

SEMAINE DES MINQUIERS

Après avoir longtemps constitué un simple point de chute des courses britanniques, les côtes françaises de la Manche tiennent leur grande épreuve de course-croisière ; dès sa deuxième édition, la semaine des Minquiers a pris en effet une belle dimension et n'a plus rien à envier à ses célèbres homologues rochelais ou marseillais.

Parmi les 105 bateaux, on retiendra bien sûr le nom du vainqueur toutes classes, le Contention 30 britannique *Contented Sole* mais aussi celui du half-tonner *Eglantine* véritable vedette de l'épreuve avec trois victoires sur quatre manches, mais bien handicapé par une mauvaise place dans Cowes-St Malo.

Quatre courses étaient donc retenues pour cette semaine : le traditionnel Cowes-baie de St Malo suivi de deux parcours moyens entre St Malo et St Héliel puis St Héliel et Granville, et enfin le Mémorial Lavat, une classique granvillaise. En tout cas, on ne peut nier que cette série de régates porte bien son nom, car les concurrents auront pu voir les Minquiers sous toutes leur faces. La plupart des parcours se sont en effet joués autour de ce plateau rocheux réputé pour ses courants. Si l'on considère que, la majeure partie du temps, le vent a été léger, voire calme, à médium, on imagine les efforts d'ingéniosité déployés par les navigateurs durant cette semaine courue, comme par hasard, en vives eaux...

A l'issue d'un Cowes-Baie de St Malo particulièrement suivi (pas moins de 300 bateaux !) et enlevé en temps réel par le géant *Mistress Quickly* (ancien *Bally hoo*) devançant *Blizzard* et *Gauloises 3* dans un petit temps instable, un classement spécial était établi pour les voiliers participant à toute la Semaine. Les gros bateaux *Festina*, *Gitana VI* et *Revolution* se plaçaient fort bien au temps compensé tandis que *Eglantine*, dessiné par Jean-Marie Finot pour Patrick Eliès, perdait là des points précieux à la suite d'options malheureuses. Erreurs qu'il n'allait pas répéter dans les manches suivantes qu'il menait de bout en bout, montrant à toutes les allures une vitesse supérieure à des valeurs sûres comme *Ossian* (l'ancien *Indulgence*) ou *Contented Sole* ainsi que toute une meute de bons classe V. Très léger, plutôt bas de franc-bord et muni d'un gréement 4/5, *Eglantine*, muni d'une longue jupe

à l'arrière, est assez proche de *Tina*, dessiné par Michel Joubert et quatrième de la Half Ton Cup 79: *Eglantine*, prêt trop tard pour participer cette année à la Half Ton Cup, devrait se rattraper dans la course de « l'Aurore » sous le nom de « chaussettes Olympia », toujours aux mains de Patrick Eliès.

Un louvoyage jusqu'au cap Fréhel, un long bord de largue jusqu'à la pointe de Corbières puis une courte descente vent arrière vers la ligne, tel était le menu de cette seconde manche vers St Héliel ; le tout agrémenté d'une péripétie au passage de la bouée près de Corbières : à cause d'un fort courant traversier la moitié des voiliers ne pouvaient faire la bouée, devaient rentrer le spi et tirer des bords pour repasser ! On remarquait la belle place de *Ravel's*, un Boléro de David Thomas, vainqueur en classe VI à VIII: *Eglantine* gagnait toutes classes devant *Ossian*, *Contented Sole* et *Beep Beep* (Nicholson 30) ; il rééditait cette performance de St Héliel à Granville - une étape de largue et de portant avec moins d'une heure de près - en devançant cette fois *Contented Sole* et *Molécule Magique*, un Manzanita granvillais qui a battu régulièrement une jolie flotte de Gib'sea Plus.

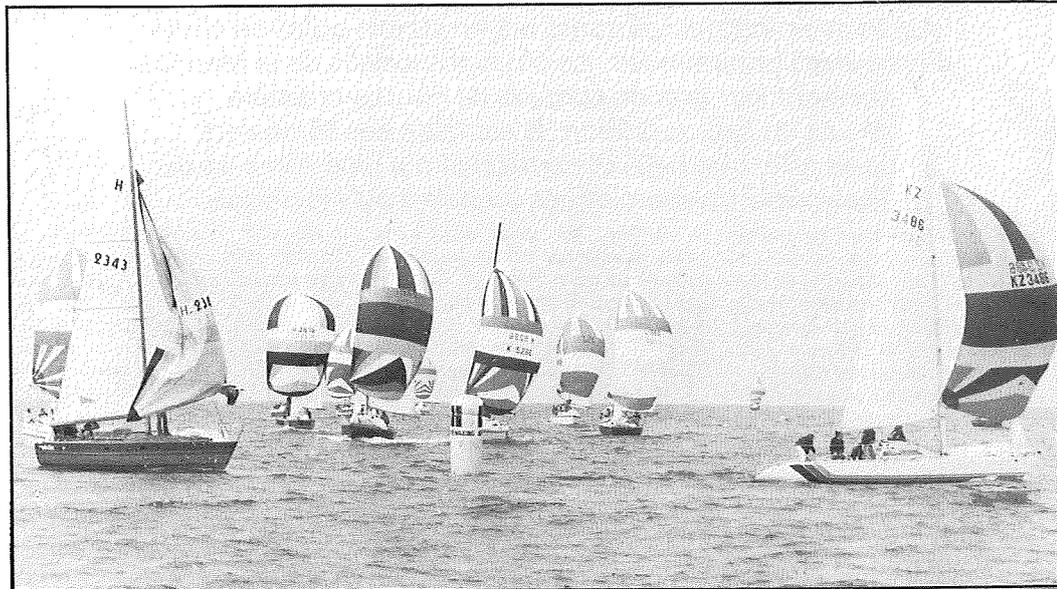
Nouvelle victoire du bateau de Patrick Eliès, dans un Mémorial Lavat assez rondement mené (une vingtaine d'heures pour les premiers) mais ce n'est pas suffisant pour battre le très régulier *Contented Sole* qui remporte le Trophée Sovac (classement général toutes classes) devant *Ossian*, mené par Patrice Ratzel. En classe I, belle performance du Contessa 43 *Festina* qui se place neuvième toutes classes. Cela devient une habitude, *Revolution* gagne à nouveau en classe III, prenant sa revanche sur *Crazy Horse* qui l'avait devancé à l'EDHEC au printemps dernier. En classe II, *Artaban* devance *Grune Sec II*, mené par le granvillais Le Guélinel. Un autre Contention - un 33 cette fois - s'impose en classe IV ; il s'agit du Brestoï *Alvena* qui bat de peu *Sam Sara*. Victoire enfin de l'anglais *Olivia Anne IV* en classe VI et de *Molécule Magique* en classe VII.

Epreuve passionnante et disputée donc, que sa formule rend de surcroît très originale puisqu'il s'agit d'un des seuls véritables rassemblements itinérants de course-croisière, avec toute l'ambiance à l'escale que l'on imagine...

Gitana VI, le plus gros engagé : un point de repère pratique pour le reste de la flotte !



HALF TON CUP



Waverider récidive

La Half Ton Cup s'est courue en Europe pour la seconde année consécutive. La grande attraction : la lutte que se sont livrée les voiliers construits il y a un an ou plus et les derniers prototypes. Les anciens l'ont emportée, mais de justesse

Waverider —, et son équipage emmené par L.A Bouzaid — remporte pour la seconde fois consécutive la Half Ton Cup, fait assez peu courant pour être signalé, puisqu'il faut remonter en 1971 où Peter Norlin avait signé la troisième victoire consécutive sur différents Scampi.

Pour le vainqueur de cette Half Ton Cup 79 qui se courait à Scheveningen en Hollande - 3 places de premier sur cinq épreuves courues, la course moyenne revenant à son compatriote néo-zélandais *Swuzzle Bubble* - la domination semble avoir été totale.

Et pourtant, à la lecture du palmarès on trouve à la seconde place un bateau anglais, *Roller Coaster*, barré par le français Eric Duchemin distancé de seulement 1,5 pt par le premier, lui-même devançant le second néo-zélandais de 1,25 pt. C'est dire si la bataille fut rude pour les premières places et les dernières heures de course très disputées dans un vent atteignant 35 nœuds à l'arrivée de la grande course.

« Kiwi Fruit » ou « Waverider » ?

Commandité par un groupement d'agriculteurs néo-zélandais, le vainqueur de ce championnat du monde prenait en effet le premier départ sous le nom de *Kiwi Fruit* et

après avoir mené de bout en bout ce parcours signait sa première victoire sous son ancien nom de *Waverider* une réclamation ayant été posée entre temps, relançant l'éternel débat de « l'amateurisme » au sein de l'I.O.R. Derrière lui *Swuzzle Bubble* fait une course aussi régulière et devança l'anglais

Roller Coaster, skippé par Eric Duchemin, a raté de peu la victoire. La coque a été construite en kevlar.



Les grandes courses



Swuzzlebubble — plan Farr de 1977
modifié l'hiver dernier pour rentrer dans la nouvelle jauge —
aurait pu gagner sans une disqualification.

186



Le vainqueur Waverider qui a repris son nom d'origine
à la suite de la 1^{re} course qu'il a remportée.

Roller Coaster, auteur d'une belle remontée qu'il fit aux dépens du français *Jina*, apparemment gêné par le clapot très dur et croisé de ce plan d'eau où le vent atteignait 25 nœuds dans le dernier bord. Une surprise de taille venait du tir groupé des Hollandais dont les bateaux, pour la plupart de l'architecte Jack De Ridder, avaient des silhouettes et des caractéristiques très éloignées des prototypes en vogue mais qui se montraient fort efficaces dans ce clapot très particulier.

Le lendemain le français *Jina*

barré par Gilles Chabaud prenait la tête dans le petit temps et la conservait jusqu'à l'arrivée malgré un retour en force de *Waverider* retrouvant ses ailes avec un renforcement du vent.

Le dernier parcours olympique était une répétition du premier sauf pour *Jina* décidément à cours de réglages et qui se faisait passer entre autres par les français *Mélancolie* et *Jaunac* dont les équipages, fort échaudés par les résultats de la première course, reprenaient, mais un peu tard, du « poil de la bête ».

Une calmasse au départ de la course moyenne devait bouleverser l'ordre « naturel » de cette course d'autant plus qu'un fort courant traversier creusait tout de suite les écarts.

Swuzzle Bubble, le plan de Bruce Farr, remportait l'épreuve tandis que *Waverider* ne terminait que vingtième.

Au départ de la grande course, quatre bateaux pouvaient encore prétendre à la victoire finale, il s'agissait de *Roller Coaster*, *Wave rider*, *Jina* et *Swuzzle Bubble* ; ce dernier théoriquement en tête se voyait en effet ramené au même nombre de points que ses poursuivants par suite d'une pénalisation sur refus de tribord dans le dernier olympique.

Cette grande course débutait en fanfare par 20 milles près dans la brise et le premier passage de bouée s'effectuait dans l'ordre suivant : en tête *Waverider*, talonné par *Swuzzle Bubble*, *Jina*, *Jaunac* et *Roller Coaster*. Pour Eric Duchemin, un objectif, emmener son bateau à la quatrième place, ce qui lui donnerait la victoire finale en raison de son avance aux points. Après 48 heures de course avec de la calmasse au portant, puis au près, des grains d'orage au vent arrière et un long bord de bon plein par un vent atteignant force 8, il sera finalement battu par *Jaunac* avec qui l'écart ne fut jamais de plus de 300 mètres ! L'équipage de ce dernier, peu fier du rôle qui lui incombait de « faire » le vainqueur de cette Half Ton, régatait le plus régulièrement possible pour ne pas entacher le classement final d'une irrégularité, la course d'équipe étant parfaitement prohibée dans ce genre de sport.

Il est à noter que cette Half Ton Cup fut particulièrement dure pour le matériel, puisque près de la moitié des concurrents étaient contraints à l'abandon, en général sur avarie de gréement ou de safran, le cas le plus surprenant était celui de *Farrseur* dont le mât tombait à 3 milles de l'arrivée, un hauban ayant été fondu par la foudre !

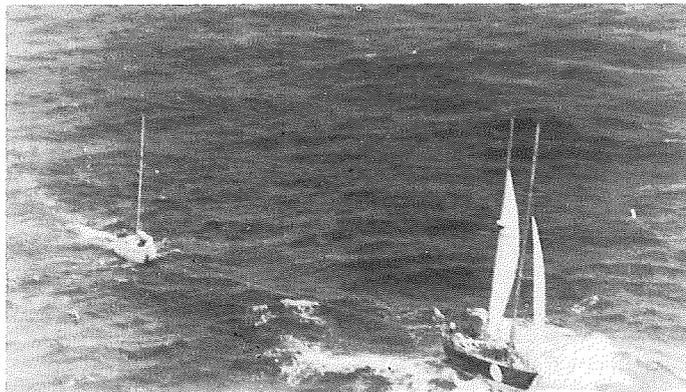
Au classement des équipes nationales, la France l'emporte devant la Hollande grâce à *Jina*, plan *Joubert*, classe 4, *Mélancolie* et *Jaunac*, plans Berret, respectivement 6^e et 10^e.

Fabrice DUMONT ■

CLASSEMENT GENERAL

1. Waverider	L.A Bouzaid - (Nouvelle-Zélande) -	217 000 points
2. Roller Coaster	G. et J. Hoyle - (Royaume-Uni) -	215 500 points
3. Swuzzle Bubble	Ian Gibbs - (Nouvelle-Zélande) -	214 375 points
4. Jina	Bern. Moureau - (France) -	213 250 points
5. Lamstraal Van Kats	J.J.H. Hellemans - (Hollande) -	209 500 points
6. Mélancolie 3	Pat. Constant - (France) -	188 500 points
7. Z	Max Petrelius - (Finlande) -	169 000 points
8. Nenno	M.P. Richardson - (Royaume-Uni) -	161 500 points
9. Bodicea	J.M. Jackson - (Royaume-Uni) -	160 500 points
10. Jaunac 2	Eric Ancelle - (France) -	156 000 points

COURSE DE L'AURORE



Le remorquage de Motte Marine par Wild Rocket.

PATRICK ELIÈS : QUATRE SUR QUATRE

Sur son prototype dessiné par J.-M. Finot, Patrick Eliès a remporté les quatre étapes de la course et pris sept heures d'avance à Concarneau.

« Les années précédentes, j'avais la même volonté de vaincre - car à mon avis il est inutile de partir si ce n'est pour gagner - cette fois, je dispose d'un excellent bateau, explique Patrick Eliès, il n'a aucun trou. » Ne voir ici aucune allusion au nom de *Chaussettes Olympia* que porte ce prototype dessiné par Jean-Marie Finot...

Pourtant, Patrick Eliès n'a pas eu la partie facile lors de la première étape par petit temps. Son principal adversaire était Gilles Gahinet dont on connaît la vitesse par vent faible de son proto Roumec Delouvrier. L'associé de Riguidel dans la Transat en double avait jusqu'à vingt minutes d'avance à l'arrivée sur les côtes d'Espagne quand la grand-voile est sortie de la gorge du mât à deux reprises. Eliès a alors rattrapé Gahinet et l'a devancé de 127 secondes dans la plus pure tradition des bord-à-bord que connaissent désormais les fins de courses.

A la course de L'Aurore, le chronomètre est désormais redouté par le peloton, et dès la première étape le couperet a tranché. Des têtes célèbres sont tombées : Brigitte Oudry et Jean-Marie Vidal se sont laissés tous deux séduire par les bras de Morphée. Leurs bateaux ont dévié de leurs routes. Ils n'ont pas pu revenir à temps à Laredo, c'est-à-dire ne pas dépasser de 15 % le temps mis par le premier. Ce fut l'élimination pure et simple.

A Quiberon, à l'issue de la deuxième étape, l'élimination jouera encore plus sévèrement : dix bateaux seront écartés par cette fameuse règle des 15 %. Les instructions de course prévoient des circonstances atténuantes. Elles ne seront pas retenues et sont d'ailleurs très difficiles à évaluer. On imagine le souffle de contestation qui passa sur la course. 40 % des concurrents avaient alors abandonné ou étaient éliminés.

Tirons-en les premières leçons. Il y a d'abord un théorème qu'un concurrent ne doit jamais oublier : lorsqu'il s'engage dans une course, il doit en accepter le règlement, quel qu'il soit. C'est un contrat qui engage deux parties, d'un côté les organisateurs et le comité de course, de l'autre les coureurs. Si la règle du jeu est absurde, il faut qu'elle soit modifiée avant, pas pendant la course.

Les organisateurs justifient ainsi cette règle de l'élimination (article 10 du règlement) : cette disposition est prise dans un souci de sécurité pour rendre plus homogène le niveau des concurrents et éviter ainsi que des solitaires fatigués ne restent en mer alors que tous les bateaux d'accompagnement pouvant assurer un éventuel relais radio sont déjà rentrés.

Dans les faits, cela se passe assez différemment. Pourquoi Brigitte Oudry et Jean-Marie Vidal sont-ils arrivés en retard ? Par

excès de sommeil. Les derniers sont parfois les moins fatigués. Par ailleurs, le souci de l'homogénéité du niveau des concurrents est légitime. On peut donc conclure que Brigitte Oudry après un tour du monde en solitaire et Jean-Marie Vidal vainqueur de L'Aurore en 1972, troisième dans la Transat anglaise et à la Transat en double ne font pas (ou plus) le poids. A Quiberon, il s'en est fallu de quelques minutes pour que Michaël Birch ne subisse le même sort et soit exclu.

Sur l'eau l'application de la règle des 15 % peut être très dangereuse. Imaginons qu'un concurrent franchisse par petit temps le passage à niveau de Ouessant lors d'une étape d'une cinquantaine d'heures. S'il arrive avec huit heures d'avance comme l'a fait par le passé Guy Cornou, la course s'arrête là avec un vainqueur et des éliminés... Des dérogations peuvent être accordées en cas de circonstances météorologiques exceptionnelles ou d'avaries particulières. N'est-ce-pas laisser ici place à une appréciation très délicate ? Où est l'exceptionnel avec la météo et quelle est l'avarie qui n'est pas particulière ? Si on évite les aléas de la mer, autant rester à terre.

Autre sujet qui fait couler beaucoup d'encre. La distinction entre voilier de série et prototype ne satisfait pas tout le monde. Le critère retenu est la mention sur le certificat de jauge. Ainsi le *First* de Pierre Bonnet est-il classé prototype. Celui-ci appartient à une famille de quatre bateaux à pont allégé, à gréement à double étage de barres de flèche ; la coque, surtout, porte des bosses de jauge, ce qui lui vaut ce classement en proto. A l'inverse, *Normandy Ferries*, le *Starlight* modifié de Jean-François Le Menec, que menait l'an dernier Eric Duchemin à la Half Ton Cup, n'est pas un prototype pour la course de L'Aurore.

Avec cinquante inscrits et quarante-neuf partants aux Sables-d'Olonne, le nombre de participants à la course de L'Aurore croît notablement cette année. Parmi les nouveaux venus, auxquels est réservé le prix des bizuths, des noms connus, comme celui de Joël Charpentier, cinquième à la Route du Rhum. *G et B Pennel*, le half-tonner de Charpentier, est un plan de l'architecte anglais Stephen Jones dérivé de l'*Hustler* 32 deuxième à la Half Ton Cup 78. Ce voilier très long (10,30 m) et large