

MORBIHAN CHALLENGE

La régate autrement

Hervé Nougier, l'instigateur de ce raid-régate unique en son genre, l'a fait évoluer d'année en année pour arriver à ce format original, alternatif et volontiers décalé. On y était avec un équipage du Voile Mag Club : récit embarqué !

Texte : Roman de Crécy. Photos : Morbihan Challenge.

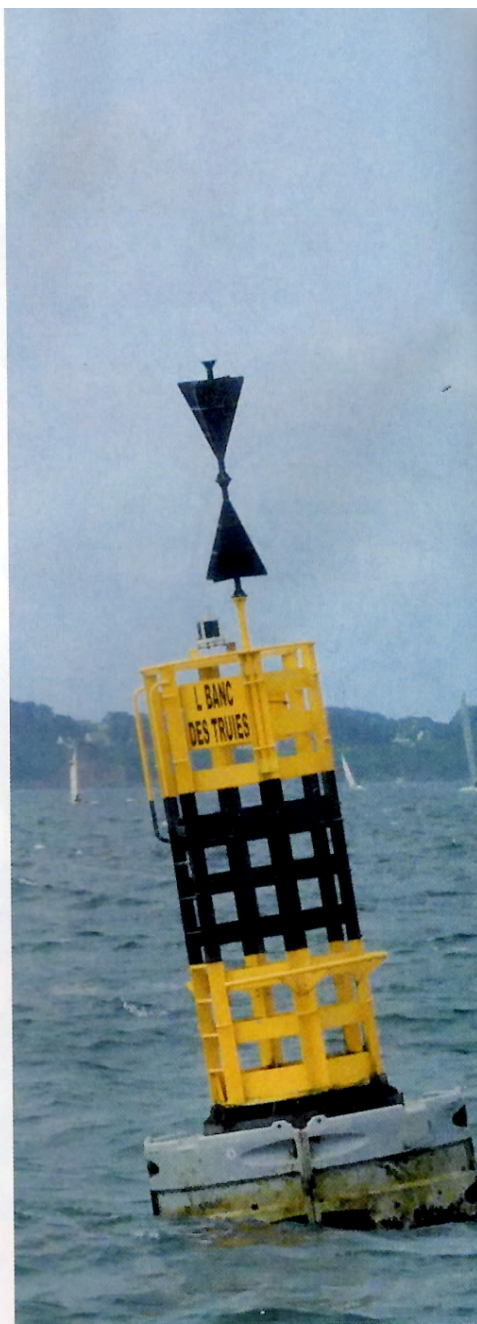
NOUS SOMMES le vendredi 7 juin lorsque je débarque au port de Kernevel aux alentours de 20 heures pour le Morbihan Challenge. Avec un équipage formé de membres du Voile Mag Club, nous allons offrir à *Saudade* la revanche qu'il mérite après un échouage que certains qualifieraient de pathétique dans le Blavet lors de l'édition 2024. Cette année, la régate aura lieu au large avec l'ambition de se rendre utile par l'embarquement sur les bateaux de membres de l'association Cordée-Cordage, un organisme ayant pour objectif de faire découvrir l'escalade et la navigation à des personnes qui pensent ces activités hors de leur portée,

formés pour l'occasion au rôle de « mediamen ». Dans le même élan, une nouvelle règle fait son apparition : chaque équipage doit comprendre une femme. On perçoit déjà à la lecture de l'énoncé que ce week-end sera plus versé dans l'humain que dans la compétition, et pour cette raison on ne s'encombre pas avec des bouées à mouiller ou des arbitres accrédités : les parcours sont créés sur l'application Kwindoo et chaque bateau dédie un téléphone au logiciel qui le traque en temps réel pour mesurer ses performances et retracer son parcours. En plus de simplifier l'organisation, ce système permettra de suivre les



▲ L'Echo 36 Fleet, très accueillant à l'heure de l'apéro, innovait en son temps avec ses dérives courbes.

concurrents en temps réel. Moi qui avais participé à la Généreuse la semaine précédente, je découvre une ambiance très différente. Finis le champagne et les huîtres sous le soleil du Crovesty, les participants du Morbihan Challenge se sont retrouvés à l'abri de la pluie sous une tente louée aux pêcheurs du coin où chacun apporte sa part du casse-croûte dans une ambiance chaleureuse et décontractée. Opposée à un thermomètre grincheux, cette ambiance ne suffit cependant pas à nous faire veiller bien tard et nous retrouvons rapidement les couchettes de notre Super Arlequin. Le premier jour est consacré à la réalisation de plusieurs tours d'un parcours de 9,3 milles (nous en réaliserons trois). Le tour le plus rapide servira à établir une vitesse de référence pour proposer un parcours d'environ 24 heures à chaque bateau sur le deuxième jour de course. Cette individualisation des parcours permettra de courir en temps réel malgré une flotte très diversifiée s'étendant du TF10 à l'Ecume de Mer. Le deuxième jour, nous avons droit à du mauvais temps. Trop mauvais pour les montures de petite taille qui préfèrent rester au port. L'organisation étant assez



**“ Echo 36 contre Twiggy,
Dick Newick contre Lock Crowther :
les trimarans vintage au taquet ! ”**

souple, le parcours de 24 heures est repoussé au lendemain : l'esprit de l'événement est plus au plaisir qu'à la compétition, ne nous forçons pas. Les plus grosses unités profitent tout de même de la journée pour passer une tête à Groix et embarquent pour leur balade quelques curieux qui troquent volontiers leur poste sur un petit bateau contre un embarquement plus confortable. Le soir venu, rassemblement général au Centre nautique de Lorient pour un débrief de la première course, une projection des images capturées par chaque équipage et l'annonce des parcours du lendemain. S'il a été possible de retarder la deuxième course d'une journée car le week-end s'étend sur trois jours, certains ont de la route pour rentrer chez eux et ne tiennent pas à s'éterniser. La durée cible passe donc de 24 à 16 heures. Après analyse des tours du premier jour, il a été décidé de faire courir tous les monocoques ensemble tandis que les parcours des multicoques sont plus variés. Notre brave Super Arlequin étant un des plus grands de sa catégorie, nous sommes satisfaits de notre sort. Et pour ne rien gâcher, la météo cède enfin à nos prières et nous



▲ Il était là aussi ! Saison très active pour notre Super Arlequin qui n'a pas arrêté depuis le Spi Ouest.



Autre époque, autres sensations : les TF10 Dr Jones et Crabanou font leurs adieux à Archimède.

accorde des conditions propices... Le départ est donné sans tambour ni trompette. A d'autres les instructions de course pompeuses et alambiquées claironnées à la VHF: nous nous satisferons de l'horaire exact du départ : 8h01. La ligne quant à elle n'est matérialisée qu'à l'une de ses extrémités par une cardinale tandis que la seconde, virtuelle, nous est indiquée sur Kwindoo. Partis du chenal de Kernevel, nous prenons un bon départ au près pour aller virer Speerbrecker à Groix. Les marques suivantes nous font descendre au portant jusqu'aux Galères à l'est de Belle-Ile que nous atteignons à 15 heures. Nous ferons toute cette partie du parcours en tête des monocoques : équipés de spis asymétriques, nos principaux rivaux – un Sun Odyssey 380 et un Malango 10.80 – se voient forcés de tirer des bords tandis que nous faisons route directe vers notre objectif. Au passage des Galères, ces gros gabarits sont hors de portée et seul le prao *Un Air de Famille* a su coller à notre sillage. Le retour rebat cependant les cartes. Pour cette seconde partie du parcours, nous sommes au près, ce qui nous permet de

distancer pour de bon le prao. Aussi vaillante soit-elle, cette drôle d'embarcation polynésienne fabriquée maison navigue sur un seul bord : à chaque virement, le mât change de côté et le bateau repart en marche arrière : c'est le principe du prao pacifique, par opposition au prao atlantique qui navigue un bord sur deux avec son flotteur au vent.

LE CHARME INSOLITE DU PRAO PACIFIQUE

Bien que cette particularité lui donne un charme d'exception, elle rend fastidieuse la remontée à Kernevel et nous en profitons pour le distancer pour de bon. A l'inverse, le Malango *Staccato* profite de ce changement d'allure et d'un vent bientôt trop puissant pour notre génois pour gagner du terrain. Il nous dépasse peu après le passage du Pouilloux à Quiberon et nous n'en reverrons l'équipage qu'autour d'une bière bien méritée quelques heures plus tard. La suite se déroule sans accroc : le barreur suit tranquillement sa route

tandis que les équipiers somnolent au rappel en consommant ce qu'il nous reste de barres de céréales industrielles et autres denrées contre-indiquées par l'ensemble du corps médical français qui font notre régal depuis trois jours. Cette fin de journée aurait presque pu paraître monotone si le trimaran *Quicksilver*, qui suivait jusqu'alors un parcours différent du nôtre, n'était venu pointer le bout de son étrave à notre cul à l'avant-dernière marque du parcours. Exténués, nous n'envoyons pas le spi pour ce dernier bord de portant et mettrons sur le dos de cet acte lâche la perte de notre deuxième place à quelques minutes de l'arrivée avec une mauvaise foi assumée. Notre épopée se termine au bar où arrivent un à un les équipages et d'où l'on suit sur Whatsapp et Kwindoo les péripéties des concurrents encore en mer. Le lendemain, *Saudade* se verra remettre le Prix du meilleur refit de l'année en plus de sa deuxième place. Cette récompense consiste en une bouteille de Marie Galante qui a élu domicile en fond de cale dans l'attente de nouvelles aventures... ■



▲ L'étonnant prao *Un Air de Famille* fait parler la poudre au reaching... mais galère au louvoyage.



▲ Finalement il a fait très beau, au moins pour la photo de groupe sur la terrasse du Tour du Monde, à Kernevel. A l'année prochaine pour une nouvelle édition toujours aussi salée, décalée et inclusive.