



TOUR DU LÉMAN À L'AVIRON 1972-2021

UN DEMI-SIÈCLE DE RAME AUTOUR DU LAC EN IMAGES





Lothar von Stanbenthal



DR

AU COMMENCEMENT ÉTAIENT UN LAC ET UN CLUB

TEXTE
OLIVER DUFOUR

HISTORIQUE YOLES DE MER, PUIS YOULETTES, GONDOLIERS RAMANT DEBOUT, VICTOIRES GENEVOISE, MONÉGASQUE, NÉERLANDAISES, AVANT LE MONOPOLE ALLEMAND, LES DÉBUTS DU TOUR DU LÉMAN À L'AVIRON REGORGEANT DE MOMENTS HISTORIQUES, APRÈS SA CRÉATION À LA SNG, QUI ONT CONTRIBUÉ À FAÇONNER SA LÉGENDE. PETIT COUP D'ŒIL DANS LE RÉTROVISEUR D'UNE FORMIDABLE COMPÉTITION QUINQUAGÉNAIRE.

En 1972, la Société Nautique de Genève fête son 100^e anniversaire. La volonté commune est alors de mettre sur pied des événements marquants au sein de chaque section du club, comme cela a été le cas cette année pour ses 150 ans. A la Section Aviron, la plus ancienne, puisque c'est la rame qui a donné naissance à la SNG, on se gratte la tête et on réfléchit à la meilleure façon de marquer ce cap.

C'est alors que Roland Faigaux, jeune membre de la SNG, convainc ses pairs de l'époque d'organiser une grande course tout autour du lac. La plus longue compétition d'aviron du monde en bassin fermé. Après tout, des précurseurs ont déjà montré que l'aventure était possible. Le premier rameur d'envergure à l'avoir réalisé est Edouard Candevau,

champion olympique à Paris en 1924. En 1930, son épopée avec George Chavan lui prend plus de 20 heures. L'année du centenaire, Jean-Luc Raffini a également effectué une tentative de tour dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (contraire au parcours du TLA), mais est arrêté par la vaudaire à Saint-Gingolph. Le duo Rudy Graf/Bernard Hausler a établi un nouveau record en double scull en 16h 57'. Puis, plus tard, Christian Klandt en 2001, 2012 (14h 27'15") et 2017, Emile Clerc en 2007 (17 heures) ou encore

Anne Vernain, en juillet 2013, avec deux arrêts, dans le cadre d'un travail de Maturité, l'effectuèrent ou tentèrent de l'effectuer aussi en solitaire.

Pleinement séduit par l'idée de cette course, Pierre-Emile Laurent, charismatique entraîneur et président de la Section Aviron à l'époque, ne tergiverse pas et met en route la machine. Et même si cette première édition du Tour du Léman à l'Aviron n'ira pas à son terme – ainsi que vous pourrez le lire ci-après – la légende est bien mise en marche. En 1973, c'est la Société Nautique de Monaco qui est la première à être véritablement consacrée pour avoir terminé la course en tête, dans un temps de 15h 38'27". A bord de la yole de mer, Max Arnold, Claude Daniel, Robert Tolosano et Michel et Jean-Louis Antognelli. Ce dernier, âgé de 83 ans aujourd'hui, se souvient : « Chez nous, on faisait des sorties d'entraînement de 20km deux fois par semaine, avec des allers-retours vers la frontière italienne et retour. On avait aussi des envies de traversée de la Méditerranée. Un jour on a entendu parler de ce Tour du Léman et on s'est dit que ça serait parfait. »

« ON LUI AVAIT MIS DES CLAQUES POUR LE RÉVEILLER »

Son premier et unique TLA, Jean-Louis Antognelli l'a vécu comme une expérience amusante. « La plupart d'entre nous avaient déjà passé la trentaine, donc on tenait mieux le coup que les plus jeunes sur la durée. On avait opté pour un rythme de 22 coups par minute pour ne pas nous fatiguer trop vite. On ramait deux heures, en changeant régulièrement



DRK

de côté, et on se reposait une demi-heure à la barre. On était à la lutte en tête avec des Lyonnais et un bateau de Bonn. Les Allemands avaient fini par être distancés, mais Lyon s'accrochait. Je me souviens qu'à mi-parcours, on était passés trop près de la côte et qu'on s'était pris dans la digue du canal du Rhône. On s'était bien engueulés ! Heureusement que c'était la pleine lune et qu'on avait fini par sortir de là. »

Sur le chemin du retour, la confiance régnait à nouveau à bord, malgré de nouvelles péripéties. « Un de nos gars s'était endormi à la barre. On lui avait mis des claques pour le réveiller ! Ensuite, on avait décidé de le laisser à la barre jusqu'au bout. On s'était ensuite arrêtés pour manger dans le creux de Thonon. Le dopage, à l'époque, c'était la bouteille de Bordeaux, le gruyère et les oranges. Et soudain on avait entendu les Lyonnais qui approchaient. Ils avaient éteint leur lampe. On n'avait pas eu le temps de finir de manger. On avait tout lancé dans le fond du bateau et on avait ramé sec jusqu'à Genève. On était même arrivés tôt le matin, alors que les arbitres n'étaient pas encore là. On n'était pas partis pour faire un record, mais si nous avions ramé plus intensément tout du long, nous aurions sans doute pu terminer en 13 heures », se remémore celui qui conserve précieusement dans la vitrine de son club la channe en étain gravée à leurs noms.

Dans les années qui suivent, le Tour du Léman à l'Aviron s'ouvre de plus en plus à l'international. Dans les années 1980, des équipes de gondoliers viendront notamment ramer debout sur tout le parcours. Des équipages hongrois effectueront aussi le voyage plusieurs fois. Une sacrée expédition depuis l'autre côté du Rideau de fer, comme s'en souvient Ákos Ecsedi, l'un des membres de ces voyages. « Nous n'avions jamais tenté de faire de si longues distances auparavant. Pour nous, cette compétition était un immense test de force et une occasion d'emmagasiner de l'expérience. C'était aussi la chance de créer des contacts et d'échapper à un pays est-européen fermé sur lui-même. »

« EN VOYANT NOTRE BATEAU, LES GENS S'ÉTAIENT MOQUÉS »

Et le rameur hongrois de poursuivre : « Nous étions heureux d'avoir obtenu nos visas, mais les difficultés vinrent par la suite. Nous n'avions pas assez d'argent pour voyager, nous loger et nous nourrir. Heureusement, la SNG fut d'une aide inestimable en ne nous facturant rien pour l'inscription ni le logement à Genève. Nous n'avions pas non plus de bateau conve-

nable. Nous aurions pu en louer un sur place, mais d'une part nous avions voulu économiser le prix de la location et d'autre part, nous pensions que nous irions plus vite avec notre bateau habituel. Ce fut une idée stupide. Nous n'avions qu'une vague idée de ce que ça représentait, de quels outils nous avions besoin. Quand les gens à Genève avaient vu notre bateau, ils s'étaient moqués. Nous ne savions pas non plus quelles quantités de nourriture et boissons emporter. Certains d'entre nous pensaient qu'ils n'avaient pas besoin de prendre de l'eau, qu'ils boiraient celle du lac. Plus tard, les avis avaient changé après la catastrophe de Tchernobyl. Une fois le bateau mis à l'eau, il était à peine possible de s'y installer, tellement il y avait de matériel. En Hongrie à cette époque, il n'y avait pas non plus de vêtements imperméables. Nous avons fini détrempés. »

Cette première expérience hongroise est interrompue avant la fin, comme celle des autres concurrents. Mais elle permet d'acquérir une bonne expérience qui servira encore plusieurs fois aux équipages venus de l'Est. Au fil des années, d'autres nations lointaines se joindront à l'aventure du TLA, notamment des Australiens, des Américains, des Russes ou encore une Egyptienne. Par ailleurs, le septuagénaire Werner Gast l'a même couru en famille avec ses trois fils (Mikael, Frederik et Kristian) en 2006. Aujourd'hui encore, la régates ouvre grand ses bras aux équipages du monde entier et à toutes celles et ceux qui veulent relever un défi.

Cette première expérience hongroise est interrompue avant la fin, comme celle des autres concurrents. Mais elle permet d'acquérir une bonne expérience qui servira encore plusieurs fois aux équipages venus de l'Est. Au fil des années, d'autres nations lointaines se joindront à l'aventure du TLA, notamment des Australiens, des Américains, des Russes et même une Egyptienne. Par ailleurs, le septuagénaire Werner Gast l'a même couru en famille avec ses trois fils (Mikael, Frederik et Kristian) en 2006. Aujourd'hui encore, la régates ouvre grand ses bras aux équipages du monde entier et à toutes celles et ceux qui veulent relever un défi.



DR

ILS FURENT PRESQUE DÉCLARÉS PREMIERS VAINQUEURS

TEXTE
OLIVER DUFOUR

HISTORIQUE LE 23 SEPTEMBRE 1972 FUT LANCÉE LA 1ÈRE ÉDITION DU TOUR DU LÉMAN À L'AVIRON. BIEN LOIN D'IMAGINER QUE L'ÉPREUVE SERAIT ENCORE UNE RÉFÉRENCE INTERNATIONALE 50 ANS PLUS TARD, L'ÉQUIPE LAURENT, MAGNENAT, HAUSLER, GRAF ET FAIGAUX PARCOURUT LA PLUS LONGUE DISTANCE.

Ce n'était pas la première fois que des rameurs allaient boucler l'intégralité du tour du Léman. Mais ces redoutables 160km allaient enfin prendre la forme d'une course. En 1972, la Section Aviron lança donc le défi de boucler le tour en équipage. Sept s'alignèrent, dont la SN de Perreux, l'UN de Liège et le RV Mannheimer Amicitia, mais ils auraient dû être plus nombreux. A l'approche, plusieurs rameurs pourtant déjà inscrits tombèrent soudain «malades». L'épidémie «s'aggrava» même lorsqu'on proposa des renforts aux équipiers restants!

La SNG avait misé sur quatre équipages, dont «Port Tunnel», emmené par le regretté Pierre-Emile Laurent, entraîneur et président de la section, avec un jeune quatuor. On y trouvait Bernard Hausler et Rudy Graf, alors frais détenteurs du record du tour en double scull, Bernard Faigaux et Luc Magnenat. «Nous étions la section un peu frondeuse, prolétaire du club», se souvient ce dernier. «On était perçus comme 'complètement dingues', relève Hausler.

Le coach nous emmenait faire des descentes de fleuves à Pâques, ce qui devait nous préparer pour le reste de la saison.»


Après le départ, donné à 14h, et de longs efforts, la yole de mer genevoise se retrouva en tête, à la lutte avec Liège. «Mais la bise s'était levée, se remémore Magnenat, 16 ans à l'époque. Les bateaux se remplissaient et «La Méduse» nous avait enjoint d'acoster, un peu après les Belges.» «L'idée était juste de vider le bateau, mais nous ne sommes jamais repartis», ajoute Graf, 18 ans en 1972. On était épuisés. A l'époque le tournus était de quatre heures de rame pour une heure de pause à la barre. Très long. Et même si on ramait tous les jours, on ne se préparait pas pour tout ça. Je me souviens aussi qu'on avait embarqué peu d'eau potable, donc on avait fini par boire celle du lac. La nourriture n'était pas la même qu'aujourd'hui non plus. Luc nous faisait envie avec ses côtelettes!»

«Ma mère pensait que c'était bon pour moi!, précise Magnenat. C'est vrai que nous étions à bout. L'un d'entre nous hallucinait en voyant des chiens assis au bout des rames.» - «Pour sortir le bateau de l'eau, Pierre-Emile était seul à une extrémité et arrivait mieux à le soulever que nous quatre à l'autre bout!», illustre Hausler. «Et puis il y avait l'odeur du pain.»

Et Faigaux d'expliquer: «On avait débarqué à Amphion, transis de froid et d'humidité. Tout était fermé à part une boulangerie, où on s'était réchauffés.» - «Nous avons dormi sur les sacs de farine en attendant qu'on vienne nous récupérer, se souvient Magnenat. Pas de portables à l'époque... J'avais fini à la fois fier et déçu. Nous avons ramé le plus longtemps, mais pour remercier les étrangers d'être venus de loin, Pierre-Emile avait remis le prix – un skiff de chez Stämpfli – aux premiers rameurs à avoir passé la dernière bouée avant l'interruption», conclut-il. RV Mannheimer Amicitia fut ainsi consacré. Tous demandèrent alors de pouvoir refaire cette course pour la terminer. Le Tour du Léman à l'Aviron était né!



DR



**CONSTRUIRE.
PROTÉGER.
DÉVELOPPER.**

POUR LA GESTION DE VOTRE PATRIMOINE,
NOTRE VISION ET NOTRE EXPERTISE
DANS LA SÉLECTION DE TALENTS
FONT TOUTE LA DIFFÉRENCE.

Depuis plus de 50 ans, nous guidons nos clients dans la complexité du monde financier.

LA GESTION PRIVÉE PAR NS PARTNERS. A VOS CÔTÉS DEPUIS 1964.

QUELS PROFILS VIENNENT RAMER SUR LE TOUR ?

TEXTE
OLIVER DUFOUR

TYPOLOGIE EN 50 ANS D'HISTOIRE, LE TOUR DU LÉMAN À L'AVIRON A VU PASSER QUANTITÉ DE RAMEURS ET RAMEUSES D'ORIGINES, DE NIVEAUX ET AUX AMBITIONS DIFFÉRENTS. L'OCCASION DE SE PENCHER SUR LA TYPOLOGIE DES CONCURRENTS S'ALIGNANT AU DÉPART DE CETTE RÉGATE, PARMIS LES PLUS EXIGEANTES DU MONDE.

BCGE TOUR DU LÉMAN À L'AVIRON

Depuis les débuts de la reine des courses de longue distance à l'aviron, en 1972, plusieurs types de rameurs et rameuses ont relevé le défi de braver 160km parcourus à un rythme intense, parfois dans des conditions très difficiles. On peut les classer dans différentes catégories, dont voici la liste :

LES PIONNIERS

Ils ont ou avaient pour noms Rudy Graf, Bernard Hausler, Jean-Luc Raffini, Luc Magnenat, Pierre-Emile Laurent, Luigi Calisesi, Yves de Siebenthal, Daniel Metzger, Yves Arlaud, Sven Goehner, Gilbert de Chambrier, Pierre Borgnana, Roland Schambacher, Walter Berner, Walter Osterwald, Didier Ostermann, André Blanc, Jean-Pierre Burki ou encore Bernard et Roland Faigaux. Ils furent les premiers participants, dès 1972, à ce qui était à l'époque surtout une grande épopée. Leur engouement de « cinglés dans le bon sens du terme », selon leurs propres dires, a contribué à établir dans la durée le tout jeune Tour du Léman à l'Aviron. Au total, la SNG aligna 4 bateaux au départ de la première édition.

LES SOLITAIRES

Si la course a toujours été réservée aux yoles et yolettes de quatre rameurs et un barreur, quelques skiffs ou doubles sculls se sont parfois également alignés au départ, hors compétition, pour autant qu'ils se sentent assez forts ou assez fous pour parcourir l'intégralité du tour du lac. On citera, entre autres, Christian Klandt, fidèle parmi les fidèles avec un total de 34 apparitions à ce jour, dont trois départs en solo, Emile Clerc ou Anne Vernain.



DR



Pierre Lehmann



Pierre Lehmann

LES OLYMPIENS

Le Tour du Léman à l'Aviron, c'est une régates dont le prestige est reconnu dans tout le pays et bien au-delà de ses frontières. Il n'est dès lors pas surprenant que des athlètes de premier rang choisissent de s'y attaquer pour voir s'ils peuvent y briller autant que lors des Jeux olympiques ou des Championnats du monde et d'Europe. On y a ainsi vu défiler des personnalités comme Barnabé Delarze, 7e aux JO de Rio 2016 et 5e à Tokyo 2021, Peggy Waleska, 2e aux JO d'Athènes 2004, Tim Grohmann champion olympique à Londres 2012, Karl Schulze, double médaillé d'or à Londres 2012 et Rio 2016, Alain Lewuillon, 4e à Séoul 1988 et 12e à Barcelone 1992, Jean-Marie Lemaire, 6e à Rome 1960 ou encore Francesco Gabriele JO Athènes 2004.



Pierre Lehmann

LES OCÉANIQUES

Ramer sur une longue distance peut être une très bonne préparation pour une traversée de l'océan Atlantique à la rame. « Même si on n'est pas certain de terminer une épreuve aussi intense que le Tour du Léman à l'Aviron », prévient Stéphane Trachsler, président de la Section Aviron de la SNG et du comité d'organisation du TLA. Philippe Schucany, Bernard Gerbeau, Astrid Schmid, Tatiana Baltensperger, Roman Möckli, Ingvar Groza, (gagnant du Talisker Whisky Atlantic Challenge en 2020), Laurence de Rancourt, Laurence Grand-Clément ou encore Helena Smalman-Smith sont quelques-uns des participants à avoir relié le Vieux Continent et le Nouveau Monde ou à avoir traversé l'océan Indien entre l'Australie et l'île Maurice. « L'avantage sur le Léman, c'est que la banane que je mets de côté n'a pas un goût salé lorsque je décide de la manger, rigole Helena Smalman-Smith. On sait aussi qu'on va retrouver la terre ferme quelques heures plus tard. Mais c'est un effort beaucoup plus violent. La traversée de l'océan, ce n'est pas vraiment de l'aviron. »



DK

LES LOISIRS

On ne peut pas vraiment affirmer que le Tour du Léman à l'Aviron soit une partie de plaisir. Mais on peut se lancer dans l'aventure sans chercher à établir un temps de référence ou se battre pour les places d'honneur. Nombreux sont ceux qui cherchent simplement à se mettre face à leurs limites, à réaliser quelque chose qui demande de sortir très loin de sa zone de confort et à découvrir le plaisir de franchir la ligne d'arrivée au moins une fois dans leur vie en ayant relevé un défi.



DK

LES GONDOLIERS

Aussi surprenant que cela puisse paraître, le TLA a déjà été parcouru intégralement en position debout. En 1979 et au début des années 1980, des gondoliers vénitiens ont fait des apparitions remarquées à la SNG. « Je me souviens qu'ils avaient notamment une embarcation sur laquelle ils étaient 18 rameurs, souffle Bernard Hausler, l'un des pionniers de l'épreuve. Ils avançaient plus ou moins aussi vite que les autres dans leurs yoles de mer et chantaient en italien tout du long, c'était un truc dingue. Après l'arrivée, ils n'arrivaient plus à tenir debout, tellement ils étaient épuisés ! »

LES DAMES ET LE TOUR DU LÉMAN

TEXTE
OLIVER DUFOUR

LES FEMMES ET LE TLA QUE CE SOIT EN TANT QUE RAMEUSES SUR L'EAU OU AU SEIN DE L'ÉQUIPE ORGANISATRICE, LES FEMMES ONT RÉGULIÈREMENT TENU DES RÔLES IMPORTANTS, VOIRE LES PREMIERS, DANS LA GRANDE BOUCLE LÉMANIQUE. LEUR PRÉSENCE AU TLA APPORTE UN ÉQUILIBRE NÉCESSAIRE DANS CETTE COMPÉTITION OUVERTE À TOUTES ET À TOUS.

Au début, les équipages du Tour du Léman à l'Aviron étaient essentiellement masculins. Puis, petit à petit, ils se sont ouverts à des équipes mixtes, avant que les femmes ne franchissent enfin le pas en formant régulièrement des équipes féminines. « En gros, après avoir galéré à faire le tour du lac avec une équipe mixte, on s'est dit : 'on devrait rendre ça encore plus difficile' », rigole Helena Smalman-Smith, en commentant sa décision de former en 2008 un équipage entièrement féminin, après avoir d'abord expérimenté le TLA dans une yolette mixte. « Nous avons coulé après une heure et demie de course, comme tant d'autres, à cause des conditions extrêmes ! » Cela n'a pourtant pas refroidi l'enthousiasme de celle qui a également traversé l'Atlantique en compagnie de son mari en 2012 et qui détient le record du monde de la plus longue distance parcourue

en 24 heures par un équipage féminin (273,95km), établi en 2016 sur la Tamise. « Nous essayons d'encourager régulièrement la composition d'équipages de filles », relève celle qui tient un blog pour expliquer ce qu'il faut savoir avant de s'élancer pour la première fois sur le Tour du Léman à l'Aviron. « Être entre nous facilite beaucoup de choses, il y a plus de chances de se battre pour la victoire dans la catégorie et je ne vous parle pas du fait que les pauses toilettes sont moins gênantes », sourit la rameuse de 54 ans, qui compte huit participations au TLA.

Felicity Medinnis-Leach, 67 ans aujourd'hui, est également l'une de celles qui a été très activement impliquée dans l'épreuve organisée par la Société Nautique de Genève. Durant sa carrière internationale, celle qui a porté les couleurs de la Suisse et de la Grande-Bretagne a pris deux fois le départ du Tour du Léman à l'Aviron. Mais c'est surtout dans son organisation qu'elle s'est investie, occupant diverses fonctions. « J'ai été présidente de la Section Aviron durant dix ans et j'ai fait partie du comité durant une vingtaine d'années, rappelle celle qui a ensuite vécu une dizaine d'années en Allemagne, où elle entraînait. Faire le tour du lac m'a impressionnée. Je le regarde toujours différemment depuis lors ! »

L'Allemande Barbara Jonischkeit a, quant à elle, terminé le Tour du Léman tout devant à quatre reprises (2014, 2015, 2016 et 2019) après avoir remporté avec ses équipes respectives les catégories Elite féminine en 2000 et Mixte en 2001. Au début des années 2000, ses compatriotes Sybille Roller et Imke Ludwig gagnaient elles aussi régulièrement avec leurs coéquipiers masculins dans la catégorie Mixte.

Ces parcours, comme de nombreux autres en lien avec le TLA, ont eu pour effet d'inspirer nombre de rameuses au cours des 50 ans d'histoire de la course. Aujourd'hui, elles occupent toujours davantage de place au sein de la manifestation et apportent un équilibre qui lui est essentiel. Espérons qu'elles seront toujours plus nombreuses au départ de la course et à tous les postes pour mener à bien son organisation !



DRK



VOS NUITS DÉTERMINENT LA QUALITÉ DE VOS JOURS

Découvrez une literie au confort inégalé. Fabriquée en Suisse avec des matières naturelles, elle sera pour vous unique au monde...

Dormir sur un lit Elite, c'est un peu comme voyager en première classe: vous ne comprendrez la différence que lorsque vous en aurez fait l'expérience vous-même!

Goûtez à ce confort - bienvenue dans nos boutiques Elite Gallery.

Elite 
LITERIE D'EXCEPTION



MANUFACTURE SUISSE DEPUIS 1895
TROUVEZ L'ELITE GALLERY LA PLUS PROCHE SUR WWW.ELITEBEDS.CH

LORSQUE LES ÉLÉMENTS S'EN MÊLENT

TEXTE
OLIVER DUFOUR

INTEMPÉRIES COMPLÉTER UN TOUR DU LÉMAN À L'AVIRON A TOUJOURS REPRÉSENTÉ UN DÉFI DE TAILLE. LORSQU'IL FAUT EN PLUS FAIRE FACE À UNE MÉTÉO CAPRICIEUSE OU À DES INTEMPÉRIES, ALLER AU BOUT DE L'AVENTURE PEUT MÊME S'APPARENTER À UN EXPLOIT. LES CONCURRENTS DU TLA ONT PARFOIS BRAVÉ DES CONDITIONS HOMÉRIQUES, MAIS ONT PU COMPTER SUR DES MESURES DE SÉCURITÉ DE PREMIER ORDRE.

Dès sa première édition, le Tour du Léman à l'Aviron a dû composer avec ce qui caractérise la pratique du sport en plein air : la gestion des conditions climatiques. En 1972, donc, l'arrivée du vent durant la nuit avait contraint les équipages à abandonner dans les environs d'Evian. En 1974, les concurrents avaient dû se contenter d'un Tour du Petit-Lac. Deux ans plus tard, la course avait à nouveau été interrompue à Evian. En 1983, les airs avaient encore forcé l'organisation à modifier le tracé de la régates pour parcourir deux fois la distance Genève-Rolle et retour. L'année suivante, la course avait été stoppée à Montreux. Puis à Ouchy en 1987. En 1988, les rameurs avaient encore effectué deux fois le parcours Genève-Rolle-Genève. En 1993, le parcours avait été restreint à un triangle entre Genève, Lausanne et Nernier pour éviter dans le Haut-Lac les bois flottés résiduels des terribles inondations survenues en Haut-Valais cette année-là. En 1996, le TLA n'avait même pas pu avoir lieu. Deux ans après, avait été stoppée à Rivaz et l'édition 1999 s'était déroulée sous un déluge permanent.

Au XXI^e siècle, la régates a également connu son lot d'intempéries. En 2008, seules cinq des 21 équipes engagées avaient pu la terminer, les autres ayant coulé à divers endroits du parcours avant d'être récupérés par la Surveillance et le sauvetage. Après plusieurs éditions raccourcies en 2010, 2012 et 2015, le comité d'organisation décida même, en 2018, de faire courir l'épreuve pour la première fois sur le Rhône, sous une forme réduite (80km), ce qui entraîna des défis logistiques supplémentaires. L'année suivante, c'est une tempête qui avait frappé les concurrents, dont plusieurs avaient fait naufrage au large de Lutry, avant de trouver du réconfort à la Fête des vendanges qui s'y déroulait ! En 2020, en plus des restrictions sanitaires liées au covid qui n'avaient permis d'accueillir que six bateaux, les airs avaient également poussé l'épreuve à se dérouler sur la distance Genève-Rolle-Genève.

BISE, VENT D'OUEST, JORAN, VAUDAIRE OU ORAGES: MÉFIANCE!

«L'ennemi numéro 1 du rameur c'est le vent.» Fidèle spécialiste météo du Tour du Léman à l'Aviron depuis une vingtaine d'années, Philippe Jeanneret connaît bien les problématiques que les concurrents doivent régulièrement affronter dans cette exigeante régates. Au fil des ans, le responsable de la rubrique météo de la RTS a été un observateur attentif des éditions du TLA qui ont pu se concourir dans des conditions idéales, mais bien entendu également lors des intempéries. «En septembre, lorsque se déroule la course, les perturbations naturelles peuvent prendre plusieurs formes, mais la principale reste le vent, qui ralentit la progression



des équipages ou qui crée des vagues qui peuvent remplir d'eau les bateaux», rappelle Philippe Jeanneret, avant de détailler les diverses formes dans lesquelles Eole peut s'exprimer.

«Le pire c'est la bise. Une fois qu'elle est posée, on fait face à des difficultés. Mais elle a généralement tendance à ne pas s'établir avant la fin de matinée, ce qui peut laisser le temps de sortir du Petit-Lac. Et si la bise ne souffle pas sur tout le lac et qu'on arrive à dépasser Morges ou Lausanne, on peut parfois viser un circuit sur lequel le retour s'effectue ensuite avec le vent dans le dos, ce qui peut aider. Le vent d'ouest pose problème aussi, s'il souffle toute la journée, même s'il a souvent l'avantage de ne pas se poser sur tout le lac. Le vent du nord-ouest, ou le joran, est traître dans la mesure où il forme ce qui s'apparente à des vagues scélérates pour les rameurs. On peut en atténuer l'effet en passant plus près de la côte, là où les vagues n'ont pas encore été formées. Et faire un retour par la côte suisse du Léman aussi. La vaudaire est comme le foehn en montagne. Elle souffle principalement dans le Haut-Lac et perturbe le passage obligé du Bouveret en provoquant là encore des vagues. Enfin, les orages. Ils sont embêtants par leur caractère beaucoup moins prévisible. On peut essayer d'anticiper la fin de la course pour terminer avant qu'ils n'éclatent, comme ce fut notamment le cas en 2013, lorsque le départ dut être anticipé d'une heure pour donner à tous la chance de passer au Bouveret avant la levée de la vaudaire vers 18h30. Dans le cas contraire, on peut se réfugier à terre et attendre que ça passe.»

D'autres conditions peuvent également jouer les trouble-fête. «Les grosses pluies, comme en 2012, peuvent être problématiques aussi, acquiesce Philippe Jeanneret, tout comme les fortes chaleurs, qui peuvent mener à la déshydratation et à l'augmentation du rythme cardiaque des rameurs.»

L'an dernier, les conditions avaient à nouveau permis au TLA de se dérouler en intégralité, sur son parcours complet. Cette année, concurrents et organisateurs de la 50^e édition espèrent que la fête sera réussie également sur le plan météorologique. «Chaque année est différente, souligne Philippe Jeanneret. C'est une particularité de la Suisse, où nous avons des schémas toujours différents.» Espérons que celui de 2022 sera clément !



Avinar Druon

LA SURVEILLANCE VEILLE AU(X) GRAIN(S)

Responsable de la Surveillance à la Société Nautique de Genève, Gilles Alborghetti en a, selon ses propres dires, «vu de toutes les couleurs» sur le Tour du Léman à l'Aviron. Mais assurer la sécurité pour cette épreuve à quelque chose d'unique, par rapport aux autres grandes manifestations organisées par la SNG. «On est vraiment attachés au TLA. Nous sommes comme une grande famille. Nous avons souvent la chance de pouvoir suivre chaque yolette avec l'un de nos bateaux à moteur. Ça crée des contacts particuliers. Certains équipages qui reviennent demandent d'ailleurs à avoir les mêmes bateaux suiveurs, assure Gilles Alborghetti. De notre côté, nous essayons aussi de les encourager dans les moments difficiles. Nous chantons parfois avec eux ou leur diffusons de la musique. Et on partage aussi beaucoup de choses à terre.»

Lors d'éditions où il avait fallu récupérer des rameurs dont le bateau avait coulé, la Surveillance a toujours su réagir avec efficacité. «Ce qui est difficile, c'est de savoir ce qu'il faut récupérer dans l'eau en priorité, avec tout le matériel qui se met à flotter autour du bateau !», rit le responsable. Mais je dirais que la principale complication, c'est la nuit. Les yolettes sont très basses et on veut éviter de leur monter dessus. Leurs lumières peuvent parfois se confondre avec celles sur les rivages et il faut éviter de les perdre de vue, car il ne faut que quelques secondes pour qu'un bateau se remplisse d'eau.» Mais les participants au TLA savent qu'ils sont entre de bonnes mains. Cette année encore et les suivantes, la Surveillance ne les quittera pas des yeux.



Kaveh Bazargan

PROGRAMME PARCOURS

VENDREDI 23.09.2022

16h00-21h00

Accueil des concurrents

17h30

Information aux concurrents

18h30-20h30

Cocktail d'ouverture (sur invitation)

19h00

Prévisions météo

SAMEDI 24.09.2022

dès 6h30

Mise à l'eau des bateaux à la Société Nautique de Genève

7h30

Embarquement des invités de marque assistant au départ de la régates depuis le lac (sur invitation)

8h00

Départ du BCGE Tour du Léman à l'Aviron de la jetée Nord

dès 19h45

Arrivée des premiers concurrents

DIMANCHE 25.09.2022

Jusqu'à 11h30

Démontage des bateaux et chargement des remorques

dès 11h30

Cérémonie de remise des prix aux compétiteurs

12h30

Déjeuner de clôture (sur invitation)

15h00

Fin de la manifestation

- 1** ZONE D'ATTENTE / WAITING AREA
- 2** RESTAURANT / RESTAURANT
- 3** ACCÈS PARKING REMOROUE / TRAILER PARKING ACCES
- 4** PARKING REMORQUES / TRAILERS PARKING
- 5** PONTON DE MISE À L'EAU / LAUNCHING DECK
- 6** BUREAU DE COURSE / RACE OFFICE
- 7** ZONE DE PRÉPARATION / PREPARATION AREA

SUIVRE LA COURSE

Les horaires de passage aux différents points de contrôle sont les suivants (cet horaire est approximatif puisque dépendant des conditions atmosphériques et de l'équipage) :

Genève – Port-Noir (départ)	08h00	08h00
Versoix	dès 8h30	08h46
Nyon (VD)	dès 9h20	09h59
Rolle (VD)	dès 10h15	11h59
Morges (VD)	dès 11h30	13h31
Vidy-Lausanne (VD)	dès 12h05	14h23
Rivaz (VD)	dès 13h05	16h15
Montreux (VD)	dès 13h55	17h26
Villeneuve (VD)	dès 14h15	17h50
Le Bouveret (VS)	dès 14h35	18h35
Evian (F)	dès 15h50	21h00
Sciez (F)	dès 17h45	23h35
Yvoire (F)	dès 18h00	00h00
Genève – Port-Noir (arrivée)	dès 19h45	02h15

L'évolution des participants, équipés de balises, peut aussi être suivie en direct via suivregrate.ch.



EDITION	ANNÉE	TEMPS	EQUIPE	TYPE D'EMBARCATION
1	1972	16:53:00	Société Nautique de Genève	Yole de mer
2	1973	15:38:27	Société Nautique de Monaco	Yole de mer
3	1974	03:51:45	RGM Bonn-Beuel/Badeneysee/Etuf Essen	Couple (yolette)
4	1975	13:47:48	RGM Bonn-Beuel/Breisach RV	Yole de mer
5	1976			
6	1977	15:39:45	Ecole de grenadiers, Izone (SN Genève FRC Morges SC Rorschach)	Yole de mer
7	1978	13:30:03	RGM Bonn/Hamburg/Godesberg	Yole de mer
8	1979	13:59:20	Marbacher RV/Heidelberger RV	Yolette
9	1980	13:32:52	Viking Utrecht	Yolette
10	1981	13:26:30	Viking Utrecht	Yolette
11	1982	13:08:20	Heidelberg/Giessen	Yolette
12	1983	11:25:10	Hevella Berlin	Yolette
13	1984	07:13:00	Ludwigshafener RV	Yolette
14	1985	12:40:52	Marbacher/Kassel	
15	1986	12:46:06	RGM Cassel-Marbach-Grenznach-Giessen-Heidelberg	Yolette
16	1987			
17	1988	11:00:52	RGM Bonn/Bückebug/Lehrte/Bonn/Neuwieder	Yolette
18	1989	12:28:34	ARCR Bonn/GTRV Neuwied/Bonner RV	Yolette
19	1990	12:30:31	RGM Bonn RV/WSV Düsseldorf/SRV Bonn	Yolette
20	1991	13:09:08	Turbo Bonn	Yolette
21	1992	13:03:42	Turbo Bonn	Yolette
22	1993	08:43:20	Turbo Bonn	Yolette
23	1994	12:22:29	RG Red Bull Bonn	Yolette
24	1995	12:15:34	Turbo Bonn	Yolette
25	1997	12:31:18	Turbo Bonn	Yolette
26	1998	04:14:00	RGM Neuwieder RG/Karlsruher RV Wiking	Yolette
27	1999	13:15:40	RGM Karlsruher/RV Wiking/Neuwieder	Yolette
28	2000	11:58:34	Turbo Bonn	Yolette
29	2001	12:53:00	RGM Ludwigshafener/Mulheimer Wassersport	Yolette pointe
30	2002	13:14:00	RGM Koblenz/Neuwied	Yolette
31	2003	12:13:57	RGM Karlsruhe/Bonn/Breisach/Leverkusen)	Yolette
32	2004	12:41:00	Dresdner Ruderclub (five for Dresden)	Yolette
33	2005	12:28:25	RGM Bonner R.-V. 1882 e.V. / Mainzer R.-V. e.V	Yolette
34	2006	12:00:22	RGM Dresdner RV/Dresdner RC (Trainingsgemeinschaft Brigitte Bielig, Olympiastützpunkt Dresden)	Yolette
35	2007	11:55:19	RGM Karlsruher RV Wiking/ Bonner RV /Mainzer RV	Yolette
36	2008	13:33:15	RGM Karlsruher RV Wiking /Bonner RV / Mainzer RV/Kitzinger RV	Yolette
37	2009	12:17:42	Clydesdale ARC/ Karlsruher RV Wiking/ Stuttgart-Cannstatter RC/Mainzer RV	Yolette
38	2010	13:10:36	RGM Mainzer RV/Stuttgart-Cannstatter RC/ Ulmer RC Donau/RC Hamm	Yolette
39	2011	11:43:30	RC Hamm/Karlsruher Rheinklub Alemannia/ Mainzer RV / Stuttgart-Cannstatter RC Jet d'Eau	Yolette
40	2012	11:45:46	Ludwigshafener RV 1878	Yolette
41	2013	12:06:29	RGM RC Hamm/Mainzer RV/RC Nürtingen/ Stuttgart-Cannstatter RC/Bonner RV	Yolette
42	2014	12:14:11	RGM RTHC Leverkusen/RaW Berlin/ Dresdner RC/ Bonner RG	Yolette
43	2015	02:48:55	RGM RTHC Bayer Leverkusen / Bonner RG / Siegburger	Yolette
44	2016	12:10:30	RGM RTHC Bayer Leverkusen / Bonner RG / Siegburger	Yolette
45	2017	12:02:00	Wassersportabteilung Sportvereinigung Polizei Hamburg/RC Nürtingen /Bonner RV/RC Hamm	Yolette
46	2018	05:39:52	RGM Bonner RV/WSAP Hamburg/ RC Hamm/Stuttgart-Cannstatter RC	Yolette
47	2019	13:10:12	RGM GTRV Neuwied / KCFW Köln / Bayer Leverkusen / Clever RC	Yolette
48	2020	05:26:37	RGM Bonner RV / Kölner CFW / GTR Neuwied / SRC Bonn	Yolette
49	2021	11:56:25	Bonner RV / Clever RC / RTK Germania Köln / Stuttgart-Cannstatter	Yolette

1972
Abandon général, la SNG parcourt la plus longue distance et débarque aux Dranses et est déclarée vainqueur

1979
Une équipe italienne dont les membres rament debout comme les gondoliers de Venise participe au TLA et l'achève.

1984
Arrêt général par la police vaudoise à Montreux

2006
Record catégorie Mixte : RGM Karlsruher RV Wiking/ Mainzer RV Ludwig I. (F), Roller Sybille (F), Auer Matthias, Behrend Olaf, Neumann Markus en 12h 11min. 45sec.

2004
Record Elite Féminine Dresdner RC 1902 e. V. (Frauenpower) L. Fleischhauer, S. Buch, A.-K. Thiele, M. Emmerich, P. Waleska 14h 00m 55s

2011
Record Toutes Catégories RC Hamm/Karlsruher Rheinklub Alemannia/Mainzer RV/Stuttgart-Cannstatter RC Jet d'Eau J. Domscheit-Betten, M. Auer, M. Neumann, H. Osthoff, C. Maus 11h 43m 30s

2021
Record Catégorie Masters : Bonner RV / Clever RC / RTK Germania Köln / Stuttgart-Cannstatter Christian Maus, Heiko Gulan, Henning Osthoff, Matthias Auer, Stefan Verhoeven 11h 56min 25s

Parcours : Tour du 1974
Petit-Lac le dimanche matin

Les deux équipes de tête Bonn-Beuel/Essen et la SN Genève (équipe Magnienat) arrêtent d'un commun accord à Lausanne-Vidy en raison des conditions météo. Une autre équipe de la SN Genève (équipe Grass) poursuit jusqu'à Evian et s'arrête à bout de force (plus longue distance parcourue).

Après avoir erré sous le brouillard, l'équipe du Bonn RC qui était en tête à la pointe des Dranses, traverse le lac par erreur à la hauteur de Rolle, et remonte la côte vaudoise pour un second tour, elle abandonnera à 6 h. du matin au large de Montreux.

Parcours : Genève-Rolle-Genève-Rolle-Genève 1983

Interruption au bout du Lac à St Saphorin en raison d'une tempête de foehn exceptionnelle. 1987

Parcours : Genève-Rolle-Genève-Rolle-Genève 1988

Parcours : Genève-Lausanne-Genève 1993

Le TLA n'a pas été organisé 1996

Interrompu au large de Rivaz, classement établi sur la base des passages à Lausanne-Vidy 1998

Record armement de pointe (5 min de pénalité incluses). Ma. Decker, Mi. Decker, A. Orth, R. Schulz, H. Sturm 2001

Record Elite Féminine : Dresdner Ruderclub (Frauenpower) Fleischhauer L, Buch S., Thiele A.-K., Emmerich M., Waleska P. en 14h 00min 55sec 2004

Record TLA : Jochen Domscheit, Matthias Auer, Markus Neumann, Henning Osthoff, Christian Maus 2011

Parcours : Genève-Rivaz-Genève 2012

Parcours : Genève-Tougue-Genève-Corsier-Genève 2015

Parcours : sur le Rhône SNG-Buttin-Peney-SNG (4 fois, soit 80km) 2018

Parcours : Genève-Rolle-Genève 2020

LES BÉNÉVOLES

TEXTE
OLIVER DUFOUR

REMERCIEMENTS CHAQUE ANNÉE, LE COMITÉ D'ORGANISATION DU TOUR DU LÉMAN À L'AVIRON ET L'ENSEMBLE DE SES BÉNÉVOLES S'ENGAGENT TOTALEMENT DANS LE BUT D'OFFRIR AUX CONCURRENTS UN ACCUEIL, UN ENCADREMENT ET UN SOUTIEN DE PREMIÈRE QUALITÉ. CECI AFIN QUE LE TLA PUISSE AVOIR LIEU, CAR ILS SONT LES GARANTS DE LA PÉRENNITÉ DE LA RÉGATE.

PRÉSIDENT ET VICE-PRÉSIDENT

- 1 Stéphane Trachsler
- 2 Gwenaël Fuchs

ARBITRES

- 3 Kathleen Berezin
- 4 Michel Coubès
- 5 Régis Joly

SURVEILLANCE

- 6 Gilles Allborghetti

PORTO CENTRAL

- 7 Jean Luc Raffini

ACCUEIL

- 8 Fatma Rashad
- 9 Pascale Breton
- 10 Catherine Eckert
- 11 Pascale Friedrich
- 12 Véronique Fatio
- 13 Sandra Robert

SECRETARIAT

- 14 Ulrike Kaiser Boing
- 15 Amani Khalil
- 16 Ariane Danon
- 17 Anne-Caroline Suberville

- 18 Laurence Gréco Reimers
- 11 Pascale Friedrich
- 19 Florence Grin-Falquet
- 20 Angela Piazzzi
- 21 Juliette Kreda
- 9 Pascale Breton
- 22 Daphnée Romy
- 23 Monique Suter Dethurens

CONTRÔLE ÉQUIPES

- 3 Kathleen Berezin
- 4 Michel Coubès

- 5 Régis Joly
- 24 Isabelle Berger

MISE À L'EAU

- 25 Charles Hostettler
- 26 Juliane Tendon
- 27 John Keller

BOUÉES

- 28 Gérald Berger
- 29 Alexandre Lunginbühl
- 30 Olivier Fallet
- 31 Fritz Schuster

- 32 Vicki Hayek
- 33 Nicolas Donon
- 34 Philippe Creux
- 35 Yves Corin
- 36 Françoise Dorsaz
- 37 Marcus Cooper
- 38 Jérôme Morel
- 24 Isabelle Berger
- 39 Muriel Crane

ARRIVÉE

- 40 Alex Perritaz
- 27 John Keller
- 26 Juliane Tendon
- 41 Matthis Pasche
- 42 Ari Stojanovski

PHOTOGRAPHE

- Pedro Neto
- 43 Michel Juvet

PILOTE PHOTOGRAPHE

- 44 Michael Biontino

SERVICE MÉDICAL

- 45 Paola Castillo
- 46 Nadji Abbas-Terki

MÉTÉO

- 47 Philippe Jeanneret

VOITURE BALAIS

- 48 Francesco Gabriele

REMISE DES PRIX

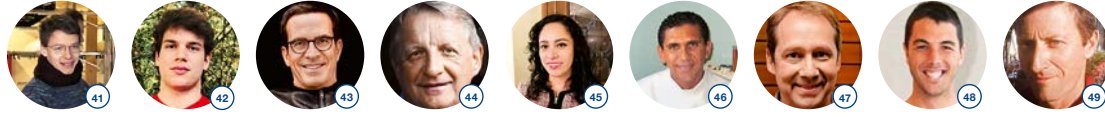
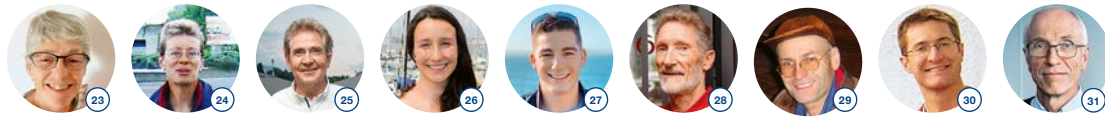
- 17 Anne-Caroline Suberville
- 26 Juliane Tendon

COMMUNICATION

- Alexia Blanc
- Bernard Schopfer

MATÉRIEL

- 49 Benoit Lacroix



Pour cette 50^e édition, ils seront encore une fois nombreux sur le ponton de la Société Nautique de Genève et tout autour du Léman. Qu'ils en soient chaleureusement remerciés.



BENTLEY

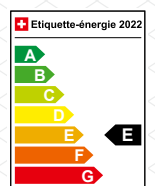


Elegant appearance. Relaxed ride.

Experience the Azure models.

It's time to elevate your everyday at Geneve.BentleyMotors.com

Continental GTC Azure (V8) WLTP drive cycle: fuel consumption (petrol), mpg (l/100km) – Urban 16.6, Extra-Urban 8.9, Combined 11.7. CO₂ Emissions Combined - 266 g/km. Efficiency class: E.



The name 'Bentley' and the 'B' in wings device are registered trademarks.
© 2022 Bentley Motors Limited. Model shown: Continental GTC Azure.

BENTLEY GENÈVE

ILS SONT LES FIDÈLES PARMI LES FIDÈLES

TEXTE
OLIVER DUFOUR

PARTICIPANTS UN GRAND NOMBRE DE PARTICIPANTS COMPTENT PLUS DE 20 DÉPARTS PARMIS LESQUELS ANDREAS «WATZ» LASER ET CHRISTIAN KLANDT, RAMEURS DE LA RÉGION DE COLOGNE ET BONN, QUI CUMULENT À EUX DEUX 70 PARTICIPATIONS AU TOUR DU LÉMAN À L'AVIRON. ILS DEVRAIENT AUSSI PARTICIPER À LA 50^e ÉDITION, LES 23, 24 ET 25 SEPTEMBRE PROCHAINS. YVES DE SIEBENTHAL, POUR SA PART, EST CELUI QUI A LE PLUS CONCOURU POUR LA SNG.

Andreas Laser, 57 ans, avait fait sa première apparition sur le Tour du Léman à l'Aviron à l'âge de 16 ans, en 1981. Celui que beaucoup connaissent sous le sobriquet «Watz» ne le savait alors pas encore, mais c'était le début d'une grande et belle histoire d'amour avec la célèbre course lémanique. Même si sa deuxième participation au TLA n'est survenue que trois ans plus tard, elle a confirmé la mise en place d'une fidélité à cette régates presque à toute épreuve. Aujourd'hui, il y totalise 36 départs.

«Il y a plusieurs raisons pour lesquelles je reviens toujours», confie celui qui vit aujourd'hui à Cologne, mais dont l'origine et le club dont il est président se situent à Neuwied, à une heure de route plus au sud, toujours sur les bords du Rhin. «La principale motivation c'est l'aviron. La compétition, le défi, la bagarre pour les places, c'est quelque chose de spécial. Même après une trentaine de fois, on a envie de recommencer. Il y a aussi le fait que c'est un événement génial, bien organisé dans une ambiance conviviale et dans un décor magnifique. La SNG est un grand club, pas du tout comparable aux clubs d'aviron en Allemagne, et c'est très agréable d'y venir.»

Un constat appuyé par Christian Klandt, 52 ans, parti à 34 reprises, dont 3 en solitaire, pour affronter le TLA. «Ma première expérience a été vécue en 1985, à l'âge de 15 ans. J'avais déjà entendu parler de l'événement et j'ai été embarqué par d'autres rameurs qui disputaient cette régates. La première fois, il n'y avait pas vraiment d'ambitions. La deuxième, on était une équipe de juniors, tous très bien préparés. J'ai ensuite dû rater deux éditions à cause de mes études, ainsi qu'une autre en 2006. Mais sinon j'ai presque toujours été là. Au début c'était une grande aventure. Nous avions une petite boussole pour nous repérer et pas de GPS. Ça s'est petit à petit transformé en un événement magnifique, avec une organisation incroyable. Et le lac et le cadre sont uniques. Même le fait de dormir dans un bunker, sans pouvoir savoir quel temps il fait dehors, est assez amusant. Ça fait partie du TLA.»



DR



DR



Pietro Sironi

ET À LA FIN, CE SONT TOUJOURS LES ALLEMANDS QUI GAGNENT

Pour Andreas Laser, dont le meilleur résultat est une 2^e place en 2014, puis à nouveau en 2020 sur un parcours raccourci, le niveau a également évolué de façon remarquable. «Au cours des dix dernières années, il est devenu encore plus élevé. Dans les années 1980, on pouvait gagner en un temps d'environ 13 heures. De nos jours, il faut plutôt descendre à 12 heures. Nous sommes plus habitués à la rame de longue distance, car le Rhin s'y prête bien. On ne peut d'ailleurs pas vraiment y disputer de courses de catégories olympiques. En passant, je ne devrais peut-être pas dire ça en tant qu'Allemand, mais je ne pense pas que ce soit une bonne chose pour le bon maintien de cette course que ce soient toujours des Allemands qui gagnent ! Il faudrait provoquer plus d'intérêt de la part des autres nations.»

«Il faut savoir doser ses efforts, se montrer un peu tactique, résume Christian Klandt, vainqueur en 2002, 2003, 2005, 2007 en cette même année 2020. La distance a toujours fait partie de mon programme. Comme on est beaucoup assis, il est important de bien gérer ça et de se dégourdir régulièrement les jambes, histoire de pouvoir maintenir ses efforts sur une longue durée. Certains ont tendance à dire, une fois qu'ils ont franchi la ligne d'arrivée, qu'ils ne recommenceront plus jamais. Moi, je n'ai jamais ressenti ça. J'ai toujours été motivé pour repartir, même les fois où j'ai fait le tour du lac en solitaire, hors compétition (dont le meilleur en 2001, dans un temps de 17h 17'26'') ajoute-t-il. Je me souviens avoir souffert après avoir été dépassé par les équipages de la course, mais mes pauses plus courtes que les leurs m'avaient permis de les rattraper et de sublimer ma motivation.»

Et cette année, les deux plus fidèles, qui ont par ailleurs entraîné avec eux de nombreux jeunes rameurs au fil des ans, seront-ils à nouveau au départ ? «J'ai eu quelques soucis à former mon équipage habituel, mais je vais remplacer un blessé au sein de l'équipage de la SNG et je serai bien présent pour fêter les 50 ans du TLA», assure Andreas Laser, qui relève que son surnom lui colle à la peau depuis l'âge de 11 ans. «Je ne sais pas exactement pourquoi on m'appelle Watz, mais il y avait énormément d'enfants appelés Andreas dans ma génération, donc c'était une façon de nous différencier !» – «En ce qui me concerne, je suis toujours en train de me remettre d'une blessure à l'épaule subie à skis, confie Christian Klandt. Mais j'espère vraiment pouvoir ramer. D'ailleurs, il est possible que le 50^e TLA soit l'occasion rêvée pour m'arrêter. J'y réfléchis, en tout cas. Mais peut-être que je serai quand même toujours là pour le 60^e !»

Parmi les rameurs de la SNG, celui qui compte le plus de participations est Yves de Siebenthal. «Je compte vingt-quatre départs pris pour quatorze Tours complets bouclés, se souvient «La Sieb». Les autres ont soit été interrompus, soit été remplacés par d'autres parcours. C'est très dur lorsque l'on passe devant la Nautique et que l'on sait qu'il faut refaire le même parcours à nouveau avant d'arriver.» Et l'expert du TLA, qui a depuis pris sa retraite, de compléter : «Je me souviens aussi que nous étions libres, vraiment libres et responsables : une lampe de poche pour nous éclairer la nuit, une liste de numéros de téléphone en cas d'urgence, une carte schématique avec les points de contrôle à passer et... débrouillez-vous pour rentrer !»

PASSÉS DE CONCURRENTS À BÉNÉVOLES

TEXTE
OLIVER DUFOUR

BÉNÉVOLES CHAQUE ANNÉE, LES FORÇATS QUI AVAIENT UN TOUR DU LÉMAN À LA RAME CAPTENT LOGIQUEMENT TOUS LES REGARDS SUR LE MYTHIQUE TLA. MAIS CELUI-CI NE POURRAIT AVOIR LIEU SANS LES TRAVAILLEURS DE L'OMBRE. D'ANCIENS PARTICIPANTS L'ONT BIEN COMPRIS EN PASSANT DE L'AUTRE CÔTÉ DE LA BARRIÈRE.

Ils sont plus d'une cinquantaine à donner de leur temps bénévolement, année après année, pour faire en sorte que le Tour du Léman à l'Aviron puisse avoir lieu et qu'il soit une belle réussite. Ces travailleurs, souvent dans l'ombre pendant que les équipages attirent tous les regards, sont un ingrédient indispensable de cet événement unique. Sans bénévoles, nous ne serions pas en train de fêter ses 50 ans d'existence.

Parmi tous ces soutiens, un certain nombre est d'abord passé par la case effort, en ramant au moins une fois autour du lac, avant de choisir de se consacrer aux rameurs et rameuses engagés sur le TLA après eux. On peut notamment évoquer Jean-Luc Raffini, l'un des pionniers, qui avait notamment tenté et interrompu un tour du Léman en skiff dans le sens contraire des aiguilles d'une montre en 1972, année de création du TLA. Aujourd'hui en charge de Porto central, il veille sur les participants des différentes grandes courses organisées par la SNG. Il connaît bien les exi-



gences d'une odyssée aussi intense que le Tour du Léman à l'Aviron et son expertise a toujours bien servi organisateurs et concurrents.

**« ON Y PREND BEAUCOUP
DE PLAISIR »**

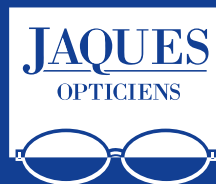
Rudy Graf a également vécu la genèse du TLA. Déjà détenteur, à l'époque, du record du tour du lac en double scull avec Bernard Hausler, il avait ensuite fait partie de l'équipage ayant parcouru la plus longue distance lors de la toute première édition. Après plusieurs participations, Rudy Graf avait ensuite enfilé de bon cœur le costume de bénévole. « J'avais souvent d'autres obligations le week-end, se souvient celui qui passe désormais une bonne partie de son temps loin de la Suisse. Donc on nous avait donc placés à deux à la surveillance de la bouée située devant Rolle, pour pouvoir ensuite rentrer assez rapidement. On avait notre porte-voix et on s'assurait que les équipages passent bien à l'intérieur de l'Île de la Harpe, en notant les temps de passage. C'était pour donner au moins un petit coup de main. »

Isabelle et Gérard Berger, quant à eux, s'activent en faveur du Tour du Léman à l'Aviron « depuis bien 35 ans », selon l'estimation d'Isabelle. D'abord concurrents à bord de yoles de mer entre 1979 et 1982 (quatre participations pour Gérard, trois pour elle), ils n'ont pas hésité à embrasser d'autres rôles après avoir posé les rames. « Il y a un temps pour tout, rigole Isabelle Berger, qui se souvient avec affection de ce qui était « une aventure plutôt qu'une recherche de performance », à l'époque. « Nous avons eu plusieurs tâches en tant que bénévoles : aller chercher tous les bus à la PC, récupérer les gens à l'aéroport, suivre les derniers concurrents par la route, contrôler les passages au Bouveret... Mon mari emmène aussi un juge-arbitre sur l'eau pour le départ et moi, je vérifie le matériel de sécurité – gilets, fusées de détresse, lampes, portables – avant le départ en compagnie d'un arbitre. On y prend beaucoup de plaisir. »

Puisse cet engouement inspirer de nombreuses autres personnes à se consacrer au TLA au cours des 50 prochaines années aussi !



En exclusivité
à Genève !
ZEISS Visufit :
vision précision



Maison Fondée en 1873

Mâitrises Fédérales,
Optométrie, Lunetterie,
Lentilles de Contact.

25 Quai des Bergues
1201 Genève
T. +41 (0)22 732 33 23
www.jaquesopticiens.ch

LES RECORDS SONT FAITS POUR ÊTRE BATTUS

TEXTE
OLIVER DUFOUR

RECORDS BOUCLER LE BCGE TOUR DU LÉMAN À L'AVIRON TOUR DU LÉMAN À L'AVIRON APRÈS 160KM DE SOUFFRANCES N'EST DÉJÀ PAS UNE MINCE AFFAIRE. MAIS CERTAINS CONCURRENTS VISENT PLUS HAUT. LORSQUE LES CONDITIONS S'Y PRÊTENT, L'OBJECTIF EST DE TERMINER LE PLUS RAPIDEMENT POSSIBLE, EN AFFOLANT LE CHRONOMÈTRE.

Le départ est donné au large de la Société Nautique de Genève. Lentement, un groupe de yoles emmenées par leurs quatre rameurs et un barreur se mettent en mouvement en direction de l'autre extrémité du lac. Il leur faudra trouver la bonne cadence pour pouvoir enchaîner les coups d'aviron des heures durant. Quel compromis choisir entre une cadence relativement basse, mais avec une forte pression sur les jambes, ou une cadence plus élevée en employant moins de force par coup ? L'essentiel est la glisse régulière du bateau, qui doit avancer sans à-coups. Il est important de ménager ses forces pour être en mesure de boucler les 160km du parcours. Ce savant équilibre s'apprend au fil des participations. Et ceux qui trouvent le meilleur sont généralement ceux qui s'imposent au bout de l'effort.

Et puis il y a les équipages qui ne se contentent pas de gagner. Ce sont ceux qui maintiennent une cadence folle tout au long du parcours pour venir établir un temps de référence sur le tour du lac. A ce jour, la meilleure performance toutes catégories confondues date de l'édition 2011. Le collectif allemand du RC Hamm / Karlsruher Rheinklub Alemannia / Mainzer RV / Stuttgart-Cannstatter RC Jet d'Eau termine l'épreuve en 11h 43' 30". A bord, Jochen Domscheit-Betten, Matthias Auer, Markus Neumann, Henning Osthoff et Christian Maus ont ramé à une moyenne de près de 8 nœuds (14km/h) !

Plus aucun vainqueur ne passera ensuite sous la fameuse barre des 12 heures jusqu'à l'an dernier, lorsque l'équipage du Bonner RV / Clever RC / RTK Germania Köln / Stuttgart-Cannstatter RC réalisera un parcours mesuré en 11h 56' 25", battant ainsi le record de la catégorie Masters.

TROIS RECORDS POUR MATTHIAS AUER

Chez les dames, le record élite avait quant à lui été établi en 2004. Cette année-là, le redoutable quintette féminin du Dresdner RC 1902 e. V. (Frauenpower), composé d'une armada de rameuses étoilées dans les plus grandes compétitions, aux noms de Luise Fleischhauer, Sandy Buch, Annkatrin Thiele, Mandy Emmerich et Peggy Waleska termina son pensum en 14h 00' 55".



Max Schuer



Photo: Lehmann

Le TLA archive également d'autres marques de référence. Le record de la catégorie de l'armement en pointe a été établi, il y a plus de 20 ans, en 2001, par l'équipe du Ludwigshafener RV / Mülheimer Wassersport avec à son bord Matthias Decker, Michael Decker, Andreas Orth, Reinhard Schulz et Harald Sturm en 12h 53' 00". Dans la catégorie mixte, le record est détenu depuis 2006 déjà par le collectif du RGM Karlsruher RV Wiking Mainzer RV, avec Imke Ludwig, Sybille Roller, Matthias Auer, Olaf Behrend et Markus Neumann en 12h 11' 45". Lors de l'édition 2021, l'ancienne garde du Bonner RV / Clever RC / RTK Germania Köln / Stuttgart Cannstatter RC a établi un nouveau record pour la catégorie Masters en 11h 56' 25". Il a permis à Matthias Auer, qui a bouclé le TLA à 3 reprises en moins de 12 heures, de consolider aujourd'hui trois temps de référence sur le TLA. A ses côtés dans cette plus récente démonstration ramaient : Christian Maus, Heiko Gulan, Henning Osthoff et Stefan Verhoeven.

BONN ET THORSTEN JONISCHKEIT LOIN DEVANT LES AUTRES

En ce qui concerne le nombre de victoires, c'est la ville allemande de Bonn qui a le plus souvent été représentée, seule ou dans une équipe composite, avec pas moins de 29 succès. La décennie 1990 fit place au règne de Turbo Bonn, avec Jörg Drews (toutes les éditions), Gereon Max (idem), Thorsten Jonischkeit (idem), Axel Bartsch (jusqu'en 1993), Wolfgang Lübbring (jusqu'en 1994), Frank Mein-

hold (dès 1994) et Michael Keller (dès 1995), qui remporta le Tour à sept reprises, dont 5 fois consécutivement (de 1991 à 1995, puis en 1997 et 2000). Elle fut la première équipe (Drews, Max, Jonischkeit, Meinhold, Keller (aujourd'hui appelé Lütz)) à passer en-dessous des 12 heures de course, avec un temps de 11h 58' 34", qui resta pendant sept ans le meilleur temps réalisé sur le TLA. Sur le plan individuel, la palme revient à l'Allemand Thorsten Jonischkeit, membre de Turbo Bonn, 12 fois couronné en 13 apparitions sur le TLA et finissant 2e en 2018, à 27 secondes des premiers !

Verra-t-on une nouvelle performance en boulet de canon cette année à l'occasion de la 50^e édition ? Si les conditions sont réunies et que le vent ne s'en mêle pas, on a le droit d'en rêver !



DR

LE SAVIEZ-VOUS ?

TEXTE
OLIVER DUFOUR

AU FIL DES ANS, CE QUI ÉTAIT À L'ORIGINE L'UNIQUE COURSE D'ENDURANCE DU GENRE N'A CESSÉ D'ÉVOLUER POUR DEVENIR L'ÉPREUVE QU'ELLE EST AUJOURD'HUI ET QUE D'AUCUNS QUALIFIENT DE REINE DES RÉGATES OU DE « CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE ». LA CONNAISSEZ-VOUS BIEN ?



LA DATE

Elle fut fixée en septembre, car l'été était déjà rempli de régates à la voile. En automne, il y a aussi moins d'autres embarcations sur l'eau, la météo est encore clémente et le calendrier d'aviron était vide. On prit un week-end proche de la pleine lune, pour améliorer la visibilité de nuit.

LE DÉPART

À l'origine, il était donné à 14h. Les collégiens, nombreux dans les premières années, avaient encore cours les samedis matin. À partir de 1990, le départ fut avancé à 9h, par mesure de sécurité, afin que l'essentiel du tour soit effectué de jour. En 2013, on l'avança encore à 8h, dans le but d'éviter de mauvaises conditions anticipées cette année-là.

UN SKIFF AUX VAINQUEURS

De nombreux prix ont récompensé les meilleurs rameurs au cours des 50 ans d'histoire du TLA. Lors de la première édition, la maison zurichoise Stämpfli, dont le patron s'était déplacé spécialement, avait offert un skiff aux gagnants. Une médaille du centenaire du club fut aussi distribuée à chacun.

AUTRES PRIX

Dès la 2^e édition, en 1973, chaque participant terminant le TLA recevait un gobelet commémoratif en étain. Et dès 2004, même en cas d'abandon. Des montres Huguenot furent offertes en 2009 à la meilleure équipe féminine. En 2005, Wenger offrit des couteaux suisses aux premiers de chaque catégorie et, de 2005 à 2015, la CGN remit un prix à la première équipe lémanique. En 2010, Hyposwiss Private Bank offrit même une yolette à la meilleure équipe entre 2007-2010. Depuis 2005, une assiette gravée récompense les auteurs de chaque nouveau record.

LE PARCOURS

Les rameurs ont toujours tourné dans le sens des aiguilles d'une montre, en passant par 13 postes de contrôle. Durant des années, la voie était libre depuis Le Bouveret et on coupait le golfe de Thonon, sans devoir longer la côte française. Pas si simple ! En pleine nuit, deux équipages, l'un allemand, l'autre genevois (en 1980), avaient confondu au retour les lumières de Nyon avec celles d'Yvoire, traversant par erreur le lac et virant à 180 degrés pour repartir vers Lausanne. Dès 1990, les autorités exigèrent que les concurrents ne s'éloignent pas de plus de 300m de la rive.

LE TOUR À PIED

En 1980, on organisa en parallèle du TLA une course à pied. Pendant que 29 équipages de rameurs bravaient les 160km aquatiques, 7 coureurs parcoururent les 180km de son pourtour. Viking Utrecht l'emporta sur l'eau en 13h 32'52", alors que les meilleurs coureurs mirent environ 16 heures à boucler leur périple.

À TOUT ÂGE

Le plus jeune rameur à avoir pris le départ du TLA à ce jour était Christian Klandt, âgé de 15 ans en 1985, alors que les plus anciens furent Karl-Ernst Heinsberg et Heinrich Sünkler, en 2021, à 74 ans ! « Nous savions que nous n'allions pas gagner face aux jeunes, mais ce fut une magnifique expérience, relève Sünkler. J'espère la revivre pour la 50^e édition, à 75 ans. » Chez les dames, la doyenne fut Dagmar Patrigot (68 ans en 2020) et les benjamines Gesine Lang et Diane Duchaussoy (16 ans en 1987 et 2016).