

# MA COURSE EN SOLITAIRE

PAR  
MICHEL MALINOVSKY

BREST - LAREDO - PORNIC

C'était, je crois, peu avant le dernier salon nautique que l'on parla pour la première fois de cette course en solitaire. Le tracé du parcours « Brest - Laredo - Pornic » était sans aucun doute une bonne idée, par sa longueur raisonnable et son trajet, qui évitait en grande partie la route des cargos. D'autre part, la possibilité de prendre une dizaine de jours à cette période de l'année et le fait de courir à chances égales sur des bateaux de taille raisonnable (il s'agissait d'environ 18') était encore une fois une chance de réussite. Ainsi, l'organisateur, notre confrère « l'Aurore », mettait tous les atouts de son côté.



Je me souviens de l'ambiance qui régnait déjà au mois de janvier dernier : chacun cherchait son bateau à travers les stands, c'était à qui aurait le meilleur bateau ! Le règlement n'était pas encore définitif, mais on savait que cette course serait ouverte à des unités de 9 m environ. Pour ma part, je venais d'essayer peu avant un « Centurion » construit par Henri Wauquiez sur plans Kim Holman. C'était un bien joli bateau et qui m'inspirait toute confiance. Un soir, j'entrepris H. Wauquiez à ce sujet, il fut d'accord pour me prêter son bateau au mois d'août. Il ne me restait plus qu'à trouver une girouette et un émetteur comme l'exigeait le règlement. Grâce à M.C.B. et à Frankel (Sailor), le problème était résolu rapidement. Pourtant, compte tenu du fait qu'il s'agissait de ma première course en solitaire, rien n'obligeait ces sociétés à m'accorder leur confiance. Cela dit, lorsqu'on prépare une course, le temps passe bien vite... J'espérais pouvoir

m'entraîner sur le bateau, il n'en fût rien. Je passais simplement de nombreuses soirées en tête à tête avec mon ami Guy Piazzini parlant tactique, penchés sur les cartes que nous avions déjà achetées. Lui avait choisi un « Scampi », vainqueur de la Half-Ton-Cup. Et puis le règlement définitif de la course sortait : pour moi, c'était la catastrophe, la jauge était limitée à 21'7 et mon bateau faisait près d'un pied de plus. Que faire ?... Téléphoner à l'architecte, au jaugeur.

Tous me conseillaient de changer de bateau. En dernière extrémité et déjà bousculé par le temps, j'allai trouver Pierre Chambonnet.

Les résultats ne se firent pas attendre. Je me vis dans l'obligation de raccourcir mon mât de 98 cm, couper 3 m<sup>2</sup> sur la grand-voile et 2,5 m<sup>2</sup> sur le génois. Autant dire que j'allais droit au suicide si le vent ne se levait pas pendant la course ! Pourtant, il était trop tard pour reculer, trop tard aussi pour faire un nouveau mât.

Me voici en train de fabriquer un collier d'inox que je fixe à un mètre sous la ferrure de tête. Il me faut également de nouvelles voiles (on en fait le minimum : elles ne doivent servir que pour une course !). En fait, si j'avais su...

André Nélis prend l'affaire en main chez Gaastra, me taille en quelques jours un génois, une grand-voile et un spi. Ces voiles sont de toute beauté, merci André ! Et me voici à Dunkerque huit jours avant le départ à bord de mon « Centurion » avec son gréement modifié, vite et bien, grâce à « Nord-Yach-

ting » et ses machines à serrer. Pierre Jeanson est venu avec moi pour me montrer comment marche son nouveau régulateur d'allure « Atoms » : me voici rassuré. Yves Le Chapelain et ma femme sont là pour me donner un coup de main jusqu'à Brest. Le bateau est presque prêt, je n'aurai pas le temps cependant de monter un winch de drisse de spi près du cockpit, appareil qui me manquera énormément par la suite.

Départ de Dunkerque par vent d'Ouest, force 5 à 6. Très vite, je m'aperçois que le mât ne tient pas. Le métal a une faiblesse entre les barres de flèche et la tête, et se cintre considérablement. Quinze jours auparavant, Henri Wauquiez avait cassé un ridoir de galhouban, le mât avait tenu, il aurait mieux fait de descendre. Me voici en escale forcée à Calais où je suis reçu à bras ouverts. Téléphone au chantier. On m'apporte un nouveau mât par camion. A nouveau, je joue de la clef à molette, lime, marteau, etc. Ma ferrure était bien fixée ! Un grand merci à Henri Besodes qui, à minuit, était encore là avec sa grue et ses outils...

Tout cela ne me laisse guère le temps de me reposer avant le départ de la course. Le lendemain, je repars de Calais, cette fois-ci tout va bien et malgré le temps maussade, le moral est au beau. Le bateau semble bien marcher malgré tout. Je passe le Raz Blanchard et les Anglo-Normandes dans la brume sans rien voir, pour rencontrer peu après « Cor-sen », le bateau de Jean-Michel Barrault. Nous faisons

escale ensemble à l'Aber-Wrac'h. Sa femme Dany a préparé un succulent dîner. Jean-Michel est l'organisateur de cette course avec Jean-Paul Dautriche : tous deux se sont dépensés sans compter et ont fort bien réussi dans leur entreprise. Passage du Four dans le brouillard le plus complet, je suis « Corsea » qui est un habitué du coin.

Nous voici à Brest deux jours avant le départ. J'y retrouve la plupart des concurrents. Nous serons douze au total. L'ambiance est extraordinairement sympathique, c'est une franche camaraderie qui règne parmi les concurrents ; tous ont leur personnalité, leur compétence. « L'Aurore » a tout préparé, tout prévu. M. Sparfel, président du comité de course, homme compétent et charmant, nous suivra tout au long du parcours sur l'escorteur l'« Attentif ». Bonjour « Golf Québec » (indicatif de l'escorteur)...

Seul point noir : le bateau d'Alain Glikzman. Son certificat de jauge ne correspond pas au règlement de la course, c'est la rébellion parmi nous. Les jaugeurs décident finalement de fixer son hélice ouverte afin de ramener son rating à 21'7...

Dernière réunion de tous les intéressés : chacun de nous reçoit un indicatif-radio.

Mes impressions avant le départ sont les suivantes : l'Arpège modifié de Terlain est sans doute le plus rapide dans le petit temps. Pierre Bonnet a l'avantage d'être un excellent navigateur, Guy Piazzini a l'un des meilleurs bateaux, quant à Alain Glikzman, il a son expérience de solitaire, un bateau remarquable qui gagne toutes les courses en Angleterre. Enfin, De Kat a le bateau idéal dans les petits airs et vents légers. Nous prenons le départ jeudi 6 août à 11 heures par vent d'Ouest force 3 mollissant. Je suis assez crispé : c'est ma première navigation en solitaire. Très vite, De Kat et Bonnet prennent la tête, avantagés d'ailleurs par le jusant, quant à moi et bien d'autres, nous tirons un bord gratuit au fond de la rade. Williams, arrivé 4 heures avant la

course en remorqué derrière une vedette, coupe la ligne bon dernier. Cet Anglais bien sympathique a le mérite d'être le seul étranger, de naviguer sur un bateau qu'il ne connaît pas, un Hustler sur plans Holman également. Il est cependant l'un des favoris, tenant compte de son passé assez exceptionnel — il vient de gagner la « Course autour de la Grande-Bretagne ».

Nous sortons bien lentement du goulet de Brest, suivis par de nombreuses vedettes et survolés sans cesse par des avions. Et puis, c'est la renverse et le calme blanc.

A 14 heures, je suis obligé de mouiller par 40 mètres de fond à un mille au SW de la Parquette, je suis peut-être le seul à le faire mais du moins cela me permet de ne pas perdre contact avec mes concurrents qui sont déjà bien loin devant.

Enfin la brise revient dans la soirée, je suis en huitième position à ce moment-là. Pour passer la bouée d'Armen nous sommes au près, peu de temps d'ailleurs car le vent déhale au Sud-



Ouest. Aussitôt, j'envoie le spi et passe la bouée à 22 heures. Cette manœuvre me permet de coiffer Piazzini, le moral remonte d'autant que la brise fraîchit également. Toute la nuit, je marche au près bâbord amures en m'éloignant doucement vers l'Ouest. Au petit jour, le vent passe SE force 5, je peux faire la route directe mais passe au génois n° 2, la mer se forme, de nombreux grains se succèdent, accompagnés de pluie violente et même de grêle. C'est Pierrette (ma girouette) qui barre dans ces cas-là et



Centarion  
« Raspéguay ».



Mon arrivée  
à Laredo, il est  
23 h 30.

s'en tire à merveille. Dans la mi-journée du 7, le vent repasse SW, la mer est agitée et ma foi, ce n'est guère une partie de plaisir. En attendant, je fais route directe, j'ai renvoyé le génois léger (assez lourd pour tenir un bon force 4). Je réussis à établir une liaison radio avec notre escorteur et lui donne

ma position. Je ne connais pas la place de mes concurrents (mauvais réglage de mon récepteur) et jusqu'au bout serai dans l'incertitude, ce ne sera pas le cas au retour.

Dans la nuit du 7 au 8, j'ai le malheur d'aborder un... tronc d'arbre ! : girouette faussée, il me faudra barrer

plus de 17 heures jusqu'à l'arrivée. Fort heureusement, le « Centurion » est un bateau bien équilibré et malgré tout, j'avais le temps de lâcher la barre et d'envoyer le spi, de me précipiter en bas pour un point approximatif en bondissant pour rattraper une embarquée un peu forte. Dans l'après-midi du 8, la côte d'Espagne est en vue. Après l'avarie de la girouette, il était extrêmement difficile de faire le point, je suis donc très inquiet quant à l'atterrissage. En fait, je reconnais très vite le mont Santoña, très caractéristique et bien décrit dans les instructions nautiques. Une dernière visite de l'« Attentif » véritable mère-poule mais bien rassurant quand même. Deux fois par jour, je le voyais apparaître à l'horizon. L'approche de l'Espagne sous spi, grand largue. Vers 17 h, une autre voile apparaît sous mon vent à 7 milles environ : c'est De Kat.

Je ne sais pas encore que je suis en tête. A la tombée de la nuit, il ne me reste que quelques milles à courir. Le



vent faiblit terriblement, j'ai de plus en plus de mal à progresser et le spi de De Kat grossit à vue d'œil. C'est la fête à Laredo pour nous accueillir, des centaines de thoniers sont mouillés dans la rade, je m'y perds quelque peu dans tous ces feux, heureusement la guirlande lumineuse est là, l'« Attentif » aussi. J'arrive doucement sous spi et puis, à 200 m de la ligne, obligation de tirer des bords, envoi de génois en catastrophe, j'ai bien cru ne jamais pouvoir couper la ligne.

Mes amis de l'« Aurore » sont là, les flashes fusent et je ne vois plus rien. Un coup de sirène de l'« Attentif » m'apprend que c'est fini, je peux me détendre, la ligne est coupée. Dix minutes plus tard, c'est au tour de De Kat. Je suis assailli par la presse locale, les journaux de Santander, tous veulent connaître mes impressions sur la course, je suis en fait très

surpris du peu de temps que j'ai mis à parcourir ces 350 milles, trois jours, ce n'est rien. Malgré tout, c'est une course difficile car trop courte pour pouvoir dormir. Je regrette aussi le manque de préparation et l'absence de voiles de petit temps. Je suis surtout étonné d'être premier avec un bateau aux ailes coupées !...

Pierre Bonnet arrive troisième, 4 h 30 après moi. Piazzini, quatrième à 7 h 30, et puis Riguidel, et les autres. C'est dans la journée que j'apprends l'abandon d'Alain Glikzman. C'est aussi le lendemain que nous apprenons la perte du bateau de Terlain. Là aussi c'est inexplicable, comment peut-on se retrouver à 30 milles de Laredo après avoir atterri sur Santander, demandé sa route à des pêcheurs et puis... c'est le naufrage.

La différence de cette course par rapport à une Transat est qu'elle ne permet pas aux concurrents un sommeil régulier : une heure de repos,

c'est une place perdue. La hantise aussi, de rencontrer d'autres bateaux, en fait, je n'ai vu que trois chalutiers et encore, bien loin, mais malgré tout, je scrutais longuement l'horizon avant de descendre préparer une tasse de thé.

L'ambiance à Laredo est chaleureuse ; comme toujours, les Espagnols sont accueillants, il y a beaucoup de monde. Je peux ainsi réparer ma girouette.

**Classement première étape Brest-Laredo**  
 1. Michel Malinovsky, « Centurion »  
 2. Jean De Kat, « Super-Challenger »  
 3. Pierre Bonnet, « Aurore »  
 4. Guy Piazzini, « Scampi »  
 5. Eugène Riguidel, « Triskel »  
 6. Lion Michel-Brized, « Triskel »  
 7. Leslie Williams, « Hunter »  
 8. François Bernier, « Scampi »  
 9. Pierre Fortier, « Centost 29 »

## LE RETOUR

11 août. Petit temps hélas ! Départ retardé de 15 minutes. Nous ne sommes plus que neuf. Guy Piazzini prend le meilleur départ, suivi de

moi-même et Pierre Bonnet. Les vents d'ENE force 2 nous font progresser lentement. De Kat sous notre vent remonte petit à petit. Guy a des ennuis avec sa girouette et se fait repasser par toute la flotte. Dans la nuit, les vents de NE passent à 3 et se maintiennent assez régulièrement. Cela me permet de dormir pendant 2 à 3 heures. Le lendemain, je précède Pierre d'un bon mille. « Corsen », le bateau de Jean-Michel Barrault, n'est pas loin, d'ailleurs je ne le quitterai plus jusqu'à l'arrivée : cette coque puissante marche à peu de chose près à la même vitesse que nous. Pierre me remonte, le vent mollit, par moment c'est pratiquement le calme, tous deux, nous enverrons le spi mais peu de temps car le vent repasse au NE. De Kat n'est pas visible, mais je sais qu'il est environ à 8 milles sous mon vent, à la même hauteur. Ainsi, toute la journée, nous allons nous traîner sur un vrai miroir, vent presque nul. La nuit malheureusement n'apportera guère de changement. Pierre est à 200 m de moi, j'aurai même droit à un tribord à 200 milles du départ !...

Le lendemain, nous sommes encalminés toute la matinée, les voiles claquent, les nerfs sont mis à rude épreuve, mon bateau se traîne. Domage que Gastra ne m'ait pas fait un « drifter ». J'ai aussi commis l'erreur de me laisser entraîner trop à l'Est car vers midi, les vents reviennent à l'Ouest force 3. Ainsi, tous ceux qui étaient au vent touchent la brise plusieurs heures avant nous. Guy Piazzini et De Kat en profitent les premiers, suivis de Riguidel. A ce stade, les jeux sont pratiquement faits, le vent est revenu trop tard, à moins d'un miracle, je terminerai 4<sup>e</sup> de cette deuxième manche à moins que Pierre Bonnet ne me passe, car pour l'instant, nous sommes toujours côte à côte. C'est vers 17 heures que Guy passe en tête l'île de Groix. Il est suivi par De Kat à 25 minutes. Je suis à plus d'une heure du premier. Jusqu'aux Poulains, nous serons au près bon plein, la brise a fraîchi à 3. Petit à petit, je remonte Riguidel, réussis à le passer par le travers de Goulphar, au moment où je

renvoie mon spi. La nuit est bien noire, des grains se précipitent, une saute de vent dans l'estuaire de la Loire m'oblige à empanner, c'est une véritable acrobatie par 25 nœuds de vent. Maintenant, je force à 8 nœuds au largue, c'est merveilleux de voir cette coque puissante et rassurante passer dans une envolée d'embruns. Le feu de tête de mât de Joan grossit à vue d'œil, mais nous sommes déjà trop près de Pornic. Heureusement, ma navigation était prête bien avant, mes caps affichés, car ce n'est plus le moment de descendre dans la cabine. A une heure de l'arrivée, un choc terrible, mon écoute de spi est cassée, là j'ai manqué de réflexes, il fallait tout couper, le classement général était encore à ma portée, mais pour moi, il fallait ramener ce spi coûte que coûte (je n'en avais qu'un). Je perds ainsi dix minutes, et coupe la ligne 18 minutes après De Kat. Je cherche des yeux le « Scampi » pour féliciter Guy : à ma stupeur il n'est pas là. Il arrivera 4<sup>e</sup>, alors qu'il méritait de gagner cette course, lui aussi a eu des ennuis de spi, et une chute malencontreuse sur la plage avant, un genou abîmé, mais fort heureusement rien de grave.

Nous sommes accueillis par le président du club lui-même, avec café et croissants chauds, ici aussi l'ambiance est bien sympathique. Dans la matinée tout le monde arrive. Les écarts sont moins considérables qu'à l'aller. Pour nous, c'est fini, nous sommes tous un peu déçus, l'ambiance était trop bonne et la course trop courte. Cela s'est passé trop vite, il a fait trop beau temps également, et dans l'ensemble, c'était facile. Je reste étonné d'avoir réussi cette performance avec un bateau lourd et sous-toilé.

En tout cas, je ne souhaite qu'une chose, c'est que l'« Aurore » organise une nouvelle épreuve pour l'année prochaine et c'est, je crois je souhaiterais unanime de tous les concurrents.

**Classement deuxième étape Laredo-Paris**

1. Jean De Kat
2. Michel Malinovsky
3. Eugène Riguidel
4. Guy Piazzini
5. Pierre Bonnet
6. François Bernier
7. Leslie Williams
8. Pierre Fortier

Abandon : Lion Michel-Brized  
 (Photos G. Beauvais, l'Aurore)