Isabelle Joschke et un peu moins sur Samuel Manuard et Yves Le Blevec, je crois qu'il me sera difficile de revenir sur les 3 premiers au classement final. Mais je vais, bien entendu, viser une victoire dans l'étape sur Bahia. Le bateau va très bien, je n'ai eu aucun problème technique, sauf une petite entrée d'eau au puits de quille, je vais remédier à cela lors de l'escale ».

Chez l'autre skipper belge, Jonas, les ambitions sont tout autres, il est clairement là pour apprendre. De plus, il navigue sur le proto le plus vieux de la flotte, un plan Fauroux de 1991, il ne peut donc espérer accrocher les nouveaux bateaux dans des allures portantes ou au débridé. Il déclare d'ailleurs : « *Comme disent les anciens, passe ta mini d'abord, je suis donc ici pour en prendre plein la vue, terminer et arriver au Brésil. Après, je compte bien me lancer dans un projet mini compétitif, en rachetant l'actuel bateau d'Yves Le Blevec (le troisième de l'étape) et en intégrant une structure dont Yves sera le responsable* ». Démarche symbolique et hautement sympathique, le bateau de Jonas porte le nom de « ***P'tite Lola à donf*** », du nom d'une petite fille de deux ans que Jonas a rencontrée cet été, et qui souffre de la maladie de Vacterl (voir encadré). C'est pour mieux faire connaître cette maladie et pour soutenir Lola et sa famille dans « *une traversée qu'ils n'ont pas choisie* » comme dirait Jonas, que son bateau porte ce nom. Arrivé à une honorable 67e place, Jonas nous livre ses impressions sur cette première étape qu'il qualifie de mitigée en termes de performances, mais d'excellente d'un point de vue humain : « *toute la première partie du parcours j'étais bien et aux environs de la 25e place. Juste avant le passage du cap Finistère, j'ai gardé mon grand spi trop longtemps et le bateau s'est couché ; j'ai dû larguer toute la drisse de spi pour redresser le bateau. Comme la mer était grosse, je n'ai pu remonter en tête de mât que 24h après pour repasser une drisse. Et, durant ce temps-là, tous les autres ont touché du vent et j'ai donc reculé au classement.* » Et au niveau humain ? « *J'ai vraiment aimé le large et ce sentiment d'harmonie bateau, mer, homme. En plus, j'ai vu des tas dauphins et même deux baleines. À l'arrivée, c'est Isabelle (la vainqueur) qui m'a accueilli et elle m'a dit qu'à chaque fois qu'elle voyait l'autocollant "P'tite Lola à donf ! " dans son bateau, elle en remettait une couche...* »
Une deuxième étape pleine de suspense, deux concurrents belges gonflés à bloc au niveau sportif et humain, tels sont les ingrédients d'une transat brésilienne, qui prendra le départ de Madère le 6 octobre prochain.

Denis Van Weynbergh

Le Syndrome de VACTERL se caractérise par des malformations pouvant toucher plusieurs parties du corps. Le terme de VACTERL reprend la première lettre de chaque organe pouvant être mal formé. Infos : http://vactrel.free.fr

www.transat650.org/fr/

Course au Large oct. 2007

La Mini à la croisée des chemins

Une image symbolise, pour moi, ce qu'était la Mini-Transat il y a trente ans. Durant la semaine de préparatifs avant le départ, un des concurrents britanniques se faisait chaque matin déposer en Rolls-Royce sur le quai de Penzance et demandait à son chauffeur de venir le reprendre le soir au même endroit. Le concurrent passait sa journée sur son bateau minuscule. C'était l'un des plus petits de la flotte – à peine plus grand que les 5,17m d'une Rolls. Au crépuscule, la voiture revenait, étincelante, un vrai signe extérieur de richesse, et le concurrent quittait à regret Penzance. On chuchotait qu'il participait à la Mini-Transat pour fuir sa femme…

Quelle époque héroïque ! C'était l'époque des amateurs se lançant pour quelques mois dans l'aventure atlantique, le temps de se remettre en question avant de reprendre une vie normale. Ce rôle-là, la Mini d'aujourd'hui ne le joue plus. Elle n'est plus, quoiqu'on en dise, accessible aux amateurs"normaux" (et pas seulement à ceux qui se font conduire en Rolls). Soyons clair : je ne critique pas, je fais juste une constatation que souligne l'histoire suivante. Véronique Loisel avait quatre ans lors de la première Mini-Transat. C'est une professionnelle, mais pas des bateaux, des fusées. Elle découvre le large lors d'une longue croisière sur Pen Duick VI : partie d'Ushuaia, elle débarque à Saint-Malo décidée à participer à la Mini. Fin 2005, elle achète d'occasion un Pogo,"Oyapock". Entre la fin 2005 et fin 2006 -en un an donc- elle navigue 3100 milles sur son Mini, dont 2100 en course. Cela fait 1000 milles de plus que ce qu'exige le règlement ? Il n'empêche : à la clôture des inscriptions le 18 décembre 2006, elle n'est encore que quinzième sur la liste d'attente (il y aura heureusement plus de quatorze défections, ce qui lui permettra de prendre le départ). Faites le compte : 3100 milles à, mettons, quatre nœuds et demi de moyenne, cela fait 690 heures de navigation. Plus l'entretien, plus la préparation, plus l'entraînement à l'AOS de Lorient, plus les transports et convoyages. L'équivalent d'un deux-tiers temps, au minimum. On voit mal comment Véronique Loisel aurait réussi à combiner cela avec son travail si elle n'avait pas bénéficié de la complicité d'Arianespace, son employeur. Et ce parcours-là, déjà interdit à l'amateur moyen, est celui qu'il faut faire en espérant réaliser un classement décent en série –si l'on vise un podium en proto, c'est une toute autre histoire !

Cette course-au-droit-de-pouvoir-courir n'est pas voulue par la Classe Mini : simplement, le nombre d'inscrits est limité, et ceux qui ont le plus de courses à leur actif sont les premiers acceptés. Tout cela est très logique mais risque de faire perdre à l'épreuve son ouverture, sa richesse, sa spécificité.

Quelle est-elle, d'ailleurs, cette spécificité ? De courir sur des voiliers de 6,50m ? Certes, la Mini est la seule, l'unique course en solitaire qui, sur trente ans, n'ait pas changé de taille. La Transat, le Rhum sont passés du"unlimited" à 18,28m, le Figaro a connu des variations moins importantes mais notables (passant du proto au monotype), le Vendée Globe n'a pas encore l'âge… Les courses en équipage se sont converties à d'autres bateaux et/ou d'autres formules : regardez la Volvo ex-Whitbread, le Tour de France… Seule la Mini tient bon –encore est-ce une spécificité bien illusoire puisque, si les bateaux ont conservé vaille que vaille la même longueur, ils ont doublé de volume et de puissance en trente ans – quant au prix, mieux vaut ne pas en parler... Alors, ce serait la jauge des Minis ? Allons donc, c'est comme toutes les autres jauges, un ragoût indigeste façon sardines au chocolat, un mélange antinomique de bonnes intentions (le nombre de voiles limité pour réduire le coût, ou la liberté de paramètres à l'exception de la longueur) et d'ambitions débridées (la fibre de carbone qui multiplie le coût, la seule longueur limitée qui entraîne une course effrénée à la puissance)…

…Alors, la spécificité de la Mini serait-elle d'être une classe administrée par ses coureurs ? Oui, c'est-à-dire non ! L'Imoca l'est aussi, et elle fonctionne à merveille –tant qu'un de ses monocoques de 60 pieds ne sera pas clairement supérieur aux autres. Par contre, l'Orma a coulé parce que la boulimie des coureurs a exigé tout (course océanique + régates côtières) et a naturellement obtenu n'importe quoi…

En fait, la spécificité de la Mini, c'est d'être aux mains des coureurs amateurs et professionnels. L'idéalisme des uns et l'ambition des autres s'équilibrent, et font progresser la classe. C'est cet équilibre qui fait de la Classe Mini la série de course au large sans doute la plus géniale du moment. Cet équilibre est mis en danger par la professionnalisation obligée qui résulte des restrictions d'admission. A l'issue de la plus longue, de la plus diverse et sans doute de la plus belle des Transats –si "mini" soit-elle !- cette dérive vers la professionnalisation sera l'un des plus grands challenges auxquels la classe devra faire face.

Daniel Charles