



Patrice raconte, tout s'est passé très vite, il a loué le bateau anglais de Peter Goss, le sauveur de Dinelli, (...en un éclair on a tout revu...) quel bon bateau, 50 pieds, brave, humain, sportif, dit Patrice avec reconnaissance.

3 bateaux de 50 pieds et quelques 60 pieds au départ, au milieu des Grands, et Patrice raconte son défi, moins de 120 jours, avec la détermination, la patience, l'équilibre qui font les grands coureurs, pas de tempête, et aucun mauvais souvenir, ça sent le bonheur...

Rien à voir avec la 1^{re} course, 10 ans déjà, où le pilote lâchait et l'arrivée au Cap, épuisé... et là, passer le Cap Horn avec 45 nœuds de vent, c'est marrant, dit Patrice, quel bon souvenir...

Toute une navigation régatière, sans pression, pour le plaisir, pour le défi, on ne se souvient que des bons moments, dit-il.

L'appareillage de communication perfectionné qui apporte de tels changements, de tels échanges, et qui révolutionne l'intérêt et la médiatisation bien méritée de ces courses du bout du Monde, nous émerveille.

Patrice reste étonné que, cette fois, les coureurs n'aient pas beaucoup communiqué ! Seul contact suivi avec son ami Bernard Galley et quelques messages avec Parlier... Discrétion sur les routes à suivre, sans aucun doute...

Avec un safran trop court (coupé par les anglais) il a surfé, subi l'abattée, sensation

style dériveur mais l'embarquée trop dangereuse arrive, et Patrice nous fait partager ses craintes... et aussi le travail qu'impose les innombrables et fatigantes manœuvres de tangon sans bout dehors, pour hisser le Spi...

Il a aimé la vie spartiate, à l'anglaise, dans sa cellule de vie très petite, pas d'aération dans les chauds alizés, mais il a apprécié, dans les mers du Sud, la chaleur du générateur auxiliaire !

Il y a 10 ans, il avait 40 ans dans les 40^e, il a 50 ans dans les 50^e cette année, sur son 50 pieds ! et 1^{er} de sa catégorie !

Dur, dur, les défis, mais pari gagné, c'est sa victoire bien à lui... Il a joué avec les 60 pieds, on le sent passionné par sa navigation dans les mers du Sud, mais fatigué par la remontée de l'Atlantique, les écarts, dit-il, se sont faits dans l'Atlantique... Il espère donner des envies à de nombreux 50 et 60 pieds... Patrice est un grand régatier, on ne le changera pas ! Tant mieux...

"...la foule, c'est la Vendée Globe, c'est la magie de la course, ça fait rêver les gens, la foule est concernée, les gens ont besoin de rêve, on est heureux de faire plaisir..."

Et puis, on entend une ambulance qui passe... et Patrice dit : "...On est sur terre, j'avais oublié ce bruit..."

Nous étions tous heureux d'être là, bousculés, piétinés, on avait du mal à partir... Nous avons tous envie de continuer à partager sa joie...

Odile LEBEC,
Membre de la S.N.T.

Merci à la S.N.T. d'avoir frété un car pour amener une trentaine de sympathisants motivés pour accueillir Patrice Carpentier aux Sables d'Olonnes...

La foule joyeuse, et l'accueil chaleureux qui est maintenant réservé aux concurrents des grandes courses, sont une vic-



toire pour la Voile, pour ces héros des temps modernes, et c'est mérité, il n'y a pas que la victoire qui est belle, il n'y a pas de 11^e, ils sont tous premiers...

96 ou 116 jours pour affronter le tour du Monde dans les mers les plus dures, par tous les temps, toutes les températures, douceur et violence, c'est un face à face, et l'homme est seul, les jours ne comptent pas, la victoire est pour tous...

Alors on comprend pourquoi la petite Ellen a embrassé son bateau à l'arrivée...

On a pleuré en pensant un trop bref instant à ceux que nous n'avons pas pu fêter, on en a voulu à cette damnée course, c'était hier... et puis la fête est là...

On a bu le récit de chacun, passionnément, et essayé de partager les émotions...



C'est ainsi que j'avais baptisé ma brève missive envoyée 2 ou 3 fois par semaine à l'organisation de la course quand je naviguais dans le "Grand Sud" hors de portée d'un satellite Mini M. Missive que tout à chacun pouvait retrouver sur le site internet de la course peu après. Et c'est ainsi que je baptise ce présent article écrit pour mes amis de la S.N.T. qui m'ont aimablement soutenu dans mon projet.

Or donc et alors que j'avais perdu espoir d'aller fêter ma cinquantième année dans le 50^e Sud, un monsieur, Jean-Charles Chaigne de la société VM Matériaux, m'appelle le premier lundi de septembre 2000, me dit qu'il souhaiterait engager un bateau dans le Vendée Globe et me demande si j'étais partant : le père Noël en personne, habillé en gars du bâtiment, aussi un vieil ami de Paris du temps où nous fréquentions assidûment l'UNCL et qui déjà, lors du premier Vendée Globe m'avait fort obligeamment donné un coup de main. Avec VM, c'était beaucoup plus qu'un coup de main.

Ma volonté de repartir seul en course autour du monde tenait à une boutade : celle que j'avais glissée à l'oreille de Mimi quatre ans auparavant aux Sables d'Olonne : "C'est marrant, j'ai fêté mes 40 ans lors du premier Vendée Globe et si je repartais en l'an 2000, j'aurais 50 ans dans les 50^e..." et du coup il devenait évident que je devais partir à bord d'un 50 pieds... aussi plus facile à manager à la fois sur le plan physique et financier.

Je choisis de louer le bateau de Pete Goss.... parce qu'il était disponible à la location et que c'était un bateau à la fois éprouvé et performant. Mon parcours de qualification effectué en septembre me conforta de ce côté-là. Je n'eus aucun problème lors de mon aller et retour via les Açores et j'appréciais tout à la fois l'aisance et la polyvalence du plan Thompson doté d'une quille pendulaire particulièrement reculée. L'angulation de la quille assurée par un vérin hydraulique est activée depuis une batterie d'interrupteurs située à l'abri des embruns sous le dog-house ou à l'intérieur de l'habi-



tacle. Il faut une trentaine de secondes pour aller en butée depuis la position centrale. On ne peut pas faire plus simple et l'effet est radical : le bateau s'aplatit sur l'eau et accélère. En fait c'est bien mieux que le ballast liquide nécessitant l'installation de réservoirs, d'une imposante plomberie qui alourdit le bateau. La seule contrainte de la quille pendulaire finalement est de posséder une dérive pour compenser la perte de surface portante quand l'appendice est incliné. Moi j'en avais une de chaque côté largement dimensionnée et qui a l'âge du bateau.

Sur la photo de couverture ou celle de la double page du présent magazine - toutes les deux ont été prises peu après le lever du soleil à proximité des Canaries par Jacques Vapillon embarqué sur le trimaran à moteur Island Voyager - le bateau va vite tiré par le spi asymétrique (le seul que je possédais à bord) et ma GV toute neuve fabriquée par All Purpose. La quille est angulée au maximum. Outre ces deux voiles, ma garde-robis comprenait trois autres voiles neuves : un génois aussi de All Purpose, une trinquette et un gennaker made in Technique Voile, le vieux génois et la vieille trinquette, un spi léger de tête et un tourmentin. Je pensais utiliser la trinquette et le génois Bruce Banks dans le

sud, mais finalement les deux nouvelles voiles sont restées sur le pont pendant tout le tour. La trinquette largement dimensionnée est encore impeccable à ce jour et le génois monté sur un enrouleur Profurl a beaucoup, beaucoup servi et souvent partiellement enroulé dans le Sud : ce qui n'est pas une sinécure. Il n'empêche qu'il a encore belle allure malgré les mauvais traitements subis. Quant au spi de tête fait pour les petits airs et la mer plate, je ne l'ai jamais utilisé.

La descente de l'Atlantique fut un régal. Passé un coup de vent au près dans le Golf de Gascogne, on a toujours fait route directe, hormis quelques zigzag sous spi dans les Alizés. Au débridé, génois et trinquette étaient de mise, le génois partiellement enroulé quand ça forçait, et la GV arisée si nécessaire. Malgré une dimension confortable, pas loin de 100 m², la GV était facile à diminuer et ce grâce aux chariots à roulements disposés en bout de latte : un vrai bonheur ! Quelle que soit la force du vent et le n^o du ris, j'ai toujours pu établir la voile comme je le désirais. Seuls les Lazy Jacks ont eu des moments de faiblesse. Coincés qu'ils étaient entre les barres de flèche poussantes et la (très) forte pression exercée par la GV qui elle aussi en a bavé

sur ces barres de flèche un peu trop acérées sur le bord de fuite. Assez rapidement j'ai été amené à passer un bout de bon diamètre hissé dans une poulie solidaire de la seconde drisse de trinquette en guise de Lazy et ça a tenu !

A hauteur du Grand Sud, j'ai hésité à utiliser le spi à la cadence des Alizés, mais il fallait bien que je garde le contact avec les 60 pieds des environs. Donc ma belle bulle blanche asymétrique a retrouvé les airs et mon très lourd tangon en carbone sa position de travail confortablement installé dans son logement sur le balcon. Plein portant, j'essayais de tenir les 150° du vent réel sous génois dans la brise et sous spi jusqu'à 25 nœuds de vent.

C'était mon seul spi et je tenais à en garder l'usage le plus longtemps possible. Par ailleurs au-delà de 25 nœuds et donc par une mer déjà forte dans le sud, le pilote amorçait de trop fortes amplitudes sous spi et j'avoue qu'il devenait déjà très physique d'étouffer mes 200 m² de Nylon dans la chaussette dans ces conditions. L'allure idéale pour ces voiliers planants et à quille pendulaire se situe entre 90° et 60° du vent, soit un vent réel du 140° au

100° selon la force de la brise. Et l'idéal de l'idéal se situe vers les 20 nœuds de vent, plein génois, parfois la trinquette, un ris dans la GV, pas trop de mer. Le bateau plane sans discontinuer et dans le confort. Le speedo évolue entre 13 et 20 nœuds ! C'est le pied !

Deux jours de suite VM Matériaux a flirté avec les 330 nautiques en 24 h dans l'Océan Indien, soit une moyenne proche de 14 nœuds. C'était dans des vents plus soutenus. J'étais content ! Le bateau allait vite facilement et je tenais le rythme du deuxième peloton des 60 pieds. Puis avec Bernard Gallay de Voila.fr, on s'est retrouvé dans une curieuse situation climatique en ces lieux habituellement visités par de méchantes tempêtes. Un axe anticyclonique barrait la route du Nord au Sud et progressait dans l'Est à environ une dizaine de nœuds. On s'est ainsi retrouvé à tirer des bords de grand largue

dans une brise modérée oscillant timidement de l'W/NW à l'W/SW. Et ce durant plus de dix jours ! Le bilan en gain au but n'avait rien de flamboyant, alors qu'un peu de vent traversier même d'égale intensité nous aurait permis de progresser autrement plus vite, comme nos camarades devant peut-être. Tout ce qu'on pouvait faire était de descendre dans le sud pour diminuer la distance à parcourir en direction du Cap Horn.

Dans le Pacifique, Eole n'a pas été méchant non plus ! On ne saurait s'en plaindre mais là encore un peu de brisou, comme les 40 nœuds rencontrés au Cap Horn, nous aurait aidés. Je dis nous, car Bernard et moi étions toujours de concert.



Au moment d'atteindre les 40° sud par 0° de longitude, l'ancien bateau de Christophe Auguin avait 80 milles d'avance et un mois et demi après, il franchissait le Cap Dur quelques heures devant moi. Drôle non ! Entre-temps on a joué au chat et à la souris, alternant nos positions et nos routes se sont croisées... Mais on ne s'est jamais vu. A la vacation du soir - on se parlait tous les jours en BLU - la même question revenait sur les ondes : "A quelle heure t'as empanné ?".

La journée du passage du Cap Horn a été formidable ! Il y avait donc 40/45 nœuds. Je suis arrivé bâbord amures sur l'île Delfonso à l'ouest du Horn et il a bien fallu que j'empanne. Je me suis d'abord dit qu'il serait plus sage d'affaler la GV prise au 3° ris, puis au moment opportun, le ciel s'est déchiré et le vent a mollifié un court instant. J'ai aussitôt envoyé : le temps (long) d'enrouler ce qui restait de génois,

de centrer le chariot de barre d'écoute, de border la GV, de tendre la bastaque sous le vent, d'actionner le pilote, de sererrer les fesses... Et de recommencer une heure plus tard, cette fois par 45 nœuds, pour se rapprocher du fameux caillou puis remonter vers le détroit de Lemaire. Une belle journée vraiment !

Le lendemain, je pensais longer l'île des Etats et voir le phare du Bout du Monde, mais le vent avait complètement mollifié et pour éviter de rester scotché sous l'île je décidais d'embarquer le détroit qui sépare l'île de la Terre de Feu. Les courants y sont puissants et malheureusement pas forcément dans le sens indiqué sur les documents nautiques. Ce jour-là,

Voilà.fr fila à l'anglaise (Bernard a des aïeux de ce côté de la Manche) et ne cessa d'augmenter son avance durant la remontée de l'Atlantique. Remontée que l'on aborde - à tort - comme une simple formalité... Laquelle dura pour moi plus de 40 jours !

Dès l'Uruguay, on est au près et peu souvent en route directe. Après une pause en approche de l'Equateur, les Alizés de NE en remettent une couche dans l'Atlantique Nord et

pour peu qu'un anticyclone soit rivé sur le continent, c'est comme un Dahu - et comme Wavre ou Coville - que vous touchez enfin la terre promise en Vendée. Pour ma part, le tronçon Les Açores-Les Sables fut avalé à belle allure.

C'est avant que ma douce chevauchée connut quelque frustration. Une première fois au large du Brésil, quand après avoir botté dans l'Est j'attendis le refus salvateur avant de virer et de faire cap au Nord. L'adonnante se transforma en long refus puis revint petit à petit avec pour résultat une belle cuillère qui dura une semaine. Une seconde fois au moment de franchir l'Equateur. Les champs de vent indiqués étaient zéro vent sur le 33° Ouest où d'ailleurs étaient plus ou moins plantés les trois 60 pieds de Hall, Golding et Gallay. J'allais donc chercher plus à gauche un passage moins aléatoire. Je le trouvais mais ce faisant perdais du temps en me

"déroutant" alors que Joe Seeten, situé dans mon sillage 48 heures plus tôt franchissait le Pot-au-Noir sur le dit 33° sans être plus ralenti que moi. Comme quoi la météo n'est pas une science exacte.

Plus agaçant encore quand à hauteur du 20° Nord, l'autoroute des Alizés tomba en panne. Pas pour Joe situé dans mon Est plus venté et qui disparut. Il porta son avance jusqu'à 400 nautiques. Un écart considérable qui se résorbait à quelques dizaines de milles au moment de franchir la ligne d'arrivée... au profit du cigare rouge. Malgré ces contre-temps atlantiques, je conclusais ce tour satisfait d'avoir atteint les objectifs fixés : boucler la boucle, sans escale, en tête des 50 pieds (nous n'étions que trois "petits" au départ), devant certains 60 pieds et dans un temps inférieur à 120 jours. J'aurais mis en final 116 jours, soit 5 jours de plus qu'Alain Gautier, vainqueur du second Vendée Globe sur son 60 pieds.

Le Vendée 2000/2001 a été un bon cru : les conditions ont été clémentes dans le grand Sud et il n'y a pas eu d'accidents mais simplement des incidents techniques. Sur le plan sportif, il y a eu compétition dans tous les compartiments de la flotte : ce qui explique en bonne partie les nouveaux records battus en même temps que la complicité d'Elle. Je n'ai eu pour ma part que peu d'avaries en tout cas rien qui m'ait ralenti. Le même pilote (hydraulique) a servi du début jusqu'à la fin, les pales de l'éolienne servant à produire de l'électricité ont cassé je pense à cause du jeu pris par le roulement de la partie mobile. Il m'a fallu utiliser le moteur un peu plus que prévu, mais j'avais vu large en carburant (400 litres embarqués) et je ne l'ai pas regretté. Une fuite s'est déclarée dans le circuit hydraulique de la quille en remontant l'Atlantique, mais un système de vanne permettait d'éliminer la pression dans le circuit quand la quille était en place et j'avais largement assez d'huile pour combler la fuite. Les voiles ont merveilleusement tenu sauf mon brave spi (il a l'âge du bateau) qui a finalement rendu l'âme une semaine avant l'arrivée. Le temps n'était pourtant pas méchant, il y avait simplement de la houle.

A un moment, le bateau est parti - doucement - au lof dans une vague, je me suis précipité dans le cockpit pour choquer de la GV. Je fus surpris de ne pas entendre claquer ma bulle en Nylon. Et pour cause : dans le faisceau de ma lampe de poche apparut un grand chalut

tout blanc à la surface de l'eau. La voile s'était déchirée au niveau de la têtère. Le jour se levait quand j'en eus fini de ramasser tous les morceaux, les plus récalcitrants pris dans la mâture et... dans la quille. J'étais tout triste, j'avais perdu mon camarade de jeu préféré celui avec lequel j'avais joué des dizaines de fois et auquel il n'était jamais rien arrivé. Ce matin-là ressemblait à un enterrement de première classe. Happy end ! Grâce à la patience de la voilerie Tarot aux Sables ma bulle aimée renaitra.

On manoeuvre facilement sur le "Petit Jaune" en raison du bon dimensionnement de l'accastillage et de la taille modérée des voiles. La seule véritable corvée était d'installer le tangon, fait de carbone mais lourd comme de l'acier. Au portant, on pouvait le laisser en lieu et place dans son logement sur le balcon, mais il ne fallait pas oublier de le ranger avant d'affronter les badaboums du près au risque d'endommager le pont ou de casser le bloqueur du bout servant une fois. On peut aussi monter dans le mât. Je n'avais rien prévu de particulier au départ car je ne voulais pas faire d'escalade en égard à mon grand âge. Prudent, j'étais quand même parti avec un bout de bon diamètre et 5 à 6 fois long comme le

bateau. Utilisé comme palan, il me permit d'aller effectuer quelques interventions dans le gréement, notamment à mettre des protections sur les barres de flèche.

Mon grand moment de bravoure fut quand je réussis à grimper tout là-haut, là-haut pour raccourcir la drisse de GV dont j'avais noté l'usure aux jumelles. Et oui, c'est bien joli les drisses mouflées, mais quand le bout est usé (en l'occurrence le cordage frottait sur la joue de la poulie de têtère quand la GV était hissée au max), c'est là-haut que ça se passe la réduction. Les jeunes écureuils vont se marrer en me lisant mais je fus très fier de réussir ce dépannage à 23 m de haut. Cette fois enfin je ne me ferais plus de souci en pensant à la drisse de GV et aux tracas engendrés par son éventuelle défaillance.

Je vous fais grâce d'autres menues avaries ou contretemps qui n'ont jamais entamé la bonne marche du bateau, ni la bonne humeur du skipper (sauf peut-être les prbs à répétition côté transmission de fichiers par satellite). Non décidément mon Vendée Globe s'est bien passé à tous les points de vue. A la vérité rien ne vaut un tour du monde en solitaire pour requinquer un qinqu.

Patrice CARPENTIER

