



La 43ème Gazette du JDM,
La 43ème Gazette du JDM,

Claude Hardel victorieux au Grand union Canal Race en Angleterre, voir page 6

Chaud le Marathon de la baie du Mont Saint-Michel !

Ils ne s'en sont pas encore remis ! La gazette attendait pourtant un récit chaleureux sinon enflammé de cette escapade cancalaise, mais il a fallu mettre sous presse sans avoir le moindre paragraphe décrivant les tourments (calvaires ?) des nombreux joggeurs de ce dimanche matin 22 juin qui sont partis fringants à 17° ambiant pour arriver affligés bien au-delà de 30° et de 3h30 de parcours. La chaleur épuise même si l'eau est bue, pure ou glucosée, avec ou sans les barres énergétiques adéquates. Tous ont eu du mal à rejoindre le caillou final mais ils y sont parvenus et tant pis si les temps habituels ont été largement rallongés.

Et encore Bravo à Nathalie pour son premier Marathon !

Haut le Pic de Bures de jour comme de nuit !

Là on ne coure plus, on marche. Le rendez-vous estival des randonneurs de Bures a aussi bénéficié d'un grand beau temps avec son cortège de chaleur. Patrick a participé à l'escapade nocturne que plusieurs habitués de la balade avaient décidé de tenter cette fois-ci. Allez voir en page 3 pour rencontrer l'extase cosmique !

Et quoi qu'on va faire maintenant ?

D'abord bronzer mon gars ! L'été est fait pour ça. Ensuite ne pas se goinfrer de croissants sous prétexte que c'est les vacances et qu'on le mérite bien après le jogging matinal. Egalement aller courir le dimanche matin au stade Chabrat si on est toujours du côté de Bures, et surtout penser aux copines et aux copains à la rentrée pour aller les aider et les relayer au Forum des Associations du 13 septembre.

Et puis en prime cette année le JDM des non-plagistes vous offre une « Sortie de Nuit » le vendredi 25 juillet, balade au clair de nouvelle lune dans la campagne Hurepoise. Rendez-vous au stade vers 21h00, quelques lampes frontales seront nécessaires et un peu d'eau car vous l'aurez remarqué la saison est chaude même la nuit !

Et même vous savez quoi ? On a déjà prévu l'assemblée générale du JDM qui se tiendra le vendredi 21 novembre 2003 comme d'hab'. T'es libre ce soir là, ma poule ?

Sinon pour le train-train, y'aura le Trail 91 et autres courses vertes (ça veut dire pluvieuses), le Paris Versailles (plus cool en RER), les 20 bornes de Paname, des CO jusqu'à pusoif et la croisade des Templiers dans les Causses, moment fort du JDM 2003. Certains iront aussi voir les filles de La Rochelle fin novembre.

Dominique

A Dimanche !

Contacts JDM :

Anne-Marie Montambaux, 01 64 46 46 26, am.montambaux@wanadoo.fr

86, Les Jardins de Bures, 91440, Bures sur Yvette

Dominique Fayoux, 01 69 28 16 21, dominique.fayoux@wanadoo.fr

47, allée du Pré Gibeciaux, 91190, Gif sur Yvette

Patricia Bouillault, 01 69 07 06 36, frédéric.bouillault@wanadoo.fr

10, avenue Molière, 91440, Bures sur Yvette

PIC DE BURES 2003 **"L'extase cosmique"**

En regardant vers le bas, nous avons l'impression de voler, car plus rien n'était visible entre les lumières scintillantes et nous. Sur ce flanc de montagne assez abrupt et à cette altitude, la nuit avait effacé le paysage, gommé tout obstacle à la vue magnifique qui s'offrait à nos yeux. Nous étions suspendus au-dessus de ce village qui disparaissait au fur et à mesure de notre ascension, plus aucun son ne nous atteignait ; notre progression silencieuse était seulement troublée de temps en temps par le roulement des cailloux qui dévalaient la pente sous nos pieds. En regardant vers le haut, le sommet se confondait avec le ciel ; les étoiles marquaient la frontière que nous voulions atteindre.

Partis du refuge des Sauvas, nous marchions depuis la tombée de la nuit d'un pas lent et régulier, chacun suivant de près le marcheur ou la marcheuse qui le précédait. En quittant le confort rassurant de nos véhicules, nous avons entamé avec une petite inquiétude cette randonnée nocturne vers le Pic de Bure, objet de notre convoitise, que nous comptions atteindre quelques heures plus tard. Ne sachant pas ce qui les attendait, ceux qui abordaient cette aventure pour la première fois restaient nichés dans le milieu protecteur de la colonne des amis, silencieux, renfermés sur leur appréhension et leur plaisir, concentrés sur l'économie de mouvements et la sécurité. Les dix lampes frontales formaient un petit train lumineux qui serpentait en gravissant la pente.

Après un passage assez long dans une épaisse forêt, la végétation s'est clairsemée pour faire place à des éboulis, qui furent notre décor presque invisible pendant toute la montée. Au hasard des mouvements des uns et des autres, les faisceaux des lampes jetaient des éclairs lumineux sur les faces des rochers, matérialisant ainsi l'aspect chaotique et lugubre des minéraux qui nous entouraient. Venant de nulle part, des courants d'air nous enveloppaient quelquefois de leurs tentacules glacées pour nous confirmer que nous étions des étrangers troublant la tranquillité des lieux. La pente instable et les pierres rendaient la marche incertaine et dangereuse, le chemin si évident au début devenait une énigme parfois résolue par la présence de cairns ; la fatigue et le sommeil commençaient leur œuvre dévastatrice...

Pourtant, une certaine euphorie nous envahissait à l'idée d'arriver là haut. Tous ceux qui avaient déjà réalisé cette ascension de jour, et ils étaient nombreux, se sentaient gagnés par cette espèce de joie excessive pour avoir, encore une fois, joué un bon tour aux années qui s'ajoutent aux années en accroissant la difficulté par une montée nocturne.

Comment raconter le passage des marches ? On aurait cru l'escalade à flanc de pyramide, lorsque l'on passe d'une dalle à une autre par un grand pas transversal, cherchant un appui sûr dans la roche irrégulière, fouillant des yeux le halo lumineux pour trouver les marques du chemin, maîtrisant la douleur des muscles successivement comprimés puis hyper étendus pour ne pas être distancé par le groupe. Vers le haut, nous avons rencontré un petit névé oublié là par le printemps, tout vieux, tout sale, avec son manteau gris auquel nous avons donné de sérieux coups de pieds pour voir s'il était bien blanc en dessous... De courtes pauses donnaient aussi l'occasion d'ajouter un vêtement car la température diminuait sensiblement vers le sommet, et nous approchions du but avec l'impression que l'on en finirait jamais car plus on montait, plus nous mesurions avec lassitude qu'il restait encore et encore des roches à contourner, des cailloux à piétiner, des cailloux, des cailloux, toujours des cailloux (et pas de cabane...). Sur certains versants, suivant l'exposition, il y avait des zones de mousse et de lichens avec des petites fleurs qui donnaient un air sympathique à cette montagne aride et austère. Certaines plaques, assez grandes, donnaient surtout envie de s'y allonger pour dormir. Ah ! Dormir... savait t'on encore ce que cela voulait dire ? Nos pas nous portaient encore par un réflexe de survie mais il ne fallait pas tomber car nous serions morts de sommeil, là, sur le flanc de cette pente inégale et caillouteuse, au bout de nos forces, abandonnés à cette torpeur bienfaisante qui conduit au couloir de l'anéantissement...

Soudain, nous avons longé le bord d'une falaise, un à-pic extraordinaire, un trou sans fond de centaines de mètres, un dénivelé incroyable, un vide qui engloutissait notre rai lumineux jusqu'à l'infini. C'était là : Le Pic de Bure, tant attendu, si bien mérité, une vilaine petite plate-forme irrégulière et grisâtre dominant tout, une vue époustouflante et un tour complet d'horizon en communion avec les sommets des Alpes et la voûte céleste ;

En résumé : 360 degrés de bonheur pur.

Arriver au sommet n'était pas l'aboutissement de tant d'efforts et le but n'était pas non plus d'escalader 2709 mètres car nous avons tous fait cela bien des fois. Nous étions venus pour guetter un événement qui se répète chaque jour mais qui reste un miracle et un émerveillement à chaque occasion. Il restait donc quelques heures avant ce grand moment et nous avons tous dormi à la dure sur notre pic de Bure, blottis dans nos duvets avec un vent glacé, enroulés dans nos toiles sous un plafond d'étoiles.

A six heures s'est produit un lever de rideau sur le plus beau spectacle auquel il peut être donné d'assister. Jouez musiques, lancez vos trompes, orchestres symphoniques, poussez vos voix à pleins poumons, les chœurs et hurlez vos ovations dans un crescendo général.



Les sommets tout juste éveillés des Ecrins, alignés comme des soldats en uniformes noirs, casques pointus sur une même ligne de crête se découpant dans une irisation sans cesse en cours de transformation comme un bouillonnement de sang rose qui monte au loin sans pouvoir s'arrêter, engloutissant tout au passage, illuminant l'horizon d'une lueur fantastique, mobilisant toutes les attentions ! Figés, nous étions tous là, émerveillés, silencieux, retenant notre souffle, saisis par ce happening éblouissant comme si nous assistions à une explosion nucléaire ! Et enfin, Il arriva entre deux pointes, une irruption qui fusionna tout dans une élévation fulgurante, une montée puissante et inexorable, une apparition qui remplit notre horizon, nous baignant dans sa radiation généreuse, émettant une chaleur qui nous transperça aussitôt : Le soleil. Ouf ! Quel spectacle, quelle sensation ! Oui, là, nous avons eu notre orgasme cosmique... avec émission d'atomes d'hydrogène et tout le toutim !



Le soleil, qui nous avait tant offert, était déjà bien haut dans le ciel lorsque nous fûmes rejoints par l'équipe buressoise de jour, c'est-à-dire les dix sept courageux qui étaient partis du refuge à six heures du matin, l'heure exacte de ce mémorable salut au soleil. Ce furent donc vingt sept citoyens de Bures-sur-Yvette qui prirent possession des 91,440 m² à 2709 mètres du Pic de Bure en ce beau dimanche 6 juillet 2003. Il ne faisait pas bon monter à cet endroit et à ce moment précis pour y faire une retraite dominicale ou un rendez-vous en amoureux ! La troupe joyeuse des "noctembures" a dignement fêté son ascension victorieuse avec force victuailles montées à dos d'hommes et de femmes. La table d'orientation se souviendra longtemps du saucisson pur porc, du pâté Hénaff et du pétard des bouchons de champagne. On a beau être sportifs, on n'en est pas moins gaulois, et une victoire entre amis, cela s'arrose, pas vrai ? Pour finir, les incontournables photos bouclèrent la cérémonie et le plateau de Bure fut traversé d'un pas alerte pour aller faire une rencontre du troisième type, elle aussi assez attendue : Les grandes oreilles, les antennes géantes de l'Institut de Radio Astronomie Millimétrique du Plateau de Bure, un endroit tristement célèbre en l'an 2000, mais un haut lieu de la recherche scientifique mondiale.



Enfin, la descente s'est effectuée par un autre chemin, la "Combe de Mai", un immense pierrier qui fut descendu en un temps record. Six cent mètres

de dénivelé, avalés en moins de temps qu'il en faut pour le mesurer... Comment imaginer cet interminable descente avec les cailloux qui roulent sous les pieds, chaque randonneur avec son propre style, "ramasse" ou "patasse", dans cette pente à 45° qui n'en finit jamais sous un soleil de plomb, plus tellement notre ami à présent, mais illuminant cet endroit indescriptible, résultat des immenses falaises rocheuses qui pleurent depuis des milliers d'années les pierres de leurs flancs fragiles, comme des larmes versées sur leur beauté inaltérable et méconnue.



Finalement, c'est le retour au gîte forestier de Montacharre, marquant la fin de cette magnifique randonnée commencée la veille. Le soleil qui se couche derrière les grands arbres donne le signal du repas pris en commun. Une grande tablée conviviale, bruyante et chahuteuse conclut un séjour vraiment très réussi.



Il faut remercier très chaleureusement tous ceux qui ont contribué à l'organisation de cette sortie qui restera dans les mémoires.

Pourquoi y sommes-nous allés ? Parce qu'il est là. *
L'extase cosmique n'attend pas !

Patrick. Juillet 2003



*. *"Because it's there". C'est ainsi que George Leigh Mallory explique sa motivation, peu avant l'ascension de l'Everest qui lui coûta la vie en 1924.*

Grand Union Canal Race, Birmingham-to-London, England - 145 miles (233 km), 24-26 May 2003



Gas Street, 24 May 2003, 05:45

24 mai, 5h30. Une petite affluence commence à encombrer Gas Street, à Birmingham. La météo est clémente : il fait frais, mais les pluies de la veille semblent nous accorder un peu de répit. Parmi les 65 coureurs et coureuses inscrits au départ de la course non-stop la plus longue d'Angleterre, on reconnaît plusieurs 'anciens' des Trans'333 mauritanienne et tunisienne. Notamment l'américano-polonaise Alicja Barahona, qui avait brillamment gagné l'édition 2001 mais a souffert le martyr en Tunisie. Anke Molkenthin, qui hante tous les ultramarathons dans les déserts. Wayne Simpson, que j'ai retrouvé la veille à l'hôtel. (Il m'a confié avoir misé un peu d'argent sur mon compte ; combien ? cela restera un mystère.) Et Jack Deness, co-recordman du nombre de 'Badwater' réalisées. C'est lui qui m'a vanté cette course quand nous étions en Tunisie, et m'a mis en contact avec l'organisateur Dick Kearn. Je pensais alors faire la 'Nove Colli' en Italie, qui a lieu à la même époque, mais je me suis finalement décidé pour l'Angleterre, encore vierge de mes foulées.



L'entrée de Gas Street Basin, point de départ de la course

Le dossier de la GUCR décrit une épreuve qui cadre bien avec deux idées clés que je me fais de la course à pied : courir est aussi un moyen de voyager, et cela requiert un minimum d'assistance. En fait, Dick propose deux options de course : 47 coureurs ont choisi l'option 'supported', leurs supporters auront en charge de les ravitailler et de transporter leur équipement, l'organisation ne leur fournissant que les boissons aux CP ; 18 autres ont choisi l'option 'unsupported', ils bénéficieront de 5 'Feed Stations' avec repas chauds, et de 4 autres CP intermédiaires avec uniquement des boissons et biscuits, leur sac étant transporté d'un CP à l'autre en fonction de leur progression. Les CP sont donc assez éloignés les uns des autres, jusqu'à 35 km entre deux points d'eau, et 58 km avant un repas chaud.

Tout le monde a 19h pour atteindre la FS2 (70,5 mi / 113,4 km), et 45h pour rallier l'arrivée. Dick a beau dire que la barrière horaire de 19h est confortable, à peine un tiers des concurrents a rallié l'arrivée dans les délais au cours des 8 premières éditions. Avant le départ, les records de l'épreuve sont les suivants :

Men : 28h58, 1998, Rod Palmer
(Supported)
34h52, 2000, John Pepperell
(Unsupported)
Ladies : 39h25, 2000, Jill Green
(Supported)
44h23, 1998, Sigrid Eichner
(Unsupported)

En me basant sur mes résultats au Spartathlon, j'ai préparé un plan de route en 29h, proche du record de l'épreuve. Il ne me déplairait pas d'ailleurs de ramener le record dans la catégorie des insupportés. Il reste tout de même un point qui me tracasse un peu, c'est la navigation. D'après ce que j'ai compris, la route n'est pas balisée et, même s'il s'agit de suivre un canal, Dick prévient qu'il faut se méfier aux jonctions de canaux et à certains changements de côté obligatoires. Hier, j'ai eu la chance de trouver dans une librairie de Birmingham les deux cartes 'GEO projects' qui couvrent le tracé de la course. J'ai donc eu tout le loisir d'étudier le trajet, d'annoter les passages où il faudra être plus spécialement vigilant, de positionner mes besoins en ravitaillement et équipement. Tout cela figure dans une pochette plastique étanche à la pluie, avec la carte d'un côté et la description de l'autre.

Pour l'équipement, il y a peu d'options possibles. Je ferai le point avant la nuit au CP de Navigation Bridge (70,5 mi, passage prévu vers 18h30). Mais j'emporte dès maintenant tout l'indispensable : les deux cartes jusqu'à l'arrivée, la tikka et les piles de rechange (les 100g ne valent pas le risque d'un aléa de l'organisation), une petite boussole au cas où, quatre barres énergétiques que je renouvellerai en cours de route, si cela s'avère nécessaire, et une 'pharmacie' minimum avec élastoplaste et crème anti-frottements. J'ai un maillot à manches longues et un coupe-vent dans le sac, intempéries obligent. Et un camelbak de 2 litres, mais je le remplirai rarement plus que la moitié. A contrecœur, je fais l'impasse au dernier moment sur l'appareil photo, me disant que je pourrai toujours changer d'avis en cours de route. Je sais d'expérience qu'il est difficile de combiner compétition et reportage.

6h00. Le départ est donné. Je me place légèrement en retrait d'un petit groupe de tête, parti idéalement à mon allure d'entraînement. Je cours quelques kilomètres aux côtés d'Alicja, qui semble

également surveiller la tête de course. Elle m'apprend qu'elle a reconnu les premiers miles, cela sera une aide précieuse, car ils comprennent plusieurs pièges. J'en profite pour m'imprégner de l'esprit du chemin, une nouvelle occasion de constater ces petits riens qui font les vraies différences entre les pays : ici, pas de marques comme sur nos GR[©], pas d'indications de directions, de temps ou de distances, les numéros de ponts sont indiqués de façon aléatoire, et pourtant, petit à petit, on finit par comprendre à peu près comment ça marche. Pour les distances, c'est plus compliqué. Le passage au mile n'est pas sans rappeler le passage à l'euro : en théorie, c'est facile, dans les faits, impossible de penser en miles, il faut à chaque fois activer la calculette. Je finis par me dire que 10 km/h font presque 1 mile/10 mn, cela constituera une base relativement facile.



Les premiers mètres dans Birmingham

La traversée de Birmingham est superbe. Le canal est un havre de tranquillité qui traverse la ville, dominée par de très belles constructions en brique. L'ancien chemin de halage est ici bitumé ou pavé, mais très agréable. On se rend compte tout de même que si le tracé est globalement plat, l'accumulation de petites montées et descentes à chacun des ponts finira par se faire sentir. Il faut également rester vigilant pour ne pas se laisser surprendre par les irrégularités du revêtement, faites pour donner des points d'ancrage et empêcher les glissades.

Les deux coureurs de tête s'arrêtent pour une pause technique, je me retrouve devant un peu idiot. Je n'avais pas prévu de prendre la tête avant le premier ravitaillement. Peu après, je m'arrête à mon tour, cela règle la question. Les deux anciens coureurs de tête me passent assez rapidement, puis un coureur isolé que je n'avais pas repéré jusqu'à présent, puis Alicja, à peine derrière. Pour le reste, le trou est fait. Bien sûr, il n'est pas exclu qu'il reste à l'arrière un coureur de la trempe de René Heintz, à qui l'on n'impose jamais d'allure de course.

Comme ils sont peu nombreux, je suis presque sûr d'avoir devant moi les ambitions de la course, qui est donc lancée. Je remonte assez rapidement Alicja. Un des deux coureurs de tête a fait 37h environ l'an dernier et ambitionne de faire mieux cette année. De là à partir sur une base de moins de 24h, l'écart est peut-être un peu grand. Alicja ne se laisse d'ailleurs pas prendre au jeu et me laisse rejoindre les trois autres, maintenant regroupés.

7h30, CP Catherine de Barnes Br. (=). Je suis à peine derrière eux lorsque nous arrivons au CP. Je n'ai pas vraiment besoin de ravitaillement. Je bois quelques godets et vérifie la route jusqu'au CP suivant sur ma pochette de navigation. Puis je m'amuse à un petit coup de bluff en repartant après moins d'une minute d'arrêt. Un poisson mord à l'hameçon, mais choisit de conserver un écart prudent.

Le plan de route en main, je peux expérimenter la navigation en solo sur une première portion facile. Qui plus est, les équipes d'assistance que je croise régulièrement le long du canal sont là aussi pour me rassurer. Longtemps, notamment, je croiserai un trio attendant mon poursuivant. Jusqu'à ne plus les voir eux non plus.

Nous sommes maintenant dans la campagne, le bitume a laissé la place aux chemins de terre, parfois boueux des pluies récentes, souvent en herbe, et ce ne sont pas alors les plus faciles. La plupart des péniches sont encore amarrées. Ce n'est

donc pas la cohue aux écluses. Ni d'ailleurs dans les nombreux pubs que l'on trouve tout au long du canal. Je ne m'attendais pas à un aussi beau parcours. Quoi qu'il en soit, je me retrouve maintenant dans mon élément, la course en ligne en solitaire. J'ai maintenant des heures et des heures devant moi, à faire un truc qui me plaît bien, courir.

Le chemin de halage s'arrête au moment où le canal s'enfonce dans un tunnel qui passe sous le village de Shrewley. Par un petit tunnel adjacent, je rejoins rapidement la surface, comme autrefois les chevaux. Pendant ce temps, les mariniers progressaient dans le tunnel de 400 m à la force des bras, s'aidant de rails fixés dans les parois.

9h16, CP Hatton Hill Br. J'arrive isolé au CP. Je m'octroie une courte pause, quelques verres d'eau, un morceau de chocolat, et le demi-plein de mon camelbak. Le coureur qui tient le CP me dit de me méfier, la plupart des abandons sont le fait de coureurs partis trop vite le premier jour. J'essaye de le rassurer. Le second n'est pas en vue quand je repars. Je saurai plus tard qu'il a une dizaine de minutes de retard à ce moment de la course.

Hatton Locks est la plus belle enfilade d'écluses du canal : 21 écluses en 2 miles, et 45m de descente. Justement, les péniches se sont mises en route petit à petit, et c'est l'occasion d'assister aux manœuvres de franchissement. Tout cela dans le cadre d'une division sexuelle du travail assez classique : les hommes le plus souvent à la barre, les femmes aux manœuvres, après tout elles ont maintenant autant de biscottos que les mecs. En dehors des passages d'écluses, la vie à bord des péniches est de nos jours assez lymphatique. Toute la matinée, les Anglais se transforment en manchots, une de leurs mains étant constamment occupée avec un mug de café. C'est très amusant de doubler sans effort les péniches qui descendent vers Londres, sous l'œil mi-amusé mi-impuissant de leurs occupants. Et pour

cause : leur vitesse est limitée à 4 mph (6,4 km/h).

Warwick. Je pensais voir le superbe et imposant château, mais non, il est sur l'Avon, pas sur le canal. Un peu plus loin, le canal passe au dessus de la rivière par un aqueduc qui est un défi aux lois habituelles de l'hydrologie.

11h20, FS1 Birdingbury Br. (+20mn).

Dick et son équipe tiennent le premier gros point de ravitaillement de la course. Un yaourt, un rice pudding et une banane font office de solide repas destiné aussi bien à apporter du lest que de l'énergie.

Je ne m'attarde pas. A Napton, nous rejoignons la branche sud du canal d'Oxford. Une longue section herbeuse assez pénible m'emmène ensuite jusqu'à l'entrée de Braunston, où arrive la branche nord du canal d'Oxford. A la sortie du village, chemin et canal se séparent de nouveau en raison d'un nouveau tunnel de près de 2 km de long. Les indications de route sont assez sommaires, mais je trouve sans trop d'hésitation le chemin qui me ramène en pente douce vers le canal.

13h37, CP Buckby Top Lock. Le CP est installé au niveau d'une écluse isolée. Je fais une arrivée remarquée devant les consommateurs de l'auberge attenante, installés en terrasse au soleil. Un marinier a attendu patiemment que j'ai traversé l'écluse avant d'entamer ses manœuvres. Sur un banc au soleil, je refais un nouveau petit ravitaillement rapide et le plein d'eau. La section qui suit, avec ses 35,4 km, est la plus longue entre deux ravitaillements. Une autoroute longe le canal pendant quelques kilomètres, c'est le seul passage un peu moins champêtre de notre périple. Je croise un groupe de marcheurs qui me demande si je suis de ceux qui sont partis ce matin à 6h00 de Birmingham. D'une façon générale, ils sont très peu nombreux à randonner sur le chemin. Après 20 km sans le moindre changement de côté, un petit flip-flop au niveau de la jonction vers Northampton, c'est l'arrivée au tunnel de Blisworth, la dernière grosse difficulté de la course. Avec ses 2800m, c'est le plus

long tunnel navigable d'Angleterre. Le chemin, évidemment, passe en surface. Je suis bien content de le passer de jour. A peine sorti du canal, je rencontre un coureur qui me demande son chemin. Au moment où je lui indique l'entrée nord du tunnel, il réalise que je dois être un coureur de la GUCR. Il me donne alors toutes les indications pour rejoindre l'entrée sud du canal.

Cette section est marquée par le retour de la pluie. D'abord insignifiante, elle se fait de plus en plus insistante. Pour ne pas trop me refroidir, j'enfile un maillot à manches longues et mon coupe-vent. Une forte envie de dormir commence à me prendre, c'est bien la première fois que cela m'arrive aussi tôt dans une course. Je dois faire attention à chaque fois que je m'arrête pour une raison où pour une autre, en courant cela va mieux. C'est peut-être le résultat d'un déficit de sommeil, je me demande si je n'aurais pas dû arriver un jour plus tôt.



Le petit port de Gas Street Basin

17h47, FS2 Navigation Br. (-43mn). Un comité d'accueil a repéré mon arrivée depuis le haut du pont, et m'encourage par ses applaudissements. Mon avance est de 2 ou 3h pour les uns, d'une vingtaine de minutes pour les autres, difficile d'y voir clair. Peu importe, il s'agit maintenant de récupérer et de préparer la nuit. Je remplace le short par un collant, j'enfile une veste de pluie en prévision de ce qui s'annonce, et ajoute des gants de soie. J'avale deux soupes, puis deux cafés sucrés. Tout cela en 25mn, ce sera ma

pause la plus longue, mais le temps a été bien employé. Au moment de repartir, je retire ma veste pour la mettre à la ceinture, où elle sera immédiatement accessible en cas de besoin.

Entre temps, on m'a confirmé le prochain CP au Br. 99, dans 14 miles, incertain en début de course, mais uniquement pour de l'eau.

Rapidement, le chemin prend une allure plus citadine, et donc plus roulante. L'activité au CP a fait son effet également (avant que le café agisse à son tour) et, malgré la baisse du jour, je n'ai plus envie de dormir. Il y a de plus en plus de pêcheurs le long du canal, qui ajoutent quelques obstacles imprévus. De superbes propriétés et résidences bordent le canal entre Milton Keynes et Fenny Stratford. Mais certains habitants se sont plaints des désagréments causés par la GUCR, avec une moyenne de un ou deux coureurs à l'heure, on imagine l'ampleur des désagréments. Pour ne pas risquer la suspension de l'autorisation par British Waterways, l'organisation a donc déplacé le CP quelques kilomètres en aval.

Au terme de cette section marquée par un indéniable retour de forme, j'ai sans doute creusé un peu l'écart. Surtout, j'ai attaqué la 2^{ème} carte du parcours, c'est donc le retour à l'écurie qui s'amorce.

20h37, CP Br. 99. Ça fait du bien de retrouver un peu de monde. Dans la camionnette, un husky rigole comme tous ses congénères. Mais les deux gars qui tiennent le CP n'ont vraiment pas grand chose à me proposer. Je me contente donc d'eau et d'une banane. Surtout, il n'y a pas de café, dur dur avant d'attaquer le premier relais de nuit : 15,3 mi jusqu'à la prochaine FS.

Assez rapidement, les numéros de ponts ne sont plus visibles, ou rarement. Il reste la possibilité de les compter, ainsi que les écluses. Contrairement aux ponts, les écluses sont toutes répertoriées, c'est donc plus sûr. Habitué aux entraînements de nuit, cette nouvelle difficulté n'en est finalement pas vraiment une. Par contre,

l'obscurité m'oblige à davantage de prudence pour ne pas risquer la chute ou, pire, une entorse : nids de poules, cailloux, flaques, branches, les obstacles ne manquent pas. Le chemin est parfois glissant, ou très étroit, obligeant à flirter avec le bord du canal. Presque tous les ans, un ou deux coureurs ont l'occasion de goûter à l'eau du canal (encore heureux qu'on ne nous oblige pas à courir avec un gilet de sauvetage !), et je n'ai pas vraiment envie de tenter l'expérience.

De nouveau, je suis pris par une envie de dormir. Je commence à me dire qu'un petit sommeil d'une demi-heure va peut-être s'avérer nécessaire au prochain CP.

A Marsworth Junction, je ne comprends pas trop l'intérêt de la déviation qu'on nous fait prendre, supposée plus simple, mais me plie à ces desiderata. Le dernier mile avant Junction Arms me semble incroyablement long, mais, comme les autres, il finit par se faire.

00h20, FS3 Grand Junction Arms. (-1h10). Ce CP marque les 100 miles. J'ai repris une avance confortable sur mon plan de course. L'accueil est enthousiaste. Il y a là deux anciens vainqueurs homme et femme de l'épreuve. La fille me dissuade de dormir. Je reprends de la soupe, puis deux tasses de café. L'arrêt ne dure finalement que 15 à 20mn. Il reste maintenant deux FS d'ici l'arrivée, moins éloignées l'une de l'autre que jusqu'à présent, mais sans point d'eau intermédiaire.

Encore une fois, la pause m'a fait du bien. L'envie de dormir m'a passé. La longue section de 20,5 mi (33 km) sans ravitaillement est marquée par de nombreuses traversées du canal. Cela contribue à tenir les sens en éveil. Par ailleurs, l'activité le long du canal s'est éteinte : les pêcheurs ont fini par aller se coucher, les péniches sont de nouveau amarrées, même si des lumières se devinent encore souvent à l'intérieur, malgré l'heure tardive. Quant au paysage, je ne m'en souviens plus guère. Et lui, se souvient-il de mon passage ? peut-être en

rigolant quand je m'étale sur le chemin, faute d'avoir vu un caillou qui dépassait. Je me relève avec un accroc au collant et le genou écorché, ça n'est pas cher payé. Petit à petit, la nuit s'effiloche. Dans le petit matin qui point, les hérons sont plus nombreux que les coureurs, et se montrent parfois incroyablement peu craintifs.



Une 'copie' du trophée de la course

04h49, FS4 Springwell Lock. (-41mn). La FS s'est transformée en une assistance isolée, ce n'est pas la première fois que cela m'arrive en fin de course. A ce stade, on n'a d'ailleurs plus très faim, boire est le plus important, y compris du café pour se tenir éveillé. Quand le gars me révèle l'heure qu'il est (c'est plus facile de demander que de calculer !), je lui confie qu'un nouveau record est bien possible. En effet, je m'étais donné jusqu'à 6h00 à ce CP pour tenter le record. Il fait maintenant jour, le ciel n'est plus menaçant, je me débarrasse de ma veste avant de repartir. Il reste encore 25 mi / 40 km, cela fait quand même presque un marathon. Dans ces grandes courses, la rentrée dans le dernier marathon est un moment ambigu. D'un côté, c'est un soulagement, car l'arrivée devient presque inéluctable. D'un autre côté, en retrouvant des distances d'entraînement classiques, l'insouciance du temps et des kilomètres cède la place à une algèbre pointilleuse. Cela n'a rien à voir avec la distance accomplie, mais bien avec celle qui reste à faire, qui demande souvent moitié plus de temps qu'habituellement. Même quand la victoire est au bout, les derniers kilomètres sont

rarement les plus joyeux, ils en deviennent parfois besogneux. Heureusement, ces sensations s'inversent souvent dans les tout derniers kilomètres.

L'avant-dernier tronçon de 13 miles est émaillé de plusieurs traversées du canal, qui découpent la distance en petites séquences qui semblent passer plus vite. Après la jonction de Cowley Peachy, la campagne semble définitivement céder le pas. Les docks, entrepôts et fabriques dominent maintenant le paysage. Les pêcheurs ont refait leur apparition. Personne à aucun moment de la nuit ne se montrera surpris de voir quelqu'un courir le long du canal, sac de course sur le dos. Les kilomètres commencent à se faire très très longs. Pour ne pas rallonger inutilement la besogne, j'essaie de résister à toutes les mauvaises raisons qui pourraient m'inciter à arrêter ici où là quelques instants. La jonction de Bull's Bridge marque le début de Paddington Arm, qui va m'emmener jusqu'à Little Venice.

07h21, FS5 Hamborough Tavern. (-39mn). Je retrouve mon supporter de tout à l'heure. Je m'arrête à peine. Il me reste suffisamment d'eau et de barres. J'hésite à finir sans sac, mais finalement, je me dis que cela ne changerait pas grand chose. J'ai mis 2h30 pour faire les derniers 13 miles, dont quinze minutes de pause, je calcule rapidement 2h à 2h15 pour les 12 derniers, il n'y a plus de doute possible. Comme je le redoutais, cette dernière section est réellement difficile. Je n'arrive pas à trouver le bon rythme de course, hésitant entre une prudence excessive et un relâchement prématuré. Le plan de route, laconique, indique uniquement 12 miles sur la rive droite du canal. Ils sont répartis sur trois plis de la carte, mais l'échelle inhabituelle de celle-ci ne m'aide pas beaucoup. Il n'y a plus d'écluses. Les ponts, qui me semblent maintenant très éloignés les uns des autres, n'ont plus jamais de numéros, de nombreuses passerelles ne sont pas mentionnées. Je finis par me demander si je suis toujours

sur le bon chemin. Quelques heures plus tard, Alicja appellera le PC de course, 'perdue' dans ce même secteur où il est de fait impossible de se perdre.

Heureusement, il reste les pubs. Le Black Horse est l'un d'entre eux qui me rassure. Puis un terrain de golf confirme la bonne tendance. Quant à Londres, la ville n'est toujours pas en vue. Va-t-elle attendre le dernier moment pour se révéler ? Coureurs et bikers commencent à se faire plus nombreux. Pourtant, on pourrait s'attendre à en croiser beaucoup plus, dans un tel lieu.

J'attaque le dernier pli de la carte. Sur celle-ci, Little Venice est à trois (ou quatre ?) miles. 11 minutes au mile. Je retrouve enfin un peu de jus pour repartir. Des travaux m'obligent à quitter le chemin de halage. Pour ne pas me perdre dans les rues environnantes, je tente une rentrée en douce. Un employé m'oblige à y renoncer. Quelques minutes plus tard, je retrouve le canal et sa sécurité. Une autoroute en surplomb de celui-ci m'annonce les derniers hectomètres.

Une ultime déviation m'oblige à quitter le chemin et à courir sur Delamere Terrace, où doit stationner le HQ van. J'aperçois la banderole FINISH au bout de la rue. Quatre ou cinq personnes autour. Quelques applaudissements encourageants pour les derniers mètres.



Les derniers hectomètres avant Little Venice

09h35. Et voilà, c'est fini.



L'outrecoureur du dimanche matin, avant le départ (photo Luke Cunliffe).

1. Claude Hardel	27 hrs 35 mins	(Course Record)
2. Alicja Barahona	33 hrs 06 mins	F (Course Record)
3. Glyn Marston	36 hrs 05 mins	
4. Simon Laporte	39 hrs 57 mins	
5. Stuart Shipley	40 hrs 20 mins	
6. Ray Willett	40 hrs 47 mins	
=6. Gary Barnes	40 hrs 47 mins	
8. Michael Gilbert	41 hrs 08 mins	
=8. Andy Ives	41 hrs 08 mins	
=8. Neil Shepherd	41 hrs 08 mins	
11. John Poole	41 hrs 35 mins	
=11. Peter Johnson	41 hrs 35 mins	
13. Luke Cunliffe	42 hrs 43 mins	
14. Sue Clements	43 hrs 04 mins	F
=14. Chris Flint	43 hrs 04 mins	
16. Penny Elliott	43 hrs 58 mins	F
17. Barry Mason	44 hrs 14 mins	
=17. Trevor Leigh	44 hrs 14 mins	
19. Simo Simpson	44 hrs 47 mins	
20. Mel Richards	46 hrs 43 mins	
21. Joan Clarke	48 hrs 32 mins	F
22. Anthony Taylor	48 hrs 52 mins	