

CARNET D'AUSTRALIE

par Nicolas Lunven

Figariste émérite, Nicolas Lunven n'hésite ni à changer de support ni à faire son sac pour des destinations lointaines. Au cas où, comme lui, vous auriez la bonne idée de vouloir participer à la mythique Sydney-Hobart et surtout découvrir la culture voile australienne, nous lui avons demandé son carnet de voyage. Pour Course Au Large, Nico a donc pris la plume...



Le départ de la Sydney – Hobart rassemble beaucoup de monde dans la baie

"En 2011, j'avais déjà eu l'occasion de participer à la Rolex Sydney-Hobart avec Jacques Pelletier, sur son X43 l'Ange de Milon. Cette première opportunité m'a permis de découvrir l'Australie... et de tomber sous le charme de Sydney. Aussi lorsque Sébastien Guyot, de Carnac mais expatrié là-bas depuis quelques années, m'a proposé de le rejoindre pour naviguer à nouveau sur la Sydney-Hobart 2012 je n'ai pas hésité une seconde. En outre, j'étais accompagné par deux confrères figaristes : Jean-Pierre Nicol et Julien Villion. Quitter l'hiver breton, passer les fêtes de fin d'année au soleil et vivre quelques se-

maines en Australie ne se refuse pas... surtout avec la perspective de disputer cette fameuse régate."

La baie de Sydney

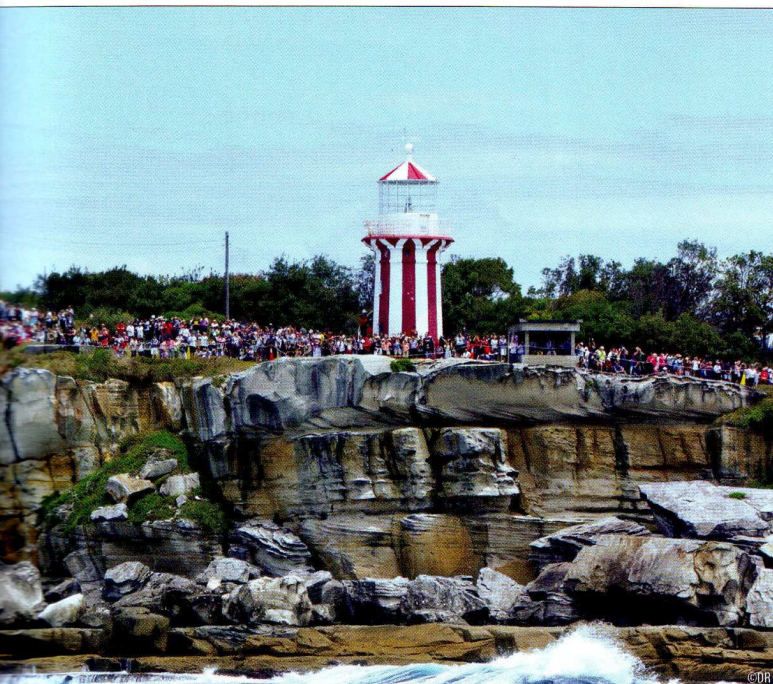
"La baie de Sydney est un endroit fabuleux. Pour donner une image du décor, il faudrait imaginer une mégapole de quatre millions d'habitants étendue autour du golfe du Morbihan, à ceci près qu'on n'y dénombre qu'une petite dizaine d'îles. L'urbanisme y est pourtant étonnant : la ville est très étendue, aérée. A l'exception des buildings de la "City" et de la célèbre Sydney Tower, les immeubles ne dépassent guère trois

étages. A population égale, l'agglomération de Sydney s'étend sur une superficie dix fois plus grande que Paris ! Résultat : contrairement à la plupart des grandes villes occidentales, on ne s'y sent nullement oppressé. Il y a des parcs, des jardins, des centres sportifs, des plages, de nombreuses promenades... Et en termes d'infrastructures portuaires, pas de grandes marinas mais une multitude de petites criques, de petits ports, de mouillages étendus tout autour de la baie. Magique, d'autant que le climat à Sydney favorise la vie en plein air. Même l'hiver, la température en journée est agréable, et la saison sèche offre un grand ciel bleu

quasi permanent. Le matin, avant d'aller au boulot, les Australiens prennent le temps d'aller faire du surf, de la natation, de la course à pied, du stretching dans les parcs... Même chose sur la pause de midi et le soir après le travail. C'est d'ailleurs assez pittoresque de croiser des porteurs de planches de surf dans les transports en commun, ou en pleine rue entre deux gratte-ciels ! Le soir, ils se retrouvent volontiers pour un barbecue dans un parc ou au bord de l'eau."

Les "Twilights", des régates du soir en semaine...

"La voile est très populaire chez les Australiens et complètement intégrée à leur mode de vie. Très tôt le matin et jusqu'à tard le soir, il y a du monde sur l'eau... C'est ainsi qu'au retour d'une régate organisée par le CYCA (Cruising Yacht Club Australia, l'organisateur de la Rolex Sydney-Hobart), nous avons pu admirer la multitude d'embarcations navigant sur des parcours de régates ou juste pour le plaisir de la ballade. En comparaison, le week-end de Pâques à la Trinité et le 15 août à Houat me paraissent vides... c'est dire ! Ce qui est extraordinaire, c'est surtout la diversité et le mélange des genres : Optimist, Laser, 49er, 18 pieds australiens, Moth à foils, croiseurs, bateaux IRC de toutes tailles, maxis monocoques... en quelques milles on croise une multitude de bateaux différents. Il ne leur manque que les multicoques qui sont en train d'arriver doucement. Et tout ce petit monde navigue entre les nombreux ferry-boats qui sillonnent la baie et les paquebots de croisière. Spécialité anglo-saxonne, les "Twilight" (régates du soir en semaine) sont très populaires et sympathiques. La voile y est vécue comme le prétexte pour partager un moment convivial entre amis : la question de la fraîcheur de la bière y est presque aussi importante que celle du réglage de la pointe de targon. Mais on peut y naviguer aussi sur de très belles unités. Exemple : j'arrive à 17h au ponton les mains dans les poches et j'embarque aussitôt pour une de ces fameuses "Twilight" sur... un TP 52 !"



En régate : très hiérarchisé

Paradoxalement, lorsque les Australiens sont en mode "régate", les équipages restent assez cloisonnés et échangent peu entre eux. Et leur fonctionnement est bien différent de notre intuition latine : place à la hiérarchie, à l'exécution, à la rigueur, à la méthode. Pas ou peu de place pour la discussion ! Parfois, on n'est pas loin de la psychorigidité... mais ça a aussi du bon : rien n'est oublié, chacun reste à sa place... là-bas, la navigation en équipage en course ressemble à une mécanique bien huilée et le règlement... c'est le règlement. Pour l'anecdote, en 2011 le responsable sécurité de la course n'a jamais voulu entendre parler du livre d'aide médicale du Dr Jean-Yves Chauve et nous a imposé d'avoir son équivalent écrit en anglais. Alors que nous étions dix français à bord ! Pour faire court, disons que le fonctionnement idéal en équipage se trouve probablement quelque part entre notre culture latine et la leur..."

La jauge IRC est très répandue là-bas

L'IRC est très répandue. Les Australiens naviguent sur des bêtes de course magnifiques. Wild Oats, un maxi monocoque de 100 pieds, est

très connu. Notamment pour avoir gagné trois fois Sydney-Hobart. Il a un quasi sister-ship : Ragamuffin. Mais on reconnaît surtout la culture anglo-saxonne à leurs nombreux protos IRC qui présentent notamment une gamme très dense entre 45 et 70 pieds. On y navigue également sur d'anciens bateaux de la Volvo Ocean race ou des TP 52 réadaptés, voire sur le superbe Loki, un pur proto IRC de 63 pieds, vainqueur en 2011. Mais bizarrement, il me semble que leurs bateaux ne sont pas vraiment adaptés à leur principal challenge annuel qu'est la Sydney-Hobart. En effet, cette course réputée difficile se court souvent au près... alors qu'ils développent des protos plutôt légers qui paraissent taillés pour le portant. Pour l'avoir courue deux fois sur des bateaux "à la française" (bateaux de série optimisés pour l'IRC) plutôt confortables et bien adaptés aux conditions musclées, je me demande si cette solution n'est pas meilleure. Ce qui est certain en tous cas, c'est que certains équipages ont dû vivre des moments bien plus difficiles que nous au près dans la brise !"

Côté météo

Côté conditions de navigation, le thermique marche très bien. Il n'est pas rare d'avoir 20 à 25 nœuds de secteur Nord-Est dans l'après-midi.

Et comme parfois les choses sont bien faites, le secteur Nord-Est correspond grosso modo à l'axe de la baie : c'est parfait pour régater ! Attention cependant, les dépressions des mers australes ne passent pas bien loin et le temps peut vite changer. En outre, la proximité du désert australien donne de forts contrastes thermiques pouvant engendrer de violents orages et des passages de fronts souvent très actifs. Une fois passées les "Heads" (falaises bordant l'entrée de la baie) et sortis de la baie, les conditions sont tout de suite plus hauturières. Le vent y est généralement plus fort et la mer peut vite devenir agitée, voire mauvaise. Il y a très peu de courants de marée (même dans la baie), en revanche, le courant de surface océanique de grande échelle n'est pas à négliger. Gare aux prévisions météo à long terme qui sont assez médiocres, ce qui est probablement dû au faible nombre de sources d'infor-

mation et d'intérêts au large dans cette région du globe. Par contre, la côte est jonchée de stations d'observation et il est donc très facile de connaître les conditions du moment, le déplacement d'un front par exemple. Les navigateurs australiens affinent leur stratégie à l'aide de toutes ces observations et ils ne portent qu'un regard assez distant sur les fichiers Grib que nous utilisons beaucoup en Europe. Encore une différence entre nous et eux ! Cela fait partie aussi des exercices que je fais là-bas avec un œil différent, pendant ce break hivernal. En parallèle du circuit Figaro pour lequel je mobilise beaucoup de temps et d'énergie, ces virées australiennes m'ouvrent l'esprit, me permettent d'apprendre plein de choses... et de revenir gonflé à bloc pour attaquer la nouvelle saison en France.»

Nicolas Lunven

CARBONE PASSEZ A LA VITESSE SUPERIEURE



Corby IRC 36 "Quokka",
Premier à la Commodores
Cup 2008 en class 3.

Enroulement filamentaire de fibre carbone pré-impregnée sur mandrin. Cuisson en autoclave à pression constante (7 bars) de façon à obtenir un stratifié compact et un mât léger et robuste. Les bômes, tangons et bout-dehors Seldén sont produits selon le même procédé.

MÂTS CARBONE SELDÉN – L'alliance parfaite d'un savoir faire et d'une technologie de pointe. Adopté par les coureurs (dériveurs, quillards et yacht jusqu'au 60 pieds).

www.seldenmast.com

SELDEN
for sailing

Gréements et équipements pour voile légère, quillards et yachts. Espars en aluminium et carbone. Plus de 750 revendeurs Seldén dans le monde entier. SELDEN et FURLEX sont des marques déposées par Seldén Mast AB.

SELDEN MAST SAS Tél : 02 51 36 21 10 Fax : 02 51 36 21 85 info@seldenmast.fr