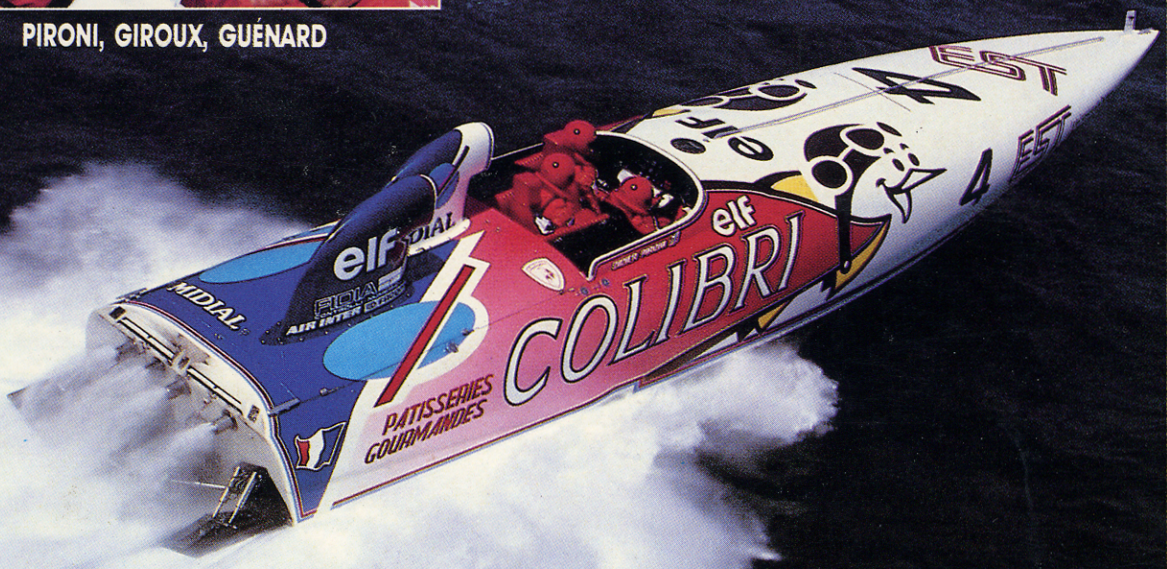
OFF-SHORE & PRESTIGE

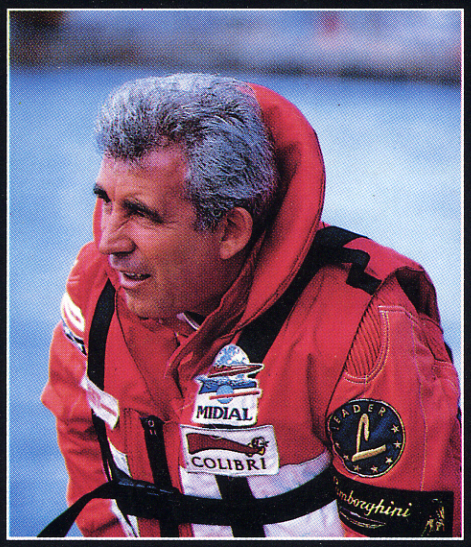
PIRONI, GIROUX, GUÉNARD

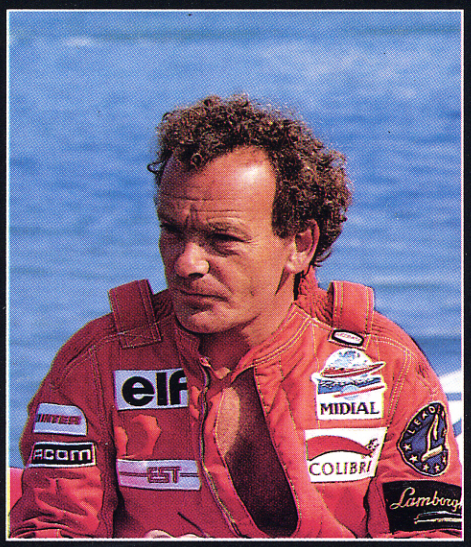


M 4650 - 1 H - 30,00 F-RD
3794650030001 00015

HOMMAGE

elf
MIDIAL
COLIBRÌ


MIDIAL
COLIBRÌ


elf
MIDIAL
COLIBRÌ

Ils ne seront pas champions du monde

Ils le voulaient, ce titre.
Lorsque Didier Pironi s'était lancé dans la grande aventure de l'Off Shore, c'était avec ce seul but : le titre suprême.

Après un an de tâtonnements, il avait cette année trouvé sa dimension, et avait donné à ses ambitions leur juste mesure.

Avec le soutien de ses sponsors -Midial et EST pour les principaux -il avait conçu son propre bateau, un bolide capable des performances les plus folles.

Ce beau monstre, le Colibri, il lui avait fallu une demi-saison pour le mettre au point. Si le bateau démontrait dès les premières épreuves un excellent potentiel, il lui manquait la fiabilité pour faire la différence.

Cette fiabilité qu'il avait trouvée après la manche de La Vagna, en Italie, et qui lui avait permis de remporter sa première grande victoire - la première victoire d'un Français en championnat Off Shore - à Arendal en Norvège.
Didier était arrivé à Poole pour rééditer cet exploit. Il partait pour cela. Serein.

A ses côtés, Jean-Claude Guénard affichait une mine superbe, confiant qu'il était dans le bateau qu'il avait mis au point.

Et à la place du navigateur, Bernard Giroux, journaliste-vedette de TF1, rêvait d'une victoire en Off Shore pour mieux communiquer sa passion aux téléspectateurs.

Dimanche 23 août à Poole, au large de l'île de Wight, tous trois avaient d'autorité pris la tête de la course.

A la poursuite de leur rêve. Pour les suivre, notre hélicoptère devait parfois accélérer jusqu'à 115 miles : plus de 180 km/h.

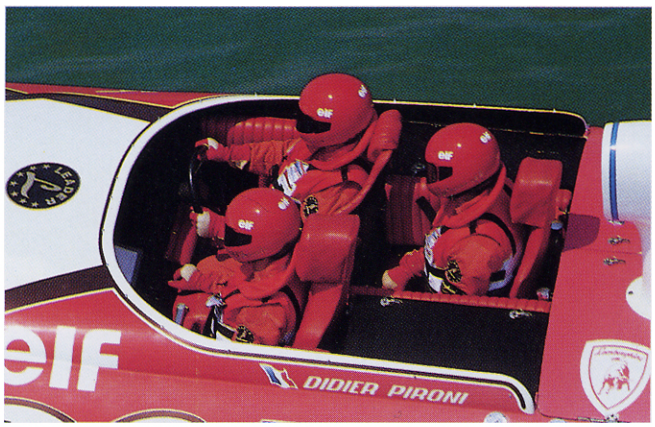
Et puis le bateau, le sillage, l'envolée.
Didier ne sera jamais champion du monde.
Jean-Claude ne cherchera plus le petit truc qui leur ferait gagner trois km/h.
Bernard ne nous racontera plus ses courses.

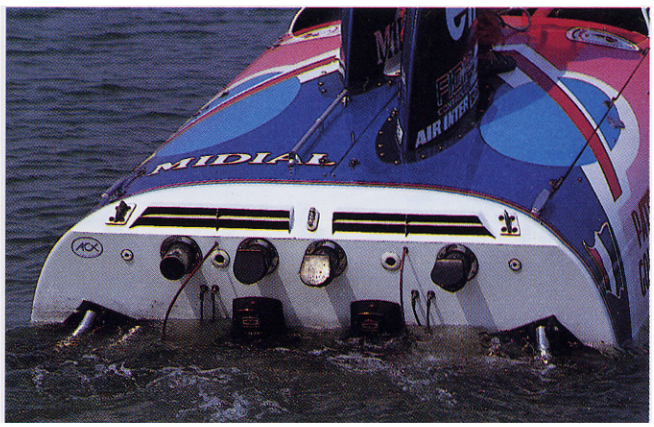
Et à nous qui restons, il ne nous reste qu'une prière : celle que dimanche, à Poole, Didier, Jean-Claude et Bernard soient morts heureux.

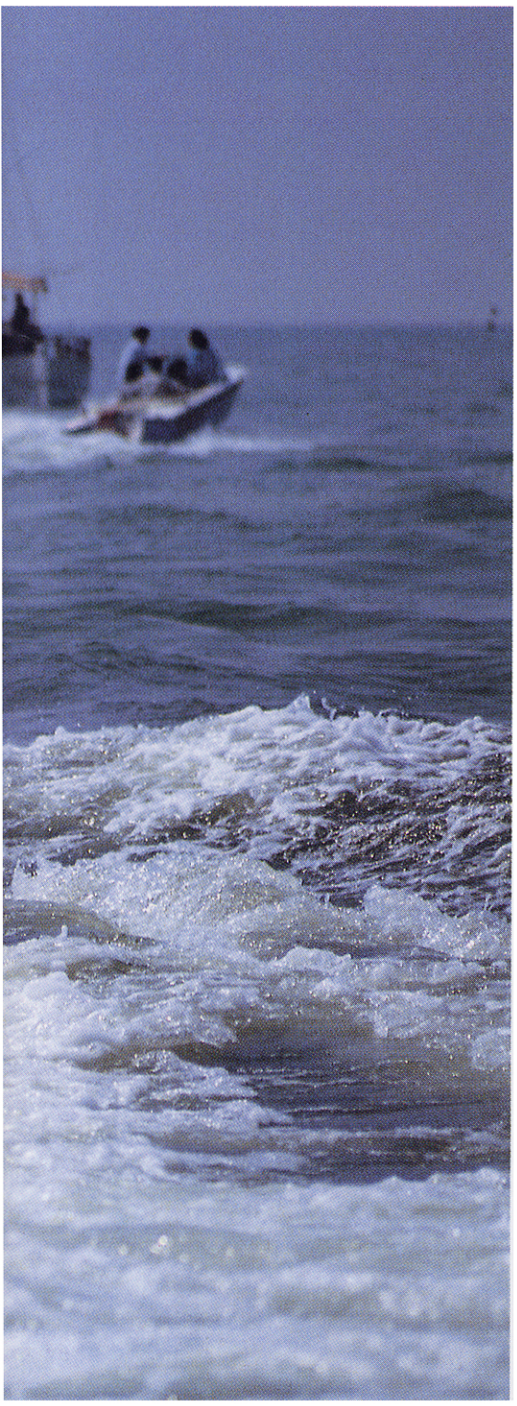
Puissent ces pages perpétuer leur mémoire auprès de tous nos lecteurs.

Yves DENIS - Didier HUBNER

HOMMAGE







Cet hommage à Didier Pironi, nous ne voulions pas l'écrire, le publier, sur place, sous le coup de la nouvelle. Par respect. Par pudeur.

Mais de retour à Paris, sa justification, sa nécessité même, nous sont apparues.

Notre publication,
OFF SHORE & PRESTIGE,
n'aurait jamais vu le jour sans Didier.

C'est bien lui qui, voici deux ans - déjà ! - nous accueillait chez lui à St Tropez, et nous faisait découvrir ces superbes bateaux qu'il pilotait et commercialisait, et qui lui permettaient d'assouvir sa passion de la vitesse et des émotions fortes.

A cette époque, Didier avait déjà le virus, et sans doute entrevoyait-il alors la seconde carrière que l'off shore ouvrait devant lui.

Il participait à autant de manches du Championnat d'Europe 86 que l'évolution de sa rééducation le lui permettait. Didier ne remarchait pas encore parfaitement alors, mais une fois dans le bateau, sa vivacité et son agressivité de pilote de grand prix reprenaient le dessus. Il redevenait l'attaquant, le battant.

Aux commandes de son Abatte-Lamborghini, ses jambes n'étaient plus un problème. Seuls importaient son courage et son sens du pilotage. Deux traits de caractère déterminants de sa personnalité.

Sa saison 86, si elle fut riche d'enseignements, devait cependant être décevante, le bateau à l'école de la course devait connaître de nombreux ennuis mécaniques et renoncer plus souvent qu'à son tour.

Pour 87, il s'était donné les moyens de ses ambitions. Avec le soutien financier de ses trois principaux partenaires - Midial, EST et ELF -, Didier avait conçu et mis au point une coque révolutionnaire et 100 % française.

Ce bateau, son bateau, c'était le *Colibri,* du nom d'une pâtisserie commercialisée par le groupe Midial.

Dès la première course de la saison, le bateau démontrait un superbe potentiel.

Et Didier y croyait. Avec son compère Guénard, ils avaient planché des semaines sur le projet, réalisé par le chantier brestois ACX.

Alors que la majorité des autres bateaux de l'Off Shore Circus utilise des coques en bois, *Colibri* était moulé en carbone, expérience F1 oblige.

De sa conception révolutionnaire, de son poids réduit à 3,8 tonnes, près de 1500 kg de moins que la majorité des bateaux concurrents, *Colibri* tirait parti pour afficher une vitesse de pointe et des capacités d'accélération ahurissantes.

Mais la coque Leader était également affectée d'incessants mouvements de roulis que la modification de l'emplacement des hélices et les réglages des embases n'étaient pas parvenus à supprimer.

Le *Colibri* était instable. Et seule la virtuosité de Didier avait jusqu'ici préservé l'équipage du pire.

Alors qu'un off shore de compétition voit sa position optimale avec la partie extrême arrière de sa coque (et donc les embases, terminées par les hélices) dans l'eau, le bateau de Didier sautait et bondissait en permanence hors de l'eau, comme un dauphin heureux de vivre.

Et sans doute Didier était-il alors heureux de dompter pareille machine, lui qui avait coutume de rappeler que la principale différence entre l'off shore et la Formule 1 provient du fait qu'en F1 le pilote doit aller à l'extrême des possibilités de sa voiture, alors qu'en

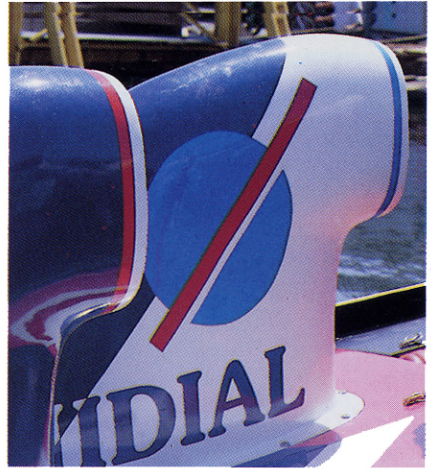
LEADER

elf
LEADER
47
ROCKY

47
ROCKY II
LE JUS DE FRUIT FRAIS
elf
OLIDA
Lamborghini
FACOM

off shore les limites physiques de l'être humain sont atteintes bien avant d'approcher celles du bateau.

En nous faisant découvrir l'off shore à travers son équipe, Didier nous avait communiqué sa passion. Sans doute l'idée d'OFF SHORE & PRESTIGE a-t-elle germé au cours de quelque conversation échangée sur le quai au bord du bateau, dans son bureau sous des photos de Formule 1, ou attablés devant une assiette dans un restaurant de la Côte d'Azur.



Une revue spécialisée dans l'off shore, il y adhérait totalement. Il nous a ouvert ses portes, a mis à notre disposition sa structure — bateaux, hélicoptère, personnel — et sa gentillesse.

Pénétrer ce microcosme hermétiquement clos à ses côtés fut une formalité, accomplie l'espace d'un éclair, quelques courses seulement. C'était hier, c'est si loin déjà.

Après sa victoire d'Arendal, Didier avait retrouvé son plus beau sourire, sa meilleure humeur. Ses supporters retrouvaient son regard rieur, son sourire espiègle d'adolescent trop vite grandi.

Il est venu nous voir juste avant de monter dans son bateau. Bernard l'accompagnait. Nous les avons regardés se glisser à leurs places, boucler leurs gilets et se casquer.

Puis Didier a mis le contact et l'un après l'autre les deux V12, loin derrière Bernard, ont aboyé et ont entamé leur chant clair de mécaniques bien réglées. Des assistants ont libéré les bouts et poussé le *Colibri*. En trois coups de volant, Didier à manoeuvré le bateau parmi les autres embarcations et a décrit une large courbe à faible allure pour rejoindre le chenal qui allait les amener à la mer.

A l'arrière, Bernard s'est retourné une dernière fois et a regardé vers le quai. Puis il a à son tour enfilé son casque.

Il était presque 10 h 10 et nous avons quitté le quai pour rejoindre notre hélicoptère.

Une heure plus tard, le *Colibri* lancé à plus de 170 km/h allait se retourner, et l'off shore français perdre ses deux meilleurs ambassadeurs.

Pour toutes ces raisons, OFF SHORE & PRESTIGE se devait de rendre hommage à ces hommes qui ont payé de leur vie leur engagement à la cause de l'off shore, après avoir servi ce sport, par tous les moyens qui étaient les leurs, autant qu'ils le pouvaient.

Qu'ils en soient ici remerciés et puissent-ils faire, d'où qu'ils soient aujourd'hui, que l'off shore français trouve d'autre porte-paroles aussi talentueux et généreux qu'ils le furent eux-mêmes.

Lorsque Didier nous parlait de son futur bateau, alors que celui-ci était encore en construction, il s'exprimait en ces termes : «C'est un bateau fait pour gagner. (...) Il s'agit d'une coque en V monocarène de 41 pieds, entièrement dessinée et conçue ici. (...) Je précise que c'est une première mondiale, cette coque étant réalisée en carbone monolithique, une technologie empruntée à l'aviation et à la Formule 1. Elf nous fournit ce matériau.» (1) Révolutionnaire, le *Colibri* l'était certainement, dans sa conception même.

En choisissant de réaliser son bateau en carbone, Didier Pironi avait délibérément opéré plusieurs choix. Tout d'abord bien sûr celui de la haute technologie. Et donc de l'argent.

(1) Off shore et Prestige hors série, Salon du Bateau, Janvier 87.

Car la coque Leader coûtait de fait très cher. Une donnée qui s'intégrait parfaitement dans la vision d'un off shore professionnel qu'entretenait l'ex-champion de F1. Didier voulait faire de l'off shore, aux yeux de tout un chacun, la F1 des mers.

Pour avoir goûté à la grande soeur des circuits goudronnés, il ne connaissait que trop l'organisation méticuleuse, la fête, les couleurs, la fascina-

tion qu'exerce celle-ci sur le grand public, les amateurs… et les sponsors.

Aussi désirait-il un team professionnel, à l'égal de ceux de la F1 automobile. N'avait-il d'ailleurs pas réuni autour de lui Jean-Claude Guénard, ex-pilote et ex-mécanicien chez Renault et Ligier, mais aussi Johnny Servoz-Gavin, son idole de jeunesse ? Et toute une équipe de mécanos desquels il exigeait le port de la combinaison aux

LE COLIBRI : performant mais dangereux ?

couleurs des sponsors ? N'avait-il pas imaginé et créé de toute part un team hyper-professionnel composé entre autres d'un impressionnant mobil-home-terrasse, de véhicules d'assistance, d'un hélicoptère (il venait de changer son Bell Jet Ranger Mk II pour un Mk III plus rapide, le premier ne parvenant pas à suivre le *Colibri* dans ses pointes sur mer calme !), et de toute une structure logistique ?

Didier voyait les choses en grand, en professionnel qu'il était. Et sans doute son équipe n'avait-elle rien à envier à bien des teams F1.

Evidemment, cette débauche de moyens coûtait cher, très cher. Et cette conception, cette approche de l'off shore, lui faisaient annoncer, lorsqu'au cours d'une interview on lui demandait des chiffres, des valeurs astronomiques. Une position que Mauro Ravenne, organisateur de toutes les manches méditerranéennes du Championnat d'Europe, regrette, arguant du fait que les montants annoncés par Didier Pironi risquent d'en avoir découragé plus d'un que l'aventure aurait pu tenter.

Le second choix de Didier, au cours de l'étude du projet, concernait le poids du bateau. En optant pour des matériaux composites, il pouvait gagner plusieurs quintaux sur les coques en bois de dimensions équivalentes.

L'avenir devait lui donner raison, puisque le *Colibri* ne dépassait pas 3800 kilos, contre plus de 5 tonnes pour l'extrême majorité des autres bateaux, jusqu'à 7 tonnes pour les plus lourds. Les bateaux de pointe étant pour la plupart équipés des mêmes moteurs V12 Lamborghini injection de 780 chevaux, le rapport poids-puissance chutait de quelques 3,5 kg/ch pour la majorité des bateaux,à 2,4 kg/ch pour le *Colibri*. Par ailleurs, les bateaux disposants des meilleurs moteurs diesel (jusqu'à 1100 ch. par moteur) étant handicapés par le poids de ceux-ci, ne pouvaient non plus revendiquer pareil rapport.

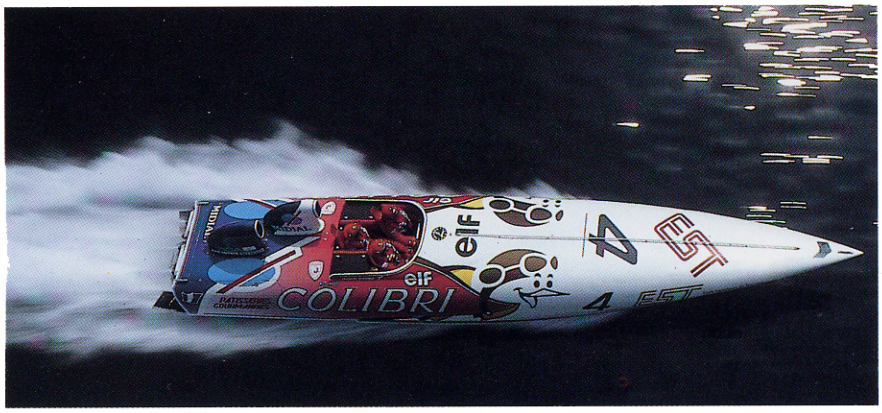
Le choix était donc judicieux et le *Colibri* présentait le meilleur rapport poids-puissance du parc. En découlaient des capacités d'accélération proprement stupéfiantes.

Ainsi par exemple, au cours de la manche de St. Tropez, Didier se porte aux côtés du catamaran monégasque *Baby Cresci*, pourtant très rapide. Dans une mer assez formée près de la Nioulargue, celui-ci fonce aussi vite qu'il peut.

Facétieux, Didier le rattrape, vient stabiliser le *Colibri* à sa hauteur, et s'y maintient quelques instants. Puis Jean-Claude Guénard donne tous les gaz et le bateau français dépose littéralement l'infortuné concurrent.

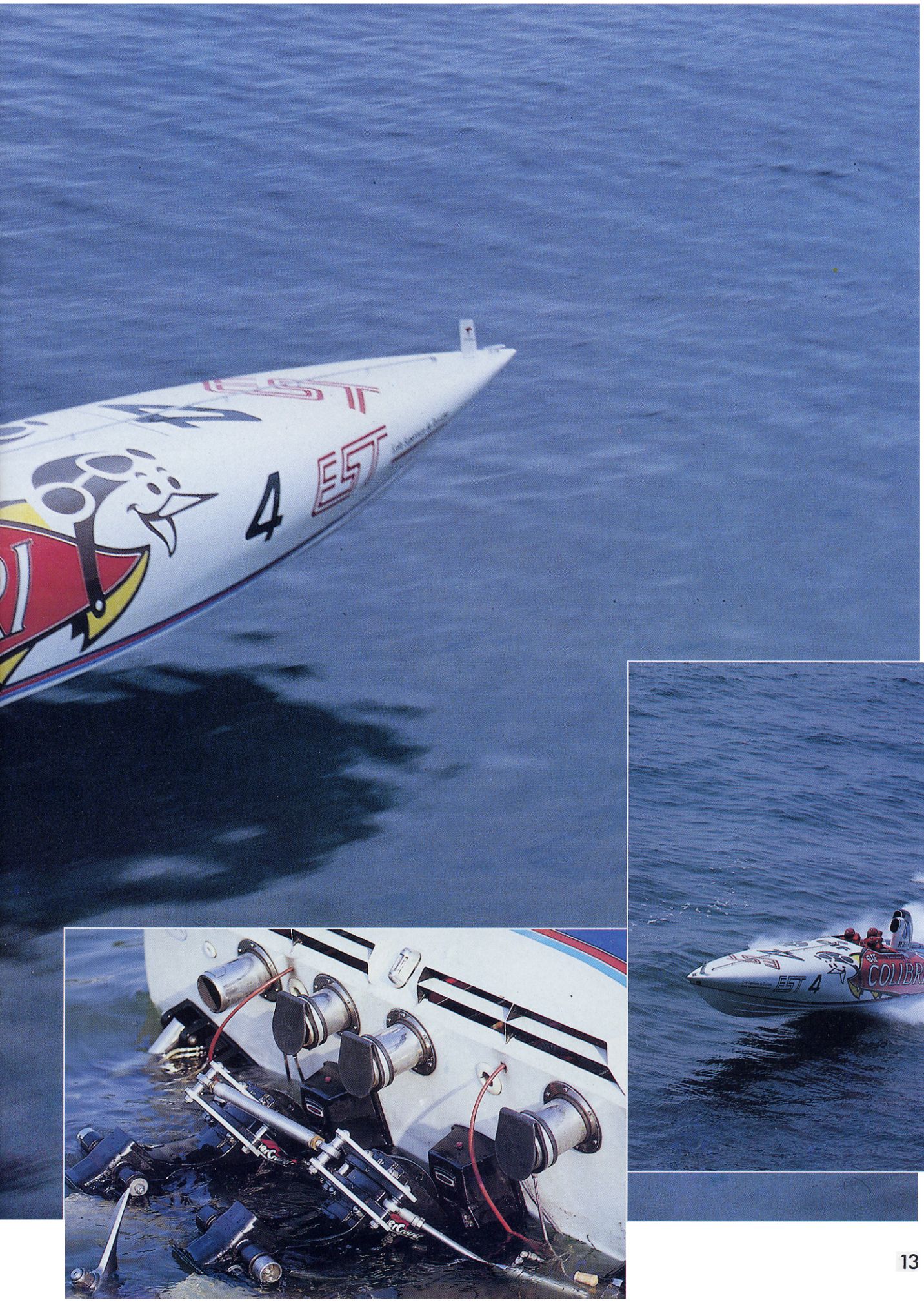
Cet exploit, Didier le répètera avec d'autres, tout aussi performants, tout aussi prestigieux. Il était comme ça. Pourtant, cet avantage va parfois jouer contre lui. Par très grosse mer-Coupe du Monde à Porto Cervo (Sardaigne), au mois de Juin,-le *Colibri* trop léger ne peut tirer parti de sa conception et ce sont de gros bateaux beau coup plus lourds (*Polli, Gancia dei Gancia*) qui s'imposent. Mais que la mer soit plate ou démontée, ce qui frappait l'observateur, au premier regard, c'était l'instabilité chronique du bateau.

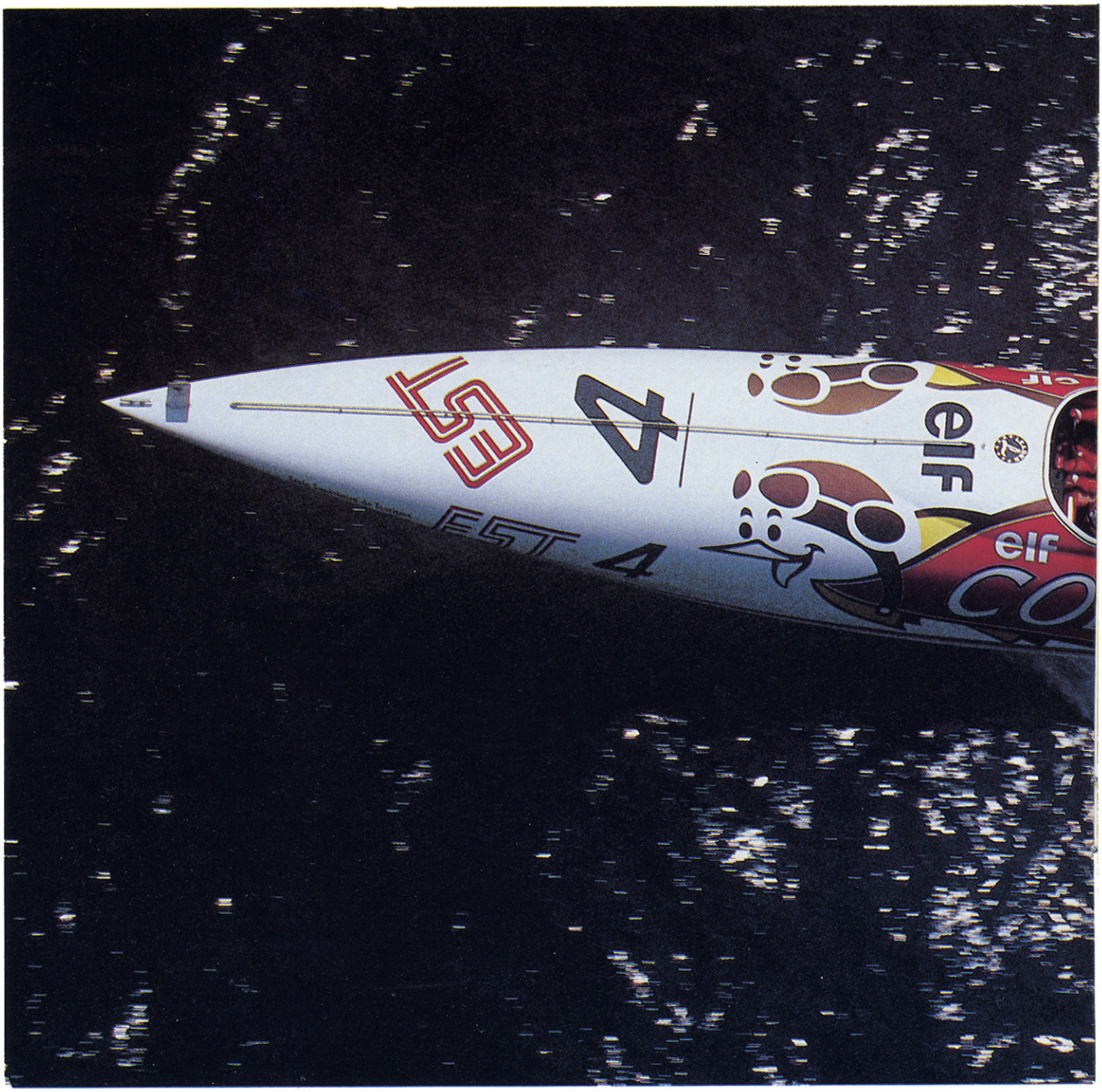
Alors que pour aller vite, les bateaux off shore doivent sauter le moins possi-



COLIBRI
MIDIAL
PATISSERIES
GOURMANDES
MIDIAL
AIR INTER

elf
DIAL
FIDIA
AIR INTER
elf
COLIBR
PATISSERIES
GOURMANDES


EST
4
EST
COLIBRI
EST 4


elf
elf
EST 4

ble et se maintenir complètement déjeaugés, seules les hélices et le mètre arrière de la coque touchant l'eau, le *Colibri* marquait sa course de mouvements désordonnés. Il se dressait brutalement selon des angles divers, puis piquait du nez et retombait dans une gerbe d'écume jusqu'à la prochaine embardée, jamais très lointaine.

Jamais Jean-Claude ni Didier n'ont pu régler ce problème. De même le mouvement de roulis qui balançait brutalement les occupants de gauche à droite, tandis que le bateau filait droit devant lui, roulant sur lui-même au gré des vagues qu'il fendait. Jean-Claude Guénard avait pensé restreindre le phénomène en abaissant les hélices.

Mais le phénomène n'avait pas disparu, et le *Colibri* était certainement de tous les bateaux en lice le plus délicat à piloter.

Les italiens d'ailleurs, qui s'y entendent en off shore (ils sont tout de même les maîtres de la spécialité depuis une dizaine d'années), ne s'y étaient pas trompés, eux qui affirmaient que sans Didier Pironi et toute sa science de la course, le *Colibri* serait littéralement inconduisible.

Des avis que Didier ignorait avec superbe, lui qui souhaitait plus que tout au monde imposer son bateau face aux équipages et aux bateaux italiens.

Et puis, tout au long de la saison, il y aura ce fameux problème d'embases. Ces embases qui vont casser les unes après les autres, course après course. Durant tout l'hiver pourtant, on avait travaillé sur la base des Mercruiser n°4, chez Leader.

Didier et Jean-Claude savaient pertinemment que là résiderait le point faible du bateau.

Parce-que ce sont les embases, précisément, qui supportent toutes les forces qui s'appliquent au bateau : la mer, la puissance des moteurs, les sauts ...

Les pièces arrivaient des Etats-Unis et étaient démontées et vérifiées à St. Tropez.

Ce qui ne les empêha pas de causer bien souvent l'abandon de l'équipage.

L'équipe désespérait, les sponsors aussi.

Et puis à La Vagna (Italie), le *Colibri* tapait une vague plus durement que d'autres et se fendait sur un mètre cinquante, verticalement.

La saison pouvait paraître terminée pour Didier Pironi, le bateau devant retourner normalement à Brest chez ACX pour y être réparé, sous vide.

C'était mal connaître Didier. S'étant équipé du matériel idoine, il réalisait la réparation à St. Tropez, sans remonter le bateau.

De fait, il ne manquait qu'une manche du championnat, la Suède. Mais mettait cet arrêt forcé à profit pour travailler à nouveau sur les arbres de transmission des embases. Nouvelle solution, nouvel espoir. L'équipe Leader prenait la route de la Norvège.

Et, cette fois, le succès était au rendez-vous.

Les embases tenaient bon et, par un temps superbe, Didier et Jean-Claude imposaient pour la première fois leur bateau aux concurrents italiens.

Une semaine plus tard, ils étaient en Grande Bretagne avec la ferme intention de réitérer leur exploit.

Les plus sceptiques soulignaient les 160 miles de longueur de compétition, énorme distance comparée aux 100 miles d'Arendal, surtout pour un bateau réputé fragile.

Didier s'élançait cependant, confiant, et prenait résolument la tête de la course. Les embases ont tenu...

Poole, Needles Trophy, le 24 août

LE DRAME

Après la victoire norvégienne, l'équipe leader arrivait à Poole gonflée à bloc. Le bateau, légèrement endommagé à Arendal, avait été réparé, et les modifications apportées aux embases semblaient être, cette fois, les bonnes.

A la veille de ce week-end anglais, le groupe Midial avait donné une réception suivie d'un déjeuner dans le cadre prestigieux du Racing Club, au Bois de Boulogne.
Didier Pironi, Bernard Giroux, Jean-Claude Guénard, Olivier de Kersauzon - autre poulain du groupe Midial - Philippe Midy, président du groupe (Midial signifie Midy Alimentaire) et les états-majors du groupe et de Leader fêtaient leur première victoire, tant atendue, avec leurs amis et la presse.
Ils espéraient bien prendre encore un paquet de points lors des épreuves anglaises terminant ce championnat d'Europe : Poole, Cowe et Guernesey.

Mais ils croyaient surtout beaucoup en leurs chances au Championnat du monde, au mois de novembre.
Il faut savoir qu'en Off Shore, le Championnat du Monde ne consacre pas un équipage au terme d'une année d'épreuves. C'est aux championnats continentaux qu'échoit ce rôle.

Pour ce qui le concerne, Didier Pironi se place donc, au lendemain de la manche de Poole, neuvième au Championnat d'Europe, avec 664 points.
Une victoire ici (400 points) l'aurait tiré à la quatrième ou cinquième place. La passe de trois sur l'une des deux épreuves restant à courir pouvait lui permettre de finir le Championnat parmi les trois premiers, Polli ne participant pas aux manches britanniques.

Mais en aucun cas, Didier ne pouvait

prétendre au titre de Champion d'Europe 87. Il le savait. Là n'était pas son but. Son objectif, son obsession presque, c'était le Championnat du Monde. Un titre qui se joue en trois manches organisées sur une semaine, et qui réunit les meilleurs représentants nationaux des quatre championnats continentaux. Il se jouera cette année à Key West, en Floride, du 10 au 14 novembre prochain. Inscrire dans les annales les noms d'un pilote et d'un bateau français aurait constitué pour lui un gigantesque pied-de-nez à son passé et une satisfaction extraordinaire. On imagine d'ici son sourire ravi, au terme de la dernière épreuve, son regard clair et rieur, cette bouille de gamin ayant réussi une bonne farce. On imagine la fête que la délégation française aurait faite après. La petite ville de Key West n'aurait pas été prête d'oublier ... Arrêt image. Ecran noir. Plus de son plus d'image.«Veuillez nous excuser de cette interruption ...». Fin du rêve.

Il n'y aura pas de Championnat du Monde pour Didier Pironi. Même si aucun de ceux qui ont vécu ces heures dramatiques ne peut encore admettre que c'est fini, qu'on ne les verra plus enfiler leur casque pour gagner la ligne de départ à bord de leur oiseau des mers.

Sans doute nous faudra-t-il à tous quelques grand prix pour nous faire à leur absence et réaliser.

Mais revenons au Bois de Boulogne. Il fait beau, les habitués du Racing sont nombreux autour de l'une des plus belles piscines de Paris. Dans l'une des salles de restaurant, ils sont tous là. Rieurs, radieux. Didier cravaté, c'est rare. Il est resplendissant. A ses côtés, Bernard Giroux arbore lui aussi le blazer Colibri. Jean-Claude Guénard porte la chemise ouverte des aventuriers. Le président Midy se félicite des victoires de ses deux protégés, Didier en Off Shore et Olivier de Kersauzon dans la Course de l'Europe. Deux performances qui justifient les choix et les investissements - très lourds - du groupe depuis le début de l'année. Deux succès simultanés qui couronnent son engagement. Une double victoire, un seul sourire. Vendredi, il n'y avait que des gens heureux, au Racing Club.

Notre avion pour Londres étant en milieu de journée, nous partîmes parmi les premiers. Ils suivraient dans le courant de l'après-midi même, le samedi et pour certains le dimanche matin, qui en voiture, qui par les vols réguliers, qui par avion privé. Didier arrivait comme d'habitude aux commandes de son hélicoptère, un de ses grands plaisirs.

Samedi après-midi, le bateau était à l'eau. D'habitude, les départs des courses du Championnat sont donnés à midi, ce qui laisse aux concurrents la liberté d'un dernier essai le dimanche matin, avant la course.

A Poole, le départ étant fixé à 10h30, les dernières mises au point devaient être faites le samedi. L'activité était donc fébrile le 23 août dans le port de Poole, le Needles Trophy réunissant certes les bateaux de classe 1 et 2 du Championnat d'Europe, mais aussi les classes 2 du Championnat britannique et les classes 3 de 1,3 2 l et 4 litres du Championnat national.

Au total, ce n'étaient pas moins de 65 bateaux qui évoluaient dans des eaux très encombrées, des bateaux aussi comparables qu'une Williams F1 et une 2 CV. Heureusement l'organisation de la course avait prévu des parcours et des départs différents.

Samedi soir, tout allait pour le mieux, *Colibri* marchait du tonnerre.

Nous avons retrouvé Bernard Giroux et Pierre Harnois «Pomme», qui était le navigateur-remplaçant du Colibri en l'absence de Bernard, au mobil-home. Curieusement, le cœur n'y était pas, lire notre article page 32. Après avoir longuement discuté, Bernard voulait prendre un dernier verre dans l'un des pubs du port, mais tous fermaient à 23 heures, et nous l'avons raccompagné à son hôtel avant de rejoindre le nôtre. Il était minuit.

Quelques mécaniciens s'affairaient encore autour de certains bateaux, la nuit était douce, l'air frais et marin. Dimanche à 9h, l'effervescence avait déjà gagné le paddock, et une météo rassurante satisfaisait tous les équipages. La mer était calme, une mer à catas. Une mer pour le Colibri aussi, bateau rapide entre tous.

Peu après 10h, le bateau n° 4quittait le port parmi les tous derniers.
Ce qui ne l'empêchait pas de s'élancer en tête à 10h30. Cette victoire, Didier la voulait. Et la cause était entendue : sans casse mécanique, il l'aurait.

Le parcours prévoyait un passage au large des côtes, devant Bournemouth et Boscombe et un virage à droite face à Hengistbury. Les concurrents tiraient un bord de quelques miles jusqu'à une bouée dite Christchurch Ledge, et viraient à droite pour une longue ligne droite qui les amenait à virer devant la côte, à Swanage. Puis ils retournaient dans la baie, et longeaient à nouveau la côte de plus près qu'au départ. Six passages de bouées qui permettaient au public resté à terre de voir évoluer les bateaux, un souci constant pour les organisateurs.

Puis ils viraient à nouveau à Hengistbury vers le centre de la baie, avant de virer à droite vers l'île de Wight dont ils suivaient les côtes ouest avant de virer pour entamer la plus longue ligne droite du parcours

Avant de rallier la ligne d'arrivée.

Exceptés Polli et Mededil, tous les ténors du Championnat 87 étaient là. Annabella, San Benedetto, Paul Picot, Gancia Dei Gancia, Baby Cresci - renfloué après avoir enfourné et coulé en Suède - et le catamaran français

COLIBRI
MIDIAL

Euromarché-Rocky de Jean-Pierre Fruitier prenaient un excellent départ. On remarquait parmi les monstres de la classe 1 le petit catamaran français de classe 2 Divin, qui domine de la tête et des épaules le Championnat Classe 2 et qui s'est souvent payé le luxe - et ce fut encore le cas dimanche dernier à Poole - de se mêler à bien des classes 1 et de les devancer. Comme si une Formule 3 courait honorablement les grands-prix F1 ...

Mais dès la première bouée, Guénard donnait des gaz et le bateau distançait ses adversaires : Colibri creusait l'écart.

Derrière lui, seuls s'accrochaient Pinot di Pinot du champion italien Renato Della Valle et Gancia Dei Gancia de Bruno Abatte, un peu plus loin. Les autres concurrents, emmenés par Annabella et San Benedetto bord à bord étaient déjà nettement lâchés et cette distance allait croître très rapidement.

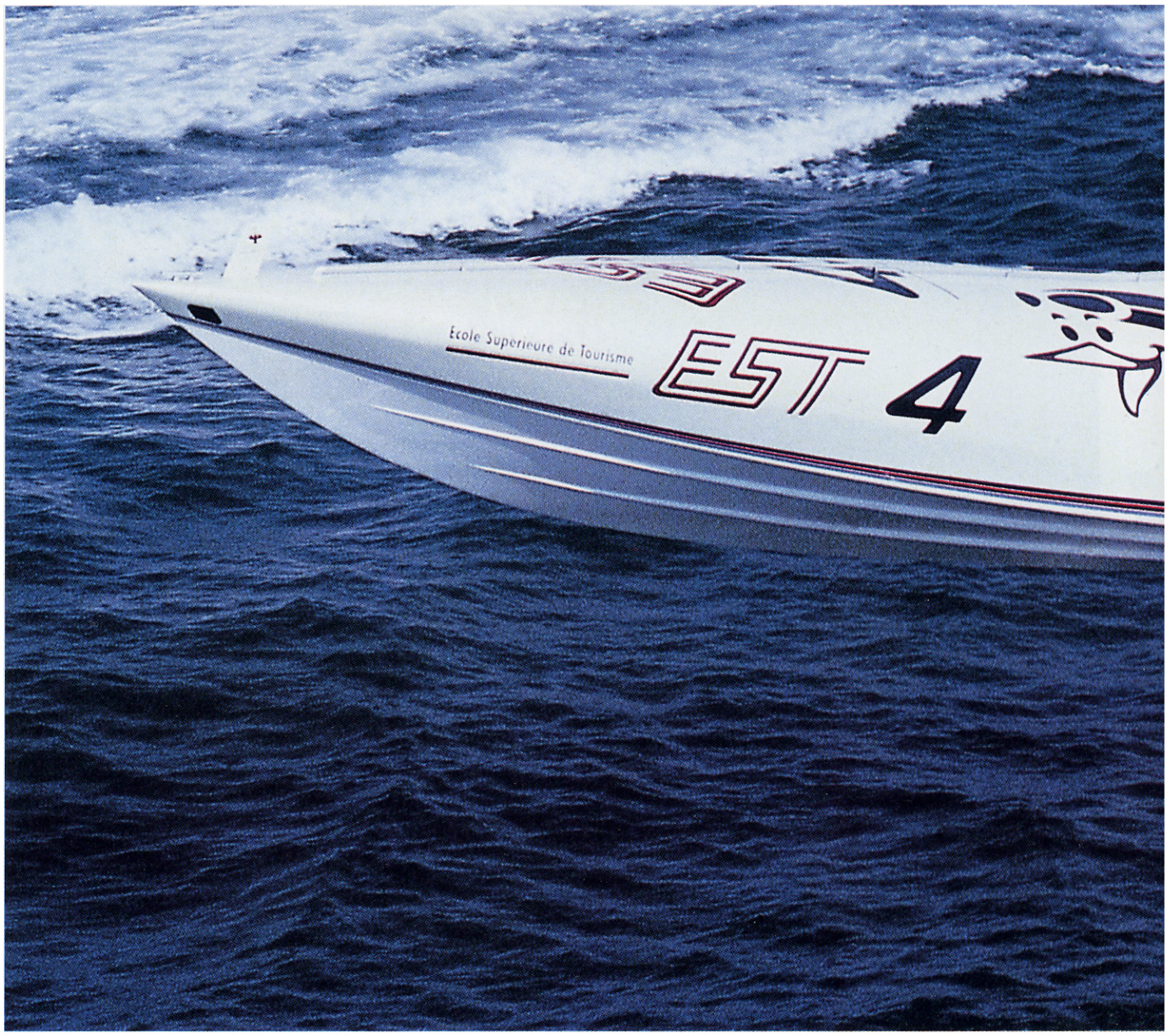
En vue de Swanage, Colibri flanqué de Pinot di Pinot rendait un peu de gaz et le bateau italien se hissait à sa hauteur, prenait un instant la tête de la course.

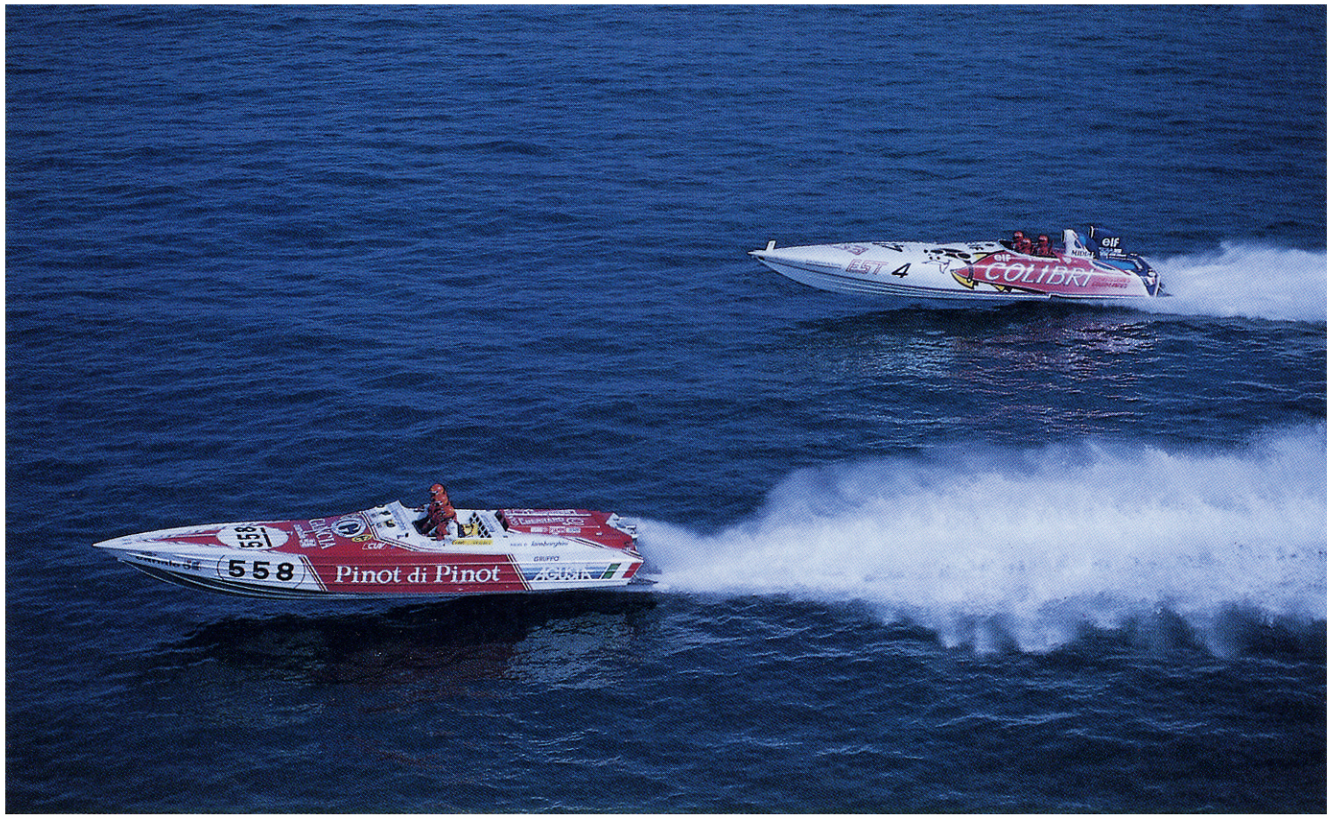
Une petite farce dont Didier était coutumier. Profitant de son expérience de la F1 et de son talent de pilote, il balançait littéralement le Colibri sur le tribord de Pinot di Pinot, obligeant le bateau italien à s'écarter de sa trajectoire au passage de la bouée. Et Didier reprenait la tête, son bateau en pleine accélération sur une trajectoire parfaite mettait plusieurs dizaines de mètres à Della Valle. C'était cela aussi, Didier. Chaque fois qu'il le pouvait, il aimait à venir se mesurer à ses concurrents, à s'en jouer. Une conduite qui ne lui attirait pas que des sympathies dans le parc off shore. Il s'en moquait.

Ses passages aux bouées étaient également bien connus.

Combien de fois avons-nous cru que,cette fois, il ne pourrait éviter la bouée. Exploitant ses dons et son sens de la trajectoire, il pilotait le Colibri comme hier sa Formule 1 Ferrari.

La mer est par nature un élément instable. De fait un bateau lancé à 100 km/h peut toujours, au gré d'une vague, faire un écart de quelques mètres à gauche ou à droite. C'est pourquoi, en règle générale, les bateaux passent assez large autour des bouées, selon une trajectoire très arrondie, très douce. Didier, lui,




558
Pinot di Pinot
4
COLIBRI

elf
MIDIAL
elf
DIDIER PIRONI
COLIBRI
PATISSERIES
GOURMANDES

EST 4
elf
COLIBRI
PATISSERIES
GOURMANDES
MIDIAL

EST 4
elf
COLIBRI
MIDIAL

s'écartait comme on fait en formule l'extérieur puis plongeait à la corde et frôlait la bouée à moins d'un mètre. C'était réputé et très spectaculaire. Mais très dangereux aussi.

A St Tropez, nous avons vu le Colibri foncer ainsi sur la bouée D, au fond du Golfe devant St Raphaël. Au dernier instant, Didier a vu qu'il ne passerait pas, qu'il allait droit dessus. Deux coups de volant secs et successifs, un à gauche puis un à droite, ont déstabilisé le bateau. Le premier l'a redressé alors qu'il était penché sur son flanc droit, en plein appui, le second l'a remis en appui et en virage à droite.

Tout cela à plus de cent à l'heure. Le bateau est parti dans une large glissade, comme une auto qui dérape des quatre roues et a littéralement enroulé la bouée, avant de reprendre adhérence sur l'eau. Nous voyions les casques des pilotes durement secoués qui allaient de droite à gauche. Je conserve le souvenir précis de Pierre Harnois, le navigateur, cramponné à ses barres à l'arrière. J'ai pensé à lui. Il ne pouvait rien faire.

Une autre grande différence entre la Formule 1 et l'Off Shore réside dans le fait que lorsqu'une voiture part en glissade, le pilote peut toujours et encore tenter quelque chose pour la rattraper. Lorsqu'un off shore échappe au contrôle de son pilote, lorsqu'il s'envole, il n'y a plus rien à faire qu'attendre qu'il retombe, gaz coupés et volant droit, en espérant que tout se passe bien. Mais il n'y a plus alors, aucune intervention possible.

L'espace d'un instant, le bateau en l'air es livré à lui-même et aux phénomènes dynamiques de surface portante et de résistance de l'air, et un accident, ou pire une vie, peut se jouer alors en une demi-seconde.

Didier ne se préoccupait pas de ces problèmes. Il était tellement habitué à ce que son bateau se cabre, dresse le nez vers le ciel comme une fusée prête à bondir puis retombe dans de grandes gerbes blanches, qu'il ne rendait qu'à peine les gaz.

Parfois même il en rajoutait. Ainsi plusieurs fois, survolant le Colibri à quelques mètres, nous avons vu Jean-Claude couper les gaz à l'amorce d'un instant difficile, et Didier mettre sa main sur celle de son throttleman pour repousser les manettes à fond.

Tout cela, les équipages italiens, super-spécialistes de l'off shore qu'ils pratiquent depuis une dizaine d'années, le savaient très bien.

De nombreuses fois depuis le début de la saison ils avaient hurlé «casse-cou». Mauro Ravenna, l'une des personnalités marquantes de l'off shore, nous confiait à Via Reggio au cours d'une interview : «Sans le talent de Didier, personne ne pourrait faire marcher le Colibri comme ça. Techniquement, c'est un bateau dangereux.» Mauro Ravenna s'explique longuement et analyse le binôme Pironi-Colibri dans une interview publiée dans ***OFF SHORE & PRESTIGE*** n°2, qui paraîtra fin septembre.

11h15. Tandis que derrière eux la course s'étirait, Didier et Renato Della Valle, presque bord à bord, passaient devant l'île de Wight. Une très légère brume adoucissait les contrastes de l'île, à quelques centaines de mètres, le temps était frais, la lumière pâle et douce. Et la mer, surtout, était calme.

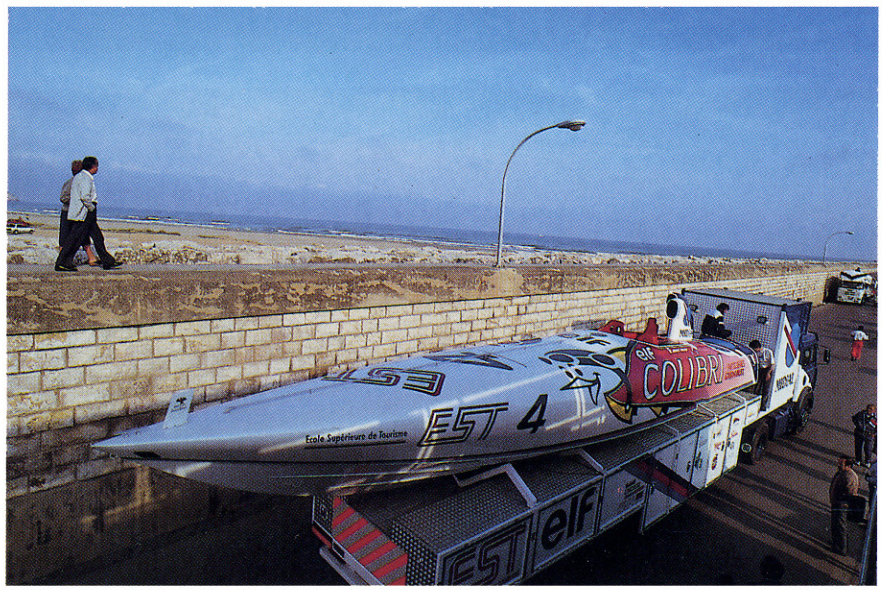
Devant les deux bateaux qui livraient une superbe course depuis près d'une heure, un petit pétrolier venait de couper leur trajectoire. Il n'est pas possible que Didier ne l'ait pas vu.

Renato Della Valle, riche d'une longue expérience, juge immédiatement la situation et préfère interrompre sa course avec le bateau français. Il fait un large écart - plusieurs dizaines de mètres - sur sa gauche pour éviter le sillage du gros bateau.

Que se passe-t-il alors dans la tête de Didier ?

Un hélicoptère survole son bateau, deux autres sont à quelques dizaines de mètres. Didier avait le sens du spectacle. A-t-il voulu offrir aux caméras que TF1 avait détachées à Poole et aux photographes une des «figures» dont il était coutumier ? A-t-il sous-estimé la vague créée par le passage du pétrolier ? Toujours est-il qu'alors qu'il peut encore se détourner, comme Della Valle, il décide de garder droit et fonce sur la double vague du sillage laissé par le bateau.

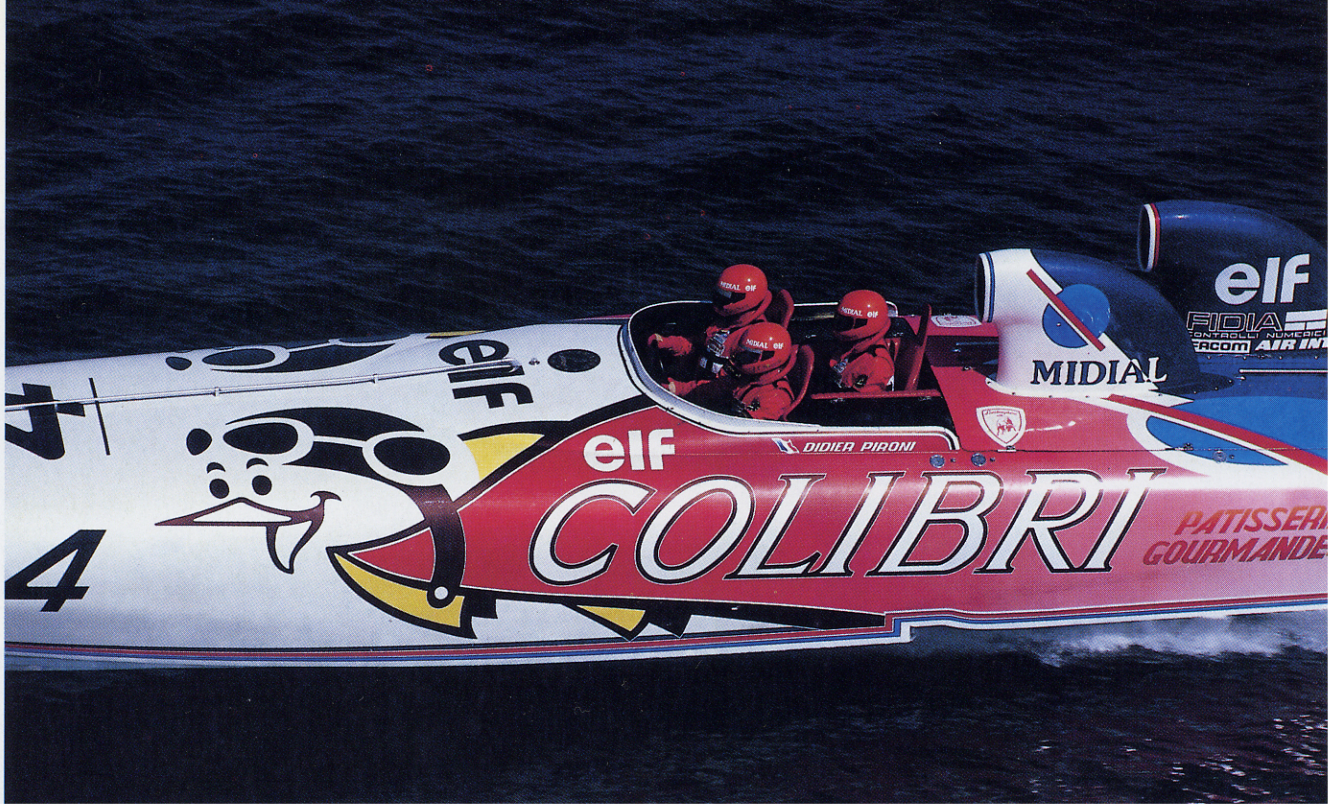
Le Colibri décolle sur la première vague. Il semble qu'alors Jean-Claude Guénard ait gardé les gaz à fond. Pourquoi ? Le bateau retombe dans l'eau et aborde la seconde vague. Il redécolle plus vite, plus fort, selon un angle important. En l'air le Colibri vrille, se retourne et retombe à l'envers.



Près de l'épave flotte le corps de Bernard, la face dans l'eau. Didier et Jean-Claude sont restés coincés dans le bateau.

L'accident s'étant produit à proximité immédiate de l'île, les secours sont là dans la minute. Une telle rapidité est inespérée. Trois bateaux encadrent instantanément le Colibri retourné.

Bernard Giroux est hissé à bord du premier d'entre eux. Il va être installé sur une civière et sera hélitreuillé à bord d'un Sikorsky de la Marine arrivé lui aussi très rapidement, une minute après l'accident environ. Une procédure qui entretient un espoir en chacun de nous qui assistons, impuissants, à l'organisation des secours. De l'espoir, il est difficile par contre d'en entretenir pour Didier et Jean-Claude, qu'un plongeur est allé dégager. Ils seront tous deux hissés sur un petit bateau et ramenés sur la plage proche,


elf
MIDIAL
DIDIER PIRONI
elf
COLIBRI
PATISSERI
GOURMANDE
4

où dans une petite cabane ils reposent tous les trois avant d'être emmenés à l'hôpital de Newport.

Jean-Pierre Fruitier a interrompu sa course et a arrêté son catamaran Euromarché-Rocky à une vingtaine de mètres. Les sauveteurs l'ont informé de la gravité de la situation. Jean-Pierre repartira et terminera la course. Mais le cœur n'y est plus. Didier était son ami, l'année dernière ils faisaient équipe.

La fête s'est terminée tragiquement. Sans même attendre la fin de la course, nous regagnons Poole, laissant le Colibri qui part en remorque vers un port inconnu. Le bateau n'a pas coulé. Hormis ses schnorkels (manches à air), il est intact.

Cet accident est le plus grave survenu en off shore depuis des années. L'an passé, un pilote américain avait trouvé la mort au cours du Championnat du Monde. Il fut la seule victime de la saison.

De leur côté, les organisateurs de la course de Poole affirment n'avoir jamais rien connu de tel en 21 ans d'édition de l'épreuve. L'heure n'est pas à jeter la pierre aux uns ou aux autres. Bien sûr, la réglementation n'impose que d'aménager un chenal pour le départ et l'arrivée. Hors de là, la mer est à tout le monde.

Mais tout de même. Jamais nous n'avons vu autant de bateaux de plaisance sur le parcours d'une course off shore. Jamais en Espagne, en Italie, en France, à Monaco, nous n'avons vu les concurrents devoir slalomer -j'écris bien : slalomer - entre les petits bateaux qui constituaient autant de bouées mobiles. C'était une atteinte au bon sens, et c'est un miracle que le bilan s'en tienne là. Rien qu'en ce qui le concerne, nous avons vu avant son accident Didier passer parfois à un mètre d'un voilier ou d'un zodiac qui lui coupait la route. Incroyable.

Quant au pétrolier, c'est acquis : il avait le droit d'être là. Mais est-il bien raisonnable, de la part des organisateurs, de faire passer le parcours d'une course internationale sur le lieu de passage obligé de gros bateaux ?

Pour ce qui nous concerne, nous entretenons la certitude que cet accident n'aurait pas eu lieu si... Didier n'avait pas été Didier. Mais il était comme ça, et c'est comme ça qu'on l'aimait. C'est comme ça qu'il nous manque.

DIDIER PIRONI

Depuis le 7 août 82, sa destinée s'était éloignée de la trajectoire des Formule 1.
Pendant trois ans, à la suite de son terrible accident d'Hockeinheim, son principal adversaire avait été lui-même. Sur son propre corps il avait remporté, à force d'acharnement et de courage, sa plus belle victoire.
Durant sa convalescence, il s'était définitivement installé à St. Tropez et y avait monté sa société, Leader.
Il nous avait confié avoir emprunté ce nom à la célèbre bande dessinée Michel Vaillant.
Leader, c'était avec l'off shore et, toujours présente en toile de fond, la F1, l'une des principales passions de Didier. En quelques années, il avait considérablement développé son affaire et avait révélé d'authentiques talents de chef d'entreprise. Sur son nom bien sûr, mais aussi grâce à une gestion et une organisation rigoureuses et performantes, il s'était forgé une nouvelle image.
Il distribuait les off shores Lamborghini et CB Nautica, il les louait et assurait l'entretien des Cigarette et autres Abatte d'une clientèle dorée.
Mais le démon de la vitesse le hantait toujours et, plus pernicieux encore, le virus de la compétition.
Il y revient dès que son état le lui permit, en début d'année dernière.
L'off shore l'avait séduit, le goûter côté course et y investir son nom s'imposèrent vite dans son esprit.
Quelques rares amateurs français pilotaient déjà dans les off shores de tourisme depuis quelques an-

MIDIAL
COLIBRI

nées. Si la renommée de Didier les attirait, sa personnalité avait tôt fait de les séduire.
Roger Berthault, propriétaire de l'école EST et Jean-Pierre Fruitier, distributeur national des jus de fruits Rocky étaient de ceux-là.
Ils furent les premiers à imaginer une participation française aux championnats off shore. L'Abatte, puis le Conquest *Rocky* et la Cigarette *EST*, préparés et entretenus chez Leader s'alignèrent à de nombreuses manches du Championnat d'Europe 86. Didier s'installait au volant autant que son programme de rééducation le lui permettait.

Mais cette saison devait être une saison d'apprentissage, et les déconvenues de tous ordres — problèmes mécaniques, défauts d'organisation — furent nombreuses.
L'envie de construire un bateau pour courir le championnat'87 date sans doute de cette époque.
Un champion du gabarit de Didier ne pouvait évidemment se satisfaire de se cantonner à un rôle de figuration, et il se mit en tête de construire une coque résolument nouvelle, très technique, conçue pour la haute compétitition, conçue pour gagner.
Il décida de consacrer tous les moyens nécessaires à ce projet et réunit pour cela autour de lui une équipe de spécialistes et d'amis.
Parmi ceux-ci, Jean-Claude Guénard devait le seconder sur l'ensemble du programme compétition, concevoir le bateau avec lui et tenir les gaz.

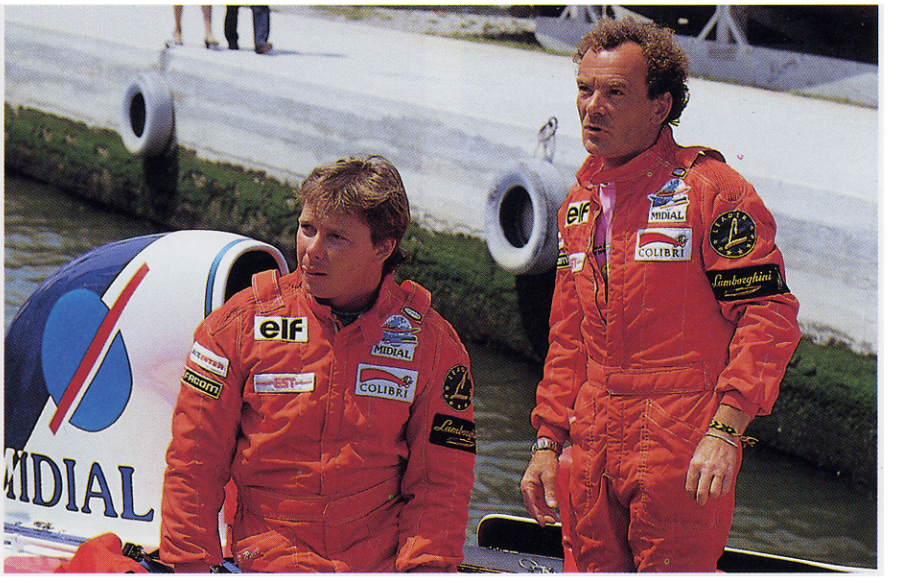
Jean-Pierre Brunier s'occuperait de toute la logistique, recherherait des sponsors et assurerait la promotion et les R.P. Autour d'eux, Didier organisa une structure homogène et donc efficace. Il créait la première équipe off shore totalement professionnelle, à l'image des top-teams de la F1 automobile. Conçu en collaboration avec l'architecte naval Xavier Joubert, le Colibri fut construit par les chantiers ACX, à Brest.

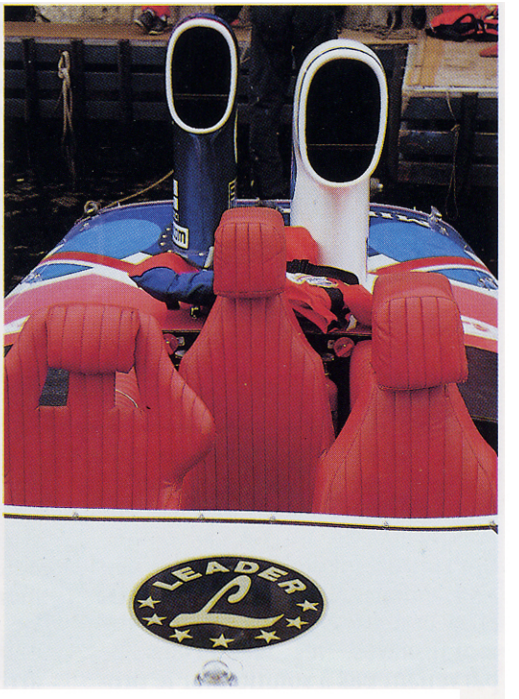
De conception révolutionnaire, sa coque n'étant pas construite en bois comme la majorité des autres bateaux du Championnat, mais en carbone monolithique, un matériau de très haute technicité.
Bien que construit aussi rapidement que possible, le bateau n'était terminé qu'in extremis.
Il était présenté à la presse et bap-

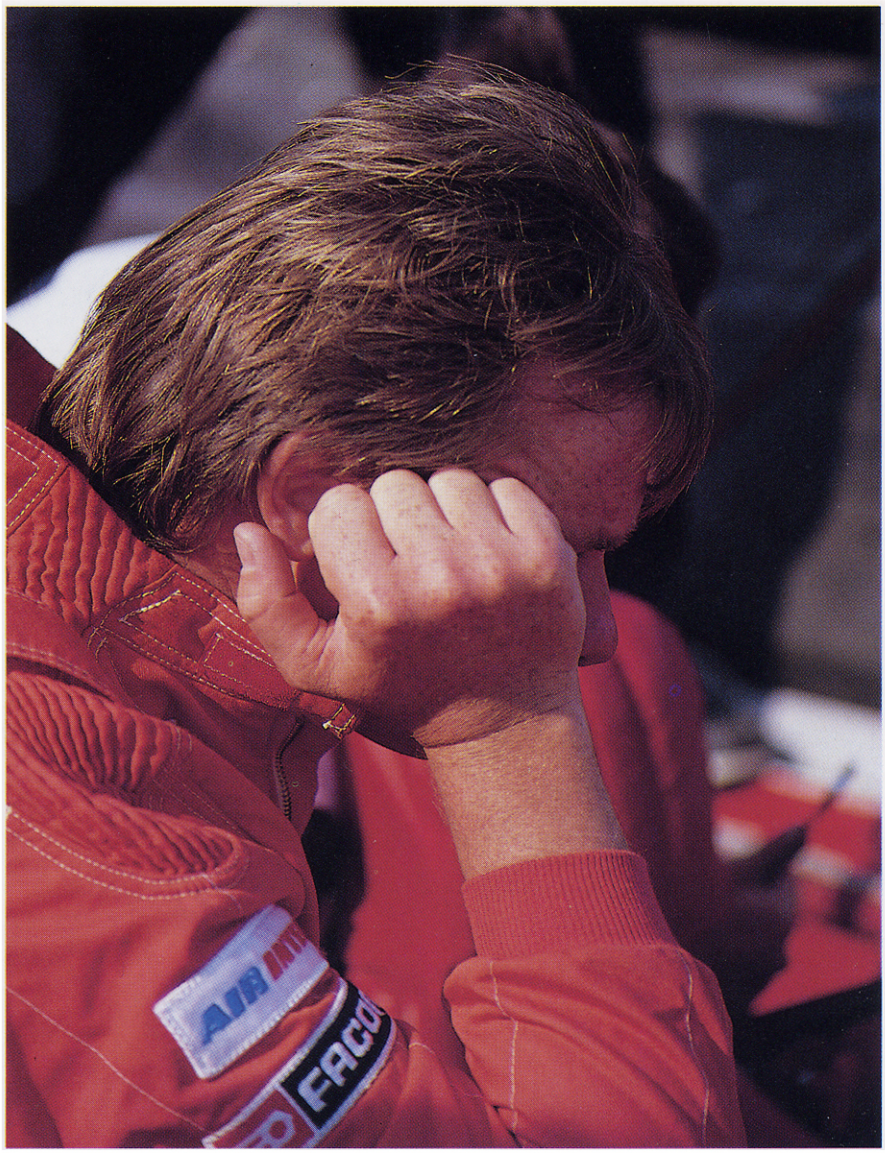
S.PELLEGRINO
elf

elf
COLIBRÌ

elf
MIDIAL
COLIBRÌ


elf
MIDIAL
COLIBRÌ
Lamborghini


LEADER

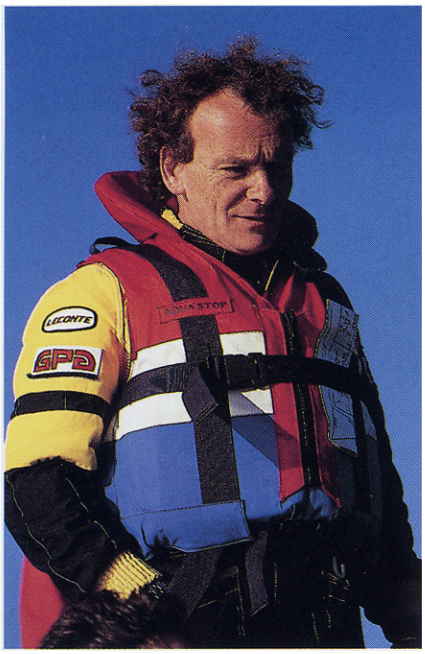


tisé le 22 avril dernier à St Tropez, trois jours avant la première épreuve de la saison : la course de Villa Nueva, en Espagne.
Dès cette première épreuve pourtant, il allait démontrer un superbe potentiel en terminant sixième malgré deux arrêts dûs à des incidents mineurs.
La suite du Championat devait confirmer deux points essentiels. Une : le Colibri était un bateau très rapide, fort probablement le plus rapide de tout le parc off shore. Deux : il était également très fragile, peut être l'un des plus fragiles du parc puisque chaque — brillante — démonstration se trouvait écourtée par un problème mécanique.
Les ruptures d'embases tournèrent rapidement au cauchemar, tant elles étaient systématiques et démoralisantes, les techniciens ne parvenant pas à solutionner le problème. Au milieu de cette agitation frénétique, Didier gardait cependant un moral de gagnant, très confiant dans les qualités et les performances de son bateau.
A La Vagna cependant, le Colibri effectuait sur une mer très formée l'un des sauts spectaculaires dont il était coutumier, et fendait sa coque.
La réparation imposait à l'équipe Leader de sauter la manche suédoise, et les techniciens mettaient ce repos forcé à profit pour tenter une nouvelle fois de solidifier les arbres de transmission.
Puis c'était l'épreuve d'Arendal, en Norvège, courue par grand beau temps. Dans un décor superbe, Didier et Jean-Claude amenaient pour la première et la dernière fois leur bateau à la victoire.
Le problème des embases semblant résolu, les deux compères arrivaient à Poole très confiants. L'ami Giroux les avait rejoints, espérant participer lui aussi à une victoire.
Ils se sont élancés avec ce seul objectif, gagner. Dès le départ, ils ont pris la tête de la course dans cette unique et commune volonté.

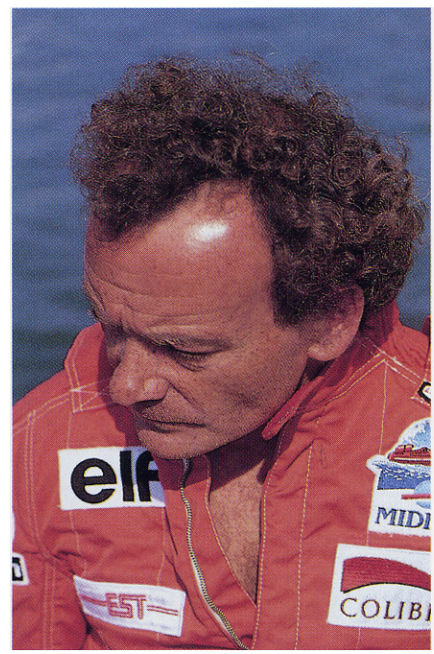
Ayant distancé tous leurs poursuivants, ils pouvaient ensuite se permettre de réduire un petit peu les gaz, d'économiser la machine.

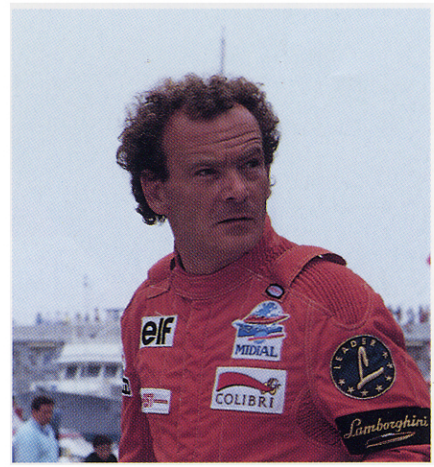
Le Colibri marchait vraiment du tonnerre et, à bord du bateau, on pouvait aisément les imaginer rayonnants, détendus presque, tout entiers tournés vers cette victoire qui se précisait minute après minute.
Jusqu'à ce qu'un instant inexplicable, quelques secondes tout au plus, ne dirige le Colibri vers ce maudit sillage.
Didier avait 35 ans, Catherine sa femme attendait des jumeaux.

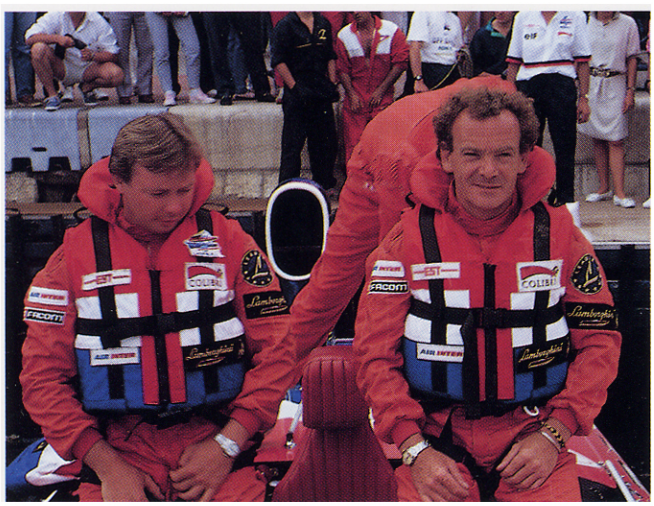
JEAN-CLAUDE GUENARD



Jean-Claude avait rejoint l'équipe leader au début de l'année dernière. Ingénieur de formation, sa passion l'avait tout d'abord conduit... derrière un volant.
A l'époque où il courait en Formule 3, les noms français les plus connus étaient ceux de Beltoise, Jabouille, Cevert... Mais Jean-Claude (Guégué pour les amis) ne s'attardera pas en F3... ni dans un baquet inconfortable. Il va rapidement passer de l'autre côté de la barrière et concevoir les voitures. On lui devra entre autres la Formule 2 avec laquelle son grand copain Jabouille s'illustrera.
Puis l'ascension continue, et l'on retrouve Jean-Claude en Formule 1, chez Renault puis chez Ligier.
Il n'était pas réputé facile de caractère, et s'avérait même fort peu accessible au premier abord. Sa seule vraie passion semblait être l'automobile, mais par amitié pour Didier, il avait rejoint le groupe et s'était installé à St-Tropez. Il avait totalement adhéré à l'aventure du Championnat'87 et s'y était investi corps et âme.
Collaborateur direct de Didier sur le chantier, il avait à charge, dans le cockpit du Colibri, les trims les flaps et, surtout, les gaz. Sous sa main droite, deux manettes lui permettaient de commander une horde de 1560 chevaux.
Jean-Claude avait 45 ans, il était divorcé et avait quatre enfants.

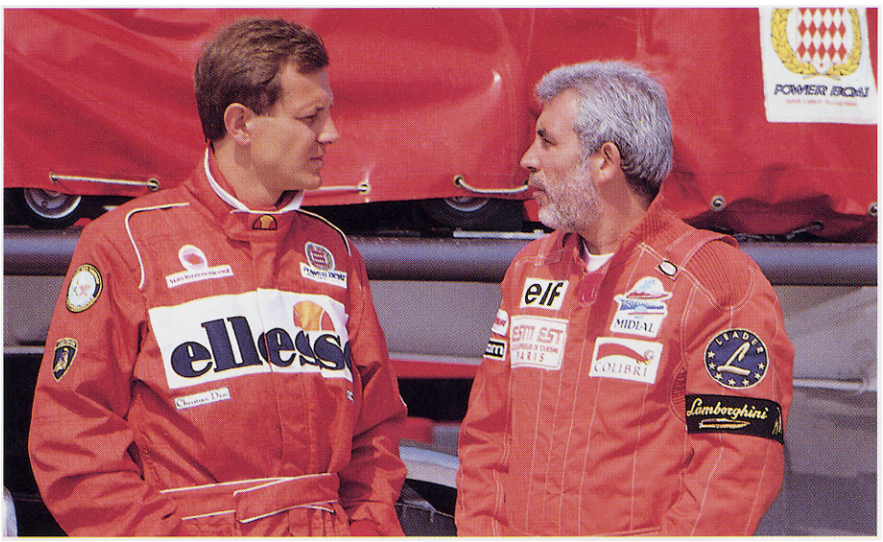






BERNARD GIROUX

Nous connaissions bien Bernard. Avant d'être notre confrère, il était notre ami. La carrière qu'il menait ne lui attirait pas que des sympathies.
Le grand public retiendra de lui le commentateur obligé des grands prix F1, le double vainqueur du Paris-Dakar et la traversée solitaire du Ténéré, à pieds, en hommage à Thierry Sabine.
Il avait beaucoup cru en son livre, qui venait de sortir, mais était déçu parce que, précisément, le chapitre consacré à l'off shore était « truffé de coquilles, réellement incompréhensible. »
Nous lui avions consacré une interview dans notre numéro 1. Il nous disait ses doutes, nous expliquait ses choix. Il nous parlait de sa voix basse et chaude, presque monocorde quand il parlait de sa vie.
Et nous l'avions retrouvé à Poole, samedi soir après dîner. Confirmant les révélations de l'interview, il attendait de « grandes nouvelles, dont on n'aurait pas fini de parler. » Il fourmillait de projets, de grands projets. La télévision ne l'avait pas laissé organiser l'émission « Le défi » qui lui tenait à cœur. Mais Ari Vatanen venait de le contacter pour faire à nouveau équipe avec lui. Bernard retrouvait son sourire : « Tu comprends, personne ne veut faire équipe avec lui, alors Giroux... » Oui, Giroux...
Giroux qui avait peur, qui le disait (« Toute la France sait que j'ai peur »), mais qui y allait quand même. Et surtout, ce qui nous fait le plus mal aujourd'hui, sa récente décision d'arrêter l'off shore. Ça il ne voulait plus. Trop peur. Son estime et son amitié pour Didier n'étaient pas en cause. Mais il trouvait que le champion « y allait trop fort ».
Dimanche, à Poole, Bernard était



venu pour gagner. La semaine précédente, il n'était pas à Arendal. Cette fois le bateau semblait au point et il allait pouvoir oublier ces courses écourtées qui avaient fini par lui saper le moral. Il voulait cette victoire, et puis il arrêtait.
Il avait le sentiment de se trouver à une période-charnière importante de sa vie, et il voulait opérer les bons choix.
Son passé professionnel impressionnant, la notoriété qu'il s'était forgée, devaient lui permettre de tracer sa vie et son avenir comme il l'entendait. Une grosse vague l'a empêché de diriger son propre itinéraire comme on le voyait diriger, quelques minutes à peine avant l'accident, les caps du Colibri, penché en avant à grand renfort de gestes adressés à l'attention de Didier Pironi.
Dimanche au large de l'île de Wight, Bernard, qui avait 37 ans, est certainement mort avec la peur au ventre. Mais comme à son habitude, il est allé jusqu'au bout de ses choix. Merde, Bernard : nous aurions préféré que tu sois moins courageux.

OFF SHORE & PRESTIGE est édité par **SPONSOR, SARL au capital de 50 000 F**
11 av. Marius Franay - 92210 St Cloud - Tél.: 49.11.05.05

Directeur de la publication : Yves DENIS - **Gérant :** Didier HUBNER

OFF-SHORE & PRESTIGE