



## "Une aventure incroyable et extrêmement difficile"

### **Benoît, te voilà à Salvador de Bahia, comment vas-tu?**

Très très bien... C'est bon d'être ici. Je mets un peu de temps à atterrir, j'ai du mal à retrouver un sommeil normal et réparateur, d'autant plus que la météo ici est exécrable depuis notre arrivée. Je n'ai toujours aucun vêtement sec !!! On a vécu une aventure incroyable et extrêmement difficile.

On est très heureux aujourd'hui car on a réussi à remettre à l'eau le Mini 535 de Renaud qui s'est échoué sur une plage à 40 milles de l'arrivée. L'opération était compliquée et risquée mais tout s'est bien passé.

### **Justement revenons sur la course, c'est une édition exceptionnelle apparemment?**

Oui, très dure, pour les organismes et les bateaux. Nous n'avons jamais eu d'alizés établis, nous n'avons fait que traverser des dépressions orageuses. La mer était très souvent désordonnée et cassante. Pratiquement toute la flotte a connu des avaries plus ou moins importantes. Il y a eu 18 abandons sur 79 partants, c'est du jamais vu! 2 bateaux abandonnés en mer et une demi-douzaine de démâtages... L'Atlantique n'avait rien de pacifique!

### **En ce qui te concerne, tu as eu de la casse?**

Oui. Différentes choses. J'ai cassé plusieurs fois les vis des ferrures de mes safrans (gouvernail) car les efforts sur la barre étaient très violents dans les grains orageux. C'est devenu un souci à gérer pendant plus de 2500 milles, je risquais de les perdre... J'ai eu des problèmes avec ma pile à combustible (fournissant l'énergie pour les batteries en plus des panneaux solaires) qui perturbait mon électronique. J'ai dû modifier l'installation de celle-ci. Mes feux de navigation sont tombés en panne à 8 jours de l'arrivée, à l'approche des côtes c'était stressant de naviguer sans lumière au milieu des cargos et des pêcheurs... J'ai bricolé quand même un système pour éclairer mes voiles quand je me reposais. Mon pilote automatique principal a souffert aussi, j'ai pu heureusement naviguer avec mon pilote de secours, moins performant mais pratique quand même.

### **Revenons sur ta course, tu en as profité?**

On a tous le même sentiment de frustration lié aux conditions exceptionnellement dures que nous avons rencontrées. Pas de longue glisse sous spinnaker, peu de soleil, beaucoup d'humidité et un bateau très inconfortable qui tapait beaucoup dans les vagues. Tout l'inverse d'une transat classique.

J'ai cependant très bien vécu ces conditions dantesques, il fallait un gros mental, je l'avais!

On a eu de beaux moments quand même! J'ai vu des oiseaux magnifiques, des poissons volants, des orques, et de très belles lumières sur l'eau. Un magnifique papillon s'est même invité à mon bord. Et puis, prendre le départ d'une telle course, la finir, et en plus faire une très belle place pour une première participation, c'est fabuleux, ça efface toutes les souffrances.

### **11ème sur 47 en bateau de série, c'est une belle performance!**

Le plateau était très relevé. Beaucoup de coureurs avaient déjà une transat à leur actif, ce qui est un sacré avantage. La plupart s'entraînent toute l'année, ils vivent près de l'océan ce qui n'est pas mon cas. Je suis très heureux de ce résultat. Je ne suis qu'à 14 minutes du TOP 10! Il me tenait à cœur de faire une belle 2ème étape, une manière pour moi de montrer à tous ceux qui m'ont aidé que je ne suis pas sur l'eau pour prendre des vacances...

### **Pourtant tu n'es pas très bien parti...?**

Comme d'habitude ! (rires) Je mets toujours beaucoup trop de temps à me mettre dans le rythme et faire les bons choix stratégiques. Suite aux routages que nous avons à disposition avant le départ, je savais qu'il fallait partir dans l'Ouest au plus vite après le dévent de l'île de Madère. Je me suis bien écarté mais je suis resté dans l'Est...là où il y avait moins d'air. Je me retrouve 36ème après 24h de course. Ça fait mal au moral. La 2ème nuit nous avons eu plus de 35 nœuds dans une mer hachée. J'ai commencé à attaquer sous spi de brise mais je n'aimais pas voir mon « EVASOL » souffrir autant dans les chocs répétés dans la mer croisée. J'ai choisi de lever le pied. C'était le bon choix. Cette nuit là a fait beaucoup de ravages en termes de casse dans la flotte. Le lendemain, au lieu de me recaler dans l'ouest derrière le groupe de tête je choisi de rester dans mon option, à l'Est de la flotte jusqu'au Cap Vert... Là, ça a enfin payé. J'étais sans contact avec les autres coureurs depuis 3 jours, ni avec les bateaux accompagnateurs à qui nous devons communiquer notre position 2 fois par jour, quand ils sont à portée d'émission. C'est l'un des très bons souvenirs de ma course. J'ai trouvé ça génial de naviguer complètement seul pendant plusieurs jours. J'avais confiance en mes réglages et une bonne vitesse dans un vent soutenu. Je venais de réparer mes vis de safrans, c'était l'occasion de tester la résistance de ma réparation. J'ai donc poussé le bateau dans ses limites, car le Cap Vert est le dernier endroit où nous pouvions nous arrêter pour réparer avant le grand saut dans le sud. La réparation a tenu, j'ai repris quelques places, j'étais très heureux!

### **Ensuite c'est une météo incroyable que vous avez eue jusqu'au fameux pot au noir?**

Exactement. Pendant plus de 10 jours nous avons eu un vent très irrégulier en force et en direction. Impossible de se reposer. Il fallait toujours être sur les réglages. Je faisais parfois plus de quinze changements de voile en une seule nuit. C'était usant. Je n'ai rien lâché. Dans les moments de mous j'ai beaucoup pensé à mes proches, ma famille, mes amis, mes collègues, mes partenaires, à tous les messages d'encouragement que j'ai reçu à Madère, aux enfants qui sont venus visiter mon bateau à La Rochelle et à ceux de Décines dont je parraine le projet de construction d'un bateau en bois. Ça m'a beaucoup aidé de savoir qu'on me suivait dans cette aventure. J'ai grignoté les places une par une jusqu'au TOP 20. Le matin du 24 octobre un terrible coup de vent nous a cueillis. C'est monté jusqu'à 45 nœuds (force 9). C'était chaud à bord. J'ai pris 3 ris dans la grand voile, j'avais très peur de la déchirer dans cette action. Le bateau était couché sur l'eau, tout a volé à l'intérieur. A la VHF tous les bateaux qui étaient à portée d'émissions échangeaient sur ce qu'ils vivaient à bord, avec une certaine angoisse dans la voix... J'ai subi un moment avant de renvoyer le tourmentin (voile de tempête) à l'avant, ce qui m'a permis de reprendre le contrôle du bateau et une route plus cohérente. Ce n'est que 12 heures plus tard vers minuit que j'ai renvoyé plus de toile, après un gros check de l'ensemble du bateau, pour être sûr que rien n'était sur le point de casser. Cet événement a conditionné un peu la suite de ma course. J'ai navigué moins toilé afin d'anticiper ces rafales, surtout qu'à partir de ce moment là nous n'avions que des bulletins météos alarmistes sur les grains orageux que nous allions traverser.

### **Puis ça s'est un peu calmé ou non?**

Il y a eu certaines périodes de calmes qui ne sont pas non plus de tout repos car la mer est restée agitée tout au long de la course. Sans vent dans une mer croisée, le bateau roule beaucoup et tout le grément claque à bord. A devenir fou... La zone de convergence intertropicale (pot au noir) est une zone très perturbée et instable. Elle se déplace tous les jours sur de longues distances. J'ai réussi à trouver un bon passage pour ne pas y rester trop longtemps, vers le 27 octobre. Nous étions 3 ou 4 bateaux à portée de VHF ce qui nous a aidé à traverser les zones orageuses plus sereinement. On s'appelait dès que l'un ou l'autre traversait des grains avec du vent fort. Solidaires et non solitaires ! C'était très bon de sortir de cette zone. Le ciel se dégage, il fait moins lourd, le vent se stabilise et la peau sèche un peu enfin...

### **A ce propos, as tu souffert physiquement?**

Tout est très humide à bord. La nuit on a parfois plus de 90% d'humidité dans le bateau. Du coup rien ne sèche. Tout est couvert de sel. On attrape des boutons sur la peau, les plaies ne se referment pas. Je me suis ouvert le tibia juste après le départ, ça ne s'est jamais refermé... tous les jours je nettoyait le pu. Je me suis fait une entorse au doigt les derniers jours. Le pire ce sont les irritations que l'on a sur les fesses. Comme on est beaucoup assis, et que tout est salé, c'est une partie du corps qu'il faut régulièrement sécher et nettoyer. Le risque est de ne plus pouvoir s'asseoir. C'est déjà arrivé à des skippers de finir la course en barrant debout! J'en étais presque là!

### **Et après le pot au noir, c'est la libération?**

Oui, sauf qu'encore une fois les conditions n'étaient pas faciles. Impossible de se reposer. On évoluait au près (proche du vent) dans une mer croisée. Le bateau tape et s'arrête dans chaque vague mal négociée. Je suis passé très près de l'archipel de Fernando de Noronha. C'était très beau et très émouvant de voir le 1er bout de terre depuis Madère. En effet je n'ai rien vu des Canaries ni du Cap Vert! Une belle récompense. Beaucoup d'oiseaux curieux sont venus me saluer. J'étais au contact avec 2 bateaux depuis 4 jours, c'est la nuit suivante que j'ai vraiment mis le charbon dans la locomotive et que j'ai décollé. Mes adversaires directs ont, de plus, connu des problèmes techniques.

Le fait d'avoir levé le pied dans le vent fort m'a certainement évité les gros soucis de casse. Je suis très content de ma gestion de ce paramètre de la course, car il n'est jamais évident de ralentir quand on sait que les autres avancent plus vite...

Les conditions sont devenues plus faciles à l'approche de Récife. J'ai enfin pu envoyer le spi, j'avais vite, à 9 nœuds de moyenne. Dans la nuit du 31 octobre je me suis effondré de fatigue, sans réveil... pour me réveiller 2 h plus tard au milieu des pêcheurs qui partaient pour leur journée de travail. Le spectacle était impressionnant, des bateaux partout, « EVASOL » filant au milieu sans bruit, dans le noir ! J'ai eu beaucoup de chance parce que mes feux de navigation étaient en panne, mon bateau n'était éclairé que par une torche à la lumière faiblissante, dirigée sur les voiles. Je me suis jeté à la barre, je ne l'ai lâchée qu'au lever du jour. Étant très près de la côte, j'ai ensuite croisé beaucoup de cargos que je contactais par VHF car nous étions souvent en route de collision. Ouf, tout c'est bien passé.

### **Puis c'est le sprint final?**

Oui, et encore une fois dans une météo atypique. Quand j'ai appris lors de la vacation météo qu'on allait de nouveau croiser la route d'une dépression tropicale orageuse j'ai pris un sérieux coup au moral. Je n'y croyais pas! Encore une ! Je savais que je me rapprochais du groupe de tête qui était bloqué dans une zone tampon dans du vent faible. Ça m'a redonné du jus. 24 h plus tard moi aussi je traversais cette zone compliquée, dans un vrai crachin breton, le vent très faible tournait dans tous les sens. Je savais que derrière cette zone je trouverais le nouveau vent, très fort, qui allait m'accompagner jusqu'à Salvador de Bahia. J'ai donc terminé cette course dans des conditions de mer et de vent très difficiles. Une houle de travers de plus de 3m secouait violemment mon voilier fatigué par toutes les tempêtes traversées. Je craignais terriblement la casse. Pas maintenant! Pour épargner ma monture, je me suis mis à la barre en tenue de navigation d'hiver... au Brésil! Les vagues ne

cessaient de recouvrir mon bateau mais je jubilais à l'idée d'arriver dans les heures prochaines. Je me suis attaché pour ne pas passer par dessus bord. J'ai ensuite cassé mon bloqueur de bastaque tribord en tombant dessus. C'est une pièce essentielle pour la tenue du mât. J'étais donc sous tension car je savais qu'à 5 milles de la ligne d'arrivée j'allais devoir effectuer un empannage (manœuvre de changement de direction) dans 30 noeuds de vent, c'est chaud! Cette pièce est essentielle dans la manœuvre. J'ai effectué un bricolage qui a tenu. Le dernier stress évacué j'ai pu enfin lever la tête et passer la ligne en admirant cette côte tellement désirée. Sentiment indescriptible. Joie profonde et soulagement. Mon compagnon EVASOL et moi étions très heureux, et très fatigués. J'ai le souvenir de l'avoir embrassé....

### **Un accueil exceptionnel ?**

C'est génial en effet. Tout le monde est là à t'applaudir sur le ponton. Un verre de caïpirinha et des fruits m'ont été offerts par 2 bahianaises en costume traditionnel. Quel contraste! Moi en trempé en tenue de navigation hauturière, le bonnet de laine sur la tête, les autres en tenue de plage, hilares! Tant de visages, tant de sourires d'un seul coup après 3 semaines de solitude, ça fait vraiment drôle ! Ensuite on retrouve les copains, on apprend les fortunes des uns et des autres. On refait mille fois le match jusque tard dans la nuit, et à son tour on accueille les autres. Pas besoin de mots, les regards suffisent. Cette transat exceptionnellement dure est une victoire pour tous ceux qui ont réussi à couper la ligne d'arrivée. Une petite pensée pour les 18 marins qui ont eu moins de chance car il en fallait un peu.

### **Partant pour la prochaine édition en 2013?**

Je dois d'abord rembourser celle-là, ça va me prendre un bon moment. Mais si je trouve suffisamment de partenaires dans des délais acceptables, alors OUI, sans hésiter ! C'est vraiment une aventure exceptionnelle à partager. J'ai le sentiment que tous ceux qui ont suivi ma course ont compris l'engagement et le potentiel de communication qu'un tel défi représente, c'est une très bonne chose.

L'avantage c'est que sur la prochaine édition les conditions ne pourront pas être pires !!!

### **Maintenant, quel est ton programme?**

Je récupère doucement. Je mange énormément. J'ai perdu 5 à 7 kilos ! On est bien occupés ici. Il y a des soirées officielles, on accueille les derniers coureurs et on doit préparer les bateaux pour le retour cargo. Je prévois un retour sur Lyon vers le 26 novembre. Je reprends le travail début décembre.

Ensuite je prévois un événementiel sur Lyon pour fin décembre ou début janvier, ça dépend de l'arrivée du cargo à Lorient. Je vais exposer le bateau à Lyon. Ça va être un bon moment à partager avec tous ceux qui m'ont soutenus et supporté. J'ai fait quelques vidéos qui risquent d'être très impressionnantes....On va bien se régaler en revivant cette superbe aventure!

Encore UN GRAND MERCI à tous et à très bientôt!!!

## **Repères**

\* **La Transat 6.50 La Charente-Maritime – Bahia** : au départ de la Rochelle le 25 septembre, la course, réservée aux voiliers de 6.50 m, se dispute en deux étapes avec une escale à Funchal (Ile de Madère – Portugal). Soit au total 4 200 milles (7 800 km) à parcourir. L'arrivée au Brésil est prévue fin octobre – début novembre. Pour en savoir plus : <http://www.charentemaritime-bahia.transat650.net/fr/>

\*\* **Le Nacira 6.50, bateau de série**. Les coureurs attendaient la décision depuis plusieurs mois. Le n°10 étant sorti du chantier, la Classe Mini a homologué le Nacira 650, jusqu'alors classé en prototype, nouveau bateau de série. Ce qui devrait considérablement chambouler les classements.

## **Retrouvez le bateau Evasol sur [evasol.fr](http://evasol.fr)**

Pour suivre les résultats du bateau Evasol, une page dédiée au projet sportif est consultable sur le site d'Evasol : [www.evasol.fr/mini650](http://www.evasol.fr/mini650).

**Contact Presse Evasol :**  
[www.open2europe.com](http://www.open2europe.com)

Caroline VALLETTE  
01 55 02 15 21  
[c.vallette@open2europe.com](mailto:c.vallette@open2europe.com)

Justine VALIN  
01 55 02 27 83  
[j.valin@open2europe.com](mailto:j.valin@open2europe.com)

**Contact Presse Benoît Lenglet :**

Séverine LE BOURHIS  
Mobile. 06 03 41 05 86  
[severine.le-bourhis@wanadoo.fr](mailto:severine.le-bourhis@wanadoo.fr)