

## Prélude : **Rencontre avec les centenaires.**

Nous sommes vendredi soir, **19h** sur le port de Cassis. Les restaurants se préparent à accueillir les premiers clients du Week-end et les dernières glaces ont été distribuées. Malgré ce train train apparent, ça s'agite plus que d'habitude du côté du Vieux Môle, la partie à port du côté du chantier naval. Les derniers préparatifs sont en cours pour les régates des voiles de Cassis, réunissant certains des plus beaux voiliers du monde.

On peut y retrouver les habitués et désormais célèbres "Class P", les voiliers auriques rouge, bleu marine et vert : **Chips** (numéro de voile P13) ; **Corinthian** (P5) et **Olympian** (P14). Ces 3 sisterships, cotres à corne fabriqués en 1913 à Chicago sont superbement maintenus. Déjà bien installés sur le port, les équipiers y font briller les winchs en bronze et font les derniers préparatifs. L'ambiance est détendue mais on reste concentrés. Sur les deux pannes réservées pour l'occasion, on peut reconnaître la flottille des bijoux Marseillais : **Alcyon 1871**, **Esterel** (1912), **Rainbow III** (1927), **Ellen** (1931) et **Ellad** (1957), le **Léopard Normand** (1964) ou **Timia** (1963), notre **Galatée** (1948) local ; le somptueux **Briseis** (1930) du Frioul, **Eileen** (1938) de La Ciotat, **Vogue** (1958) de Bandol, mais aussi les navires venus en masse de Sanary : les auriques comme **Lulu** (1897), **Nin** (1913) ou **Matakiterani** (1971) ; puis **Hermès** (1939) et l'adorable **Topo Gigio** (1964). Et puis il y a un nouveau : **Suzette**, un sloop de 15m construit en 1930. Je ferai connaissance plus tard avec Nathalie et Jean-Marc qui arrivent de la Grande Motte. Jean-Marc, extrêmement sympathique, m'expliquera l'histoire de ce navire d'exception, qu'il a rapatrié de Genève où il dépérissait et qu'il a restauré entièrement.

Je m'approche de la panne la plus proche de l'office de tourisme. L'ambiance est conviviale mais ça s'agite. On range le matériel, prépare les voiles mais on sent une grande envie de partage. Je discute avec Bernard, propriétaire de *Hermès*, dont il était prévu que je sois coéquipier pour le week-end. Il s'agit d'un superbe Cotre Bermudien de 11m basé à Sanary. En quelques minutes, Bernard m'explique tout sur le navire : le chantier où il a été construit, comment il a été restauré, quelles voiles il utilise selon le vent, leur marque et le maître-voilierr qui les a préparé. Malheureusement, étant trop nombreux à bord, ils ne peuvent m'embarquer. Je ne pourrai pas faire partie de son équipage. Je me rends donc à la capitainerie où l'organisation finit d'inscrire les concurrents. François prend mon numéro de licence, mon attestation médicale et m'annonce que je pourrais embarquer sur *Nin* avec Yves Laurent, son propriétaire. Je repars donc sur les quais et tombe sous le charme. *Nin* est un superbe cotre aurique aux formes délicates, parfaitement vernis, et accastillé avec goût. Je rencontre donc Yves et Robert, qui m'accueillent chaleureusement. Yves me donne deux T-shirts d'équipage à porter avec un bermuda bleu marine. On se donne Rendez vous le lendemain, Samedi 9h30, au bateau. N'ayant jamais navigué sur un voilier aurique, j'avoue être assez impressionné.

## 1ere manche : **La malédiction des Soubeyranes.**

il est **10h**, il fait déjà chaud. Briefing sous la tente, sur l'esplanade. David distribue les flammes : bleu pour les Époque Auriques, Jaune pour les Classic Marconi, Blanc pour les Époque Marconi A (L ≥ 15m) et Rose pour les Époque Marconi B (L < 15m). Le trajet sera annoncé en mer. Le comité de course nous rappelle l'emplacement des points remarquables sur la carte, donne le canal VHF de la course (77).

Nous rejoignons *Nin* qui accueille Christine F-P, la quatrième équipière. Celle-ci s'affaire déjà à enlever les capotes de roof. *Nin* sera bientôt prête. En l'espace de cinq minutes deux équipier(e)s de deux bateaux côte à côte, se trouvent à l'eau, ratant la marche qui monte sur le quai. Je me demande si c'est de bonne ou de mauvaise augure. On largue les amarres, range les défenses et équipons les voiles : la grand voile avec son "pic" ou "corne" typique des auriques, le yankee (la voile d'avant) et la trinquette. Ici tout est en bois, bronze ou tissus ; il n'y a pas de rail ni de chariot de GV, pas de coulisseau. Les voiles sont étarquées sans winch, tenues au mat et à la bôme (plutôt la vergue) par des sortes de garcettes enfilées de perles de bois qui coulisent le long du mat. Les manilles sont textiles. Pour border la GV, un palan et deux poulies (une sur chaque bord) restent à la poupe, derrière le barreur. La vergue doit faire près de 10 mètres. Il me semble qu'elle est d'origine. Enfin, les Winchs des voiles d'avant sont en bronze.

**11h29** : Annonce du trajet : départ entre la bouée orange et le bateau comité, marques 8B, 3B, 1T puis arrivée entre bateau comité et bouée rouge. Nous déchiffrons sur la carte : 8B = *laisser la balise de la Cassidaigne sur bâbord* ; 3B = *la bouée Sud de la falaise Soubeyrane sur bâbord* ; 1T = *laisser la bouée de Port Miou sur tribord*. Le vent est correct, 8 nœuds plein Sud, donc ça sera un départ au près. On a le temps, le départ sera à,

**12h15.** Signal préparatoire, ..., la minute, puis 5s, 4, 3, 2, 1 et top départ. On s'élançait au près mais contrairement aux concurrents qui restent près des falaises, nous décidons de prendre plus au Sud, là où le vent est plus fort. Ce choix s'avère le bon, nous arrivons en très bonne position à la Cassidaigne, n'ayant devant nous que les "Classe P". Virement de bord réalisé avec perfection par Christine, qui sera notre barreuse pour une grande partie du week-end. Puis nous préparons le spi, tout se passe bien, écoute posée, spi hissé, le vent s'engouffre mais... une écoute est enroulée autour du spi. Tout en nous dirigeant vers le pied des falaises Soubeyranes, Robert et Yves s'affairent à remettre les écoutes en place. Nous perdons donc notre avance. Après de longues minutes, à laisser passer les concurrents, le Spi est enfin en place. Malheureusement, en nous approchant des falaises, le vent tourne au ouest-sud-ouest, poussant le spi sur tribord, le rendant inutile. Nous affalons donc le spi et hissons le yankee à nouveau. Plus nous nous approchons des merveilleuses falaises, plus le vent mollit. Nous apercevons la bouée (la fameuse marque 3 à laisser sur bâbord) mais elle n'est pas seule, nos concurrents, au moins 5 d'entre eux sont comme "plantés" dans un rayon de 200m. Certains reculent, d'autres vont dans le sens contraire. D'abord amusés de ce spectacle digne d'une baignoire d'enfant, nous commençons à être aspirés à notre tour dans cette spirale maudite. Nous pensions reprendre notre retard, nous courrions juste à notre perte. Comme nos concurrents qui abandonnent et partent au moteur les uns après les autres, nous avons tout essayé pour sortir de cette molle. Mais les Soubeyranes (les souveraines en Provençal) n'en ont fait qu'à leur tête. Respirant tour à tour d'Ouest en Est, d'Est en Ouest, de bas en haut et de haut en bas... Après 1 heure et demie de galère, nous décidons donc d'en finir, nous aussi. Nous appelons le comité pour déclarer notre abandon. Le moteur est démarré.

### 2e manche : ***Express Racing***.

Dimanche matin, il est **9h** passées, nous avons fait le briefing. Il est fort possible que deux manches seront courues aujourd'hui. Le champagne de la soirée d'hier était très bon apparemment, les regards sont brumeux mais toujours présents. Cette fois-ci nous ne nous laisserons pas faire ! Yves prépare le spi avec religiosité. Nous sommes prêts à en découdre !! On part du port. La brise se lève. Nous sommes suivis de *Chips*, à l'avant duquel un équipier joue de la trompette. Il joue le thème de Dark Vader de Star Wars. Nous sortons face au vent pour hisser les voiles et au moment de hisser le yankee, près de la bouée Soubeyrane Nord, le vent souffle à plus de 18 nœuds, la houle se forme. Nous décidons donc de le laisser affalé pour cette manche.

Le déroulé de la première manche de la journée est annoncé : Départ → bouée Soubeyrane nord par tribord → bouée port miou par tribord et arrivée au bateau comité, en face de l'anse Corton.

Le vent plein Sud reste correct (12-14 nœuds) sur cassis, mais forçait vers le large, blanchissant les crêtes des vagues.

Nous ratons notre départ d'une ou deux minutes. Puis nous partons au près, la gîte est forte, les voiliers sont magnifiques, certains sont toutes voiles dehors, la bôme frôlant l'eau. Les navires se croisent de très près, tirant des bords très courts pour arriver à la première marque. Tout se passe extrêmement rapidement. La bouée laissée sur tribord, nous partons vent arrière vers la calanque de Port-Miou. Certains choisissent de prendre par le large pour bénéficier d'un vent le plus en arrière possible pour sortir le spi. Nous décidons de rester plus près de Cassis, bâbord amure, sans spi. Nous faisons un empannage près de port miou pour mieux engager la bouée, puis c'est le retour au près, deux-trois virement de bord et nous sommes déjà arrivés. Nous ne sommes que 7è. nous regrettons donc de ne pas avoir sorti le spi. Tant pis, nous verrons si la deuxième manche sera bénéfique. Cela a été une manche très engagée, les passages de bouées ont été tous très tactiques et négociés de près et avec un grand professionnalisme avec nos concurrents. Étant à l'embranchement je n'ai malheureusement pas pu prendre de photos de ces instants magiques où ces monuments nous croisaient avec une puissance imposante.

### 3e Manche : ***To Spi or not to Spi ?***

Attente du départ de la troisième et dernière manche. Le parcours est simple : nous irons à l'île verte, la laisserons sur bâbord, rentrerons par le chenal sous le bec de l'aigle et retour à Cassis. Le vent est toujours assez soutenu mais semble s'être stabilisé, il n'y a pas trop de rafales, il s'établit donc à 15-18 nœuds Sud-Sud est. Top départ ! "Rappel individuel". Il est de mise apparemment de ne pas mentionner le nom des coupables, ceux-ci, devant se reconnaître d'eux même et reprendre la ligne de départ. Nous, nous sommes parfaitement

dans les temps ! Donc départ en boulet de canon, au près. Nous prenons vers le large et décidons de sortir le Yankee. Mais quand vous êtes à l'avant d'un bateau de type cotre de 15m, la houle vous fait faire des montagnes russes ! Prenant mon courage à deux mains... je laisse mon coéquipier s'occuper de déferler le Yankee qui est fermement attaché au bout dehors. A ce moment de la course je me pose la question si j'ai bien fait ou mal fait de prendre cette décision. Mal fait puisque ça n'est pas courageux de laisser son coéquipier se faire tremper de la sorte. Bien fait parce-que, me connaissant j'aurais sûrement fini dans l'eau, mettant en péril la course de *Nin*, mon honneur d'Ajaccien et peut être aussi ma vie. Tout à coup je vois Roby, toujours accroché à l'étai, s'enfoncer jusqu'à la taille dans l'eau pour ressortir deux mètres plus haut. Il est trempé mais résiste et finit par libérer le yankee qu'Yves hisse sans difficulté apparente malgré la houle. Le bateau gîte mais la houle est si forte qu'en bâbord amure, il se plante dans les vagues. Ceci le ralentit énormément et nous décidons de virer vers les falaises, sur l'autre bord. Nous y retrouvons tous les autres concurrents, occupés à tirer des bords courts entre les falaises et la houle du large. Le spectacle est grandiose, nous nous croisons à multiples reprises, se frôlant à nouveau. A l'embraque je n'ai pas le temps de souffler : courir de la gîte au winch, lâcher l'écoute sous le vent à la dernière minute pour laisser un peu de temps au yankee de se mettre à contre, rattraper l'écoute opposée à toute vitesse pour profiter du moment où la voile fasse pour le ramener le plus vite possible ; mouliner à toute vitesse, d'un coté d'abord, puis de l'autre tout en se penchant pour voir les pennons et régler la voile le mieux possible, repartir à la gîte ; reprendre mon souffle, repartir à l'embraque... Oh ais-je mentionné que les winchs "self tailing" n'existaient pas en 1913 ? Mais je ne me plains pas parce-qu'au moins il y a des winchs, parce-que derrière, pour la GV c'est des palans qui servent à border ! Et un Aurique de 15m ça a une grande vergue !

Nous arrivons en face de Figuerolles avec son étrange tête de piaf mal réveillé. Christine met le cap sur la pointe de l'île Verte, on choque puis empanne et nous voilà de l'autre coté de l'île, du côté du chantier naval. Là, nous attend une vingtaine de plaisanciers tanqués là pour le déjeuner. Ils nous regardent bouche bée, figés avec leurs fourchettes ou leurs sandwiches à la main, comme si nous étions des extra-terrestres. Nous passons entre eux comme dans un rêve, manœuvrant pour les éviter tout en anticipant la bascule de vent dans le chenal. D'un coup le bateau gîte, nous repartons en vent de travers, bâbord amure, puis au portant. Au bout de 20 minutes de portant, réalisant que, comme hier et malgré le vent soutenu, celui-ci s'amusait à adonner ou refuser sans prévenir, nous décidons encore une fois de ne pas sortir le Spi. Cela semble une source d'embrouille. Il restera donc dans son sac, à l'avant. Nous resterons donc près des falaises tandis que les autres prendront plus au large pour profiter du vent sud-sud-est qui y règne.

Pour nous, le retour se passe comme sur un tapis roulant, nous n'avons à empanner qu'une seule fois. Arrivés près de cassis, nous voyons de nombreux navires en difficultés avec leurs Spis. Ceux-ci ont choisi de s'enrouler sur les étais et/ou se coincer dans les barres de flèche. L'un d'entre eux semble en grand danger, trop proche de Corton et de ses rochers peu profonds. Inquiets pour les bateaux et les équipages nous finissons tout de même la course avec le sentiment d'avoir bien rempli nos rôles d'équipiers. Nous sommes salés, fourbus mais en avons pris plein les yeux. *Nin* régatait pour la première fois de la saison et nous a montré qu'elle était au top de sa forme. Nous sommes 5èmes de cette manche, ce qui est tout à fait honorable, sachant que les "trois P" sont devant nous.

Entrés au port, nous croisons les autres équipiers, tous ont le sourire jusqu'aux oreilles. Les voiliers en difficultés ont réussi à rentrer sans trop dégâts. Certains dorment dans le cockpit, d'autres cassent la croûte. Nous sommes tous ravis de cette superbe journée. J'ai pour ma part l'impression d'avoir rencontré une créature géante qui m'a accordé quelques instants le droit de l'accompagner dans ses pérégrinations.

**Pierre-Pascal à bord de *NIN*.**