

Par Philippe Echelle - Photos : DR

Rencontre sur l'eau avec Jean-Pierre Balmès

Nous nous retrouvons tout début avril pour 2 jours de découverte et de mise au point de l'Outremer 4X version Rhum ; il fait gris et frais sur la baie d'Aigues-Mortes, une journée de petit médium suivie d'une après-midi de brise ont permis de mieux découvrir homme et bateau.

UN GARÇON DÉCIDÉ !

Jean-Pierre a une stature de bûcheron canadien, son physique de jeune homme dément son âge véritable, il aime les défis et le confesse spontanément ; son plaisir de naviguer est manifeste et inusable.

UN OUTREMER 4X PLUS X

Jean-Pierre connaît les 45' et les 4X comme le fond de sa poche, il les utilise presque quotidiennement en essai. Le bateau qu'il a choisi est issu de la chaîne de fabrication et n'intègre aucun composant hors liste d'options disponibles pour le public. Toutefois, chacun sait qu'il n'existe pas de bateau de série, mais seulement des unités ! Jean-Pierre a donc sensibilisé bureau d'études, collaborateurs, acteurs de la fabrication pour optimiser ce qui pouvait l'être, et ouvrir une radicale chasse aux kilos superflus. "Le chemin des mille milles commence par un pas", dit le sage, le gain de poids est également une école de patience ! Pour rogner 500 kg sur une plateforme, il faut dépenser beaucoup d'énergie et d'attention. C'est du "gagne-petit" intelligent qui doit se faire dans le respect du client acheteur partenaire, du plan de l'architecte et de la notoriété du chantier ! Objectif atteint !

UN PLAN DE VOILURE FUTÉ

Pour obtenir un gain de performance significatif sur un catamaran de série qui a fait l'objet d'une évolution sport, la marge de manœuvre est faible ! A part les safrans rallongés, tout le reste est conforme au 4X, qui est déjà un multicoque habitable à bord duquel on a poussé la molette du turbo. Le compartiment le plus prometteur une fois que l'on a fait la chasse au poids reste le moteur vélique ; ici, le mât Axion carbone rotatif est standard, les haubans textiles également, la GV Hydranet radial est superbe, mais ne puise pas dans les solutions sophistiquées, il restait donc à rationaliser/optimiser les voiles d'avant avec le partenaire Delta Voiles. L'habituel enrouleur de génois a été supprimé au profit d'un génois carbone tout ou rien à mousquetons composites sur étai inox (affalage au tour de 21 nœuds réels au près, mais imaginez la différence avec l'absence de presque 80 kg sur le moment de tangage et du fardage de cette mécanique lors que vous passez sous trinquette ou solent ! Enorme !). Ensuite, une trinquette sur étai textile largable prend le relais. Le point d'amure des spis et Codes se trouve sur le bout-dehors intégré dans la poutre de compression. Quelques belles



poules, du matelotage ad hoc, des textiles étudiés, et nous voilà à bord d'un exemplaire survitaminé bien qu'entièrement équipé des aménagements standards.

QU'EN EST-IL SUR L'EAU ?

Une première après-midi par temps médium nous permet d'enregistrer les premières sensations, de découvrir les voiles et de constater qu'à part des safrans légèrement collants à faible vitesse et un bateau un peu ardent en configuration génois-trinquette, tout va bien. Le bateau est vivant à toutes les allures, réactif, raide et sensible, et surtout, il donne le sentiment d'en avoir beaucoup sous le pied. Le lendemain, nous visons un range particulier pour juger le catamaran dans l'épreuve reine : le près dans le médium soutenu ! La météo locale consentant à nous servir 15-18 nœuds de NW, la piste est parfaite pour la combinaison génois full et GV 1 ris. Immédiatement, l'animal révèle sa personnalité et nous visse le sourire au lèvres ; à la barre, coque au vent allégée, mais bateau très sécurisant, je surveille la centrale NKE, et la vitesse stabilisée à 14,7 à 48° d'un réel de 18 nœuds est considérée par l'équipage comme une belle récompense et une belle promesse d'avenir !





3



4



5

Multicoques Mag : Jean-Pierre, veux-tu te présenter brièvement pour les lecteurs de Multicoques Mag

J'ai 59 ans, je vis à La Grande Motte ; marié à une entomologiste. J'ai une fille d'un premier mariage. Vice-président du yacht club et secrétaire général du centre d'entraînement à la course au large, directeur de Grand Large Service (filiale d'Outremer). Diplômé en stratégie et management, diplôme universitaire d'addictologie. Après mon baccalauréat et un monitorat de voile, j'effectue des convoyages et deviens agent Delta Voile sur la Côte d'Azur. Premières navigations en solo sur Delph 28', Super Arlequin, First 30' en 1982 ; bizut à la Solitaire du Figaro sur le haub tonner de Pierre Follenfant (plan Joubert). J'ai exercé plus tard comme directeur régional, puis successivement président d'une société de travail temporaire, et enfin comme responsable d'un centre de soins pour femmes poly-toxicomanes. En 2003, je participe à la Mini Transat La Rochelle-Bahia, le retour fut "particulier", et j'ai alors décidé de repartir en mer : Atlantique Sud, océan Indien, puis rencontre avec Xavier Desmaret d'Outremer Yachting et création de Grand Large Service en 2009. La société grossit, les exigences ne sont plus compatibles avec mes envies actuelles, et il y a de ux ans, je décide de reprendre le large.

Multicoques Mag : Pourquoi cette irrésistible envie de Rhum ?

Repartir, mais pas n'importe comment ; avec un projet structurant et passionnant tant sur le plan intellectuel que du point de vue de la navigation : la Transquadra ? Un tour du monde ? Un passage par les pôles ? Et pourquoi pas la Route du Rhum. Course mythique, en solitaire, passionnante tactiquement, météorologiquement et compatible avec ma vie sociale. Le projet se dessine, les contours se précisent, les premiers budgets s'imposent. "Ma" course prend forme comme une entreprise se crée : une envie, une idée, des ambitions, des études, des probabilités,

et enfin une certitude. Je dois faire le prochain Rhum, celui de 2018, l'édition des 40 ans (j'en aurai 60 ou presque).

Multicoques Mag : Quels moyens te donnes-tu pour ce challenge ?

Le projet doit être congruent, s'inclure dans un chemin de vie suffisamment fort et fou pour justifier les efforts nécessaires, pour que je prenne du plaisir à naviguer, pour ne pas me mettre trop en difficulté sur le plan personnel (je ne suis plus tout jeune et je ne suis pas riche). Ma Route du Rhum commence maintenant. Les choix, les certitudes, les interrogations, les contraintes, les contreparties. Bref, je me suis ouvert de nouveaux horizons, et me voilà comme à 22 ans (mon âge pendant la Solitaire du Figaro) plein de projets et d'envies.

Multicoques Mag : Pourquoi ce catamaran ?

L'Outremer 4X, je le connais bien, je le sais performant, sûr, esthétique. Il y a quelque chose à jouer avec mon chantier employeur. Un repas avec Patrick (un ami de longue date) confirme qu'il peut acheter le bateau si je m'engage à le louer pendant 2 ans, une condition, le bateau doit être réutilisable en croisière après la course. Il me laisse totalement libre des choix et de l'optimisation du bateau. Seule contrainte, je dois préserver son investissement, ce sera donc un bateau de série. Mon employeur est OK, j'ai la personne qui peut porter financièrement le projet. Cam et d'adresses en poche, et hop, j'ai un photographe, un attaché de presse et un "community manager" ! Tous des amis, qui échangent leur talent contre quelques belles navigations à venir.

Multicoques Mag : Quels sont tes soutiens et qui soutiens-tu ?

Premier étape : motiver les salariés qui vont construire le bateau, impliquer les partenaires techniques, créer une dynamique autour du projet. Tout le monde joue le jeu, je jubile ! Je suis heureux comme lorsque tu viens de prendre un

bon départ, où tu veux, comme tu veux, que la course s'annonce belle et tactique et que tu lis bien le plan d'eau. J'ai gardé de mon ancien métier une sensibilité particulière concernant l'accompagnement des personnes en souffrance et de leur famille. Nous avons établi depuis quelques années un lien entre le CEM (Centre d'entraînement méditerranéen) et RIRE Clowns pour enfants hospitalisés. Je souhaite les associer à mon projet et contribuer à leur action. Ce partenariat est contractualisé, il ne reste plus qu'à trouver les soutiens financiers pour ma course et pour mon soutien à RIRE ; Lizmer, filiale du groupe Caisse d'Épargne avec qui je travaille depuis de nombreuses années, confirme l'acceptation du financement pour le bateau, et m'accorde un soutien financier. Le rêve devient réalité, et la construction de RITUAL commence. Solveo Energie, dont le président suit depuis le début le projet, confirme son partenariat et son engagement à nos côtés yes, yes, yes ! Les valeurs portées par cette société (énergie renouvelable) sont éthiquement compatibles avec mes exigences.

Multicoques Mag : Peux-tu nous donner une idée du budget ?

Il nous manque encore 30 000 euros pour parvenir aux 150 000 euros escomptés pour ce beau projet (la course et les soutiens à l'association RIRE). Heureusement, je peux encore négocier le nom du bateau pendant la course et la déco de la GV... (à bon entendre !)

Multicoques Mag : Te projettes-tu dans un résultat ?

En classe Rhum, il va y avoir des bateaux de course qui devraient être devant, et des bateaux un peu plus polyvalents. Je cours sur un bateau de série, et il sera intéressant de voir comment je me situe face à des bateaux qui ont un curseur confort/performance très éloigné de mon choix.

Suivez l'aventure de Jean-Pierre Balmès

Facebook : Jean-Pierre Balmès - officiel / Mail : jpbalmes@gmail.com

1 : A bord de son Outremer 4X de série – mais très bien préparé –, Jean-Pierre Balmès veut vivre son rêve de Rhum.

2 : Marin au grand cœur, Jean-Pierre navigue sous les couleurs de l'association Rire, qui aide les enfants hospitalisés.

3 : À la manœuvre ! Jean-Pierre s'entraîne beaucoup pour être en forme et au point le jour du départ. Et connaissant le marin, il le sera !

4 : Le 4X est totalement de série et les aménagements sont classiques. Jean-Pierre profitera d'un confort optimum pour son Rhum !

5 : Cap à Fouest. Objectif : Guadeloupe !