

# 28<sup>ème</sup> Ariane's Cup

C'est grâce à Carol, de la société Astrium Ltd, vainqueur de la précédente Ariane's Cup à Formia, Italie, que cette nouvelle page de la voile spatiale se tournait au Royaume-Uni du 21 au 23 septembre. L'un des principaux sites d'Astrium Ltd étant basé à Portsmouth, on ne pouvait rêver d'un meilleur plan d'eau pour accueillir les 81 bateaux engagés dans la régate : "The Solent". Mondialement connus et mythiques pour les marins, Portsmouth et le Solent deviennent pour 3 jours les lieux de tous les enjeux des sociétés travaillant sur le programme Ariane : tactiques, physiques, réglages, calculs, oui, mais cette fois appliqués aux marées, aux courants, aux vents, aux meilleures options de caps... Encore fallait-il que chaque skipper affûte la maîtrise et le profilage de son bateau et de son équipage. Récit d'une équipe mixte... CNES ou la rencontre de Paris et de la Guyane à bord d'un Sun Fast 37.

Après diverses approches allant de la voiture + ferry + embouteillages à avion + taxi + avion + train + taxi, l'équipe se retrouve au complet sur les quais de GunWharf. L'accueil officiel terminé au Tiger Tiger, c'est dans une ambiance surchauffée que les équipages font connaissance.

Pour nous, c'est autour d'un repas que chacun se présente : pour les parisiens Patrice Brudieu de la DSP, Bruno Tomelleri de la DF, Gérard Blondeau, retraité du CNES, pour les guyanais Jacques Schrive de OP, Alex Ho A Chuck de la DSC/K, Richard Chantalou et Marie Pierre Joseph-Alberton du service communication du CSG.

Retour pas trop tard à bord, une journée pour le moins éprouvante s'annonce avec deux régates par bon vent froid. Effectivement, pas le temps de s'échauffer, cap sur le bateau du comité de course sur lequel il faut déchiffrer le parcours. C'est Patrice le navigateur qui officie, bardé de ses anémomètre, compas, règle, crayon, gomme. Tous les points de la zone de navigation ont été rentrés la veille dans le GPS du bateau pour gagner du temps au passage des bouées. Nous finissons 5<sup>èmes</sup> de cette première manche malgré quelques bonnes

frayeurs et virements de bord pas très rapides. Une deuxième étape nous attend l'après-midi pour affronter un vent qui forçait et atteint 25 noeuds. Cette manche est très physique, la fatigue et le décalage horaire se font sentir, quelques erreurs se commettent et nous rétrogradons à la dernière place de notre classe. Pas grave : il est prévu de retirer le résultat d'une manche pour le classement général, alors autant perdre une bonne fois et réserver nos forces pour demain ! La soirée permettra d'ajuster rôles et tactiques, mais une autre priorité doit être satisfaite d'urgence : comment voir le match de rugby France-Irlande ? Les organisateurs, probablement très sensibles au nombre d'équipages français, avaient organisé ce soir-là une projection du match sur écran géant. OUF, la victoire était au rendez-vous.



Alex, Gérard, Bruno, Jacques, Patrice, Marie-Pierre et Richard

La tour  
Spinnaker

Remonté, l'équipage est d'attaque pour cette deuxième journée. Comme la veille, l'enchevêtrement des bateaux à quai se détricote peu à peu pour se faufiler entre les aéroglosses et les ferries reliant Portsmouth et l'île de Wight. Une très longue attente commence car il n'y a pas un brin de vent. Dans notre jargon de marin, on appelle cela la «pétote», on pourrait même dire «super pétote», puis nous voilà dans une configuration de «grain avec pétote». Un autre dicton fuse : «petite pluie chasse grand vent», et la VHF entame une longue série de blagues et contrepèteries en tous genres pour égrener le temps, entrecoupées d'informations terriblement pessimistes du bateau comité quant à la tenue effective de la régates. Le verdict tombe à 15 heures, on peut rentrer au port.

#### Classement Général (80 bateaux engagés) :

1<sup>er</sup>, Astrium Les Mureaux, Alexander Dahm sur Renaissance (Dehler 39)  
35<sup>ème</sup>, CNES Paris et CSG, Bruno Tomerelli et Jacques Schrive, Sunfast 37

#### Classement classe 1 (30 bateaux engagés) :

1<sup>er</sup>, Snecma, Gilles Turin, Sunfast 37  
12<sup>ème</sup>, CNES Paris et CSG

Troisième jour, tactique, tactique, ou peut-être Tic Tac car tout tourne autour du temps. Le vent est au rendez-vous. Patrice affûte ses instruments et refait vingt fois les calculs. C'est la course du navigateur. C'est dit : nous devons entrer dans le carré de départ à 11H05 et passer la ligne de départ à 11H11. A une minute près, le contrat est rempli. Maintenant à nous de jouer ! Belles manoeuvres, bateau bien réglé, c'était sans compter les marges de sécurité que prend tout bon polytechnicien. Un peu plus de prise de risque et nous aurions été encore meilleurs, mais il est bien connu que les ingénieurs du CNES doivent limiter les risques (c'est dans leur fiche de poste !)...

Une fin de régates un peu en «queue de poisson», les contraintes des uns et des autres nous obligent à rentrer tout de suite à Port Solent pour rendre notre bateau. Promesse est faite de passer dire bonjour lors d'une prochaine mission à Toulouse, Paris ou Kourou. Bye Bye mystic Solent. ✓

Par Marie-Pierre Joseph-Alberton



A quai il fallait se serrer !

Les quais de Gunwharf datent de 1194 et font partie intégrante des docks du Roi Richard. On y trouve encore des fortifications datant de 1526. A la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, ces quais étaient le point central de la Marine britannique où les bateaux venaient se ravitailler en armements divers. Au fil du temps, on y construisit un hôpital pour les marins blessés. Le lieu devint le principal poste douanier de Portsmouth en 1811 avant que l'école navale Torpedo l'investisse en 1919. L'histoire vivante de Gunwharf redémarre en 1992 grâce à son classement en monuments historiques.

Gunwharf est maintenant devenu une zone d'anthologie maritime. On peut y admirer des merveilles de bateaux tels que le HMS Victory qui naviguait sous le drapeau de l'amiral Lord Nelson à Trafalgar, le Mary Rose construit entre 1509 et 1511 pour Henry VIII ou encore le HMS Warrior achevé en 1861, le plus grand bateau et le plus équipé en armement jamais construit.



Le SMS Victory de l'amiral Nelson