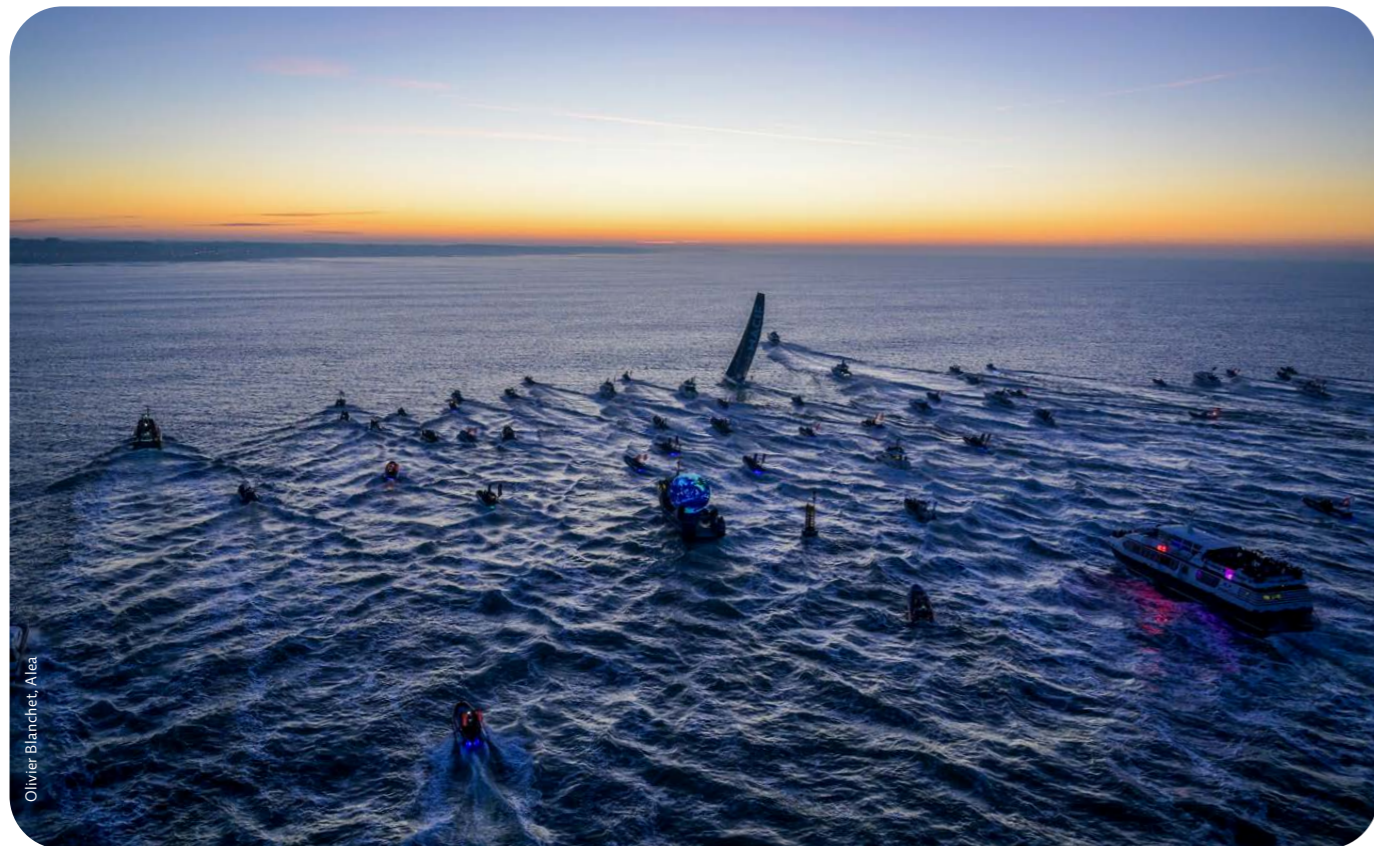


Les histoires derrière l'histoire

Avec les derniers bateaux attendus aux Sables d'Olonne pour début mars, le Vendée Globe 2024 touche désormais à sa fin. Le nouveau record établi par le Français Charlie Dalin, qui a battu le précédent meilleur temps de plus de neuf jours, est au centre de toutes les attentions. D'autres événements ont cependant aussi captivé, impressionné et suscité des réflexions parmi les observatrices et observateurs du célèbre tour du monde en solitaire. «marina.ch» a sélectionné six histoires marquantes.



Olivier Blanchet, Alea



Jean-Marie Liot, Alea

Tania Lienhard | m2d

L'invincible: Charlie Dalin

Une fois de plus, c'est un Français qui s'impose. Comme lors des neuf éditions précédentes du Vendée Globe. Mais cette victoire de Charlie Dalin se distingue à bien des égards: il lui a fallu 64 jours, 19 heures, 22 minutes et 49 secondes pour parcourir un total de 27 667,9 milles marins. Ce qui représente une vitesse moyenne impressionnante de 17,8 nœuds. Charlie Dalin était déjà considéré comme le grand favori avant le départ de cette édition, notamment parce qu'il avait franchi la ligne d'arrivée en tête lors du dernier Vendée Globe, avant d'être rétrogradé d'une place. À l'époque, Yannick Bestaven avait en effet reçu un crédit de temps pour sa participation aux

recherches de Kevin Escoffier, dont le bateau avait chaviré, ce qui l'avait placé devant Charlie Dalin au classement final. Ce dernier était ainsi passé à côté de la victoire pour seulement deux heures et demie d'écart. Après cette expérience, le navigateur du Havre n'a cessé de se demander où il avait pu perdre ces précieuses minutes et ce qu'il devrait améliorer la fois suivante. Quatre années durant, il s'est ainsi préparé pour prendre sa revanche personnelle, poursuivant ce qu'il avait commencé il y a bien longtemps déjà, et a planifié, mangé et respiré le Vendée Globe. Quatre années supplémentaires durant lesquelles il a cherché à se perfectionner encore et encore. Considéré comme un travailleur méticuleux, un brillant stratège et un homme qui comprend le langage des océans, Charlie Dalin a livré, comme on pouvait s'y attendre, une performance magistrale de bout en bout. Il a poussé son bateau dans ses retranchements et a finalement eu la chance des audacieux – ou du moins n'a pas été victime de malchance. Lui-même reconnaît avoir eu «probablement les conditions les plus faciles de toute la flotte dans l'océan Austral». Des conditions dans lesquelles il ne s'est toutefois pas retrouvé par hasard, mais où il s'est rendu, avec son bateau, par force de courage et d'intelligence. C'était le plus bel accueil qu'il ait jamais vécu, a déclaré Charlie Dalin peu après son arrivée aux Sables d'Olonne, encore à bord de son bateau. Et pour cause: il a pu savourer cet instant magique en tant que vainqueur de la course en solitaire la plus difficile au monde, sous un lever de soleil éclatant et sur une mer d'huile.

Charlie Dalin prendra probablement à nouveau le départ dans quatre ans – un scénario qu'il n'a en tout cas pas exclu peu après son arrivée aux Sables d'Olonne. Peut-être deviendra-t-il, après Michel Desjoyeaux, le deuxième skipper à remporter deux victoires au Vendée Globe.

Le malchanceux: Maxime Sorel

Lorsque l'accident s'est produit, Maxime Sorel était déjà en proie à une série de malheurs, qui avaient débuté dès le premier jour du Vendée Globe 2024. Son objectif initial était de terminer parmi les cinq premiers, mais son rêve a pris fin après quelques jours seulement. Après avoir connu un problème de gennaker dès le départ, il n'a ensuite plus été en mesure de

réduire sa grand-voile, ce qui l'a contraint à grimper au mât lors d'une manœuvre fatale. «Fatale», car en tentant de réparer la grand-voile, il s'est gravement blessé à la cheville à la suite d'un choc. Une blessure qui a fini par sceller son abandon. Quatre années de préparation, quatre années de travail acharné – et tout s'est terminé en moins d'une semaine.



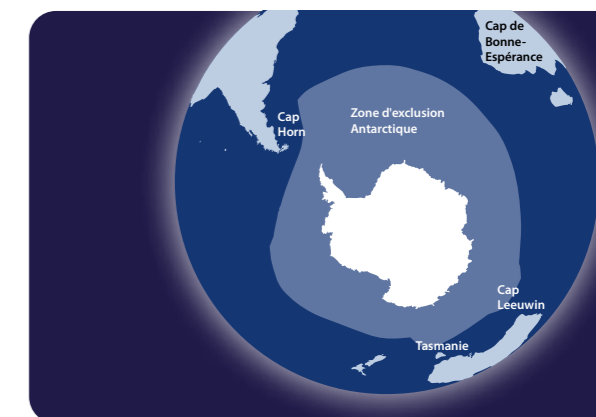
L'inattendu: les icebergs

Éric Bellion, Conrad Colman et Sébastien Marsset n'ont pas été les seuls à croiser de plus près qu'ils ne l'auraient souhaité la route d'icebergs à la dérive. Le Suisse Oliver Heer a également fait leur rencontre, bien conscient du danger que représentent ces blocs de glace. Les skippers concernés ont partagé des vidéos dans lesquelles ils montraient à leurs fans ce qu'ils venaient de vivre, avec un mélange de fascination, de nervosité et de peur. Commençons par la bonne nouvelle: tous les skippers ont réussi à franchir sans incident le passage au large du point Nemo, là où les icebergs dérivent. Depuis 2008, il n'était pas arrivé que des blocs de glace à la dérive soient signalés bien au-delà de la zone d'exclusion antarctique, mise en place principalement pour des raisons de sécurité. Les skippers qui ont croisé la route d'icebergs cette année ont dû être très vigilants, ne commettre aucune erreur et garder les yeux et les oreilles rivés sur le radar et la surface de l'eau. Car ce que l'on voit n'est

généralement que la «pointe de l'iceberg», au sens propre comme au figuré. D'autres masses de glace peuvent en effet se cacher sous l'eau, et là où flotte un iceberg, d'autres fragments plus petits et donc moins visibles pourraient également se trouver. Une collision aurait pu être potentiellement mortelle sous ces latitudes et aurait certainement provoqué des dégâts importants et un abandon au Vendée Globe. Pour des raisons d'équité, la direction de la course n'a pas voulu ni pu modifier la zone d'exclusion – les premiers bateaux ayant déjà franchi la zone concernée depuis longtemps, sans rencontrer d'icebergs. Les responsables ont cependant suivi la situation de très près et sont restés en contact étroit avec Conrad Colman, Oliver Heer et les autres skippers concernés. «Pour être honnête, c'était assez effrayant de voir un tel bloc de glace. Mais mon radar a bien fait son travail et m'a alerté à temps», a déclaré Oliver Heer le 8 janvier.



Conrad Colman





L'inébranlable: Pip Hare

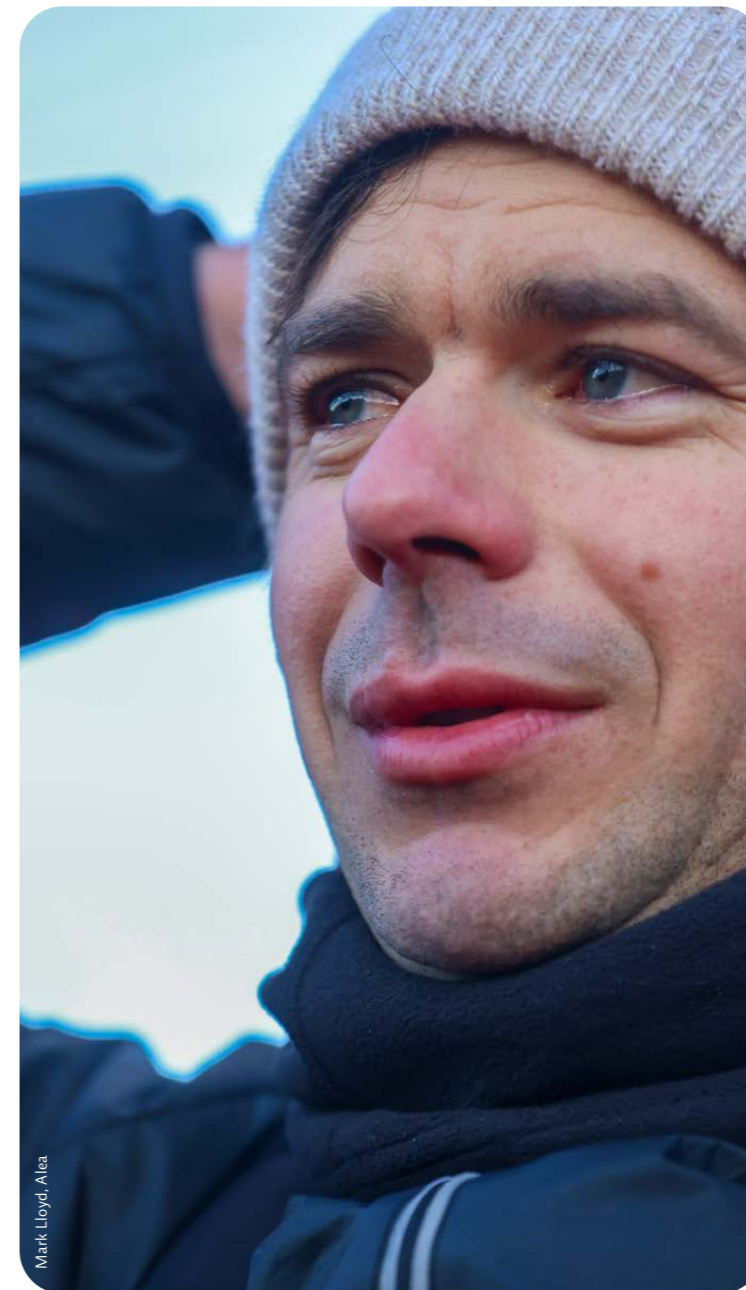
Le dimanche 15 décembre à 21 h 45 (UTC), les rêves de Pip Hare se sont brutalement effondrés: son bateau «Medallia» a décollé sur une grosse vague et a démâté en atterrissant sur l'eau. Tout ce pour quoi elle s'était battue pendant des décennies s'est écroulé devant elle. Elle se trouvait à la 15^e place, à 700 milles nautiques au sud-ouest de l'Australie. Mais la Britannique n'aurait pas été fidèle à elle-même si elle s'était laissée abattre: après le choc et la première grande déception, elle s'est relevée. Elle dérivait à une vitesse d'à peine 1 nœud dans l'océan Austral et devait, d'une manière ou d'une autre, parvenir à atteindre seule l'Australie. Elle s'est donc construit un grément de fortune, célébrant chaque nœud de vitesse qu'elle parvenait à gagner, et a partagé avec ses fans des vidéos émouvantes de son périple vers la terre la plus proche. «Je suis fière d'avoir réussi à sauver mon bateau et moi-même», a-t-elle déclaré après être arrivée à Melbourne.

Pip Hare se distingue par son fort caractère et sa nature joyeuse. On sent qu'elle a dû se battre durement pour arriver là où elle est aujourd'hui. Elle a découvert la voile à l'âge de 16 ans, et ce, presque par hasard. Ses parents l'avaient inscrite à un cours de voile pendant les vacances, à la fin duquel elle a eu l'opportunité de naviguer seule pour la première fois sur un petit catamaran et s'est sentie «incroyablement libre», comme elle l'a écrit dans un livre qui retrace ses débuts. Dès lors, la passion ne l'a plus lâchée: vivant loin de la côte avec sa famille, elle travaillait pendant son temps libre afin de financer les trajets en train jusqu'à la mer, saisissant chaque occasion de naviguer qui se présentait à elle. Puis, à l'âge de 28 ans, elle s'est achetée un vieux voilier, sur lequel elle a vécu pendant sept ans et a accumulé une grande expérience – avec déjà en tête l'objectif d'une carrière de course au large. «À cette époque, j'ai appris à réparer mon bateau toute seule», explique-t-elle. Elle vivait avec peu d'argent, se nourrissant de poissons qu'elle pêchait elle-même, et acceptait occasionnellement des contrats en tant que skipper afin d'arrondir ses fins de mois. Peu à peu, elle s'est rapprochée de son rêve: participer au Vendée Globe.



En 2009, à l'âge de 35 ans, elle s'est lancée dans les courses au large et a participé à trois reprises à la Mini Transat. Mais son plus grand défi restait le financement. Déjà considérée à l'époque comme une «vieille» femme dans un sport dominé par les hommes, elle s'est battue – comme tous ses concurrents – pour trouver des sponsors. Pip Hare a dû encaisser de nombreuses remarques, et on lui a souvent «conseillé» de viser des objectifs plus modestes. Mais la Britannique ne s'est jamais laissée abattre. Et sa persévérance a fini par payer: en 2018, elle a enfin pu lancer sa première campagne pour le Vendée Globe et son équipe, Pip Hare Ocean Racing Team, grâce à un prêt bancaire de 25 000 livres sterling et du crowdfunding. Ce financement lui a permis de louer un Imoca, avec lequel elle a finalement bouclé sa première course autour du monde en 2020, terminant à la 19^e place.

Pour le Vendée Globe 2024, Pip Hare a réussi à acquérir l'Imoca de Louis Burton, le bateau avec lequel Armel Le Cléac'h avait établi en 2016 un record (un peu plus de 74 jours), qui a été battu cette année par Charlie Dalin. Le démâtage de son bateau a toutefois empêché la navigatrice de terminer son tour du monde. La chance ne lui a pas souri. Mais il est fort possible que 2024 ne soit pas la dernière édition pour la Britannique de 51 ans.



L'incroyable: Sébastien Simon

Après à peine un mois en mer, Sébastien Simon a dû informer son équipe à terre que son foil tribord s'était cassé. Jusqu'à cet incident, le Français réalisait pourtant une régates impressionnante et faisait même partie du trio de tête avec Charlie Dalin et Yoann Richomme. Cette avarie n'a pas seulement stoppé dans son élan le navigateur originaire des Sables d'Olonne, mais elle l'a également contraint à réapprendre à se familiariser avec son Imoca, dont le comportement avait en effet radicalement changé en l'absence du foil.

L'accident s'est produit de nuit, entre les îles Kerguelen et le sud de l'Australie. Les conditions étaient difficiles, mais pas extrêmes (25 nœuds de vent et des vagues de cinq mètres). «C'est vraiment dur à encaisser», a déclaré le skipper après avoir perdu son foil. Mais il n'était pas question d'abandonner, au contraire. Il n'a pas lâché prise, n'a évité aucune tempête et a navigué selon la devise «maintenant plus que jamais», espérant obtenir une bonne place à l'arrivée malgré cette avarie. Et il y est parvenu de manière impressionnante en terminant à la troisième place, sur le podium, avec presque une semaine d'avance sur ses poursuivants. À peine arrivé sur la terre ferme, il a annoncé son intention de revenir dans quatre ans avec l'objectif de gagner. Rien d'étonnant à cela, car avant même d'avoir franchi la ligne d'arrivée, son sponsor, le Groupe Dubreuil, lui a annoncé qu'il lui construirait un nouvel Imoca pour le Vendée Globe 2028.





Les «nôtres»: Oliver Heer, Justine Mettraux et Alan Roura

Les trois skippers suisses ont participé au Vendée Globe avec des projets et des objectifs différents. Justine Mettraux a répondu aux grandes attentes (voir l'interview à la p. 6) en décrochant l'excellente 8^e place, devancée uniquement par des skippers naviguant à bord de bateaux dernier cri. Sa performance est tout simplement remarquable: pour sa première participation au Vendée Globe, elle est restée presque tout le temps dans le top 10, a navigué sans commettre d'erreur notable et a même réussi, après le cap Horn, à rattraper le premier groupe de poursuivants du trio de tête mené par Charlie Dalin. Bien qu'elle n'ait pas été en mesure de rivaliser avec les plus rapides du groupe en raison de la perte de son JO et de la vitesse de base inférieure de son bateau (construit en 2018), Justine Mettraux a marqué cette édition de son empreinte en tant que première femme et première internationale. Les concurrents et légendes de la voile ne tarissent pas d'éloges à son égard, et nombreux sont ceux qui lui prédisent une future victoire au Vendée Globe. Sébastien Simon, qui s'est classé troisième cette année et vise lui-même la victoire en 2028, a déclaré: «Donnez-lui un bateau neuf et elle sera une sérieuse prétendante à la victoire en 2028.» La Genevoise n'a toutefois pas encore confirmé si elle souhaitait participer à nouveau dans quatre ans.

Pour sa troisième participation au Vendée Globe, Alan Roura a pris dès les deux premières semaines des décisions qu'il a regrettées par la suite. En route pour le cap de Bonne-Espérance, il a en effet choisi un itinéraire beaucoup plus à l'est que la plupart de ses concurrentes et concurrents. Bien que cette option lui ait permis d'atteindre temporairement la deuxième place, la route plus courte mais faible en vent lui a finalement coûté cher sur le long terme. Il a été relégué à la 32^e position et a dû remonter progressivement, place après place. Chose qu'il est parvenu à accomplir malgré la perte d'une voile aux abords du point Nemo: après le passage du cap Horn, il a



entamé une remarquable remontée qui lui a permis de rattraper le groupe devant lui. Une fois de plus, il a opté pour une route très à l'est – au cœur d'une dépression – dans l'espoir d'en tirer profit. Ce choix stratégique lui a permis de se battre pour la 15^e place: peu avant la mise sous presse de ce numéro, le Genevois se trouvait «seulement» en 21^e position. Cependant, Benjamin Ferré (15^e place) n'avait pas plus 50 milles marins d'avance. Avec 1800 milles marins encore à parcourir jusqu'à l'arrivée, Alan Roura avait toutes les chances de terminer avec un bon résultat.

Oliver Heer, de son côté, a souligné avant et pendant la régates que son objectif principal pour ce premier tour du monde était de le terminer – ce qui signifiait pour lui de ne pas subir d'avarie. Sa devise, «la sécurité avant la performance», ne l'a pas empêché de vivre pleinement l'aventure du Vendée Globe à bord d'un bateau plus ancien et dénué de foil. Dans l'océan Austral, le Suisse alémanique a connu une série de malchances: il est resté immobilisé pendant plusieurs jours dans une zone de calme plat, avant de devoir éviter des glaces flottantes à la dérive. Malgré cela, il a livré globalement une performance solide tout au long de son premier Vendée Globe. Au moment de clore ce numéro, Oliver Heer se trouvait encore à 4400 milles marins de l'arrivée, en 30^e position.

marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch