

Nous avons gagné l'ARC 2005 !!

La nouvelle du jour

Le spi vient de monter sur la dernière dog leg du parcours par un froid matin de février lors du championnat d'hiver à La Rochelle. Abattu en grand notre Surprise entame le dernier bord dans les grandes glissades dont il a le secret. A bord c'est l'instant jubilatoire où en tête de cette dernière manche, il ne reste qu'à contrôler ses arrières pour s'assurer d'une bonne place.

C'est à cet instant particulièrement choisi, que Pascal notre barreur nous lâche d'une voix anodine : "Et une course transatlantique à bord de Véga Prima, ça vous dirait ?". Argh la question qui tue, le truc à vous déconcentrer un régiment de tireurs à l'arc aux JO. C'est pas le moment de faire une annonce pareille, tout autour ça bataille sec. Mais, reconnaissons que ça fleure bon la noix de coco et le bon rhum antillais. Finalement le bord d'attaque qui dévente et le Surprise de Bertrand Chéret qui empanne juste à côté, c'est pas grave, nous on est plus là, on va de l'autre côté ... au soleil vers les cocotiers !!

L'équipage

Le Pascal en question, c'est notre barreur/skipper bien aimé. Depuis des années nous naviguons ensemble sur tous les plans d'eau et sur toutes sortes de bateaux, rapides de préférence. Propriétaire de Sélection, JOD 35 et autres Surprises, c'est un accro de la régates en baie ou au large. A son actif, il a trois transatlantiques en course et de nombreuses classiques. Du genre toujours partant pour aller user son fond de ciré, il est de ceux que l'on équipe avec enthousiasme.

Donc le fameux Pascal et son épouse, Ann-Pascale (titulaire n°1 et quelques transatlantiques également), ont décidé de prendre une petite année sympathique en la consacrant à un tour de l'Atlantique. En prévision de cette belle escapade, ils ont acheté Véga Prima, un Gib Sea 414 flambant d'occasion. Evidement, ce n'est pas le bateau rêvé du tour du mondiste moyen. C'est plutôt un voilier de course croisière doté d'une carène rapide et vivante dont on sent bien à voir sa mine dépouillée dans le Port de La Rochelle, qu'il n'est pas prêt à recevoir un portique, une éolienne et un bimini king size. Pour ce périple, le choix d'un régatier au stade avancé ne pouvait évidemment pas se porter sur une caravane ! Pas plus que la traversée ne pouvait s'imaginer sans un coup de canon au départ et une ligne à l'arrivée ...

A bord du Surprise ce fameux matin, se trouve aussi Ivan. Ivan c'est un pilier de l'équipage, vendeur de bateaux à La Rochelle, il écume pendant son boulot et ses loisirs les plans d'eau du secteur sur tout ce qui flotte. Avec un nombre conséquent de miles derrière lui, il a le don de trouver le réglage qui va bien et, économe en mots, sait placer quelques phrases bien senties quand ça ne le fait pas et qu'il faudrait que ça aille !! Bref, c'est du genre solide à qui déléguer l'affaire sans souci, même quand le baromètre dégringole de 10 Hpa dans l'heure ...

L'autre pilier du bord présent ce jour là, c'est moi, Philippe, quelques miles aussi sur pas mal de canot's en tout genre et une Transat 6.50 et une AG2R il y a quelques années. Bien entendu comme mes congénères, le ciré toujours dans le sac pour répondre présent à une proposition malhonnête d'embarquement. Et ça pour une proposition c'en est une et une belle !

J'allais oublier notre dernier équipier, la mascotte du bord, Fabian, fils des susnommés Pascal et Ann Pascal, en sport étude voiles à La Rochelle. Certes il n'a que 12 ans, mais malgré ce jeune âge, il est tout à fait capable de donner quelques leçons de manœuvre à

pas mal de navigateurs en herbe - faut dire que le gaillard fait un pied de plus que les gamins de son âge et que, quand il tire sur une drisse, ça fume sur les réas ...

La course

Après mures réflexions, l'ARC sera la course élue pour débiter ce périple. L'ARC (de son vrai nom l'Atlantic Rally for Cruisers) c'est une sorte d'institution annuelle qui permet à des dizaines de bateaux de transhumer vers les Antilles à l'approche de la bonne saison. Fort d'un succès croissant (274 inscrit en 2005), nos amis anglais ont réussi à récupérer une idée lancée en d'autres temps par les français, pour en faire une affaire florissante, symbole du nautisme au long cours d'outre manche.

Tracée sur le parcours Las Palmas (Gran Canaria) Sainte Lucie, la course démarre fin novembre et permet aux équipages d'arriver aux Antilles juste à point pour attaquer les fêtes de Noël. Elle comporte deux catégories, une "cruising" où l'utilisation du moteur est permise et décomptée en fin de parcours pour établir une sorte de classement, et une catégorie "racing IRC" où seule la voile est autorisée. Bien entendu nous courrons en racing. Alors, pourquoi cette transat et pas une autre ? Peut-être pour le nombre de participants qui s'annonce impressionnant, ou pour tâter de l'organisation anglaise que l'on dit exemplaire ou pour le charme de la destination tout simplement. Bref ce sera l'ARC.

Las Palmas

Après 12 heures de voyage entre Paris et Gran Canaria et des pérégrinations dont seuls les voyages aériens ont le secret, je débarque à 3 h du matin dans un port de Las Palmas plein à craquer et dans une atmosphère curieusement animée pour cette heure tardive.

Bonheur (!) le bateau est amarré dans le port entre une autoroute qui charrie jour et nuit d'improbables camions dotés d'échappement particulièrement libres et une sorte de bar/boite de nuit à ciel ouvert, le Sotavento.

L'idée de base de ce complexe est des plus sympathique, sauf qu'installé à côté du bateau c'est bruyant, très bruyant... Le problème principal c'est que le disc jockey, probablement sourd depuis toujours, ne connaît que la position "à fond" de son matériel dimensionné pour le stade de France et qu'il balance des basses à couper le souffle jusqu'au petit matin où un arrêté municipal doit l'envoyer à l'asile pour décontamination intensive jusqu'à la nuit suivante.

Bref, installés dans cette baffle géante, les nuits sont courtes (de 5 h à 7 h du matin, heure à laquelle l'anglais d'à côté commence bruyamment à décapsuler ses bières pour la journée !). Pas vraiment l'atmosphère rêvée pour une préparation sereine en vue d'une transatlantique que l'on souhaite combative.

A l'aide de succédané de boules Quies, nous tenons résolument le coup en attendant une panne d'électricité géante ou une grève générale des clubbers et finalement, nous arrivons à dormir un peu. Il faut dire que les journées sont harassante entre l'avitaillement et ... les activités de l'ARC. Parce que là, chapeau ! Messieurs les Anglais, j'ai compris pourquoi nous avons perdu Sainte Lucie et le Canada : côté logistique, organisation et business c'est du costaud, du solide de l'éprouvé, du béton quoi !

Ca commence par la chaîne d'inscription, où il faut suivre la flèche sans s'écarter d'un pouce du parcours tracé, ça continue par les vérifications techniques, tatillonnes comme il faut, ça se poursuit par les séminaires dans un grand hôtel près du port (2 ou 3 organisés par jour qui traitent de sujets aussi variés que : comment faire de la bonne cuisine à bord quand tout ce qui reste est avarié, que faire si d'aventure le bateau coule, comment s'occuper aux Antilles pour ceux qui auraient l'idée de s'y ennuyer, l'art et la manière d'émettre en BLU, en morse en Iridium, en standard X, où faire ses courses pour moins cher que pas cher, ...) et tout ce programme déjà bien rempli se termine par ...les fiestas. Alors là trop fort, chaque jour a son

lot de fêtes : à qui son pot d'accueil, à qui sa réception du maire, à qui sa soirée déguisée, à qui son cocktail dansant, à qui son concert en plein air ... tous les soirs une réjouissance plus réjouissante que la précédente. Pire que la jet set, crevant !

Heureusement pour s'y retrouver dans ce fatras d'activités, l'organisation diffuse tous les matins à 9h le programme de la journée par VHF (séminaire n°12 !). Prière de se munir d'un crayon bien aiguisé et d'une grande feuille de papier. Sans oublier les petits rappels sur la vente des T shirts et différents objets publicitaires. Ah business is business! Du béton vous dis je !!!

Et pour ceux à qui il reste encore un zest d'énergie, il y a les balades sur les pontons et là quel spectacle ! Le port déborde de voiliers tous plus magnifiques les uns que les autres, ça ressemble un peu à Antigua pendant la semaine pour ceux qui connaissent, le rhum en moins. Effectuer un tour du port ferait briller les yeux à n'importe quel plaisancier normalement constitué. De superbes voiliers de courses côtoient des yachts de prestiges qui dépassent les 100 pieds, les mats carbone chatouillent les nuages, les tangons sont longs comme un jour sans vent, les vernis, un ponçage entre chacune des 36 couches, brillent comme de l'inox au soleil, les énormes tableaux arrière ouverts pourraient presque engouffrer Vega Prima sans le plier. C'est tout simplement magique.

Evidemment notre 414 fait un peu annexe dans cet environnement de géants, mais heureusement nous ne sommes pas les seuls du côté des 40 pieds. Il y a notamment une flotte de Bénéteau 40.7 qui court dans notre catégorie IRC et ça nous rassure ...jusqu'au jour où, celui d'à côté décide d'aérer sa garde robe et affiche sous nos yeux légèrement songeurs ses magnifiques voiles neuves en 3DL. Visiblement ceux là sont venus pour gagner. Ça tombe bien nous aussi ... même si on se le dit de moins en moins fort, notamment depuis que nos cartes météo ont vu apparaître une magnifique dépression bien creuse en plein milieu de la route !

Le départ

Dimanche 20 novembre, c'est le grand jour et là encore c'est du beau spectacle ! 270 voiliers, et pas que des barcasses, qui gagnent ensemble la sortie, ça en jette. D'ailleurs les spectateurs sont là, massés sur les digues accompagnés par des bastringues et des groupes folkloriques en tous genres, ils sont à la fête comme nous. Sauf que nous on doit réussir à se faufiler dans ce dédale de géants pour trouver la sortie. Devant nous Léopard bouche de ses 30 m la petite faille entraperçue pour s'échapper au large. Sur le côté, une muraille de voiliers tente de nous écraser contre le ponton gasoil dans un mouvement circulaire parfaitement orchestré. Après, quelques évitements hasardeux et chassés croisés plus ou moins repertoriés nous réussissons à nous glisser entre la muraille flottante et la digue et à nous diriger vers la ligne.

Sur le plan d'eau, c'est pas mal non plus, ça bouillonne. De chaque côté les voiles montent et ça fume tout autour. Pas question pour nous d'appliquer la réglementation de base. Dès qu'une étrave haute comme un camion espagnol se pointe par notre travers, tribord ou pas, on dégage et vite. Il faut dire à la décharge des mastodontes que la manette des freins ne doit pas être facile à trouver et que la route n'est pas bien large et quelque peu encombrée !

12h30, enfin le coup de canon libérateur. Une sorte de meute affamée d'espace, dont le dévent doit se faire sentir à 1 mile, se lance à la conquête de l'ouest. Pour nous, la règle est simple : ne pas se trouver sous le vent de ces engins sous peine de devoir retourner au port déguster quelques tapas avant de pouvoir redémarrer. On se défend en faisant un cap à en faire perdre ses ailettes à un class América.

D'après nos dernières cartes météo, une brise de face d'une trentaine de nœuds doit nous cueillir dès le début de la course. Bizarre, il n'y a qu'un souffle sympathique et les shorts sont de sortie. Une demi heure plus tard, pas trop mal placé du haut de nos 12 mètres, le vent commence à adonner, ce qui n'était pas franchement prévu dans le planning. Vaguement

circonspects, nous regardons autour de nous et ne constatons aucun signe alarmant de coup fourré en préparation. Qu'à cela ne tienne, nous décidons d'envoyer le spi les premiers et fièrement devant 270 bateaux à l'affût, Vega Prima affiche ses couleurs et ses ambitions. Evidemment ça ne dure pas, les anglais n'ont pas l'intention de laisser s'échapper ces froggies et les spis éclosent tout autour de nous. Force est de constater qu'un bateau de 30 m au près, ça avance, mais qu'une fois la grande bulle déployée ... ça déménage sérieux. Une heure plus tard, le 60 pieds Solune à notre vent nous gratifie d'une bizarre figure de style, genre, je suis au portant, mais j'ai le spi à contre. C'est le signal, la fête a assez duré, la fameuse brise attendue rentre en force et les spis avec. Les cirés eux sont de sorties, les voiles arriérées et ça y est les choses sérieuses commencent : nous sommes en course dans une transatlantique.

En course

L'analyse des fichiers météo ne nous laissait entrevoir rien de bon du côté de la dépression installée au milieu de l'atlantique. Les dernières prévisions la concernant sont d'ailleurs alarmantes, elle ne cesse de se creuser et se voit gratifiée du petit nom peu sympathique de Delta, puis qualifiée de dépression tropicale avec plus de 80 nds dans son nord.

Deux options et demi s'offrent à nous après de savantes réflexions à bord. Partir à l'ouest et essayer de passer au nord de Delta d'ici 4/5 jours pour bénéficier d'un portant musclé avec le risque d'en prendre une bonne, ou, se la faire à l'ancienne en descendant le plus bas possible pour essayer d'accrocher un succédané d'alizé aux alentours du 18^{ème} Nord, ce qui fait tout de même un charmant petit détour de 300 milles. La demi option consiste, elle, à descendre vers le sud et dès que l'on peut, à tourner à droite, en s'efforçant d'échapper au fort vent de face généré par la dépression.

Démocratiquement, l'équipage vote et décide de faire du sud dans l'espoir d'un renforcement des vents portants comme semble le prévoir nos modèles météo à 96 h.

Les jours suivants nous confortent dans notre choix, les partisans de la route nord sont à la fête. Delta, vraiment pas sympathique du tout, a continué à se creuser en remontant un peu et en envoyant les nordistes à la baston. La radio nous apprend au fil des jours les diverses avaries des voiliers qui y sont confrontés, 2 bateaux seront même perdus, mais heureusement sans victime.

Pour nous, c'est plutôt Club Med, au débridé sans trop de vent. Ceci dit nous faisons 100 milles lors de notre moins bonne journée, alors qu'un 40.7 partisan de la route intermédiaire réussit péniblement à engranger 50 milles le même jour. Pour nous, le plus dur est de résister à l'envie de tourner à droite pour raccourcir la route, alors que cela semble si facile. Régulièrement, la météo nous rappelle à l'ordre et finit par annoncer une nouvelle dépression tropicale en embuscade derrière la première. Tout cela nous laisse à penser que l'autoroute des alizés doit être en travaux et que les péages en construction vont être chers voire très chers, alors autant prendre la départementale ! Ceci dit, pas un d'entre nous n'a eu le plaisir d'avoir des alizés de bout en bout, comme dans les livres, lors de ses précédentes traversées. Alors on se fait une raison en guettant les risées et en observant la progression de nos concurrents directs.

Le 27 novembre, arrivés à la latitude du Cap Vert, après une analyse météo digne d'une congrès de grenouilles, nous tournons enfin à droite dans un vent d'est faible mais établi qui nous permet de progresser directement sur le cap direct de Sainte Lucie. Evidemment, au niveau du classement, nous payons un peu notre détour, mais nous avons décidé de jouer ce coup en pariant pour que la tendance s'inverse et pour que l'investissement commence à devenir rentable à cette latitude. La chasse est lancée.

Rencontres

Un petit matin, au sortir de mon quart, je me retourne une dernière fois pour contempler le soleil naissant, quand tout à coup, au loin un truc verticale tombe dans la mer et accroche mon œil : une tornade ! Alerte au gaz, tous aux abris ! Alors qu'à bord l'expectative règne, un esprit plus réveillé que les autres tempère nos ardeurs réductrices "mais y a pas de nuage". Bien observé, y a pas de nuage, d'accord mais alors c'est quoi ce truc ? Les jumelles passent de mains en mains, "on dirait un mat, mais un sacré mat, je compte au moins 5 étages de barres de flèche !?". Incroyable, nous sommes au beau milieu de l'Atlantique à 8 nœuds, et on se fait rattraper par un mat démesuré sans voile !! Au terme de nos supputations, nous parions pour un voilier de 40 m. Il ne reste plus qu'à attendre. A peine plus tard, nous commençons à distinguer des superstructures importantes mais plutôt esthétiques. "Il semble vraiment grand, allez disons 50 m". Je me lance à la VHF sur le 16, "The big ship near the sailing boat Vega Prima with spinnaker, do you read me ?" et là comme d'habitude (c'est vexant à la fin), un type répond : "yes I read you, mais on peut parler français si vous voulez !". Après quelques échanges bien sympathiques, je lui demande "votre bateau fait bien dans les 50 m ?" et lui de répondre "non pas du tout, vous avez devant vous le plus grand sloop du monde, MIRABELLA V, il mesure 75 m et son mat 90 m !!!". Nous sommes donc en train de nous faire doubler au moteur par ce plan Ron Holland magnifique souvent entrevu dans les revues nautiques et qui rejoint Antigua pour la saison. Et chacun de fantasmer sur ce bar/cave/jacuzzi/lupanar climatisé flottant qui nous passe à portée d'annexe. Pour une rencontre, c'est une rencontre.

Quelques heures plus tard, il disparaît à l'horizon toujours sans avoir hissé un morceau de toile, alors qu'il y a 15 bons nœuds à l'anémo. Belle rencontre ! Mais des rencontres, il y en a eu et il y en aura encore, même presque trop !

Lors de la transat 650, nous n'avions pas vu un bateau et lors de l'AG2R, un seul gros cargo en fin de parcours, c'est tout. Cette fois ci, c'est la nationale, à chaque jour ou presque sa petite rencontre (voire deux !!). C'est plutôt sympathique, mais ça laisse la curieuse impression de faire Concarneau La Rochelle au mois d'août, et ce n'est pas exactement ce que l'on cherche quand on vient naviguer par ici !!. Enfin, ça permet de travailler son accent à la VHF!

L'arrivée

Au 14^{ème} jour de course, le vent d'est qui nous pousse gentiment depuis notre virage à droite se transforme en véritable alizé bien musclé, et ça commence à débouler sérieux. Les écoutes du spi sont à blocs et nous avec. Faut dire que le Gib Sea 414 a une tendance à vouloir tracer sa propre route, qui, étrangement ne correspond pas exactement à celle choisie par le barreur. C'est sport. Le tout accompagné par un roulis qui nous la fait façon thonier : un coup la bôme dans l'eau, un coup le tangon. On s'accroche. D'autant que l'avance des 2 bateaux de notre classe qui sont devant nous fond comme glaçon dans un planteur.

Le lendemain, les conditions deviennent franchement difficiles, la mer a grossi et est surtout très croisée, reste sans doute de la nouvelle dépression tropicale Epsilon qui continue de sévir plus au nord. Après quelques sorties de route non répertoriées dans le manuel, la mort dans l'âme, nous devons nous résoudre à descendre le spi et à le faire à l'ancienne : génois tangonné. Certes, ça ne surfe plus, mais le Gib Sea 414, une fois lancé, a la capacité de garder une vitesse moyenne très régulière. Et ça paye. Chaque jour nous grignotons de la distance sur les 2 concurrents qui sont devant. On se prend à rêver : nous étions à donf pour gagner en temps compensé et les 2 derniers jours nous laissent à penser, sauf problème, que ça va le faire. Mais, cerise sur le gâteau, nous, le plus petit bateau de la division Racing IRC, sommes bien partis pour gagner ... en temps réel. OK c'est reparti, à cette évocation on remet du charbon, dans ce qui est déjà très swing. Les 3 derniers jours sont à plus de 220 milles sur le fond, et compte tenu des gros écarts de route liés à notre petite carène volage

et à des quarts à la barre un peu usants on doit en cumuler 240 ! Ca pulse à la limite du raisonnable, mais le résultat est là. Le dernier jour alors que la mer est devenue franchement grosse, la radio nous apprend que nous sommes en tête ... en temps compensé et ...en temps réel. Au même moment Sainte Lucie apparaît, visible par éclipse vu les petits collines que nous escaladons et que nous dévalons plein pot, c'est bon, ça sent la plage et le T Punch !

9 décembre, 13 h nous arrivons en baie de Pigeon Island, dans une atmosphère plus calme, mais sous un ris tout de même. Au vent de l'île c'est devenu la vraie baston. D'après les instructions, la ligne devrait être en vue devant Rodney bay. Et là, surprise, y a pas de ligne ! Nos amis les rois de l'organisation sont à la bourre, le bateau comité est en promenade. Nous voilà à écumer la baie à la recherche d'un bout de bateau un peu officiel qui bloquera le chrono. Dix minutes plus tard un grand ketch nous poursuit moteur à fond avec quelqu'un à son avant qui agite les bras et souffle désespérément dans une corne de brume, genre "ça y est vous êtes arrivés, la ligne est passée". Ah bon quelle ligne ? Bref, elle doit être à géométrie variable en fonction de la sieste du comité. La VHF crachote notre heure d'arrivée officielle qui confirme notre première place en temps compensé et surtout en temps réel !! Et alors là, la tension tombe et ... du bonheur, rien que du bonheur, bon évidemment, ce n'est pas la Route du Rhum, ni la Jacques Vabre, mais on est content quand même !

Le reste c'est du classique, organisation ARC oblige. Entrée dans la marina avec les sirènes, accueil au ponton avec planteur local bien glacé, joueur de steel band, corbeille de fruits et bouteille de rhum offertes par une charmante autochtone au sourire éblouissant. Ah la terre ça a du bon !!

Et là ça recommence, le programme d'animations le soir est toujours digne des plus grands jet setteurs et la musique... reste omniprésente. Bref, c'est une ambiance de fête continue, rythmée par les arrivées (il reste 200 bateaux à venir !) et le petit cérémonial ad hoc renouvelé à chaque fois. C'est sympa convivial et décontracté. Et ça continue comme ça jusqu'à la remise des prix le samedi 17 décembre.

Epilogue

Au final, nous montons sur le podium pour la victoire de notre classe et ... la victoire toutes classes racing IRC confondues. Pas mal pour un petit Gib Sea et une équipe de frenchies opposée à une armada anglaise. Allez c'est notre petite revanche à nous sur Trafalgar !!!

Auteur : Philippe BERQUIN

Photos : Fabian PIC

Classement final Classe IRC

1er VEGA PRIMA	GIB SEA 414
2 EXABYTE 3	IMX 45
3 INCISOR OF WIGHT	CORBY 45
4 SERENA B	SWAN 57

...