

LA COURSE EN SOLITAIRE DE L'AURORE

QUELQUE CHOSE DE NOUVEAU

Il fallait être au départ à Perros-Guirec. Il faut avoir vu une foule plus riche que lors du passage d'une course cycliste, mais cette fois tournée vers la mer, couvrir la pointe du Château et y rester des heures. Il faut aussi avoir assisté à l'arrivée alors que les terre-pleins du nouveau port de Pornic étaient envahis et que les pontons s'enfonçaient sous la masse des spectateurs pour comprendre que la course en solitaire organisée par « l'Aurore » a changé quelque chose. Elle a permis au grand public de se passionner pour l'un des aspects de notre sport : la course au large.

Ici, le premier arrivé a gagné. Les bateaux sont simples et pourtant le public se passionne. Parce que le facteur humain a retrouvé l'avantage. C'est la première victoire. La seconde est que, la preuve en est faite maintenant, tous ceux qui veulent réellement participer à la course de « l'Aurore » le peuvent. Les Classe V sont des bateaux très répandus et certains propriétaires n'hésitent pas à prêter le leur. Cette année, pour la première fois depuis la création de la course en 1970, un étranger était engagé : l'Anglais Birch, à bord de « Philomena », une splendide unité en construction classique, sur plan Illingworth, mais peut-être un peu petite et d'un dessin un peu ancien. Il y en aurait eu deux si l'Américain Warwick Tomkins avait pu prendre le départ mais son bateau, un « Ranger-29 » dépassait le rating maximum imposé : 21,70 pieds I.O.R.



Les solitaires de l'Aurore réunis à bord du « Bel Espoir ».

Jean-Marie Vidal. Après l'effort de la course transatlantique, le réconfort de la course de l'Aurore.

Bruno Lunven attaque... à la limite du dévatement.



Cette année également, beaucoup de nouveaux venus à la navigation en solitaire parmi les 16 concurrents : Didier Dormaels, à peine majeur, le plus jeune de tous, desservi par un bateau démodé, Bruno Lunven, Alain Catherineau, François Germain, Loïc Sparfel, Jacques Timsitt qui avait accompagné la course l'an dernier, Guy Brunet, héros involontaire d'une pénible aventure, et Michel Girard, le skipper de « Maraska » qu'il n'est plus besoin de présenter. Mais les habitués étaient également nombreux : Joan de Kat, Pierre Bonnet, le spécialiste des liaisons radio, Jean-Paul Briand, Michel Barré, Eugène Riguidel, Michel Malinovsky à bord d'un « Centurion » merveilleusement aménagé par lui-même et Jean-Marie Vidal qui après la Transat rêvait pourtant de paysages champêtres. Pourquoi étaient-ils tous là ? Parce que, pour les concurrents, la course de « l'Aurore », c'est avant tout un esprit fait d'amitié. Les liaisons radio quasi permanentes et les escales y contribuent beaucoup, Michel Girard a été surpris de la découvrir mais il s'y est remarquablement adapté. Le fait que cette course soit dure, physiquement très éprouvante et que



les solitaires connaissent tous les mêmes problèmes est sans doute également un facteur important. En 55 heures de mer, au cours de la troisième étape, Jean-Marie Vidal n'a pas lâché la barre plus d'une demi-heure. Joan de Kat dort au creux de la vague et se réveille sur la crête. Pourquoi ? Parce que chaque heure de sommeil est du terrain perdu, mais surtout parce que les gouvernails automatiques, satisfaisants au près lorsque le bateau est bien réglé, ont encore tout à apprendre pour barrer sous spi. Et cette année les vents ont presque toujours été portants.

Jean-Marie Vidal qui avait pris le rythme transatlantique a été surpris de retrouver les mouvements d'un monocoque, mais il a rapidement pris en main ce « Super-Arlequin » qu'il ne connaissait pas encore quelques heures seulement avant le départ. Premier à Falmouth, il emporte aussi la victoire au classement général devant Michel Girard, de 17 minutes seulement, un temps bien court au terme de 7 jours et 6 nuits de mer. Dans cette course, les « Super-Challenger » et les « Super-Arlequin » se sont taillé la part du lion. L'un d'eux a eu aussi bien involontairement l'occasion de démontrer sa robustesse. Guy Brunet a commis une erreur de navigation dans la dernière étape en confondant SN-I avec Basse Capella, et puis victime de la fatigue, il s'est endormi et son réveil a été brutal. « Iromiguy » talonnait sur le plateau du Four devant Le Croisic. Messages radio, fusées, vaine tentative de

dégagement au moteur. Il est aperçu par un chalutier de la région qui doit attendre pour l'assister que la mer monte. Guy Brunet physiquement et moralement éprouvé tiendra cependant, après avoir remis son bateau en ordre avec l'aide des pêcheurs, à rejoindre Pornic à la voile. « Iromiguy » devra être examiné avec soin, les plaies du polyester ne sont pas toujours évidentes, mais il ne semble pas avoir souffert. Les « Arpèges » accusent leur âge. Celui de Pierre Bonnet, redoutable l'an dernier, paraissait s'essouffler. Le « Scampi » d'Eugène Riguidel et le « Brise de Mer » étaient des coups de dés. Le problème du « Scampi » est complexe. Ce bateau ne marche réellement bien que lorsque son architecte, Peter Norlin est à bord ! L'an dernier pourtant, Joan de Kat avait trouvé la recette. Cette année, il a choisi « Callypige », parce que dans les courses avec équipage ce bateau possède un palmarès enviable, mais les architectes, le Groupe Finot, le lui avaient déconseillé, précisément parce qu'il a été étudié pour naviguer avec la charge d'un équipage. A vide, il n'a pu donner le meilleur de lui-même.

REMY POINTOT
(Photos : B. Deguy)

1. Vidal (159 h 2'49") ;
2. Girard (159 h 19'29") ;
3. Malinovsky (167 h 14'34") ;
4. Bonnet (174 h 36'20") ;
5. Lunven (176 h 6'17") ;
6. de Kat (179 h 42'10") ;
7. Riguidel (182 h 25'29") ;
8. Birch (Angl., 185 h 28'13") ;
9. Barré (185 h 30'23") ;
10. Brunet (198 h 11'19") ;
11. Germain (205 h 10'40") ;
12. Briand (208 h 40'45") ;
13. Dormaels (213 h 28'23").

Classement général