

Yves Lépine signe une magnifique performance dans l'OSTAR

Par Michel Sacco

Le 21 juin dernier, à 11h 55 min heure locale, Yves Lépine coupe la ligne d'arrivée de l'OSTAR à Newport à bord de son Open 45, **Atlantix Express**. Le skipper de 60 ans termine en seconde position sur l'eau dans sa catégorie, derrière le 50 pieds **Olympian Challenger**, et ramène son bateau dans un état impeccable après 21 jours de navigation sur l'Atlantique Nord. Après une performance décevante lors de la Transat Québec-Saint-Malo l'an dernier – où le bateau a été privé de données météo durant toute la course et a navigué à l'aveuglette –, cette arrivée a un immense goût de satisfaction et de devoir accompli.

Une participation dans l'OSTAR sonne comme une consécration dans une vie de navigateur. Depuis 1960, elle constitue l'épreuve reine des courses transatlantiques en solitaire, une référence incontournable dans le monde de la course au large, une course très exigeante contre les vents dominants et les dépressions de l'Atlantique Nord où le seul fait de franchir la ligne d'arrivée représente un bel accomplissement. The Royal Western Yacht Club de Plymouth, le club organisateur de la course depuis ses débuts, a récemment décidé de céder ses droits à Offshore Challenges qui organise désormais The Transat, une épreuve

dédiée aux professionnels des séries ORMA et IMOCA sur le même parcours. L'OSTAR (Original Single Handed Transatlantic Race) est donc maintenant une course réservée aux monocoques et multicoques de 30 à 50 pieds qui redonne la vedette aux amateurs, et dont le premier départ était donné le 30 mai dernier à Plymouth.

Alors que la moitié des concurrents n'a pas réussi à terminer l'épreuve, **Atlantix Express** est arrivé à Newport avec pour tout bris de matériel deux goussets de lattes perforés et une gaine de drisse endommagée. Tous les nouveaux 40 pieds Open ont été contraints à l'abandon, plusieurs d'entre eux sur rupture des réservoirs de ballast. «Les 40 pieds Open avaient l'air de s'être préparés pour naviguer autour de 3 bouées», raconte Yves Lépine. «J'ai été surpris de constater le manque de préparation de plusieurs bateaux et skippers, fait-il encore remarquer. Dans cette course, nous courons après les dépressions pour leur rentrer dedans, ça prend de la solidité.»

L'absence de problèmes techniques à bord d'**Atlantix Express** ne doit rien à la chance. La construction et la préparation du bateau ont été menées de manière exemplaire sans négliger un seul détail. Le coureur Michel

Desjoux a déjà déclaré que 50 % d'une course se jouait avant le départ. La course au large est devenue un univers très technique en perpétuelle évolution ne laissant plus aucune place à l'improvisation, pire à l'impréparation. Yves Lépine le sait très bien. Il rédige dès 1999 un cahier des charges d'un voilier Open océanique avec l'aide de son fils Hugo, patron du chantier Atlantix Innovations Marines. Par la suite, tous les choix techniques sont soigneusement étudiés et font l'objet de nombreuses consultations. La réussite d'Yves Lépine tient beaucoup à sa méthode de travail. Il a su utiliser toutes les ressources à sa disposition, tant humaines que techniques pour concevoir et préparer un bateau simple, fiable et rapide, à bord duquel il va s'élancer sur l'Atlantique en toute confiance. Cette longue étape de préparation et de mise au point, qui aura duré plusieurs années, est aussi une histoire de famille, d'amitié et de travail d'équipe. Son fils Hugo a fabriqué de nombreuses composantes, Stéphane Lessard a agi à titre de consultant en informatique, ses copains préparateurs, Luc Bonin et Laurent Martel, sa femme Lise ne comptent plus les heures passées à travailler sur le voilier. L'arrivée d'**Atlantix Express** à Newport constitue donc aussi une belle réussite pour tous

ceux qui ont aidé Yves à réaliser un vieux rêve océanique.

La préparation du skipper a également été menée avec rigueur. L'OSTAR étant «essentiellement un exercice de météo sur l'Atlantique Nord» selon ses propres mots, Yves Lépine a consacré beaucoup de temps à l'apprentissage de l'interprétation des fichiers météo. Outre des lectures et un séminaire de formation, il a pu compter sur le météorologue et plaisancier Denis Poupart, qui l'a aidé à se doter d'une méthode de travail. Il passera trois heures en moyenne chaque jour durant la course à télécharger et analyser les différents fichiers qu'il imprime «sur un petit Canon BJ85 pour bien les barbouiller et essayer de savoir quelle route je dois prendre». Un séminaire sur la survie en mer et les premiers soins offshore, ainsi qu'un atelier sur les techniques de sommeil en mer ont complété sa formation avant l'épreuve du large. Sa préparation physique personnelle n'ayant pas été non plus négligée, Yves Lépine s'est présenté sur la ligne de départ aussi prêt qu'un marin peut l'être avant une traversée.

L'ambiance et la culture du Royal Western Yacht Club de Plymouth font partie des bons souvenirs de cette aventure. «Rien à voir avec l'atmosphère des ports français où tu dois te débrouiller tout seul. À Plymouth, tous les

concurrents ont un parrain qui les prend en charge dès leur arrivée et leur donne un coup de main», raconte Yves. Val Howells, seul navigateur survivant de la première édition de 1960, rappelait la consigne aux concurrents en leur posant à tous la même question: «What's the magical word of this race? Arrival!»

Cette phrase a résonné dans son esprit pendant les 2 800 milles du parcours qu'il a su négocier avec prudence tout en respectant son plan de match. «Plusieurs concurrents ont attaqué fort dès la première dépression, et il y a eu pas mal de casse. J'ai préféré y aller plus tranquillement au début pour augmenter la cadence au fur et à mesure», explique Yves. Il choisit de ne pas monter au nord de 43° de

latitude avant de s'approcher de Terre-Neuve pour «éviter de me faire massacrer si une dépression se présente sur les Grands Bancs» et il surveille les données météo afin de ne pas se retrouver dans une dépression avec des vents de plus de 45 nœuds. Discipliné, il navigue durant toute la course en s'octroyant de courtes périodes de repos de 15 à 20 min, parfois successives, afin de surveiller l'apparition d'un bateau sur l'horizon et de ne pas risquer de collision. Il baptise son harnais «la familia», pour se rappeler qu'on pense à lui à la maison et qu'il a promis de revenir en un seul morceau.

Après quelques jours de course, une chute brutale sur le pont le laisse sonné... et songeur. Il met beaucoup de temps à récupérer et se rend compte que, concentré sur la marche du bateau, il a oublié de prendre soin du navi-



gateur. «J'ai fait un examen de conscience et je me suis dit qu'il fallait que je mange, que je boive et que je me repose, tout simplement.» La navigation au large est ce perpétuel équilibre à respecter entre le désir de performance et ses limites qu'il faut bien connaître pour ne pas les dépasser au risque de se mettre en danger.

Lorsqu'il aperçoit enfin l'île de Martha's Vineyard après trois semaines de course, il ne peut retenir des larmes. La pression vient de céder d'un seul coup. «Je savais qu'il ne pouvait plus rien m'arriver, le bateau filait à 15 nœuds vers la ligne d'arrivée.» Un mélange de bonheur et d'émotion forte accompagné d'un grand sentiment de réussite. «J'ai eu beaucoup

de plaisir dans cette course», se rappelle Yves. «Après quelques jours, je me suis vraiment senti à l'aise sur le bateau et je me suis dit, voilà un bateau parfait pour un solitaire.»

Yves Lépine n'a pas fait la une des journaux après son arrivée à Newport. Il n'a pas non plus engagé de relationniste pour gérer ses communications. Ce marin expérimenté, certainement l'un des plus compétents qui soit actuellement au Québec, ne recherche pas la publicité et serait plutôt du genre à fuir les médias. En fouillant son curriculum vitae, les journalistes découvriraient qu'il a plusieurs milliers de milles sous la quille, quelques transatlantiques et une trentaine d'années d'expérience en régate sur les plans d'eau européens et nord-américains. Il a dirigé une école de voile en Martinique et en Normandie (L'école de vie en mer) dans les années 1970 et roulé sa bosse en Afrique avant de fonder Technomarine en 1979. Quand il ne voile pas, il aime bien ramer. Au départ de Repentigny, il a déjà rallié Gaspé à la rame à bord d'un St. Lawrence skiff qu'il a spécialement fait construire à cette occasion.

Ce gars d'un seul morceau, qui ne perd jamais l'objectif de vue, n'a pas perdu beaucoup de temps dans la vie. La prochaine course pourrait bien être la Route du Rhum en novembre 2006, bien que sa décision ne soit pas encore

prise. Yves Lépine peut bien prendre son temps pour savourer la réussite d'un projet de course au large très bien planifié et mené avec rigueur. «Toutes les décisions prises avant ont dû être bonnes, équipement, préparation, choix de l'équipe», écrit-il dans son journal de bord. Ce fonceur prudent et énergique a su se préparer comme un professionnel, mais il demeure avant tout un amateur de voile passionné, un amateur dans le sens le plus pur et le plus noble du terme.

Sites Internet:

www.atlantixexpress.com

www.faradaymillostar2005.co.uk