

## Les 1000 Milles des Brittany Ferries, Millésime "vent dans le pif"

Départ de St Malo sous 2 ris - Trinquette et route plein nord, route logique certes pour filer sur Plymouth, sauf que, sauf que... ce n'était pas la bonne route. Il fallait passer à l'est de Minquier et donc laisser la bouée Est Minquier à l'ouest. Vous me suivez? Qu'importe finalement cette bévue nous coûta 4 heures de pénalité à purger lors de notre premier pit-stop en Angleterre.

Humeur à la mesure de notre déconvenue et de la météo locale, grise et maussade. Nous repartîmes bon dernier, quasi-dernier en réalité, vu qu'il restait encore au ponton Patrice Carpentier et son co-skipper, Rune. Pétole à la sortie de Plymouth, flux contraire et brise absente durant toute la sortie de la baie. En droit pénal cela s'appelle la double peine. Armel et Damien ayant franchi la ligne 1/4h avant ZED4 allaient constituer notre premier et unique lièvre de cette seconde étape. L'Akilaria plus à l'aise dans les allures de près gagna rapidement en latéral. Durant cette première matinée de notre descente vers Santander nous restions à vue de Ville de Guérande, qui finalement disparu sous notre vent.

Rapidement l'option ouest s'est imposée pour traverser le Golfe; aucun intérêt à se mettre à la suite des autres dont les écarts au but devenaient considérables. D'autant que nos dernières prévisions équilibraient progressivement le passage par l'Ouest ou par l'Est de la bulle anticyclonique. L'option ouest présentait cependant une réelle difficulté: minimiser cette route plus longue tout en évitant de rentrer dans la zone de molle. Scénario classique dans lequel rétrospectivement nous ne fîmes qu'une petite erreur: on virra plein ouest sur une dizaine de miles à mi-distance entre la pointe de Bretagne et Santander. Toujours facile à dire après coup. Mais le bateau sous grand Genak marchait pile-poil, une glisse magnifique ; un peu d'air et une route directe qui nous fit passer de la 9ième à la 3ième place à Santander. Consternation et surprise de nos camarades de jeu ! Ah le joli bateau !

Le pit-stop espagnol, bien que rallongé à 12 heures me sembla bien trop court. Retour aux affaires pour une remontée qui s'annonça difficile, les prévisions des modèles européens et américains ne divergeaient guère que de quelques degrés dans les flux Nord-est soutenus. L'option GFS nous faisaient passer plus à l'ouest alors que le modèle européen favorisait un départ vers les côtes landaises et un temps de route total légèrement plus court. C'est finalement cette dernière option qui l'emporta offrant en théorie un plan d'eau plus navigable et une possibilité de débrider dès que nous aurions atteint la latitude de Lorient. Techneau avec qui nous naviguions au vent et à vue, malgré un choix stratégique similaire accusa au passage du four 13 miles de retard. Avance intéressante, d'autant qu'au près cette distance au but doit être multipliée par 2...

Cette dernière partie de course fut la plus rude, de loin. J'avais accumulé un retard de sommeil conséquent, état de fatigue propice aux erreurs que nos poursuivants n'auraient eu aucun mal à transformer en réduction d'écart. Mais Didier veilla au grain et parvint à contenir les Techneau Bros, malgré une option au large qui aurait pu nous coûter cher lorsque les frères Duval avaient optés pour un louvoyage à la sortie du Four. Mais le vent continua à forcer. La descente vers Roscoff fut rapide et le passage de la bouée mouillée dans les déferlantes... inepte et dangereux. Jouer au trompe-la-mort dans les déferlantes entre les ferries alors qu'il n'y pas de d'issue entre les cailloux relève au mieux de l'inconscience. Techneau ne pris pas ce risque et avertit le comité qu'il était hors de question de descendre si bas quel qu'en soit le prix. Ils virèrent donc à 0,7 MN du passage obligé et furent pénalisés

de 80 minutes. Après réflexion c'est eux qui prirent la bonne décision : se casser la figure contre un ferry ou dans les récifs, quel intérêt?

Ce dernier tronçon de course s'avéra en définitive les plus laborieux, le vent toujours callé au N-E montait maintenant au delà des 35 nds. La mer contre courant était courte et cassante. Le bateau tapait mais résistait bien. On tirait des bords carrés, et encore, lorsque le courant nous était favorable. La latte supérieure de GV qui avait cédé à la sortie du Four, lacérait maintenant toute la partie supérieure de la corne dont un lambeau s'était enroulé autour de la bastaque sous le vent. Le moteur était inopérant, désamorcé lors de la dernière charge à cause d'une gîte excessive. Nous avions 12,1 volts dans le parc de service et il restait plus de 80 miles à courir contre le vent. Aucuns abris hormis l'Aberwrach, que nous avons passé le matin, mais même si nous décidions d'abandonner pour nous y abriter encore fallait-il obtenir une assistance qui nous mène à bon port, à 4h du matin, ... bonne chance. Continuer en ménageant le bateau et notre consommation restait la meilleure solution. Sachant que la baie de St Brieuc nous offrirait un plan d'eau légèrement plus calme après le passage de la Jument, que notre seconde place nous était encore acquise, les circonstances emportèrent la décision, il fallait continuer.

Une fois passé la ligne et bien conscient de la précarité de notre situation, le comité en stand-by depuis 6h du matin, dépêcha un zodiac de la SNBSM qui nous amarra aux Bas Sablon en attendant l'ouverture du sas du bassin Vauban.

Merci à Didier Le Vourch pour cette seconde place, au chantier MC TEC et au cabinet Lombard pour ce magnifique bateau. Dommage, nous loupions la quinte flush: 5ème sur Les Sables-Horta, 4ième à la Transmanche, 3ième au Fastnet, 2nd aux 1000 Milles et 2nd au Grand prix petit navire... Sacré canot cet Akilaria RC2, il reste encore la route du chocolat pour enfin terminer cette suite royale. A vous de jouer les gars.

Gérald Bibot.