

MINI-TRANSAT

Galops d'essai

C'est l'histoire d'une banque d'images en vue du départ de la Mini-Transat qui se transforme en convoyage vers les Sables d'Olonne à bord du Mini 6.50 de Thaïs Le Cam de concert avec le sistership de Julien Letissier.

Texte et photos : Cécile Hoynant.

Le 1068 et le 1069 sont deux protos Mini 6.50 identiques.

« **JE SUIS EPUISEE** mais j’arrive pas à dormir ! », me lance le pouf à billes qui gît au pied de la descente. Pendant un temps infinitésimal, l’idée qu’un pouf à billes me parle avant de se redresser soudainement et de prendre l’apparence de Thaïs Le Cam ne m’interpelle pas. Il doit être environ 1h30 et alors que je lutte contre la fatigue à la frontière du rêve, Thaïs n’arrive pas à stopper le petit vélo dans sa tête. Quelques heures plus tôt, la jeune navigatrice a quitté pour de bon « la maison ». Son Mini 6.50 ne reverra pas les pontons de Port-la-Forêt avant d’avoir bouclé la Mini-Transat. Après deux ans de boulot acharné aux côtés de Julien Letissier (qui court sur le sistership) et de Valentin Noël (qui a travaillé à la fabrication des deux protos), le sommeil est forcément dur à trouver : « Ça fait bizarre quand même », ajoute simplement Thaïs, tout en vérifiant par automatisme le réglage des voiles et du pilote.

L’EMOTION AVANT LE DEPART

L’économie de mots laisse à l’émotion le loisir d’occuper tout le noir de la nuit, qui paraît si vaste depuis un bateau mesurant à peine 6,50 m. Thaïs retourne s’allonger et s’endort pour de bon. Je me demande comment elle a réussi à acquérir autant d’aisance et de connaissances en si peu de temps. Elle a beau être la fille de Jean Le Cam et avoir toujours navigué, son expérience du large en solitaire est toute récente et pour sa première traversée de l’Atlantique, elle n’a pas choisi le programme ni la monture les plus accessibles. Son bateau (le 1068) et celui de Julien Letissier (le 1069) sont des scows dessinés par le maître incontesté en la matière, David Raison. Plutôt que de partir de zéro, les Frérôts (c’est le nom que porte le projet) ont réussi à convaincre l’architecte de concevoir un prototype en carbone à partir du moule du Maxi 6.50 (Mini 6.50 de série). Une décision stratégique qui a permis de gagner du temps (précieux pour garantir la qualification à l’édition 2023 de la Mini-Transat) : le 1068 a en effet été fabriqué en un temps record de deux mois et demi ! Le fait de louer les moules et l’outillage d’IDB Marine, qui produit les Maxi 6.50 à Concarneau, a également été motivé par un gain économique substantiel. Pour le reste, il s’agit d’un prototype « classique » avec quille pendulaire et dérives. Pas de foils : les skippers ont fait le choix de la sagesse, ont sélectionné des pièces éprouvées et n’ont pas hésité à renforcer le fond de coque au-delà des préconisations de David pour avoir la (quasi) certitude de s’engager sur la transatlantique avec un bateau fiable. Tout a été optimisé pour la performance mais toujours dans un souci de simplicité. Une philosophie qui est le fruit des échanges avec Jean Le Cam,



“ Thaïs s’apprête à vivre sa dernière nuit en mer avant la Mini-Transat.”



Un convoi aux airs de match-race.

LE DEBUT DE L’HISTOIRE

Alors qu’il boucle la MT 2019 en 14^e position (en série) avec un Pogo 3, Julien veut déjà repartir. C’est au chantier de Jean Le Cam que Thaïs et Julien se rencontrent. Thaïs travaille à Paris dans le domaine de l’automobile de collection. Le Covid la pousse à passer plus de temps en Bretagne. Lors des sorties en solo sur l’Armagnac familial, elle décide de concrétiser son rêve de course au large. Ses études et son expérience pro dans le management sportif lui permettent de jeter les bases d’un projet. Elle se confie à Julien. Leurs compétences sont complémentaires. Au même moment, Valentin Noël, un ami moniteur de voile à Belle-Ile, lui envoie un SMS : « Tu penses quoi de la Mini-Transat ? »...



Trois « Frérôts » dont deux au départ, sur deux protos identiques.

préparateur. « Après des décennies de recul dans le métier, Jean ne sait peut-être pas ce qu'il faut faire mais il sait ce qu'il ne faut pas faire », confie Julien. Au démarrage du projet, les Frérots pensaient construire trois bateaux mais ils ont revu leur copie à la fois parce que c'était déjà assez de boulot et d'investissement mais aussi parce que Valentin a quitté le projet à la suite d'une belle opportunité professionnelle. Il garde cependant un pied dedans pour ce qui concerne la technique et la logistique, en acheminant par exemple tout le matériel nécessaire aux Canaries, entre les deux étapes. Cette échéance paraît à la fois si proche et si lointaine tandis que le 1068 file vers les Sables d'Olonne, talonné par le 1069, avec à son bord Julien et Yannick d'Armancourt, concepteur de l'Époh (dont nous avons déjà parlé dans nos colonnes) et qui a dessiné les dérives de ces incroyables bateaux.

DES BOUTS PLEIN LE COCKPIT

L'adjectif n'est pas surfait. Les carènes sont stupéfiantes de puissance et de stabilité, un constat que nous avons déjà fait lors de l'essai du Maxi 6.50. Sauf que ces protos sont un bon cran au-dessus. Pour réussir à prendre son bateau en main, Thaïs a d'abord navigué avec un plan de pont réduit à l'essentiel avant d'ajouter progressivement tous les réglages fins. Il y a un nombre incalculable de bouts : je crois en avoir compté dix-huit rien que sur le rouf ! Nous ne descendons pas au-delà de 140° du vent réel pour profiter du potentiel maximum de vitesse. Avec le grand spi en tête, le foc et la GV haute, nous déboulons à 11-12 nœuds de moyenne et pourtant le bateau ne mouille pas et passe la mer avec



▲ L'immense spi de 80 m² paraît encore plus grand une fois affalé sur le pont !

une facilité déconcertante. C'est d'ailleurs le piège de cette carène : on se sent tellement en sécurité dans la brise qu'on pourrait être tenté d'appuyer un peu trop sur le champignon et d'aller au-devant d'ennuis matériels. Tout ce qu'on cherche à éviter pendant ce dernier convoi ! Malgré tout, Thaïs et Julien ne peuvent pas s'empêcher de se tirer la bourre. Ce n'est qu'au sud de l'île d'Yeu que le 1069 nous passe au nez et à la sous-barbe. « Heureusement que Julien nous a doublées, sinon il ne m'aurait plus parlé jusqu'au départ », ironise Thaïs. Les Frérots se charrient

à la VHF puis tout va vite : il faut affaler les mètres carrés de toile et préparer l'atterrissage. Une fois sur les pontons, je mesure la chance d'avoir pu vivre ce moment privilégié à quelques jours du départ. Mais alors que je n'ai qu'à grimper dans une voiture qui me reconduira vers la Bretagne avec une insolente rapidité, les Frérots doivent s'attaquer aux derniers préparatifs. Au moment où j'écris, je me demande si ce début de course est dominé par la joie d'être enfin sur l'eau ou si la pétote tape sur les nerfs des deux skippers. La réponse aux Canaries ! ■

LE MAXI 6.50, CE PHENOMENE

Après avoir dessiné le *Magnum*, un sloop à bord duquel il a remporté la Mini-Transat à Salvador de Bahia en 2011 (alors que certains n'y croyaient pas du tout), David Raison a conçu le *Maximum*, une version améliorée qui remporte la Mini-Transat successivement en 2017 (Ian Lipinski) et 2019 (François Jambou) mais qui avait déjà largement dominé le circuit entre les mains de Davy Beaudart dès 2015. A l'occasion du Nautic de Paris 2017, l'annonce officielle de l'alliance entre l'architecte visionnaire et le chantier IDB Marine (alors installé à Trégunc et produisant les *Mojito*) est faite. A la fin du mois de décembre, une dizaine d'unités est déjà en commande. Le Maxi 6.50 devient un Mini de série en 2019 et commence à cumuler les podiums. Deux ans plus tard, il décroche le Graal avec la victoire d'Hugo Dhallenne en Guadeloupe. Depuis, et malgré l'arrivée sur le circuit d'autres minis à bout rond, le Maxi 6.50 continue de tenir la dragée haute à ses concurrents.



Les Frérots ont opté pour des dérives sur leurs protos tirés des moules du Maxi 6.50.