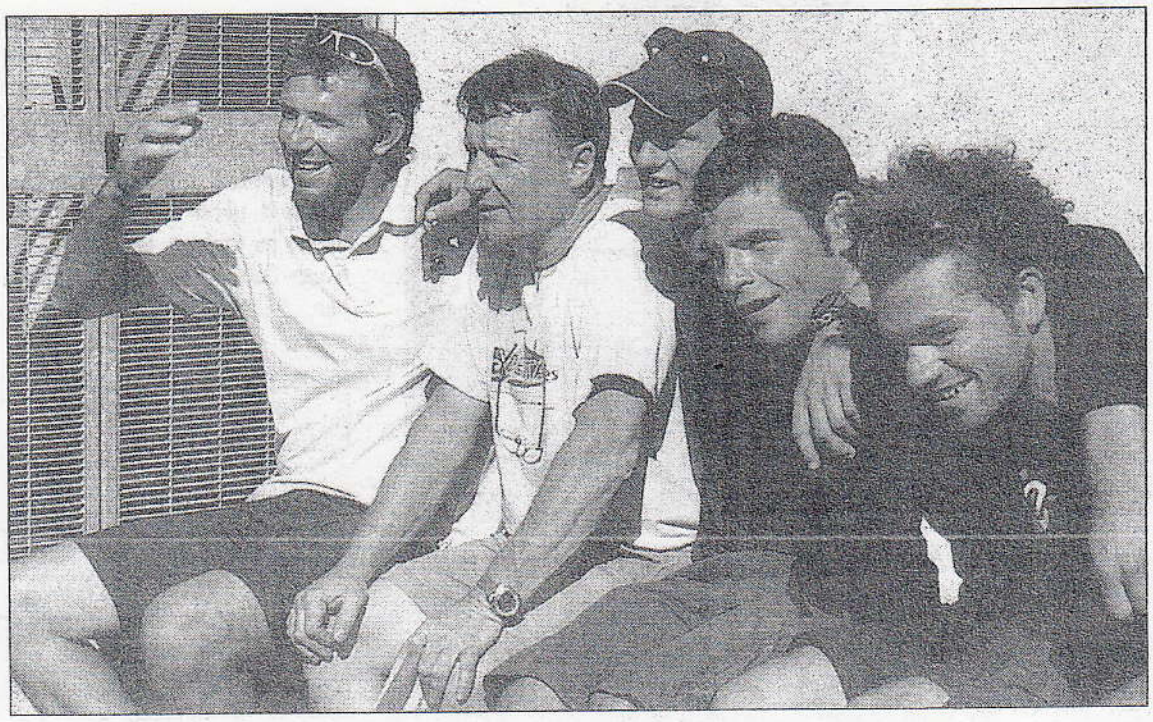
WINCHES CLUB
Le Télégramme
19 septembre 2007

DOUARNENEZ

Cinq Douarnenistes mettent le cap sur Bahia

Hier au large de La Rochelle (17), à 12 h 38, 89 « ministes » ont pris le départ de la Transat 6,50 Charente-Maritime/Bahia. Parmi eux, cinq coureurs du pôle 6,50 de Douarnenez prêts à en découdre avec les meilleurs du circuit jusqu'à Salvador de Bahia.



● *Le « Penn Sardin Express » au complet et prêt à en découdre... De gauche à droite : Sébastien Gladu, Jean-Claude Guillonneau, Thibault Reinhart, Pierre Brasseur et Jonas Gerkens.*

Pierre Brasseur, Jonas Gerkens, Sébastien Gladu, Jean-Claude Guillonneau et Thibault Reinhart réalisent un rêve. Après deux ans d'entraînement, des qualifications et des milliers d'heures à monter un projet, ils vont parcourir, en solitaire, 4.200 milles. La première étape de 1.100 milles les mènera au port de Funchal sur l'île de Madère. La deuxième étape, la plus longue (3.100 milles) apportera la réalité au rêve sous le soleil de Salvador de Bahia au Brésil.

Un pôle de préparation

Actuellement, le pôle, créé en 2003 par le Winches Club, compte dix coureurs. Arrivés à Douarnenez avec leur bateau, certains sont même tombés amoureux de la ville et s'y sont installés. L'activité des coureurs est intense. Des entraînements sur l'eau chaque week-end (à partir de février) et la participation à des cours théoriques (météo, gestion du sommeil, pratique médicale à bord), dispensés par des professionnels et par d'anciens coureurs comme Jean-Luc Nélias, ponctuent deux années de préparation avant une éventuelle Transat. Benoît Amalric, coureur du pôle douarneniste, affirme une volonté de « développer le pôle ». Sur la liste d'attente cette année, il n'a pas pu prendre le départ de la Transat 2007.

La préparation pour la Transat 2009 est déjà commencée. L'expérience des cinq Douarnenistes, en course cette année, permettra d'améliorer encore la qualité des entraînements.

De longues journées pour sa passion

Pour certains coureurs, l'activité du mini est à concilier avec leur travail. Ingénieur, médecin ou professionnel du nautisme, les journées sont parfois longues pour vivre sa passion jusqu'au bout du monde. Samedi, sur les pontons du vieux port de La Rochelle, l'heure du départ était impatiemment attendue par les cinq Douarnenistes.

À 16 h 30, ils apprendront que le départ prévu sur les pontons est reporté. Jean-Claude Guillonneau prend la nouvelle avec beaucoup de philosophie. Il remarque néanmoins que les « produits frais embarqués seront moins frais mardi ». Ah ! les aléas de la météo.

Douarnenez se place sur les rangs pour deux éditions de la Transat 6.50

Un appel d'offres a été lancé pour les deux prochaines éditions de la Transat 6.50 en 2009 et en 2011. Si La Rochelle et Grand Pavois Organisation sont, bien sûr, sur les rangs, trois ports bretons se sont également manifestés : Douarnenez par le biais du Winches Club, Lorient par AOS (An Orient Sail) et la ville de Brest qui aimerait bien donner une cinquième fois (1985, 1993, 1995 et 1997) le départ de la Mini. Une affaire à suivre avec une probable réponse avant le salon nautique.

JOUR J-4... JOUR J-4... JOUR J-4... JOUR J-4... JOUR J-4... JOUR J-4... JOUR J-4... JOUR J-4... JOUR J-4... JOUR J-4... JOUR J-4...

le nom du jour

« Bretagne Lapins » de David Sineau (n°348). « Il s'agit du nom de mon sponsor, un abattoir près de Baud (56). Et comme je suis plus veinard que superstitieux (sourire)... Lors de les Sables - Les Açores, ils m'avaient apporté des pattes de lapin aux Açores.» Et le Breton a remporté la 2e étape...

le chiffre

1 C'est la première fois qu'un Croate (Sime Stipanicev) part.

la cause du jour

« Pour Lola à donf ». Jonas Gerckens (n° 36) courra pour une fillette de 2 ans, atteinte de la maladie de Vacter (malformation anale). « Lola est la fille de la meilleure amie de ma soeur. Je l'ai rencontrée cet été, pleine de vie, et je me suis dit que ça serait bien de profiter pour faire connaître sa maladie. Une association va être crée pour en parler et aider la recherche. » http://sailingjonas.unblog.fr

à suivre

Adrien Hardy

La mer, il connaît, merci pour lui. À la réflexion, Adrien Hardy, 23 ans, passe même désormais plus de jours à voguer sur les flots que les pieds sur terre : 180 à 200, un quota qui ferait rêver nombre de compétiteurs. Mais lui ne fait pas que régater.

Pendant la saison, il embarque toujours en tant qu'officier de marine marchande, son « premier métier. » Il faut ensuite y ajouter du Figaro (Marseille-Istanbul), un peu de trimaran 60 pieds avec Yvan Bourgnon, le Tour de France à la Voile mais... une seule course en Mini en 2007, la Select 6.50.

« Il y a aussi eu la Transgascogne, mais j'ai démâté. » Pourquoi si peu ? Comme à la Mini-Pavois, les tirages au sort ne lui ont été guère favorables et il s'est habitué aux listes d'attente.

Équipe. Le Nantais, issu du dériveur, sera toutefois l'un des grands favoris au départ dimanche. Quatrième en 2005, il

RENCONTRE. Sébastien Marsset et Jean-Claude Guillemet ont 33 ans d'écart. Mais sont réunis par une même passion

Au-delà des âges

Jean-Claude Guillemet et Sébastien Marsset, le plaisir d'abord PH. D. JULLIAN

: Nicolas Le Gardien

Les skippers présentés à 15 h

dant un an, toute votre vie devient conditionnée par le projet. Les proches doivent accepter. Et il est

Paroles de Ministe

Yves Parlier

→ Pour le trentième anniversaire de la Transat 6.50, nous donnons la parole jusqu'au départ de dimanche à d'anciens coureurs. Aujourd'hui, Yves Parlier, vainqueur en 1985.

« La Mini a été pour moi une expérience personnelle, déterminante et enthousiasmante. J'étais passionné de voile depuis l'âge de douze ans et j'avais suivi cette course dès la première édition. Je me souviens qu'en 1979, j'étais allé rencontrer Jean-Luc Van den Heede à Lorient pour qu'il me conseille : je travaillais alors dans une école de voile qui possédait des Muscadets et j'espérais participer avec l'un d'entre eux en 1981. Finalement, ça n'a pas pu se faire, alors quand j'ai fini mes études je me suis dit : je me lance. Et j'ai construit entièrement mon bateau, avec beaucoup d'innovation, totalement en matériaux composites.

Le projet rentrait également dans la validation de mes études, beaucoup de monde m'a jadé:

L'Equipe – 17 septembre 2007

SOUVENIRS DE TRANSAT GALÈRE

La Mini Transat, qui fête ses trente ans, a permis à de grands noms de la voile de faire leurs premières armes en solitaire.

REPORTAGE

Alors qu'en 1977 vingt-trois bateaux de 6,50 m s'étaient élancés de La Rochelle pour traverser l'Atlantique, ils seront 89 demain, ou mercredi, selon la météo, pour rejoindre Salvador de Bahia. Et, parmi eux, bon nombre de grands de la voile de demain. Certains parmi les plus célèbres skippers du moment se souviennent de leur première transat galère.

> *" Sans pognon, j'avais juste un pantalon de ciré et des bottes qui n'étaient pas étanches... "*
>
> **(Loïck Peyron)**

LA ROCHELLE –
de notre envoyé spécial

ON NE SAIT PLUS quel est le produit qui, pour un mini-prix, fait le maximum. En revanche, on sait quel est le bateau qui, pour une mini-taille, parcourt le maximum. C'est le Mini 6.50. Comme sa longueur, 6,50 mètres. Demain soir, ou mercredi matin en fonction de la météo, une myriade de ces petits voiliers, 89 exactement, vont faire route de toutes leurs petites voiles de La Rochelle vers Salvador de Bahia via Madère. Ils vont disputer en solitaire la Transat 6.50, plus connue sous le nom de Mini Transat, même si cette appellation a été abandonnée en 2001.

Jamais il n'y a eu autant de bateaux au départ de cette épreuve disputée tous les deux ans et qui fête ses trente ans à l'occasion de sa seizième édition. Pour la première, en 1977 donc, ils étaient vingt-trois au départ. Mais, déjà, et ce fut une de ses caractéristique au fil des ans, la Mini Transat, au milieu de courageux amateurs, avait attiré de futurs grands. Des inconnus devenus connus. À l'époque aussi, en net contraste avec le professionnalisme qui s'est imposé peu à peu, le bricolage régnait en roi, la débrouille était de rigueur. Il suffit d'écouter les frères Peyron pour s'en convaincre. L'aîné, Bruno, était de l'aventure en 1977, pour ses vingt ans. N'ayant pu, faute de moyens, construire le proto *« assez révolutionnaire »* dont il rêvait, il se rabattit sur un bateau de série du chantier Edel. *« J'étais très en retard dans ma préparation, je suis parti trois semaines après les autres »*, se rappelle-t-il. À l'époque, le départ était donné de Penzance, en Angleterre, et la première étape servait juste de convoyage. *« Je suis arrivé à Tenerife le matin du départ de la vraie étape, après avoir chaviré dans le golfe de Gascogne par 60 nœuds de vent et failli couler. Comme le bateau avait besoin de pas mal de réparations, je suis encore parti une semaine après les autres. Beaucoup d'engagés étaient là pour l'aventure, pas pour la régate, moi, un peu pour les deux. Avec mon expérience de régatier, je suis bien revenu dès que je me suis pris au jeu. J'ai fini treizième. »* On n'imagine plus trop ça aujourd'hui…

Loïck, le deuxième des trois frères Peyron, eut encore plus de mal à trouver un bateau pour disputer la deuxième édition, en 1979, à dix-neuf ans. Après de vaines recherches, en raison, là encore, de son manque de moyens, le constructeur des plans Cordel, Michel Leblanc, lui prêta une oreille compatissante.

« Il m'a dit : " j'ai la coque du prototype dans un chantier à La Rochelle, mais c'est un dériveur, si tu veux mettre une quille, il doit y en avoir une qui traîne dans un coin, il n'y a pas de mât, pas de voiles, rien. *" Je suis descendu à Mobylette de La Baule. À onze heures du soir, en février ou mars, il gelait à pierre fendre. J'ai trouvé le vieux chantier dans la zone après la gare, je suis passé par-dessus une grille, il y avait des broussailles partout, des lapins et la mienne, couchée dans un coin, avec de l'eau gelée dedans. J'ai passé la première nuit sans sac de couchage dans ce bateau avec lequel j'allais faire ma première transat six mois plus tard. Et je me suis retrouvé en Angleterre en septembre suivant, sans pognon, j'avais juste un pantalon de ciré et des bottes qui n'étaient pas étanches… »*

Même le très rationnel Michel Desjoyeaux n'échappa pas à cette course effrénée contre le temps. Lui fit la Mini en 1991, à vingt-six ans, alors qu'il avait déjà fait deux Figaro, une Transat en double, un tour du monde en équipage. Cet été-là, il fit et la Solitaire du *Figaro* et la Mini Transat. D'où son retard. *« Mi-août, après la Solitaire, je suis retourné au chantier. Il y avait une coque, un bout de tube de mât qui venait d'arriver, la quille n'était pas commencée… On a fait ça un peu à l'arrache, en bossant jour et nuit avec une bonne bande de copains. Et on s'est pointés avec un bateau en chantier à Douarnenez une semaine avant le départ sans avoir jamais ou presque navigué dessus. J'avais juste fait 150 ou 200 milles de qualifs académiques. »* Aujourd'hui, il faut avoir fait au minimun 1 000 milles en solitaire et 1 000 milles en course sur son bateau pour pouvoir s'inscrire…

Desjoyeaux ne s'était pas simplifié la vie en voulant appliquer sur son bateau *« toutes les idées que j'avais depuis quelque temps, dont la première quille orientable de course au large et le bout-dehors orientable, qui se sont ensuite généralisés sur les Minis »*. C'est là une des autres caractéristiques de la course, de servir de laboratoire d'essai à toutes sortes d'idées plus ou moins réalistes. *« Ce rêve est devenu réalité cette année-là,* ajoute Desjoyeaux. *Je me souviens encore de la tête de tout le monde dans le port. En Mini, ils couchent le bateau à 90 degrés pour faire le test de redressement. Nous, on a fait le test la quille en l'air et, quand on a couché le bateau dans le port de Douarnenez, il y a eu un grand silence. Tout le monde savait qu'il y avait quelque chose de bizarre sous ce bateau-là, mais personne n'avait encore vu une quille de travers… »*

Une fois le bateau enfin prêt et le départ pris, encore fallait-il l'amener de l'autre côté. Aujourd'hui encore, les moyens de navigation dont disposent les « ministes » restent très limités, mais, lors des premières éditions, ils n'avaient quasiment rien. Lionel Lemonchois, autre habitué de la préparation à l'arrache et mordu par le virus de la Mini au point de la faire quatre fois sans jamais la gagner, se rappelle : *« Ma première, c'était en 1989. À l'époque, on n'avait pas de GPS. Je suis arrivé presque pile sous la Martinique, cinq ou six milles en-dessous alors qu'il y en a qui arrivaient aux Grenadines, d'autres à Saint-Barth. Faire des visées au sextant, ce n'est déjà pas facile. Sur un Mini, ça devient compliqué. Je me souviens d'avoir éprouvé une grande satisfaction d'avoir traversé l'Atlantique seul sur mon petit bateau, avec juste ma montre et mon sextant comme instruments de navigation. »*

me moyens de communication, marins avaient ce qu'ils ont re aujourd'hui : une radio VHF communiquer avec les bateaux mpagnateurs et un récepteur permettant de capter RFI ou o Monaco sur les grandes ondes écouter les bulletins météo tidiens et les classements, mais les positions des autres bateaux. s quand les radios tombaient en ne… Vainqueur en 1993, Thierry ois en sait quelque chose.

'a été l'année de tous les délires. BLU a pété dès la sortie de Brest. dans la baston dans le golfe de scogne, j'ai cassé mon antenne F. Je n'ai pas pris le temps d'ins- er celle de secours et je n'ai pas endu l'avis de la direction de rse annulant la première étape et pelant les bateaux au port. Je n'ai s été survolé par un avion, ce qui rait pu m'alerter et me faire penser hanger l'antenne. J'ai donc été le ul à faire la première étape… En ivant à Madère en pleine nuit, il y avait personne. J'avais réparé la IF, mais personne ne répondait. i vérifié les instructions de course ur voir si je ne m'étais pas trompé île, mais non. Je me suis amarré ut seul dans le port. Sur la porte du ub, il y avait deux avis à moitié arra- és par la tempête. L'un disait que l'un de nous, Pascal Leys, y était resté dans la baston. L'autre disait que la première étape était annulée… »

Bernard Stamm, qui fit la Mini en 1995, connut la même mésaventure en moins grave. *« Au début de la deuxième étape, mon récepteur radio est tombé au fond du bateau qui était plein d'eau. Évidemment, il ne marchait plus. Je ne recevais plus d'infos. Dans ce cas-là, on a tendance à se faire son film, à se dire "* je suis le seul à ne pas avoir de vent *", tout ça. Puis un autre concurrent, François Robert, qui me suivait de près, m'a donné des infos par VHF. Je lui servais de lièvre, il s'accrochait à moi et, en échange, il me donnait des infos. Sauf qu'à la fin il ne m'en donnait plus. Les trois derniers jours, je ne savais rien de la course. En approchant de la Martinique, je l'ai entendu demander sa position par radio et j'ai su que j'étais devant lui. Je me suis dit :* nickel, je suis en tête. *Mais, en fait, Yvan Bourgnon et Thierry Fagnent étaient arrivés depuis vingt-quatre heures. J'ai été très déçu. »*

Parfois, une rencontre inattendue pouvait donner un coup de main. *« Au milieu de la deuxième étape,* raconte Bruno Peyron, *j'ai croisé un grand paquebot blanc. Je l'ai appelé par VHF pour connaître ma position, mais il ne m'a pas répondu. Puis je l'ai vu revenir quelques minutes plus tard. C'était un bateau russe. Le commandant m'a appelé pour me dire : "* Ne bougez pas, on arrive ! *" J'ai répondu :"* Ce n'est pas la peine, tout va bien. *" Ils ont quand même mis une chaloupe à l'eau, qui est venue se mettre à couple avec moi. Le commandant m'a donné un papier avec ma position en latitude et en longitude, un autre avec la situation météo dans la zone où j'étais, un troisième pour noter le nom de qui je voulais contacter. Plus une petite bouteille de vodka pour fêter ça. »* Comment ? De l'assistance interdite ? *« Bah !* dit Peyron, *à l'époque, ça ne m'aidait en rien. »* Sauf la vodka.

> *« En arrivant à Madère en pleine nuit, il n'y avait personne. J'avais réparé la VHF, mais personne ne répondait. J'ai vérifié les instructions de course pour voir si je ne m'étais pas trompé d'île »*
>
> **(Thierry Dubois)**

Les anecdotes de ce genre fourmillent dans l'histoire de la Mini. Rassemblés vendredi dernier à La Rochelle pour fêter le trentième anniversaire de la course, plusieurs centaines de « ministes » en ont échangé des tas en se gobergeant de pâtes préparées par le fameux Mirko Bettini et en engloutissant mille litres de bière. Bien sûr, tous aimeraient la refaire. Mais, à de rares exceptions près, dont Lionel Lemonchois est le meilleur exemple, les « ministes » devenus ensuite célèbres ne l'ont faite qu'une fois.

« Si j'y suis revenu autant, dit le vainqueur de la dernière Route du Rhum, sur un trimaran trois fois long comme son 6.50, *c'est que j'avais toujours cette envie de réussite personnelle, de faire mon petit trou. À chaque fois, j'avais l'impression d'être passé à côté. La dernière, en 1999, j'avais décidé de me donner un peu plus de moyens. J'ai mis trois ans à peaufiner mon bateau, tout seul. Et je l'ai mis à l'eau bien à l'avance. Dans la deuxième étape, j'étais vraiment en tête. Et puis, j'ai voulu trop bien faire. Dans un grain que j'ai vu arriver, je suis resté sous grand spi, grande voile haute. Au lieu d'être sage, j'ai attaqué. Et j'ai pété la tête de mât… Mais même si je n'ai pas eu les résultats que j'espérais, au bout du compte, ç'a quand même été très positif parce que la voile, c'est de la formation continue. »* Lemonchois dit qu'il ne serait pas contre une cinquième tentative, mais *« dans de super conditions. Pas question de reconstruire un bateau, je me suis un peu embourgeoisé… »* Bruno Peyron assure qu'il voulait la refaire cette année, pour les trente ans. Il avait acheté un Mini de série, un Pogo 2. Mais ses démêlés avec Orange ne lui ont pas laissé le temps de se préparer. Michel Desjoyeaux, qui n'a pas cette course dans son impressionnant palmarès en solo, dit que *« ça (le) démange, plus pour l'enjeu technologique que la pour la course en elle-même ».* Loïck Peyron clame : *« J'ai toujours juré de la refaire et je la referai un jour. Mais je n'ai pas de date pour l'instant. »* La classe Mini les attend avec curiosité.

ANDRÉ-JACQUES DEREIX

Assistance réduite

SI LES MOYENS de navigation et de communication sont devenus hyper sophistiqués sur des solitaires comme le Vendée Globe ou la Route du Rhum (liaisons par satellite, Internet haut débit, ordinateurs, fax, iridium), la Transat 6.50 a gardé un règlement draconien. Le GPS a bien remplacé le sextant mais, sinon, les marins sont pour l'essentiel livrés à eux-mêmes. Le routage est interdit, l'électronique et l'informatique aussi. Les concurrents sont équipés d'un récepteur GO (et pas émetteur) dit BLU, sur lequel, par l'intermédiaire de RFI et de Radio Monaco, ils reçoivent chaque jour à 11 heures TU (temps universel) la vacation de la direction de course. Elle dure entre 30 et 40 minutes et fournit aux solitaires la météo en français et en anglais ainsi que leur classement en distance par rapport à l'arrivée, mais pas la position des autres concurrents. RFI (puis Radio Monaco au-delà du cap Vert) diffuse par ailleurs un bulletin météo quotidien à 11 h40.
Chaque bateau est également équipé d'un poste émetteur-récepteur VHF fixe d'une puissance d'antenne de 25 watts. Deux vacations quotidiennes, à 8 heures TU et 19 heures TU, relient les 89 skippers aux huit bateaux accompagnateurs. Enfin, les skippers emportent une balise de positionnement Itrac qui peut émettre trois types de signaux différents : vert (petit problème mais situation sous contrôle), orange (problème de santé), rouge (problème mécanique plus important que le vert, qui justifie l'intervention d'un bateau accompagnateur). Point final. – A.-J. D.

Les vainqueurs

1977 : Daniel Gilard ; **1979** : Norton Smith ; **1981** : Jacques Peignon ; **1983** : Stéphane Poughon ; **1985** : Yves Parlier ; **1987** : Gilles Chiori ; **1989** : Philippe Vicariot ; **1991** : Damien Grimont ; **1993** : Thierry Dubois ; **1995** : Yvan Bourgnon ; **1997** et **1999** : Sébastien Magnen ; **2001** : Yannick Bestaven ; **2003** : Armel Tripon ; **2005** : Corentin Douguet.

Ils l'ont faite

Jean-Luc Van Den Heede (4e en 1977, 2e en 1979) ; Bruno Peyron (12e en 1977) ; Loïck Peyron (26e en 1979) ; Yves Parlier (vainqueur en 1985) ; Laurent Bourgnon (2e en 1987) ; Isabelle Autissier (3e en 1987) ; Lionel Lemonchois (11e en 1989, 6e en 1991, 4e en 1995, 32e en 1999) ; Michel Desjoyeaux (4e en 1991) ; Marc Thiercelin (13e en 1991) ; Catherine Chabaud (12e en 1991) ; Yvan Bourgnon (vainqueur en 1995) ; Bernard Stamm (3e en 1995) ; Ellen MacArthur (17e en 1997) ; Thomas Coville (2e en 1997) ; etc.

L'Equipe – 17 septembre 2007