



**Cowes Dinard Saint Malo,
en course sur le Class 40 Maluel,
2, 3 et 4 juillet 2026**

L'année dernière pour mes 60 ans, Anne, ma chérie et la famille se sont cotisés pour m'offrir un beau rêve qui me trottait dans la tête depuis longtemps : participer à une course au large sur un bateau de course. Ce sera la course Cowes Dinard Saint Malo, une des grandes courses Transmanche organisée par les Anglais depuis 1906 au départ de l'île de Wight, à bord d'un Class 40, un bateau de course. C'est le numéro 26, de 2006, un plan Pierre Roland construit par Jumbo Composite. Un ancêtre dans la Class 40, mais bien plus performant et rapide que tout ce sur quoi j'ai pu embarquer. Une bête de course...

Hélas, la veille du départ, il y a un an, l'équipage reçoit un message du skipper annonçant que l'hélice du bateau s'est fait la malle entre Dielette et Cherbourg. Dans ces conditions et avec le peu de vent annoncé sur la Manche pour aller à Cowes et même en revenir, il est impossible de maintenir la participation à la course. Finalement je ne regrette pas trop parce qu'embarquer sur l'équivalent d'une Ferrari nautique pour rester en première avec le frein à main serré c'est moins excitant, tout comme traverser la Manche au moteur... Ce sera partie remise....

Ce 1 juillet 2026, la partie reprend, un an après quasi jour pour jour, j'ai 61 ans maintenant et ce cadeau est d'autant plus savoureux qu'il a été désiré un an de plus.

Les jours précédents, le futur équipage a échangé sur un groupe Whatsapp créé par Marc Lepesqueux le skipper. Avec d'innombrables Transmanche et Transat en course, plusieurs Route du Rhum et Course du Figaro, c'est un professionnel aguerri et réputé. On est dans de bonnes mains.

J'arrive à Cherbourg en fin de journée, après une semaine de canicule parisienne très pénible et c'est un grand plaisir de retrouver du soleil à Cherbourg et une température respirable... J'arrive au port, en reprenant ce chemin fait si souvent pour rejoindre les bateaux du CNIF et je retrouve tout cela avec beaucoup de bonheur. Mon sac à dos et mes semelles sont légers...

Je passe devant d'autres bêtes de course, qui seront sans doute sur la ligne de départ vendredi à Cowes. J'arrive au ponton et le bateau est là, orange, long, bas sur l'eau, avec un très grand mât.... on dirait un Open 500 géant, large et plat derrière pour surfer en s'appuyant sur l'eau et bien pointu devant pour fendre les vagues. Les Class 40 d'aujourd'hui (certains sont amarrés à proximité) ne sont plus dessinés comme cela. Ils vont peut être plus vite, mais sont bien moins jolis. Voici mon terrain de jeu pour les jours à venir...



Je dois y passer la nuit. C'est ouvert, je monte à bord, et je découvre les lieux. Et d'emblée, ça ne ressemble pas aux bateaux de croisière, même affutés que j'ai pu croiser... c'est spartiate, dépouillé, efficace... Pas de boiseries, de laiton ou d'inox poli ni de tissu joli assorti... De la fibre de verre, du dyneema, du plastique costaud et pratique.

Devant la descente, une sorte de ratelier moulé en fibre de verre sur lequel sont attachés les gilets, ainsi que du petit matériel immédiatement accessible : trousse de secours, outils, frontales, petit bouts. Des poignées sont immédiatement accessibles pour se tenir et sécuriser la descente. Ce ratelier sert de dossier au siège de la table à carte, face à laquelle se trouve une cloison qui reçoit écran, ordinateurs, instruments de nav, radio et un ventilateur orienté vers le skipper. Le bateau navigue aux Antilles et il doit faire vite chaud là dessous... Derrière cette cloison, un évier rond et un réchaud sur cardan dans un plan de travail minimal font la cuisine. Le plan de travail est terminé par l'épontille qui reprend les charges sous le mat, à laquelle sont attachés des récipients perforés contenant les couverts et une couverture anti-feu. Un réfrigérateur bahut est appuyé contre la cloison du poste avant, qui comprend la soute à voile et une cuvette de toilettes, un peu perdue dans le plus grand espace libre du bateau... En vrai les toilettes, c'est un seau bleu ou bien l'angle du tableau arrière, au vent, un bras passé autour de la bastaque pour ne pas tomber et alimenter la légende des hommes à la mer retrouvés braguette ouverte. La plupart des choses nécessaires sont rangées dans des caisses en plastiques solides et superposables, maintenues en place dans des creux dans les fonds ou retenues par des bouts ou sandows.

De part et d'autre du poste de navigation et de la cuisine, une bannette repliable au dessus du ballast à l'arrière et une autre fixe vers l'avant avec toile anti roulis. On trouve leurs symétriques sur babord. Au dessus, des équipets profonds pour les provisions. Au pied des ballasts sous les bannettes pliables, deux grands équipets suffisamment profonds pour accueillir voiles d'un côté et outils et bouts d'amarrage de l'autre, sans qu'ils ne versent à la gîte.

Sous le cockpit, deux cabines doubles avec une bannette repliable superposée. Au fond de la cabine tribord, une trappe pour accéder au système de barre et aux batteries. Au pied de chaque couchette double à l'arrière on trouve les tuyaux, les vannes d'arrêt et les écopés du système de ballasts ainsi que leur pompe sous la dernière marche de la descente.

10 personnes peuvent dormir, 5 à babord et autant à tribord. On verra plus tard que c'est comme ça au port. En course ce n'est pas comme ça que cela marche !

En remontant dans le cockpit, je suis effaré par le nombre de bouts, poulies, anneaux de

de friction, renvois, coinces, taquets et autres. Bien que tout soit repéré au gros feutre indélébile, la quantité de réglages possibles montre bien la complexité de ces bateaux. un système de réglage en 3D (hauteur , dedans, dehors) du point de tire du génois et du gennaker remplace le rail habituel, la barre d'écoute est surmultipliée, pas de pataras mais des bastaques pour pouvoir passer le rond de chute de la grand voile et des bouts, des bouts, des bouts.... dont le diamètre paraît tout petit en regard de la taille du bateau... Vive le dyneema gainé... Le plus gros bout du bateau ne fait pas 12mm. La bôme est énorme, très basse, et les deux barres franches semblent bien petites pour diriger un tel engin.

Ma visite terminée, je file manger un fish and chips à la guinguette sur le quai, me fait une petite ballade jusqu'au ponton D où sont les bateaux du CNIF, jette un coup d'oeil à la rade, aux forts et à la digue et je file me coucher, couchette avant tribord. Demain la journée sera longue...

Ça fait longtemps que je n'ai pas dormi dans un bateau, et je redécouvre un tas de petits bruits, plus ou moins identifiés, qui perturbent un peu l'endormissement. S'y ajoutent un peu d'excitation au sujet des jours à venir, un peu d'inquiétude aussi, et un fish and chips particulièrement copieux et gras... Je finis par m'endormir quand je découvre deux nouveaux bruits, francs et massifs, il y a des choses qui raclent sur le pont ! Je sors et je vois Marc le capitaine, qui pose son sac à bord et passera finalement la nuit à bord avec sa compagne Romane. Je les aide à ranger leurs affaires dans la cabine arrière tribord, celle du chef, on fait connaissance rapidement, le cerveau un peu embrumé et je retourne me coucher. Je m'endors vite avec de nouveaux sons, très discrets mais assez faciles à identifier. Le capitaine et la matelote sont amoureux.

J'ai mis mon réveil à 7h00 et je suis réveillé un peu avant, par le soleil, l'eau sur la coque, du vent dans les drisses. Ça dort profondément à tribord, j'en profite pour flemmarder dans ma bannette en imaginant cette première Transmanche à venir et la course de demain. Un peu d'inquiétude monte : ça fait longtemps que je n'ai pas navigué sur un gros bateau, loin des côtes, serai-je malade, si oui jusqu'à quel niveau d'incapacité, serai-je à l'aise pour barrer ce gros machin qui va vite, à quoi ressemblent les 5 compères du groupe qui compléteront l'équipage ? Attendus à 9 heures, ils ne vont pas tarder.

Ils arrivent tous les cinq et on se présente. Jean Luc, Christian, Christophe, Bertrand et Gonzague, 5 gars de mon âge qui font du sport ensemble et se sont connus en faisant de la planche à voile et du bateau. Ils sont du coin, 5 Manchois pour traverser la Manche.

Ils sont ici à l'occasion de l'anniversaire de Bertrand pour ses 60 ans. Jean Luc porte à la main six chemises rouges sur des cintres. Elle servaient de matériel promotionnel au sponsor de Marc Lepesqueux pour sa Route du Rhum 2010. Jean Luc travaille dans cette entreprise et a retrouvé ce lot de chemises pour faire une photo. On installe à bord leurs sacs et on prépare un petit déj pour accompagner les croissants et pains au chocolat qu'ils ont gentiment apportés.

Le petit déj avalé, trois d'entre eux repartent pour faire les quelques courses qui manquent à l'avitaillement, du pain, du vin et autres choses.

Pendant ce temps là on prépare le bateau, retirer les tauds, (grand voile et solent doivent rester à l'abri des UV), apporter les voiles de portant sur le pont, (que c'est lourd un spi léger...), ranger les sacs de chacun, préparer l'intérieur à la navigation, refermer les trappes, vider l'eau des réservoirs (en croisière on fait l'inverse!!) . Le temps passe les 10 heures prévues pour le départ se transforment en midi et après un briefing sécurité, on

quitte enfin le ponton, avec une belle manœuvre de pivot autour de la pointe arrière... ça sort tout seul...

On croise quelques jolis bateaux dans l'avant port et nous voici dans la rade, en route vers la Passe du Centre. On hisse la voile, c'est une affaire, jamais hissé une voile si haute, on déroule l'immense solent, coupe le moteur, silence, chuintement de l'eau sur la coque, glissement du vent dans les voiles. Je savoure le plaisir de me retrouver dans la rade et de voir les forts sur la digue, la Passe du Centre et Cherbourg qui s'éloigne. Ça fait plus de 7 ans que je ne suis pas passé par là et je suis heureux de mettre enfin le cap au nord pour ma première traversée de la Manche. Maintes fois programmée, et à chaque fois annulée...

C'est parti, plein Nord, cap au 0, 70 miles devant c'est l'île de Wight, on y sera dans 6 ou 7 heures. On a 15 à 18 nœuds de vent d'Ouest, il doit basculer à gauche au 250, ce qui permettra d'envoyer le spi. A cette vitesse et à cette heure on a intérêt à arriver dans le Solent par l'Ouest et les Needles, pour avoir vent et courant favorable. Partis plus tôt comme prévu, nous serions passé par l'Est, avec une route plus abattue mais vent et courant contre pour les derniers miles dans le Solent. Comme toujours en bateau, on ajuste les plans à la météo et aux courants. Ça ne me déplaît pas d'arriver par les Needles, c'est si mythique... Bien que demain on sortira par là aussi et que l'on ne verra pas la partie est du Solent. Pas grave, on reviendra !



Une fois sorti de la rade, vent de travers, Marc me propose de prendre la barre. Evidemment j'accepte... Je m'installe, cale pieds, dos dans les filières, le compas magnétique et l'électronique en vue, et c'est parti.

Et au travers c'est pas si simple... Le bateau est un peu ardent, il monte un peu au vent alors je le reprends en tirant la barre. Parfois trop ou pas assez, c'est difficile de le garder au cap comme il faut. Plus de repère à l'horizon, je peine à trouver un nuage pour me caler dessus et je suis trop figé sur les instruments. Se confirme ici le sentiment que j'ai aussi sur le Corsaire de ne pas être le meilleur barreur.... Parfois je sens bien le bateau, anticipe, semble en phase avec lui et parfois je me retrouve à 30 degrés de la route, quelque instants, ma trace doit être atroce...

Le vent monte un peu, petite houle d'ouest qui nous prend sur le côté, le bateau fend les

vagues, on est pas mal gité. Marc décide de remplir le ballast au vent et indique la manoeuvre à Romane : écope babord flèches vers l'avant, vanne babord fermée et guillotine tribord levée, vanne tribord fermée, pompe en route.... Vérification que ça monte dans le hublot de contrôle. Avec 750 litres d'eau au vent le bateau se redresse et accélère.

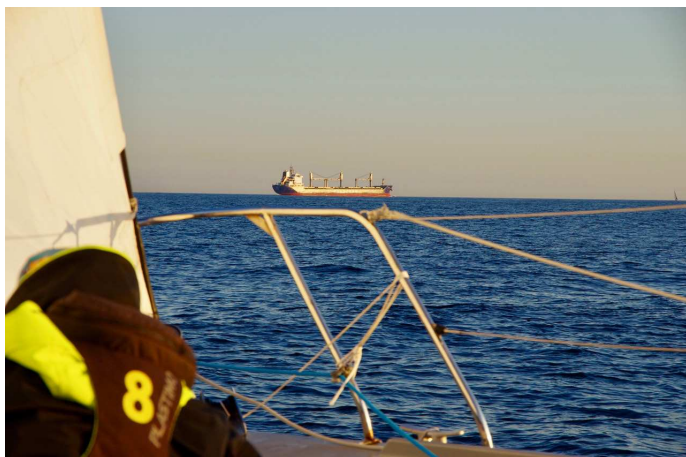
Marc ajuste un petit réglage de temps en temps (rentreur de génois, barre d'écoute, bordure, bastaque... on le voit faire mais on ne comprend pas grand chose...) et le bateau file entre 12 et 14 nœuds par vingt nœuds de vent. Ca avance tranquille, vite, sans taper, avec un sillage de hors bord, incroyable de facilité... On se prend à rêver en imaginant ça avec 25 nœuds de vent !!

Je passe la barre à Jean Luc, qui assure bien mieux que moi. Il est concentré et le bateau avance bien. Je passe au rappel dans les filières avec les copains. On discute. Bons moments.

Bertrand et Christian ne sont pas en forme : leurs estomacs et le seau sont mis à rude épreuve aussi. J'appréhendais un peu de savoir si le mien se comporterait bien et pour le moment c'est concluant, j'arrive à rester dans la cabine, à suivre la carto, aider en cuisine et je ne ressens aucune gêne. Ça m'est pourtant arrivé en d'autres occasions.

Romane a disparu dans le bateau pour préparer un repas et revient avec une magnifique salade qu'on se partage en nav, après s'être jeté sur le hommous vert à l'apéro.... une tuerie.

Comme digestif, Marc nous fait envoyer le spi. Il nous explique la manoeuvre, on avance le spi sur la plage avant. Marc nous ré-explique amure, bout dehors, taquets constrictors, point de drisse, écoute, chaussette etc. Je reprends la barre, Jean Luc et Christophe font numéro un et un bis à l'avant, Christian à l'écoute dans le cockpit, Gonzague en pied de mât et Bertrand à la drisse. Marc annonce les manoeuvres à effectuer et on obéit. J'abats vent arrière, et on hisse. Quelque chose coince, la chaussette ne monte pas, ça ne se passe pas comme il faut, Marc nous demande fermement de ne pas hisser au winch, on risque de tout péter, la chaussette doit monter à la main sans heurts, si ça ne monte pas, c'est que quelque chose coince. On affale, on recommence et ça monte. La chaussette monte, le spi se déploie, je relofe pour reprendre la route et ça ACCELERE !!! Je fais toujours des zigs et des zags, mais ça va mieux sous spi, c'est plus facile. Marc souhaite envoyer le gennaker, on prépare la voile, mais en préparant le point d'amure, Marc se rend compte que le bout d'envoi de la galette de l'enrouleur ne passe pas où il faut. Il a bricolé un truc dessus et le bout ne passe pas où il faudrait. C'est finalement rassurant de voir que les pros aussi font des erreurs. Celle ci n'aura d'autre conséquence que de nous faire garder le spi plus longtemps. On remballe le gennak et on continue sous spi. Le problème sera réglé à l'escale.



On avance bien, et à l'horizon, sur babord, voici le premier cargo qui se profile. On va bientôt croiser le rail montant avec les bateaux qui rentrent dans la Manche, d'ouest en est. On en voit un puis un autre et encore un autre. Bien espacés, finalement moins impressionnants que ce que je pensais. Ils vont très vite mais on a le temps de passer derrière avec ce bon vent qui nous pousse. Deux heures plus tard, on croise

le rail descendant, et là un immense porte-container MSC nous donne la mesure des monstres qui peuvent passer par ici. C'est énorme, 7 ou 8 étages de containers superposés sur une coque bleue, ça culmine à au moins 50 mètres, 4 longueurs de notre bateau, je ne parle même pas de la longueur...

Comme je continue à faire des lacets, Marc me conseille de viser la côte, et en particulier une grosse marque blanche au ras de l'eau. C'est une des falaises de l'île de Wight juste avant les Needles. Elle brille dans le soleil, grosse tache blanche au ras de l'eau, que je peux enfin mettre dans le balcon avant. J'aurais aussi pu viser la voile du bateau qu'on suit depuis Cherbourg, Endless Summer comme nous l'indique l'AIS, et que l'on rattrape franchement. On a notre lièvre maintenant et nous sommes bien décidés à arriver devant lui. La falaise blanche sur la côte au loin se rapproche, la voile aussi, on arrive.

La VHF crachote, Marc remonte de la table à carte et nous annonce que le gros ferry qui nous croise cherche à contacter Bertrand ! Il se trouve que son fils est officier sur ce ferry qui nous suit et fait la ligne vers Southampton. Père et fils échangent un moment et on voit le gros bateau passer derrière nous vers l'entrée est du Solent, vers Southampton. Plus tard on recevra sur Whatsapp une photo de notre bateau prise de la passerelle et de notre position sur le radar du ferry.

On est presque aux Needles, on voit bien la fameuse falaise qui m'a servie de guide et les trois rochers détachés devant et le phare rouge et blanc à la pointe. Etrange impression de connaître ce lieu alors que c'est mon premier passage. Il a été tellement photographié. La grande falaise blanche est prolongée à l'est par une grande lande verte qui s'incline



vers la mer et dessine un très grand triangle reconnaissable de loin.

Le vent a tourné et on affale le spi pour entrer dans le Solent, le bras de mer entre l'île de Wight et l'Angleterre. On repasse vent arrière, ça coince un peu encore, je perds mon cap et lofe, me fait reprendre par Marc pour reprendre la bonne route, le spi est affalé, on déroule le solent. On a dépassé le voilier de Cherbourg, Endless Summer et c'est dans un soleil déclinant et une belle lumière qui réchauffe le calcaire des falaises qu'on franchit les Needles et qu'on s'engage dans le Solent. Sur Babord l'Angleterre, sur Tribord l'île de

Wight... Ça fait au moins dix miles que je fredonne *Wight is Wight, Dylan is Dylan, Wight is Wight, viva Donovan, c'est comme un soleil dans le gris du ciel* de Michel Delpech... Mais aujourd'hui le ciel est incroyablement bleu, et il fait meilleur en Angleterre qu'à Cherbourg qu'on avait quitté sous un petit crachin.

La fin de la traversée se fait tranquillement, le trafic dans le Solent est très dense, de nombreux voiliers, des moteurs, des gros, des petits, les ferrys entre Southampton et



Cowes, c'est donc ça la Mecque de la Voile ! On y est !!! Sur Tribord on laisse le château du Royal Yacht Squadron, les bâches rouges et blanches qui rappellent le guidon d'un des clubs les plus prestigieux du Monde et on embouque (et oui c'est comme ça qu'on dit!!) l'entrée de la Medina River pour rejoindre le ponton à Cowes. Une belle manœuvre plus tard et nous voici à quai, juste à côté de Pen Duick 3 qui fera la course demain, dans la même catégorie que nous. 19H40 Je coupe la trace Boating qui nous donne 8h38 de traversée pour 78,8 miles à 9,1 nœuds de moyenne avec une pointe à 15 nœuds.



On file rapidement à la douche, Marc reprend l'amure de gennaker et on part faire une petite balade en ville.

Malheureusement les pubs ne servent plus à manger et on finit par trouver un take away où l'on attrape fish and chips et kebab philippin pas formidables (et hors de prix...) , que l'on mange sur une terrasse vide devant le ponton. Après ça, on est tous trop fatigués pour aller boire une bière au pub. Je n'aurai pas été faire la tournée des pubs à Cowes

une veille de course... petit regret, mais on étaient tous cuits. Faudra revenir...



Tout le monde dort bien cette nuit là, et on est tous debout tôt avec l'intention de se promener dans Cowes pour mieux découvrir ce lieu mythique. Sans les pubs, bien sûr, fermés. La ville est entièrement consacrée à la voile, à la course, clubs de voile, chantiers, boutiques d'accastillage, d'équipementiers, de vêtements nautiques, pubs, restaurants, belles boutiques chics et chères. On vérifie vite que le yachting ici, c'est pas pour les pauvres... L'architecture, l'ambiance, c'est de l'huile essentielle d'Angleterre, un concentré de Britisherie. J'accompagne les 5 Manchois au château de Cowes qui accueille le Royal Yacht Squadron, et devant lequel se trouvent les petits canons de bronze astiqués et étincelants qui donneront le départ demain. On fait les photos d'usage devant les canons et on poursuit notre ballade, passant devant le RORC et sa jolie terrasse où Marc se fait interviewer en ce moment

même.



Cowes se trouve aussi une des boutiques les plus célèbres du monde de la voile, Beken of Cowes, l'atelier, laboratoire et archives de la célèbre dynastie de photographes qui, depuis 1888, ont immortalisé ces cathédrales de toiles qui naviguaient et naviguent encore dans le Solent. Dans la boutique, magnifique, dans son jus, sont affichés des tirages de ces icônes de la voile. Y officie un septuagénaire fringant, prototype d'Anglais à la David Niven (grand, mince, blond, yeux bleus, petite moustache), Kenneth Beken, arrière petit fils de Alfred Edward Beken, le fondateur. Lâché dans un tel

endroit il était inimaginable que j'en ressorte les mains vides, et je repars lesté d'un gros livre dédicacé qui fera un peu de poids dans l'équipet tribord puis dans la bibliothèque de mon beau frère.



Le parcours de la course est le suivant, départ devant le château de Cowes, on laisse sur bâbord les Needles, les Casquets à l'ouest d'Aurigny, Hanois à l'ouest de Guernesey, et le plateau des Minquiers jusqu'à Saint Malo. La ligne sera entre la bouée Buharats Ouest et le bateau comité.

Le départ des bateaux de notre classe IRC 1 et 0 a lieu à 14h30, celui des plus petits dix minutes avant. On quitte le ponton à 13h45, le départ est juste à l'embouchure de la Medina River devant le Royal Yacht Squadron. La ligne est matérialisée par deux feux superposés qu'il faut aligner. Et on est très nombreux sur cette ligne !!! 75 bateaux au départ, des petits, des gros, des moyens. Au départ entre autres, un très gros VOR 70, Pace, coque noire, voiles noires, (ce sont les bateaux du tour du monde en équipage, la Volvo Ocean Race), un TP52 un immense voilier de régate, des Class 40 récents, des Pogo, des JPK et Pen Duick 3 pour faire bonne mesure. Dans une quinzaine de nœuds de vent, sur une mer miroitante, toutes ces voiles noires et blanches inclinées dans un sens ou l'autre, forment une image magnifique. On est très nombreux et c'est un vrai privilège d'être là pour participer. D'habitude, je regarde...



Participer à une course, c'est aussi être dans la course, concentré, actif, pas spectateur justement. On est au près il y a beaucoup de monde, des priorités à respecter des manœuvres à effectuer, vite et bien. Marc est à la barre et donne les instructions. On a révisé nos postes pour les manœuvres de virement de bord.

Virement de bord de tribord à babord

sur chaque bord, 2 embraqueurs, au centre, un équipier au réglage de l'écoute et chariot de grand voile, le numéro un prêt à sauter à l'avant pour sortir la jupe du génois des filières, et un équipier pour transférer l'eau des ballasts au vent. Romane et moi nous y collons ; mais le principe n'est pas encore acquis, on exécute les ordres de Marc sans bien capter...

Au virement,

L'équipe babord sous le vent choque le solent, l'équipe au vent tribord choque la bastaque, la grand voile passe, le solent aussi , un équipier fait les trois tours autour du winch et borde en tirant en se reculant dans le cockpit, l'autre embraqueur enclenche la manivelle et finit de border et régler le solent.

Pendant ce temps là l'équipe babord, au vent maintenant reprend la bastaque dès que le winch est libéré de l'écoute de solent. Dans du vent fort, si le génois porte sous le vent avant que la bastaque au vent ne soit reprise, on peut perdre le mât... Autant dire que la manoeuvre est précise et qu'il faut être concentré. Heureusement pas trop de vent et le mat risque finalement peu. Mais la performance oui et nous sommes en course.. Tout ça doit aller très vite, pour ne pas perdre l'inertie du bateau et s'arrêter dans le virement..

Je fais équipe avec Christophe, il winche, je fais le reste. On enchaîne quelques virements avant le départ, Marc reprend l'équipe tribord, nous sommes à babord, pas mal coordonnés tous les deux. Certains croisements sont vraiment très très proches, voir le bout dehors d'un concurrent passer à deux mètres du tableau arrière, c'est impressionnant.



C'est la course. Ca arrivera une fois dans la remontée du Solent. Devant nous les voiles des plus petits bateaux partis avant nous s'étagent dans le Solent, c'est joli et excitant à la fois, d'espérer les rattraper bientôt.

Dès le virement fini, tout le monde remonte au rappel, sauf un qui s'occupe de la GV (pour pouvoir choquer vite et abattre en grand pour accorder une priorité, sans choquer, on a beau tirer comme une mule sur la barre, ça bouge peu..) et un autre aux ballasts.

Et ça recommence... on vire souvent (une quinzaine de fois), pour se positionner, respecter une priorité ou suivre le vent. Le courant est dans notre dos, assez fort, notre trace révèle des angles de virement très plats, on va vite, une dizaine de nœuds sur le fond, c'est bon ! A ce rythme, intense pour des néophytes comme nous, on approche vite des Needles et de la sortie du Solent où on restera au près mais sur un seul bord, tribord amure, qui devrait nous emmener jusqu'à Guernesey. C'est ce qu'on croit et le cap que l'on suit. Les courants et la bascule de vent qui ne viendra pas en décideront autrement...

J'ai le temps de sortir mon appareil photo et de faire quelques images, mais la furie du départ restera dans mes rétines et mes muscles, pas de trace numérique à montrer, ou peu... Et elles ne reflèteront pas l'intensité de ce départ.



J'ai quand même une image avec un Class 40 récent derrière nous, les Needles, le phare et Pen Duick 3 dans le cadre...

On a rattrapé pas mal de monde dans le Solent, et on voit devant et derrière les voiles inclinées, comme des lames de couteau émergeant de l'eau. Pour la plupart de ces voiliers de course récents, les voiles sont noires, petit foc ou solent et grande voile très rigide, ça absorbe la lumière et ça change l'image habituelle du voilier blanc sur une mer bleue. Les nôtres sont blanches, sur la coque orange avec ce beau ciel et cette mer si bleus, ça claque bien.



Marc s'interroge pour faire un contre bord, pour se recaler dans l'ouest et avoir un meilleur angle de descente plus tard. C'est accepter de perdre un peu dans l'immédiat, (le bord à suivre ne serait pas du tout rapprochant et nous ferait reculer au classement) pour gagner beaucoup (peut être...) dans plusieurs heures. Il nous soumet le projet, on ne sait pas trop quoi répondre et on lui laisse la décision, c'est lui le chef !

On poursuit donc sur ce bord et on continue à rattraper des concurrents plus lents. Marc nous fait une démonstration de dépassement sous le vent, abattre un peu, accélérer, passer sous le vent, relover pour se remettre devant le concurrent un peu dégouté...

On fait les malins en temps réel mais le rating du Jumbo 40 est si défavorable que les bateaux doublés seront probablement devant nous en temps compensé à la fin. Pas

grave, on profite de cette vitesse, du soleil, du spectacle magnifique. Le vent a faibli un peu en sortant du Solent et ne veut toujours pas tourner à droite, comme annoncé par la météo. et le courant nous sort de notre route. Notre cap nous envoie vers la Hague plutôt que vers Guernesey, ça fait 45° d'écart par rapport à la route.... On sait aussi que le courant se renversera avant Aurigny et nous repoussera vers l'ouest comme il faut mais tout ça allonge la route et nous oblige à rester au près alors qu'on pensait pouvoir abattre et envoyer le gennaker. Performance je vous dis... Pour alléger le bateau, on a vidé les ballasts, donc on est au rappel, bien en avant pour décoller le cul du bateau. Avec du vent au portant on s'appuie dessus et on surfe, mais là au près dans peu de vent, cette surface mouillée nous ralentit. On est dans les conditions où ce bateau fonctionne le moins bien. C'est vraiment fait pour le portant dans la brise, et là on fait du près dans le mou... Alors on avance les poids, on affine les réglages et on avance quand même très bien ! On recroise le rail descendant, avec quelques gros cargos, et un des plus gros porte-containers du monde. Marc nous annonce des dimensions incroyables, 400 m de long, 70 de la quille au plus haut, 60m de large, plus de 24000 containers... on croise la mondialisation en marche. De loin heureusement.



Le vent ayant vraiment faibli, on va faire giter le bateau en se calant sous le vent, bien en avant. Et on ajuste la gite en envoyant plus ou moins d'équipiers au vent et sous le vent. Faut que ça gite, mais pas trop. Un apéro est dispersé en trois salons, le cockpit, le pont au vent au soleil, le pont sous le vent sous le solent, à l'ombre maintenant, avec l'air qui fraichit.

Le soleil descend, le dernier cargo croisé est orange de soleil. Sur l'horizon embrasé se découpent les voiles, c'est magnifique. On cherche à apercevoir le rayon vert. La nuit arrive, ce sera ma première en course, sur la Manche et en mer depuis bien longtemps. Notre cap nous envoie toujours dans le raz Blanchard, on dirait que Maluel le bateau veut rentrer chez lui au port de Dielette où il est habituellement... Romane nous a préparé un repas chaud, qui succède à un grignotage de saucisson.

Malheureusement en rentrant dans la cabine, elle se cogne à la trappe sur un écrou un peu saillant, et s'ouvre le cuir chevelu. D'abord sonnée, elle nous appelle en disant qu'elle a mal et qu'elle saigne beaucoup, et là je la vois avec une grosse coulure rouge qui lui cache la moitié du visage. Marc réagit de suite, constate que c'est bénin, la rassure, et on part à la recherche du matériel de secours. Plus de peur que de mal, chacun rassure Romane, lui rappelle que le cuir chevelu ça pisse le sang mais que c'est pas grave pour

autant et quand elle finit par faire une petite blague, on se dit que c'est passé. Sonnée, elle va se coucher. Dispensée de quart.

Après cet incident, la nuit est complètement tombée, et l'ambiance est à nouveau sereine et calme, l'équipage s'est équipé pour la nuit, bottes, pulls, vestes etc. Autour de nous commencent à s'allumer les feux de positions de nos voisins, des tas de loupottes rouges au vent et des vertes sous le vent. On croise maintenant le rail montant et les cargos éclairés deviennent très abstraits, les distances sont difficiles à apprécier et à la table à carte, c'est l'AIS qui nous permet de comprendre ce qui se passe. Quel confort... J'imagine que ça devait être bien plus stressant il n'y a pas si longtemps. Les capitaines de cargos doivent être étonnés de voir autant de petits bateaux croisant leur route de nuit. J'imagine qu'ils sont au courant qu'une course se tient en ce moment sur leur passage. On entend parfois des échanges entre voiliers et cargos à la VHF. On n'aura pas besoin de ça, ça passe pour nous. Le courant s'est enfin renversé et nous renvoie vers la route et Aurigny maintenant, on devrait y être vers 2h du matin. Sous le vent à l'est la lune se lève, quasi pleine, rouge orangée, avec son reflet sur l'eau noire, c'est magnifique. Au vent, les étoiles, je fais le malin en repérant la Grande Ourse, la Polaire, Cassiopée, et je m'arrête là, c'est tout ce que j'ai retenu de ce que Patrice m'avait expliqué un soir de veille il y a bien longtemps.



Le vent est un peu remonté, a un peu basculé vers l'ouest et nous sommes au rappel, à voir défiler les vagues, les étoiles, les feux des voisins. On est sous pilote, Jean Luc va se coucher suivi par Christophe et Bertrand puis Gonzague quand Christophe remonte. Je retarde mon quart de bannette. De toutes façons, il n'y a plus de place... On dort au vent avec les toiles antiroulis, et les trois disponibles à tribord sont occupées. La nuit tombe et on se rapproche d'Aurigny. On a cru que le courant et le vent nous permettraient de passer directement au large des Casquets, mais un œil sur la carto nous confirme que l'on va devoir tirer quelque bords, avec le courant plein cul vers l'ouest avant de remettre le cap vers Guernesey et le phare de Hanois.



Marc est à la carto, pour caler au mieux ce virement de bord. Je regarde aussi la carte et me rends compte qu'il s'endort, puis se réveille, et se rendort. La micro sieste du Figariste, je l'ai devant moi. A un moment, il annonce virement de bord dans 10 minutes, Jean Luc est debout, Christophe aussi, il est à peu près deux heures du matin. Marc continue les micros siestes assis devant la table à carte, et se réveille au moindre crachotis de la vhf, mouvement du bateau ou autre signal que je ne perçois pas. Je reste quand même à côté en calculant l'heure qu'il a donnée pour le virement, au cas où, confiant certes mais l'œil sur le chrono. Je fais des aller-retour carte, cockpit, pour voir s'approcher les lumières d'Aurigny qui est vraiment face à nous. Je reconnais Port Bray et Quenard Point, et le passage du Swinge. Jean Luc me demande quand Marc pense virer. Bientôt. Je redescends : Marc reclique sur la carto, et ressort en annonçant le virement. Evidemment ma veille était inutile, il savait où et quand dormir et se réveiller... Impressionnant. Autour de nous, de nombreux bateaux, des silhouettes assez proches, voiles noires, feux rouges et vert, comme si tous s'étaient donnés rendez-vous à Port Bray pour une petite bataille de virements. On est nombreux à avoir été déportés dans l'est et à devoir faire cette série de virements pour passer les Casquets. Mais on a tellement le courant derrière nous que les bords sont quasi plats sur la trace... Aurigny défile vite, on passe au Nord du Swinge et à l'ouest des Casquets, deuxième marque du parcours. La série de virements a achevé de me fatiguer et je file réveiller Bertrand pour qu'il me remplace sur le pont. Je m'installe tout habillé sur la bannette et je plonge. Il est 2h18. On navigue depuis 12h. A part un pipi nocturne accroché à la bastaque, j'ignore tout de ce qui s'est passé entre 2h18 et 6h du matin où j'émerge. La micro-sieste c'est pas pour moi, je ne suis pas Figariste !

Je sors, le ciel est bas, gris, avec une frange jaune et orange au ras de l'eau sous les nuages et les voiles qui se silhouettent à l'horizon. Quelle magie de commencer la journée comme cela.

On est au large de Guernesey, on vient de passer Hanois, il est temps d'abattre vers Saint Malo. Justement Marc m'envoie à l'avant pour hisser le spi. Ça me réveillera... Pour commencer on retourne le sac du spi, posé à l'envers sur le pont, environ quarante kilos,

on attrape le bout qui va de l'amûre à l'avant du bout-dehors, on le frappe sur le spi, on choque le constrictor, on envoie l'amure en place, bloque le constrictor, et on attend les ordres de Marc. Ça hisse, je guide la chaussette devant le solent et ça monte, près de 12 mètres de guindant, c'est haut et long. Il y a un peu de houle, on la reçoit de travers. Je vois la vague frapper l'étrave, éclater contre la coque et j'ai à peine le temps de me retourner que je la prends en pleine poire... J'ai eu la douche avant le café ce matin. Ma veste n'était bien fermée, je suis trempé, mais ni l'eau ni l'air ne sont trop froids, ça va...L'équipage se marre... forcément, et moi aussi. C'est drôle, je sécherai vite... On retire la chaussette, le spi se gonfle, on roule le solent et on accélère gentiment. Le vent n'est pas très fort, et on découvre devant nous une petite dizaine de bateaux, sur lesquels on revient. C'est lent mais petit à petit les écarts se resserrent, et on dépasse le spi bleu, le vert, le blanc puis le rouge. Après Guernesey on doit passer le plateau des Minquiers, et on vise la cardinale Sud Est, dernière marque avant Saint Malo et l'arrivée. Celle ci est spéciale pour moi, elle me fait penser à Bernard qui est le premier à m'avoir



emmené sur un bateau, dans ces eaux entre Granville, Jersey, Guernesey et Saint Malo. Le goût de tout ça, le passage de mes fantasmes de voile à cette réalité que j'aime, c'est en partie à Bernard que je les dois. Alors naviguer ici en cherchant la SE Minquiers, c'est important pour moi. En la frôlant, je sors mon appareil photo pour garder ce moment et le partager avec les copains avec qui on a navigué par là.



Devant nous il reste quelques bateaux à aller chercher. Rapidement on aperçoit la côte, le Cap Frehel et son phare, puis Saint Malo. Ca y est on est arrivés, ou presque. On comprend vite que l'on n'y arrivera pas sans quelques empannages. Ça tombe bien, on n'en a pas fait encore, c'est le moment... A nouveau Marc nous explique la manœuvre, et on réalise un assez bel empannage, puis un autre et encore un autre. Le spi vert que l'on avait rattrapé nous est REpassé devant, avec son spi symétrique il est descendu vent arrière pendant qu'on tirait des bords, et pas assez vite pour compenser la distance qu'on a fait en plus. Jean Luc est à la barre et c'est lui qui franchira la ligne, sous spi, en laissant la bouée Buharats Ouest sur tribord et le bateau comité sur babord. Il est 14h46, on a mis 23h 26 minutes et 28 secondes, et parcouru 168 miles.

Sur une appli de suivi de la course on voit qu'on finit 15 eme en temps réel sur 75 . Par contre en temps compensé, c'est beaucoup moins flatteur, nous sommes 69eme... Avec cette météo, impossible de rattraper notre rating, on a un bateau de brise au portant, et on fait du près dans du petit temps. Marc espérait sans doute mieux mais nous, son équipage sommes heureux et fiers d'avoir pu participer à cette mythique course.

Jean Luc nous ramène devant les portes de l'écluse du bassin Vauban, près de la cale de Dinand où nous débarquerons après un rangement express de nos affaires, un dernier pot avant de se séparer et cette fameuse photo avec les « chemises rouges ». Alignés le long de la bôme sur le roof, Marc et les 5 amis posent pour l'éternité, pour immortaliser ce magnifique week end. Pour deux secondes, je me suis pris pour Beken...

Entre deux vedettes touristiques, Marc nous fait débarquer en vitesse. On se sépare avec Bertrand, Christian, Christophe, Gonzague et Jean Luc, les « chemises rouges », d'excellents compagnons et coéquipiers. J'hérite de la sixième chemise, celle de Marc, ça tombe bien, c'est mon nom et il en a déjà une. C'est un chouette cadeau de leur part. J'avais un peu peur d'être isolé entre le Capitaine, Romane et les 5 copains, mais j'ai vite été le sixième.



Maintenant, j'ai un train à prendre, des images plein la tête, c'étaient de magnifiques moments... et un beau rêve qui s'est réalisé grâce à mes généreux donateurs familiaux. Merci Anne, Xavier, Jacquie, Catherine, Pascal, Catherine et Marie France... Vous m'avez fait un magnifique cadeau.