

La SNIM et ses

Une longue descente au portant, un retour au près dans des rafales à 40 nœuds, nuit noire et mer hachée... La course inaugurale de la SNIM a tenu ses promesses. Récit embarqué.

Texte : Sidonie Sigrist. Photos : Pierick Jeannoutot et l'auteur.



oiseaux de nuit



PENDANT QUATRE JOURS

les pontons du quai Rive Neuve grouillent de monde et d'activités. Quelque 1 500 équipiers sont venus se bagarrer pour la 51^e édition de la SNIM. Tout ce petit monde va et vient sur les pontons de la Société nautique de Marseille. Chaque matin, c'est la même chorégraphie. Les têtes ébouriffées réveillent leur regard embrumé dans un fond de café. Puis le ballet se met en place : préparer les bateaux, la navigation, gérer l'avitaillement, assister au briefing, effectuer les petites réparations, et larguer les amarres, parfois dans la précipitation, pour être à temps sur la ligne de départ. Le calme au port annonce ensuite la bataille sur le plan d'eau dans les rades nord et sud et même jusqu'aux Embiez pour le grand parcours côtier. Le tout avec la promesse d'une météo digne d'un printemps en Méditerranée : capricieuse donc contrastée. J'embarque sur *Asoca*, un Salona 42, bateau école de la Société nautique de Marseille pour la grande course, baptisée par ses habitués la course de nuit. A son bord, Loïc Le Helley, skipper-moniteur de la Nautique, est bien entouré avec ses équipiers contrôleurs aériens. Depuis quelques années, ils enchaînent les entraînements d'hiver et les régates méditerranéennes. Et avec le temps, viennent les bonnes habitudes et l'attribution des rôles à bord : Matthieu à la barre, Gérard à la GV, Gilles, Jean-Luc, et Claude à l'embrague, Isabelle au piano, et Gaëtan et Romain en numéros 1 et 2. Avec Loïc comme chef d'orchestre tacticien, chacun connaît sa partition. La météo de ce premier jour annonce un vent fraîchissant dans la soirée. Après quelques bords de chauffe dans la rade nord, nous voilà au portant, spi tendu, cap sur les Embiez. Cette course de nuit est réservée aux IRC 1, 2 et 3 avec deux parcours distincts. Le plus court mène les IRC 2 et 3 jusqu'à l'île Verte, en face de La Ciotat, avec retour sur la rade sud. Le plus long, jusqu'aux Embiez, est donc réservé aux grandes unités IRC 1, dont notre Salona, qui se retrouve dans le même bain que *SFS II*, le VOR 70, bolide de course au large skipé par Lionel Péan. Il y a aussi *Team Vision Futur*,

le TP 52 mené par Mikael Mergui, un habitué des podiums IRC et de match-racing, et aussi des Farr (40 et 46), un Grand Soleil 50 ou encore un First 45 Racing. Les premiers bords au portant sont sportifs. La mâchoire de tangon, capricieuse, s'ouvre par surprise et libère le spi. Gaëtan et Romain foncent alors à l'avant, l'un au tangon, l'autre au bras de spi, pendant qu'on piano et au winch on aide à la manœuvre. Comprendre : on suit pieusement les instructions de Loïc. Mais une fois que le spi nous a surpris deux, trois, quatre fois, une certaine mécanique de la manœuvre se met en place.

EFFET VENTURI ET DEPART AU LOF

Alors on regarde autour de nous. Devant, nos concurrents ont dépassé l'abri naturel que confère l'île de Jarre. Leur spi semble les aspirer. La danse des voiles colorées dans l'air (puis dans l'eau) nous amène à répéter, juste au cas où, les étapes à suivre en cas de départ au lof : choquer l'écoute et le hale-bas de GV et l'écoute de spi. Et si ce n'est pas maîtrisable, il faut choquer la drisse de spi. En s'approchant de Riou et de la Plane, on ressent cet effet venturi qui a malmené nos concurrents. Loïc prend la barre, confiant. Chacun a la main sur son écoute ou sa drisse, un œil sur la mer pour anticiper les risées, un autre sur la voile et le troisième sur Loïc. A l'approche de la Plane, la mâchoire du tangon, traîtresse, s'ouvre à nouveau dans une rafale. Nous partons au tas, le bateau se couche et s'approche dangereusement des cailloux. La drisse de spi est coincée. Les cailloux se rapprochent. Nous parvenons in extremis à affaler la voile et à la ramener dans la descente. « Qu'est-ce qu'on ne ferait pas pour impressionner une journaliste à bord ! » lance Gaëtan. Et on lâche un rire, un peu jaune ! Reste qu'il faut bien renvoyer ce spi. Loïc bidouille le tangon à l'avant et bloque la mâchoire avec un raban. Ça tient. Nous avalons un bol de cassoulet chaud sous



un soleil rougeoyant et une fois les estomacs remplis, envisageons l'empannage avant la nuit. Gaëtan enfle un baudrier, se laisse hisser à hauteur de tangon et le voilà qui se glisse vers la mâchoire, tel un koala (un peu bizarre) au-dessus de l'eau pour couper le raban qui sécurise la mâchoire. On décide d'économiser stress et énergie : le spi est alors affalé et le génois tangonné. Finalement nous enchaînons : les Embiez, la bouée, et le retour au près dans la nuit tombée. Le vent fraîchit comme prévu, la mer se forme et des vagues viennent s'écraser à l'étrave et rouler sous nos fesses au rappel. A la GV Gérard choque et borde pour soulager Matthieu à la barre qui peine à tenir le bateau. Le retour promet d'être un peu long à cette allure. Mais notre Salona a plus d'un tour dans son étrave. La voile d'avant se déralingue soudainement. La loi des séries, comme on dit. Il faut affaler, en profiter pour endrailler le solent et, soyons fous, prendre un ris. D'après Loïc, on aurait pris un casier dans la quille. Ce qui expliquerait la sensation de choc, le déralingage et la vitesse au point mort. Pas frileux, il envisage de plonger avec sa combinaison sèche. Mais



▲ Avant de s'élaner dans le parcours côtier jusqu'aux Embiez, un long tour de chauffe dans la rade nord met les équipages en jambe pour la soirée de course qui s'annonce.



« La nuit tombe, le vent fraîchit et à bord, concentration et adrénaline vont de pair. »

avant cela, nous tentons une marche arrière : la GV est affalée et le solent hissé, puis mis à contre. Au bout d'une demi-heure nous reprenons notre cap et laissons enfin la baie de La Ciotat derrière nous. Des bribes nous parviennent de la VHF, des abandons, un blessé. C'est le skipper d'Adréline qui s'est estropié dans une manœuvre mouvementée. Quant à l'équipage d'Arobas 2, il a dû gérer un homme à la mer, repêché sain et sauf. Reste que le « man over board » a dû avoir quelques frayeurs dans cette mer, de nuit... Le retour, avec des claques à 40 nœuds, n'a pas été de tout repos pour les équipages. Vers 1 heure, nous enchaînons les derniers bords dans la rade éclairée. Les bénévoles de la SNIM nous accueillent avec une soupe au pistou et un verre de rouge. L'occasion de trinquer à notre arrivée et de faire l'addition des galères qui se sont accumulées. Reste que ces contrôleurs aériens savent gérer la « crise », sans stress ni fracas. Et c'est agréable. Cette grande course a été à la hauteur de sa réputation côté sensations. Un bon échauffement pour la suite qui sera plus calme, mais pas moins technique. ■

Des airs de Volvo dans la rade

Les parcours banane ne sont pas vraiment le fort de *SFS II*, le VOR 70 skipper par Lionel Péan. Ce rendez-vous reste un bon entraînement pour appréhender cette machine de mer avec son nouveau jeu de voiles. Avant d'embarquer, le déguisement du parfait coureur au large pour ne pas faire tache (de couleur) sur les photos. Dans la rade, toutes les étraves sont tournées vers ce bolide qui s'élançait, même dans une brise timide. A chaque manœuvre, l'armada d'équipiers se met à



▲ *SFS II* est loin devant en temps réel mais pas suffisamment pour arracher une place sur le podium en compensé.

poste autour des colonnes et mouline en cadence. François Duguet, « boat captain » (bras droit du skipper en français) orchestre les manœuvres. « 1 mn 32 avant de virer » annonce le tacticien, tablette à la main. Le tout, pour les hôtes, est de toujours bien se positionner pour ne pas gêner. Certains donnent un coup de main à la colonne ou aident à rentrer le spi, une toile de 500 m² roulée consciencieusement pour être renvoyée presque aussitôt. *SFS II* joue tout seul dans la cour des grands, fend la ligne d'arrivée loin devant, mais pas suffisamment pour trôner sur le podium. Il offre un sacré spectacle dans la rade et de belles sensations aux néophytes de la course au large.