

# MANCHE ATLANTIQUE

## HALF TON CUP

assurer la sécurité de la course, on ne peut que s'étonner de la règle. Le naufrage et le sauvetage de Pierre Follenfant dans la nuit du 13 au 14 août en est l'illustration la plus parfaite qui soit. Son bateau s'ouvre sur une vague et coule immédiatement. Le canot de survie ne se gonfle pas. Olivier Moussy, guidé par la VHF, le récupérera dans la nuit noire, nageant accroché à une torche. Des bateaux accompagnateurs porteront assistance à Jean Le Cam et Hervé Papin qui, tous deux, ont perdu leur safran.

Une lettre adressée à notre rédaction témoigne de ce mécontentement. Elle est signée par plus de la moitié des skippers. Sans mettre des personnes en cause elle pose clairement le problème.

Face au succès croissant de l'épreuve ne faut-il pas limiter le nombre des inscriptions? Une formule qui, si elle soulève des questions, permettrait cependant d'en maîtriser le déroulement.

Autre point de choc, la différenciation établie par la F.F.V. entre les prototypes et les bateaux de série dont les critères théoriques ne correspondent à aucune réalité tangible. Seules les formes de coque sont considérées. Des bosses de jauge — des freins — et un First 30 devient proto. Les gréements ne sont pas pris en considération!

Si les prochaines modifications de l'ORC, qui doivent intervenir en novembre, ne viennent pas rendre caduc le travail de J.M. Finot, on entendra parler la saison prochaine de ce nouveau half-tonner qui rompt avec le passé et annonce, peut-être, une nouvelle génération de bateaux, rapides quelles que soient les conditions de temps et les allures.

(Photo : Gérard Beauvais)

**Classement général :** 1. Eliés, 254 h 45' 10"; 2. Moussy, à 14 h 12' 7"; 3. Gahinet, à 14 h 44' 37"; 4. Poupon, à 20 h 36' 19"; 5. Charpentier, à 20 h 41' 27"; 6. Debroc, à 26 h 35' 24"; 7. Pelletier, à 34 h 56' 6"; 8. Svirarich, à 38 h 31' 29"; 9. Birch, à 38 h 52' 57"; 10. Poisson, à 39 h 55' 16"; 11. Laquerrières, à 42 h 44' 49".

**O**N évoque fréquemment la fragilité ou le manque de longévité des bateaux de course au large et encore plus spécialement des « Tonners » et pourtant avec *Revolution* qui vient de participer brillamment à sa troisième Admiral's Cup, *Waverider* mené par Tony Bouzaid a concouru pour la troisième fois dans la Half Ton Cup en obtenant sa seconde victoire consécutive.

Plusieurs facteurs importants contribuèrent cette année à ralentir, au niveau de la conception, le mouvement des Half-tonners. Les meilleurs équipages étaient comme les architectes déjà très occupés par l'Admiral's Cup, le changement de jauge imposait une relative prudence au niveau du dessin, enfin le lieu choisi pour la compétition n'était pas véritablement engageant. Cantonnés dix jours durant dans le cadre ingrat du port de Scheveningen, limitrophe de la Haye, les trente-cinq engagés regatèrent dans des vents variés où la pluie fut presque omniprésente. La mer du Nord avec ses forts courants et son méchant clapot compliqua aussi la tâche des barreaux et équipages. Dans ces conditions difficiles, seuls les bateaux naturellement rapides et les concurrents expérimentés avaient possibilité de se sortir d'affaire. La Half Ton 79 fut une « régata », remise en jeu après chaque jour quand les leaders provisoires changeaient, et conclue sur un score extrêmement serré entre quatre bateaux ayant tous conservé des chances de vaincre, jusque dans les derniers milles de la longue course finale.

Vainqueur sortant et donc favori logique, *Waverider* ouvrait la marque en remportant la première course olympique. Derrière ce plan Davidson déjà remarqué en 1977 en Australie, l'autre « Kiwi », en l'occurrence *Swuzzlebubble*, manifestait bien vite une jolie constance. Construit pour la Half 77 ce bateau allait prendre la tête du classement après la course moyenne qu'il remportait. *Waverider* s'était alors complètement égaré et le Français *Jina*, vainqueur du second parcours olympique pouvait se montrer un outsider possible. Le troisième et dernier parcours olympique de 30 milles fut lancé par belle brise de Sud-Ouest et contre un courant de trois nœuds qui fut peut-être déterminant pour *Swuzzlebubble*. Sur ce bateau, Ian Gibbs

et Murray Ross arrivaient 3e à la marque au vent mais devinrent par le second bateau ils manquaient celle-ci. Puis la manquant une seconde fois, ils finissaient par la passer très juste non sans avoir refusé un tribord à un adversaire et perdu pratiquement dix places. Regagnant trois places au largue, les Néo-Zélandais ne pouvaient, à distance, qu'observer *Waverider* volant vers une seconde victoire.

Le grand bénéficiaire de cette manche était en fait *Roller Coaster*. Vainqueur de la sélection anglaise, ce « Mistral » de série fut pendant toute la Half Ton Cup remarquablement réglé et mené par deux maîtres régatiers, Eric Duchemin et Dave Hawlett. Second de la quatrième course, ce croiseur rapide est passé lui aussi bien près de la victoire au cours d'une mémorable grande course de 280 milles.

Partant de Scheveningen, l'épreuve finale consistait en une traversée de la Manche; après avoir viré une bouée devant Harwich, la flotte descendait vers l'Essex, contournait une autre marque et retraversait la Manche en direction de la bouée du Texel. Il restait ensuite 50 milles à parcourir pour couper la ligne devant La Haye. De bout en bout et avec son habituelle aisance dans la brise, l'équipage de *Waverider* mena; il était rattrapé lors des accalmies par *Jina*, et *Swuzzlebubble* constamment second. Au Texel, *Roller Coaster* virait 4e et virtuel vainqueur, mais dans l'ultime remontée le Français *Jaunac* lui prenait la place et sauvait ainsi la seconde victoire consécutive de Tony



Le Néo-Zélandais Swuzzlebubble classé troisième.

Bouzaid dans ce championnat du monde des 18 pieds.

Obtenu et perdu de justesse respectivement par *Waverider* et *Roller Coaster* cette épreuve laissera un souvenir amer à Gilles Chabaud, skipper de *Jina*. Troisième l'an passé sur *Anke* avec, de son propre avis, « une certaine chance », Chabaud estime avoir perdu un possible titre sur une bêtise : « nous avons coupé de très peu la ligne dans la minute précédant le départ lors de la course moyenne; les 10 % de pénalité nous ont coûté la victoire. » C'est la loi du sport! En consolation, les Français peuvent méditer sur les propos de Tony Bouzaid qui me déclarait : « *Jina* a été notre plus valable adversaire, sa coque est sans doute très performante, quand il disposera d'un bon mât il pourra nous inquiéter autant dans la brise que dans le petit vent ».

La maîtrise des Néo-Zélandais au niveau du réglage est de plus en plus manifeste. Ils conservent leur voile pleine et font cintrer le mât fortement par bonne brise au moment où tous les autres ont déjà un ris. Bouzaid reconnaît avoir passé des heures en expérimentation sur son mât Yacht-Spar pour réaliser l'adaptation parfaite avec les voiles Hood.

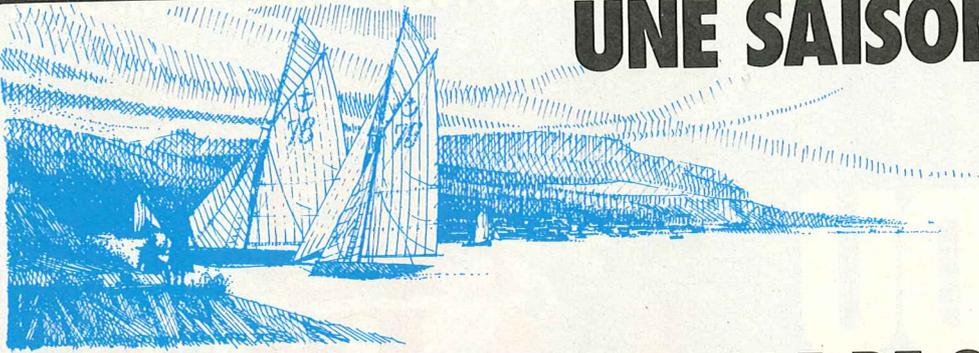
François RICHARD

(Photos de l'auteur)

### CLASSEMENT GÉNÉRAL - HALF TON CUP 1979

Place	Bateau	Propriétaire et Pays	Points
1.	Waverider	(L.A. Bouzaid, Nvile-Zélande)	217.000
2.	Roller Coaster	(G. & J. Hoyle, Grande-Bretagne)	215.500
3.	Swuzzlebubble	(Ian Gibbs, Nvile-Zélande)	214.375
4.	Jina	(Bern. Moureau, France)	213.250
5.	Lamstraal Van Kats	(J.J.H. Hellemans, Hollande)	209.500
6.	Mélancolie III	(Pat. Constant, France)	188.500
7.	Bodicea	(J.M. Jackson, Grande-Bretagne)	160.500
8.	Jaunac II	(Eric Ancelle, France)	156.000
etc...			

# UNE SAISON SUR L'EAU



## II<sup>ème</sup> ÉDITION DU TRIANGLE DE CHERBOURG

**D**ISPUTES sur des bateaux de 8 mètres menés par 2 équipiers, les 480 milles du Triangle de Cherbourg, épreuve organisée par l'U.A.P. et le Yacht-Club de Cherbourg, se sont déroulés dans des conditions de temps variable, force 2 et soleil pour Cherbourg-St Malo, vent 5-6 pour St Malo-Falmouth, faible brise pour la plus longue des étapes Falmouth-Cherbourg.

Pour cette seconde édition, les 20 concurrents engagés avaient principalement porté leur choix sur des bateaux de série réputés

rapides, notamment des Trident et des Gib'Sea Plus. Au classement général, ce sont des unités de ce type qui se sont taillées la part du lion, à l'exception de *Petit Prince*, un Flush Poker, et *Interrogation*, Flot 18.

*Excalibur*, skippé par Christophe Mahé et Philippe Hocquet, devait dominer la première étape de bout en bout confirmant déjà ses prétentions pour une seconde victoire après son succès de l'an passé. Plus pénible sera la course moyenne de 150 milles, marquée par deux nuits en mer et plus de 40 heures pour les équipages qui ne quitteront

pas la barre. L'arrivée jugée à Falmouth se fait dans un mouchoir de poche et voit la victoire des frères Decharme qui l'emportent de quelques minutes devant *Kenyah* remarquablement mené par Claudine Manny et Dominique Goupil. Le précédent vainqueur de la première course difficile, c'est toujours le même *Excalibur* qui se situe en tête à la bouée de Shambles, dernière marque avant d'entamer la traversée de la Manche, position qu'il conservera jusqu'à l'arrivée.

Bernard RUBINSTEIN

### Classement général

1. Excalibur (Trident).
2. Le Petit Prince (Flush Poker).
3. Kenyah (Trident).
4. Interrogation (Flot 18).
5. Nexus (Gib'Sea Plus).
6. Janden (Trident).
7. Maxi-Radar (Trident).
8. Thiof (Plus).
9. Petit Requin (Gib'Sea Plus).
10. Golden Shadok (Moppéla).
11. Symphonie (Tarantelle).
12. Jumbo (Gib'Sea Plus).
13. Jac-Mad (Trident).
14. Basta (Trident).
15. Marie Caline (Flot 18).
16. Ratafia (Flush Poker).

## LA X<sup>ème</sup> COURSE DE "L'AURORE"

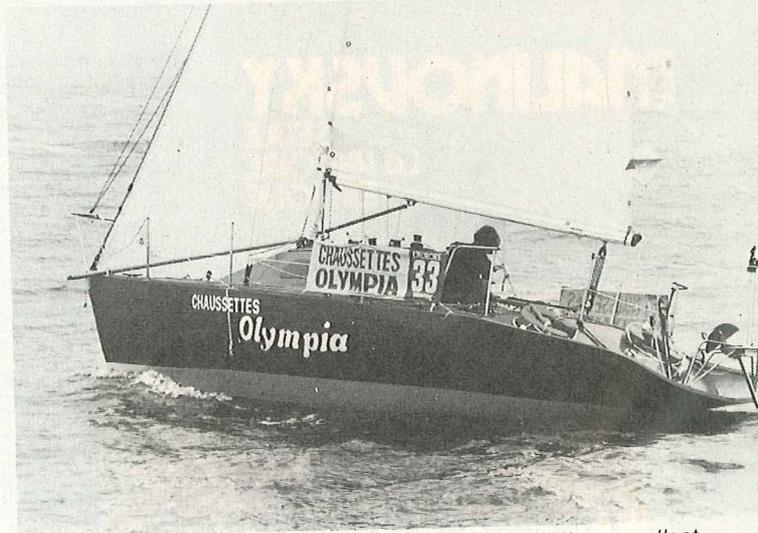
**L**A course en solitaire de l'*Aurore* fêtait cette année son dixième anniversaire. A cette occasion Patrick Eliès qui courait pour la quatrième année consécutive étrennait un nouveau plan Finot, «*Eglantine*» baptisé «*Chaussettes Olympia*», qui s'est révélé un excellent half-tonner. Plus motivé que jamais, il a réussi un très beau sans faute, remportant les quatre étapes et le général avec plus de quatorze heures d'avance sur son suivant immédiat. Cinquante concurrents étaient inscrits à l'épreuve qui, par le poids des ans, a imposé sa présence dans le programme des grands rendez-vous annuels. Mais cette maturité, acquise contre vents et marées, a semblé parfois remise en cause par le règlement version 79.

C'était en 1970. Un inconnu, Joan de Kat, seul contre onze gagne une petite course en solitaire de deux étapes qui par les noms qu'elle associe va grandir rapidement : Malinovsky, Riguidel, Terlain, Glikman. En 78, ils sont trente-cinq et quinze de plus l'année suivante : cinquante inscrits. Parmi eux des abonnés de l'épreuve, des anciens (Gahinet, Vidal, Eliès, Morvan, Pasco, Vanier, Le Ménéec) et énormément de nouveaux. Ils sont venus avec des bateaux très performants. Une fois n'est pas coutume. Joël Charpentier sur «*G et B Pennel*», un proto Stephens Jones (l'architecte du Hustler

32); Olivier Moussy sur «*Macsf*», l'ancien Kalik; Follenfant sur «*TBS-Les Cahiers du Yachting*», l'ancien Jina; Philippe Poupon sur «*Sport 2000*», l'ancien Jaunac II.

Ces nouveaux vont bouleverser la traditionnelle hiérarchie. Désormais le choix du bateau est prépondérant. Une révolution en soi. Pour cela, ils vont être aidés par les conditions climatiques et le règlement.

Les conditions climatiques ce sont quatre étapes de près. Deux parcours dans les calmes, deux parcours dans la brise dont la première étape Kinsale-



«*Chaussettes Olympia*» (Églantine plan Finot) s'est révélé un excellent half-tonner.

Concarneau qui verra les concurrents restant en lice affronter la dépression qui endeuilla le Fastnet. Les régulateurs d'allure firent un gros travail et le sommeil fut rarement absent. Ce fut une régata de vitesse pure plutôt qu'une traditionnelle «*Aurore*» avec ce que cela comporte de privations et d'endurance. Les plus rapides gagnèrent.

Le règlement c'est surtout la nouvelle règle des 15%. Tout concurrent qui franchit la ligne d'arrivée 15% après le temps du premier (prototypes et bateaux de série distincts) est éliminé. Les têtes, Vidal notamment, vont

tomber. Pourtant, au terme de la troisième étape, ce point du règlement, appliqué jusque-là avec la même rigueur pour tous, disparaît. Les retardataires sont repêchés systématiquement. Deux poids, deux mesures.

Cette règle des 15% aurait été, murmure-t-on en coulisse, demandée par les Affaires Maritimes et non par les organisateurs afin que les «*mauvais*» ne mettent pas la sécurité en défaut. Gahinet a franchi la ligne d'arrivée de la quatrième étape en dehors du temps limite...

Quand ont connaît les moyens mis en œuvre par le quotidien organisateur pour