Bertrand Delesne, 3ème à Bahia, 4ème au général de la Transat 650 2011 : le skipper talentueux, détenteur du record de vitesse sur 24h, auteur d'une belle mini transat sur un prototype à la coque blanche, revient sur sa course…

La Charente-Maritime / Bahia - Transat 6.50 - Photo: Marek Wilczek

Bertrand, avec une belle 3ème place à l'arrivée à Bahia, quels ont été les meilleurs moments de ta course ?

J'ai réussi à remettre la barre dans le bon sens pour repartir en bon marin sur la deuxième étape entre Madère et Salvador de Bahia. Malgré 13 heures de retard et le sentiment d'avoir perdu ma course, j'ai réussi à aborder la seconde étape comme une nouvelle course avec l'envie de faire la traversée devant. Avec cette 3ème place à Bahia, j'ai le sentiment d'avoir inversé une spirale infernale.

Pour pouvoir prendre le départ de la Transat, j'ai été aidé par de nombreux amis et de nombreux partenaires techniques qui ont tous fait le maximum pour que je puisse participer à la course. J'ai aussi reçu une petite aide de nouveaux partenaires. Je pense que le travail accompli cette année s'inscrit dans la durée, il m'a permis de construire un solide réseau de partenaires sans qui je n'aurais pas pu aller au bout de mon projet mini avec le 754. C'est grâce à cette confiance, grâce à ce soutien solide même dans la défaite après la première étape, que j'ai réussi à repartir et à tout donner pour faire une belle course. Merci à tous !

Entre Fernando de Norhona et Recife, j'ai été accompagné par un couple d'orques. C'était magique et majestueux, le temps s'est arrêté pendant quelques minutes. On ressent toute la puissance, la liberté de ces animaux qu'on ne peut considérer qu'avec respect. On se sent humble et on se dit qu'il faut tout faire pour préserver ces espèces et leur environnement marin, pour que d'autres puissent continuer à les admirer.

Enfin dernière belle surprise, à l'arrivée, après la conférence de presse à Salvador de Bahia : j'ai fait la rencontre de Philippe Rey Gorrez, le PDG de Teamwork. Sponsor heureux et visionnaire de David Raison et d'Etienne David, il m'a offert le retour cargo du 754 dont je ne pouvais pas couvrir les frais.

Et les souvenirs les moins bons?

Il y a naturellement le choc avec Jorg Riechers au départ de la Rochelle, des conditions clémentes, un manque d'attention de chacun de nous deux. La course aurait pu s'arrêter pour nous deux à ce moment là…

Ensuite la première étape : arrivé trop rapidement dans un front (phénomène météo qui obstrue la route) après une traversée du Golfe de Gascogne dans la tête de course, j'ai fais le mauvais choix de vouloir le traverser en misant sur un flux de vent Nord Ouest à sa sortie. L'autre choix était de tirer des bords contre le vent sur la route directe jusqu'à Madère, mais une Transat c'est au portant, non ? Une porte s'est fermée derrière moi, le verdict est tombé avec le bulletin météo le lendemain midi : il s'agissait d'un front devenant orageux d'où l'absence de vent portant.

Les conditions météos ne nous ont pas gâtés pour cette édition, sans faire la fine bouche, faire moins d'un quart d'une Transat sous spi, c'est comme si alliez au ski en espérant faire des descentes et que l'on vous propose que de la peau de phoque et du patin à glace!

Enfin ma préparation qui n'était pas celle espérée après mes performances de 2009 et 2010, j'ai davantage passé du temps à essayer de trouver un sponsor majeur sans le trouver, comme je ne suis pas du genre à attendre que les choses tombent du ciel. J'ai occulté de nombreux jours de navigation et de préparation météo pour cela, ça se paye face à des concurrents solidement armés. Heureusement j'ai pu compter sur un bateau fiable, toujours dans le coup, et qui n'a pas failli même dans les conditions difficiles que nous avons rencontrées.

A quel moment s'est jouée ta course?

A terre !... Malgré ma victoire sur la course Les Sables-Les Acores l'an passé, un record de vitesse et une belle seconde place sur la Transat 650 en 2009, j'ai eu cette année le sentiment d'être sur une mauvaise vague. Avec la perte de sponsors principaux, passer brutalement du statut pro à celui d'amateur éclairé n'est pas facile à gérer. J'ai pris le départ à la Rochelle avec un gros fardeau de soucis et beaucoup de fatigue. J'ai eu beaucoup de mal à me mettre dans le rythme de la course. A Madère c'était différent, je suis revenu dans la vraie course, dans le cœur du sujet.

La direction de course diffuse sur les ondes un bulletin météo, seule source météo autorisée. Ce bulletin reste très imprécis (ce n'est pas leur faute), au vu des conditions instables cette année, il ne nous permettait pas d'élaborer des options stratégiques et de tenter des coups, trop risqué. Sur la deuxième étape, j'étais bien positionné à l'approche du Cap Vert. David Raison a pris l'option d'une route Est en passant au vent de Fogo (une option que l'on déconseille souvent dans les préparations météo), avec Thomas Normand nous avons mis de l'Ouest dans notre route mais nous sommes restés bloqués dans un orage géant. David ce jour-là nous a collé 50 miles, c'était le début de la fin. Nous avons eu la chance tous les trois de passer la Zone de Convergence Intertropicale sans y être piégés par le Pot au Noir. Plus tu sortais dans l'Est, plus tu ouvrais tes voiles, plus tu accélérais. David Raison, plus rapide sur son bateau révolutionnaire, s'est ainsi envolé le premier et nous n'avons pu que le suivre en file indienne… c'est la réussite du gagnant (très heureux pour lui).

Pour le finish, j'ai perdu une bonne partie de l'avance établie sur Antoine Rioux en écoutant la météo de la course qui annonçait un retour des alizés pour la dernière nuit. J'ai donc fais un bord au large pour aller les chercher, mais ils ne sont jamais venus et le vent était plus soutenu à la côte, où étaient mes concurrents. Antoine Rioux s'est ainsi emparé de la troisième place du général qui s'est jouée à une petite heure.

Des faits marquants?

Un vrac mémorable dans 35 Nds, par nuit noire et avec une mer démontée. C'était au passage des Canaries, un endroit réputé mauvais. Je venais juste d'affaler mon petit spi quand je me suis fait rouler par une déferlante, le bateau est parti à l'abattée, le mât s'est retrouvé sous l'eau et j'ai bien cru que c'était la fin du parcours. Le tangon est passé sous le bateau et s'est déchaussé, j'ai réussi à le récupérer in extremis à bout de bras. Une belle frayeur, 4h pour panser les blessures du bateau, 4 lattes de grand voile cassées et surtout la perte de mon spi médium à déplorer dont le sac solidement accroché à la filière a été arraché. La perte de cette voile m'a bien handicapé pour la suite de la course.

Le même jour j'établissais pourtant le record de distance de l'épreuve, 247 miles en 24h, avant le vrac c'était chaud bouillant avec des pointes à 19kt!

Après le Cap vert, j'ai vu un nuage type Arcus, effroyablement magnifique ! J'ai hésité un moment à le filmer, mais dans le doute j'ai préféré affaler mon grand spi. Bien m'en a pris car le vent est passé instantanément de 17 à 35 Nds (70 Km/h) et le bateau s'est couché. J'ai affalé mon génois entièrement, choqué la drisse de grand voile pour prendre 2 ris, le vent est encore monté a 45Nds, la mer moussait autour du bateau, le vent changeait brutalement de direction, faisait des 180°, il a même grêlé alors que j'étais sous les Tropiques !

Comment envisages-tu la suite ?

J'aimerais continuer professionnellement à m'impliquer dans un projet voile, de type course au large car je me bats vraiment pour cela depuis 2006. Il y a eu de beaux moments, et des années plus difficiles comme cette année mais au final même dans la difficulté j'ai appris beaucoup de choses. Nous ne sommes pas, nous coureurs, un fruit que l'on cueille sur un arbre quand il est mûr. Tout commence par une rencontre avec des partenaires et le montage d'un projet de communication. Ensuite vient la course et tout le monde grimpe ensemble, l'arbre pousse et l'on produit un beau récit.

J'aimerais vraiment faire du Class 40, c'est une suite logique de ce que l'on fait en mini. Ce sont des bateaux qui permettent de participer à de grandes courses comme la Transat Jacques Vabre, la Route du Rhum, ou encore la Solidaire du Chocolat. Avec une réelle dimension médiatique et la possibilité de communiquer notre passion en emmenant jusqu'à 8 personnes à bord.

Le Figaro m'intéresse aussi mais à condition d'avoir un projet de la même trempe, bien ficelé, un préparateur, la possibilité de m'entrainer au contact des meilleurs pour progresser sur plusieurs saisons.

Sinon continuer à naviguer en équipe sur des 60 IMOCA, ou des expériences en Multi, j'adore la vitesse et les records !

De grands remerciements à :

Crédit Maritime Bretagne Normandie, premier partenaire du club de partenaires de Bertrand

TeamWork, qui a offert le retour cargo du 754

La **ville de Saint-Brieuc,** **SDV Logistique** à Saint-Brieuc pour son aide

FSE qui a équipé le 754 du meilleur de ses cordages

JB Matelotages représenté par Julien Barnet la fibre marine !

Les **Automobiles Distinxion** pour la mise à disposition du fourgon technique

Quaywaves notre partenaire media vidéo

La voilerie All **Purpose** et **Trilam**

Bertrand sera présent au salon nautique de Paris.

Contact :

ZONE LARGE
Ecurie de Course au Large

44 Rue du Port 56570 Locmiquelic / zonelarge@gmail.com T : 06 8204 77 70

Arrivée Bertrand Delesne 3e de la deuxième étape - © Pierrick Garenne / GPO

Palmarès

2011
4e Transat 650, 3e de la seconde étape, record de distance en 24H

2010
Vainqueur de la course Les Sables-Les Açores-Les Sables
Record de distance en 24H 305 miles **Champion 2010 FFV (seul nominé en 650)**
2e Chrono 6.50, 6e Mini Fastnet
14e La Transat AG2R La Mondiale avec L. Gouezigoux (classe Figaro)

2009 Saison Proto
2e Transat 6.50 (vainqueur de la 1e étape et record de distance parcourue en 24h)
2e de la Mini Med
Vainqueur du Grand Prix d'Italie
2e Mini Pavois
4e Mini Fastnet
2e Transgascogne solo (une victoire d'étape)

2008
Construction du prototype 754 sur plan de Sam Manuard

2006 2007 Préparation première Transat 650 en catégorie série, **2005** Champion de Bretagne Habitable en FC8

Focus sur Bertrand Delesne

Bertrand quitte l'industrie de la métallurgie en 2006, après 6 ans d'expérience en bureau d'études pour se consacrer définitivement à sa passion : la course au large en solitaire. Il achète un bateau pour la Transat 650 2007, intègre le circuit Mini 6.50 et décide rapidement de construire son propre prototype pour progresser et grimper sur le podium en 2009 : *« Ce qui m'a motivé, c'est de gérer un projet de A à Z »,* confie t-il. Durant la saison 2010 il bat son meilleur record de vitesse et passe pour la première fois la barre des 305 miles en 24H. C'est sur ce second bateau, un prototype de dernière génération qu'il termine 2e de la Mini Transat en 2009 et 1er en 2010 sur Les Sables - Les Açores - Les Sables.