

## QUOI DE NEUF À BORD DU 739 ?

*Ce mois-ci, malgré les rigueurs de la météo, avec les coureurs du CEMC nous avons bravé le mauvais temps pour aller nous entraîner au large de Concarneau ! J'ai également reçu les retours sur mes choix de courses pour la saison 2024. Mon agenda commence à se dessiner et je vous le partage dans ce numéro. Enfin, c'est le retour de L'Anecdote du skipper, avec le récit de ma première navigation en solitaire, et donc, de mes premiers frissons en mini ! J'avais gardé ce récit bien au chaud depuis 2 ans, je vous laisse le découvrir dans cette édition.*

## Actus : Un reprise tonique !

### Ambiance hivernale pour les premiers entraînements

Depuis la reprise des entraînements, la météo n'a pas été des plus clémentes. Ces derniers week-ends, nous avons eu du mauvais temps : du vent fort et instable, ainsi que du froid et de la pluie. Cela est dû au passage de plusieurs dépressions à la pointe bretonne. Pour autant, ce n'est pas une raison de rester dans son canapé. On enfile ses plus beaux cirés et on part affronter la tempête ! En course, même si les organisateurs essaient d'éviter au maximum ces conditions qui sont très dures à vivre sur nos petits bateaux, il peut arriver que certains phénomènes échappent aux fichiers météo et nous surprennent. C'est l'occasion pour notre entraîneur François Jambou de nous rappeler le vieil adage : "Entraînement difficile, guerre (course) facile". S'entraîner dans de telles conditions nous prépare et nous endure pour la suite de nos navigations.



*Bon, c'est vrai, je dois l'avouer, malgré les tempêtes, nous avons quand même pu avoir un entraînement calme, très calme même... Comme en témoigne cette photo.*

Je vous avais parlé de la reprise des offshores et des nuits en mer. Le premier était prévu le week-end dernier, mais les conditions extrêmement instables rendaient la navigation trop dangereuse. Nous sommes tout de même allés sur l'eau, essayant de jongler entre les "grains", ces gros nuages qui changent l'ambiance du plan d'eau en 2 minutes, apportant soudainement pluie et vent fort. Samedi, j'ai enregistré sous l'un d'eux une rafale de vent à 38 nœuds, de quoi largement ébouriffer mes cheveux pourtant trempés ! Ces navigations sont rarement agréables, mais tant que rien n'est cassé, nous sommes toujours fiers d'y être allés une fois de retour au ponton.

### Un beau programme de course pour 2024

Le planning des courses a été annoncé. Je commencerai donc ma saison par la Pornichet Select début avril. C'est une course que j'ai déjà courue l'année dernière et qui a été ma première course en solitaire. J'en garde un très bon souvenir ! Ensuite, j'espère participer à la Mini en Mai que j'ai dû abandonner en 2023 suite à la déchirure de mon solent. Je suis actuellement 16e en liste d'attente pour cette course, je croise les doigts ! Après cela, je suis en lice pour la Calvados Cup, une course en Manche que je n'ai encore jamais faite et qui se déroule en juin. Puis viendra la plus grosse course de la saison, la "SAS", pour Les Sables d'Olonne-Les Açores-Les Sables d'Olonne. Un aller-retour en solitaire jusqu'aux îles portugaises. Un cumulé de 15 à 20 jours en mer. J'ai hâte ! Ce sera ma véritable première course au large en solo. Elle doit se dérouler de la mi-juillet à la mi-août. Enfin, je conclurai la saison en Mini par une course à domicile : la Duo Concarneau en septembre.

À ce programme, pourront peut-être s'ajouter des courses sur d'autres supports, mais c'est encore un peu tôt pour en être sûr. Pouvoir m'engager sur toutes ces courses dépendra aussi des financements que j'arriverai à trouver dans les deux prochains mois.

## QUOI DE NEUF À BORD DU 739 ?

### L'anecdote du Skipper

Pour cette anecdote, je vous emmène en février 2022, un mois après avoir acquis le Mini 739. Nous sommes à Roscoff, au port du Blosson, où j'ai mis à l'eau mon nouveau bateau, afin de rejoindre le centre d'entraînement de la Baie de Morlaix. Avec seulement deux sorties en double à mon actif sur Adélaïde, je suis encore novice, et la zone de navigation m'est inconnue. Je sais seulement qu'elle est réputée pour ses nombreux cailloux et ses forts courants. C'est dans ce contexte que je vais expérimenter ma première navigation en solitaire sur un voilier. Ce sera aussi mon premier grand moment de peur en Mini.

Il est 5h48 du matin le samedi 17 février 2022 lorsque je quitte Fouesnant en voiture pour rejoindre Roscoff et participer à l'entraînement encadré par Damien Cloarec. Au programme, un offshore d'environ 50 milles le long de la côte pour contourner une balise nommée Aman Ar Ross, à l'ouest du port, au large Trébeurden. Le début de la navigation s'annonce agité, car le vent a soufflé toute la nuit et a généré une importante houle. Les conditions de mer et de vent doivent ensuite s'améliorer tout au long de la journée, pour de nouveau se durcir après le coucher du soleil. Le parcours a été choisi de façon à ce que les derniers soient rentrés au port peu après la tombée de la nuit. Je prends donc la route au petit matin, légèrement stressé par la journée qui s'annonce. Alors que j'imagine tous les scénarios possibles à cette grande première, je rate une station-service sur la voie express qui m'oblige à un grand détour et prends du retard.

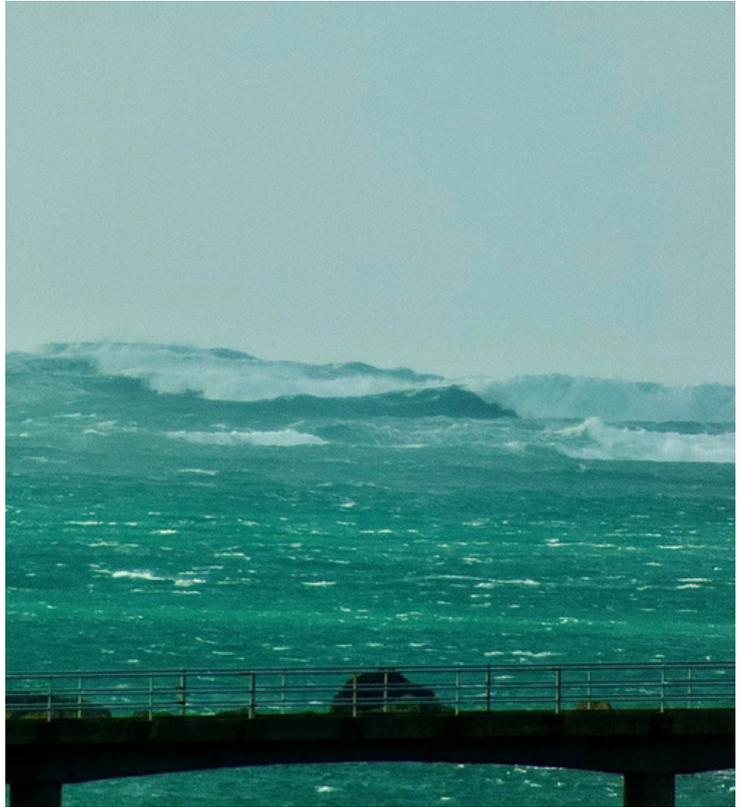
Quand j'arrive au port de Blosson à Roscoff, à 8h, les bateaux des autres coureurs du centre d'entraînement sont déjà prêts. Ils sont réunis pour le briefing. Je salue Damien qui m'informe que le départ de l'offshore sera donné comme prévu à 9h dans le chenal. À moi d'être prêt à temps pour prendre le départ avec le groupe. Je m'empresse donc de préparer le bateau, gréer les voiles alors que je vois les premiers camarades d'entraînement quitter le ponton. Je prends à peine le temps de m'équiper, enfilant juste une salopette, une veste légère et ma brassière de sécurité, puis je largue les amarres pour les rejoindre dans le chenal. Une fois dehors, le vent est encore fort et la mer est formée. Le coach mouille\* la ligne de départ et lance le chrono. Je franchis la ligne avec un peu de retard. Il faut maintenant enchaîner les manœuvres pour sortir du chenal et commencer le contournement de l'île de Batz. J'enchaîne les virements de bord, sans pouvoir faire de pause pour pouvoir m'équiper davantage. La veste que je porte ne me protège pas des vagues qui viennent éclater sur le pont. Ma polaire et mon tee-shirt sont complètement trempés. À 9h45, nous arrivons au nord de l'île de Batz et entamons maintenant un long bord de près vers Aman Ar Ross.

Après ce début de manche très tonique, mais correctement négocié, la pression commence à redescendre. Malheureusement, pour la première fois de ma vie, je commence à souffrir du mal de mer. La houle est très forte, comme des collines de plusieurs mètres qui baladent le bateau dans tous les sens. L'eau qui avait imprégné ma polaire commence maintenant à couler sur mes jambes à l'intérieur de ma salopette. Je suis gelé, je n'ai pas de vêtements de rechange, seulement un ciré supplémentaire que j'enfile en espérant me réchauffer, mais je resterai ainsi trempé durant toute la navigation. Mon mal de mer est de plus en plus important. Si bien que je vais passer deux heures à vomir sur le pont en grelottant. Je me fais violence pour continuer de régler afin de ne pas ralentir.

En début d'après-midi, le vent faiblit, la mer se calme, et je commence à entrevoir le soleil entre les nuages. Ces conditions bien plus clémentes me permettent de me réchauffer. Le mal de mer finit par me quitter et je parviens même à avaler quelques barres de céréales. La flotte s'est étendue sur quelques miles, et nous glissons maintenant rapidement vers Aman Ar Ross. Chacun de nous sait qu'il ne faut pas traîner, car d'ici une heure, le courant va s'inverser pour se retrouver face à nous. Les coefficients de marée sont importants ce week-end-là, et avec le vent qui continue de mollir, nous avons tous en tête le risque de nous retrouver très fortement ralentis par le courant, ou même d'être emportés à reculons. À 15h, alors que je commence à sentir le courant me ralentir, je croise les premiers bateaux ayant déjà contourné la bouée et qui font désormais route vers le port. Tous vont passer à temps, sauf deux bateaux. Le mien et celui d'Eve. Ensemble, nous allons essayer de gagner du terrain sur la bouée que nous pouvons maintenant apercevoir, à 1 mile devant nous. Mais le courant empêche toute trajectoire nous rapprochant de l'objectif. Au bout d'une heure, le vent tombe et nous allons même commencer à reculer. Eve m'appelle alors à la radio VHF pour me dire qu'elle décide d'abandonner, soucieuse de pouvoir rentrer avant la nuit, et fait route vers le port. Pour ma part, je suis déterminé à contourner cette marque. Je souhaite montrer au groupe d'entraînement que je viens d'intégrer que j'ai de la ressource et de la volonté.

## QUOI DE NEUF À BORD DU 739 ?

À 17h, j'ai enfin contourné Aman Ar Ross et fait route vers le port, sous spinnaker. Je parcours la moitié du chemin du retour sans encombre et beaucoup plus rapidement qu'à l'aller. Alors que je me rapproche de l'île de Batz, la nuit tombe et le vent commence à se renforcer. Par prudence, j'affale mon spi. Il est 21h quand le vent s'établit à 25 nœuds. Je suis en train de contourner l'île, et je commence à rencontrer des difficultés à contrôler le bateau. Malgré avoir réduit la toile, la barre devient dure à diriger. La nuit est sombre, je ne vois absolument rien. Dans ce décor qui m'est de toute façon inconnu, le stress qui s'était dissipé dans l'après-midi réapparaît. La mer commence à se creuser, et revient asperger le pont de ses embruns. J'essaie de me repérer avec les feux lumineux de la côte, mais il y en a beaucoup trop. Je suis complètement perdu. J'essaie d'ouvrir une application de navigation sur mon téléphone\*, mais avec mes mains trempées, je ne parviens pas à le déverrouiller. Le vent monte sans vouloir s'arrêter et le bateau *part au tas\** de plus en plus souvent. À tel point que je dérive plus que je n'avance. Dans cette ambiance tempétueuse, je n'arrive toujours pas à me repérer et je vois grandir en moi la peur de heurter une roche. Soudain, je réalise que je n'ai pas la moindre idée de comment percuter le radeau de sauvetage qui est dans le bateau, ou à qui communiquer une détresse. Je suis parti pour cette première expérience en solo, sans aucun préalable de sécurité. Je m'en veux terriblement, rentre en colère contre moi-même et commence à hurler dans le noir. Le bateau n'en fait qu'à sa tête. Il y a maintenant plus de 33 nœuds de vent ! Je ne sais pas où je suis, il est 23h, et je n'ai aucune idée de la façon dont mener le bateau dans ces conditions. C'est là que je réalise la frontière que j'ai franchie en passant de la voile légère à la course au large. Maintenant, je n'ai plus un coach qui puisse venir remorquer mon bateau pour me ramener à terre quand ça ne va plus. Si je ne veux pas mobiliser les secours, il faut que je me débrouille seul. Je décide donc d'allumer mon petit moteur, en croisant tous mes doigts pour avoir suffisamment d'essence pour rallier le port qui ne se trouve plus qu'à quelques miles. À chaque vague, l'arrière du bateau sort de l'eau et entraîne avec lui le moteur et l'hélice, qui ne me propulsent plus. Je vais donc garder un petit bout de ma voile hissée pour maintenir l'équilibre du bateau, et finalement, au terme d'une heure pénible à me faire rincer le visage et à entendre rugir le moteur à chaque vague, je vais réussir à rejoindre le port. Les autres skippers de l'entraînement, tous arrivés plusieurs heures avant moi, sont là pour m'accueillir. C'est un grand soulagement de les voir là, pour me féliciter et m'aider à ranger mon bateau qui est sans dessus-dessous. Quand ils apprennent que j'ai prévu de passer la fin de la nuit à dormir dans le coffre de ma voiture, ils m'invitent à dormir dans la colocation qu'ils partagent chaque week-end. Après une journée d'efforts et d'inconfort, cette proposition sonne comme le meilleur des cadeaux ! Mais en arrivant chez eux ensemble, peu après 3 heures du matin, je réalise que le sommeil devra encore attendre un peu, car Sébastien, l'un de mes hôtes Caennais, a débouché une bouteille de calvados. Pour lui, il est hors de question de ne pas fêter collectivement ce premier offshore de la saison. Alors, pendant une heure, nous partagerons un à un notre expérience de cette difficile journée en mer, tout en dégustant cet apéritif normand. Une méthode redoutable pour renforcer la cohésion d'équipe, et un très bon souvenir ! Par contre, inutile de vous cacher que la séance de formation en sophrologie prévue pour le lendemain matin n'aura aucun mal à me convaincre de céder à une longue sieste bien méritée !



*Au réveil le lendemain matin, voici le spectacle auquel nous assisterons. De gigantesques vagues qui se dressent puis s'abattent au large du port, générées par le vent qui a soufflé toute la nuit à plus de 40 nœuds !*

## QUOI DE NEUF À BORD DU 739 ?

### Annexe de lecture :

\*1- Mouiller un ligne de départ signifie lancer dans l'eau les gueuses/ancres qui retiennent les bouées modélisant la ligne. On dira aussi *mouiller l'ancre* pour désigner l'action de jeter l'ancre afin d'immobiliser un navire par le fond.

\*2- Le téléphone est autorisé en entraînement.

\*3- Quand il y a beaucoup de vent, le bateau *part au tas*, c'est-à-dire qu'il se met soudainement sur la tranche en changeant brutalement de direction vers le vent, jusqu'à se retrouver arrêté de travers, le bateau est ainsi gité au maximum, le mât presque à l'horizontale. Cette situation est très inconfortable car le bateau est incontrôlable, et on doit se cramponner pour ne pas chuter !



*Ce n'est pas mon Mini, mais cette photo prise sur une course l'année dernière est un magnifique exemple de départ au tas !*



## Agenda: À vos marques !

Ce mois de mars sera encore riche en entraînements, avec un stage de 5 jours dès la semaine prochaine. La météo semble favorable à la reprise des nuits en mer, suivie de trois autres week-ends d'entraînement avant une courte pause pour se concentrer sur les examens de mi-semestre la dernière semaine de mars. La préparation ne connaît aucun répit, que ce soit à terre (surtout) ou en mer pendant les entraînements !

### Me contacter

+33 7 89 28 44 84

marin.lenours@orange.fr

marin\_lenours