, le phare des Barges, il y a une dizaine de bateaux derrière moi: bien Momo ! Peu à peu, le vent mollit et je peux dérouler toute la toile. Ainsi, le bateau marche bien, mais ça ne dure pas: Dans l'après-midi il se renforce à nouveau et en plein dans le pif, ce qui oblige à louvoyer pour aller contourner Yeu par l'Ouest. Quand je suis par le travers du sud-est de l'île d'Yeu, le vent commence à monter; il y a encore une dizaine de bateaux derrière moi, ce qui me rassure car les premiers sont déjà à l'horizon. Le vent se stabilise à 25 Nds, c.à.d. que de nouveau je me bats pour faire avancer le bateau malgré une gîte excessive et des auloffées que je n'arrive pas à contrôler malgré ma voilure réduite.

A hauteur de La Meule environ, j'entends à la VHF que les premiers virent les Chiens Perrin. Je me retourne pour voir où sont ceux derrière moi: il n'y a plus personne ! Ils sont allés se mettre à l'abri en passant par le sud-est de l'île.

Obstiné, je continue car c'est pour moi un peu une épreuve initiatique, et j'y parviendrai même si je serai classé comme abandon, car j'arriverai très largement

hors délai: à 22h pour une ligne qui fermait à 20h30. Il n'y a plus personne à cette heure là: tout le monde est en train de festoyer, mais je trouve une place à un ponton où je m'amarre seul. Ouf! c'est fait et j'en suis très content. Une soupe, un fruit et dodo. On verra la suite demain.

On se dégonfle ?



L'étape suivante est celle de nuit, et j'avoue que j'appréhende un peu. Mais une avarie va peut-être sauver mon honneur si je renonce à cette étape. La chute de mon génois est légèrement déchirée (mais j'en ai un autre plus petit, ce qui n'est pas plus mal) mais surtout un hauban inter est cassé. Je fais donc savoir au comité de course que je ne pourrai pas prendre le départ le soir, puis je cherche sur l'île d'Yeu qqun qui pourrait me réparer. Et je trouve ! Dans la matinée, il démonte la pièce, téléphone au continent pour qu'on lui en envoie une par hélico, et à 15h c'est réparé. Entre temps j'ai changé mon génois sur enrôleur tout seul (ça non plus je ne savais pas que je savais faire!), et je suis donc prêt à prendre la départ.

Le vent est toujours soutenu mais plus maniable, toutefois je n'arrive tjs pas à régler mes voiles pour que le bateau soit facile à la barre et surtout au pilote. Jusqu'à 15Nds, ça va, après je vais moins vite et je zigzague. Je suis donc obligé de tenir la barre le plus souvent possible en tirant dessus comme un forcené. Ainsi la nuit passera sans sommeil mais avec bcp de plaisir car avec une superbe lune qui nous accompagnera jusqu'au matin. Jusqu'à la tombée de la nuit d'autres bateaux sont dans mes environs mais après je ne verrai plus personne. Cela tient à ce que j'ai choisi de rester près de la côte pour avoir moins de vagues, mais c'était un mauvais choix par rapport au courant que je n'avais pas étudié. J'avais bien assez de soucis avec mes réparations...Pas assez étudiés non plus les phares, ce qui m'a fait approcher un peu

trop près le plateau du Four, mais comme je surveillais bien le sondeur, j'ai viré bien avant de monter sur les cailloux. J'ai cependant laissé la bouée Basse Capella à babord, ce qui m'a rallongé inutilement la route. Quand je passe la marque de parcours de la Recherche (passé à l'Ouest comme l'indique la balise mais il fallait passer à l'Est coté bateau comité!!!), il est 6h et les premiers rentrent au Crouesty. Moi il me reste encore à aller virer la bouée Sud Quiberon avant de revenir franchir la ligne d'arrivée. Avec le jour, je vois d'autres bateaux aussi en retard que moi: nous sommes 5 à la bouée sud Quiberon. Retour tranquille au Crouesty pour arriver vers 8h; la ligne est tjs en place. Sympa. A 150m de cette ligne que je m'apprête à franchir au près, une forte rafale me fait lofer, et j'ai beau tout essayer, je passe du mauvais coté du bateau comité ! Celui-ci m'appelle avec insistance à la VHF pour savoir si je suis bien en course mais j'ai bien trop à faire pour lui répondre! Ce n'est qu'après avoir franchi le prolongement de la ligne que je pourrai le faire. Je n'ai pas le courage de faire 1/2 tour pour passer la ligne comme il faut, j'en serai quitte pour une petite pénalité. Trois bateaux arriveront encore derrière moi. La journée de repos est la bien venue avant la sympathique soirée grillades à la capitainerie.

Sacré spi !

La 4^{ième} étape nous fait rester dans la baie. Après la bouée de dégagement devant la plage du Logeo, c'est du vent AR vers Hoedic. Le vent est maniable pour moi: j'envoie le spi pour la première fois en course. Tout se passe parfaitement. Empannage du spi à mi-parcours: parfait. Je marche ainsi vers la bouée de La Chèvre, située non loin de la côte, qu'on doit virer pour se diriger vers Houat. Pas inquiet mais prudent je décide d'affaler 1 mille avant pour être à l'abri d'une mauvaise manœuvre. J'ai alors 7 ou 8 bateaux derrière moi. Le début de la procédure se déroule parfaitement, il ne me reste plus qu'à tirer sur la toile pour la faire descendre, et là: blocage. Le spi refuse de descendre. J'essaie différents angles de tire car j'imagine que ça coince en tête de mat avec la poulie d'enrouleur, rien à faire. Et la bouée à virer qui approche ainsi que la plage... Je dois abandonner le spi qui flotte au vent pour virer et prendre une route vers Houat par vent de travers. Je remets le pilote et m'escrime pendant 10 bonnes minutes pour essayer de faire descendre ce fameux spi sans le déchirer, en vain. Je ne me vois plus que rentrer ainsi au port, bien peu glorieusement avec le spi en drapeau, pour monter en tête de mat et le décoincer. C'est alors que je passe devant le mat que vois que la drisse s'est coincée dans un taquet qui sert normalement en équipage. Une fois sortie de là, j'ai pu affaler normalement, sous les applaudissements du bateau comité qui était resté à proximité en sécurité. Merci à eux.

Mais bien sûr je suis bon dernier. Le petit vent qu'il y a maintenant me permet de bien exploiter mon bateau et j'en remonte 4 avant de virer le rocher de La Vielle. Mais ensuite une mauvaise option pour retourner sur Le Crouesty me fera perdre mon avantage pour arriver avant dernier.

Trop timide

La 5^{ième} étape va du Crouesty à Lorient. Le vent est portant jusque La Teignouse, mais instable en force et

direction, je n'ose pas envoyer le spi. De plus j'ai pris un ris au départ craignant que le vent ne monte. Il n'en sera rien, au contraire, et le temps que je m'en aperçoive et que je largue le ris, je sors de La Teignouse loin derrière tout le monde. C'est ensuite du près avec un vent inférieur à 15 Nds: c'est ce qui me va le mieux et je remonte progressivement plusieurs



bateaux pour finir 69^{ième} sur 72 classés. C'est mieux

Enfin un parcours sans faute

La 6^{ième} étape fait le tour de Groix. Après la bouée de dégagement, j'ai la satisfaction de croiser devant un concurrent réputé. C'est donc que j'ai pris un assez bon départ! Cependant je ne le verrai plus après! Au sud Ouest de Groix, on prend de nouveau du vent portant, mais on est bien en paquet à mon goût pour envoyer le spi. Ca se dégage peu après et je l'envoie. Impeccable. Tout le sud de Groix se fera ainsi sous spi. Cette fois l'affalé ne me posera pas de problème et pour une fois je régaterai effectivement avec plusieurs bateaux jusqu'à la ligne d'arrivée où je me classe 62^{ième} sur 72. Et cette fois j'ai enfin franchi toutes les portes dans le bon sens et du bon coté !!!

BILAN

Mon objectif était prioritairement de faire tout le parcours et si possible de laisser quelques bateaux au classement derrière moi. Il est pleinement atteint puisque au classement général en temps compensé je finis 71^{ième} sur 76 classés. Mais surtout j'ai mis concrètement en pratique ce que je savais théoriquement ou sous la surveillance de quelqu'un, ce qui m'a enrichi bien plus que je ne l'avais imaginé. Et puis je suis arrivé au bout de mon projet malgré l'appréhension que j'en avais.



Texte écrit à l'approche de l'hiver pour en prolonger le plaisir...