

DOSSIER ROUTE DU RHUM

Rétrospective des 6 premières éditions

RETOUR VERS LE FUTUR

L'histoire de la **Route du Rhum** se confond avec l'ère moderne des multicoques. Elle a mis en scène dès la 1^{ère} édition une confrontation pathétique, un épisode maritime de David et Goliath, qui fut pour beaucoup une révélation plus grande encore que la victoire de PEN DUICK IV aux mains d'Alain Colas dans l'**Ostar** 1972. Revenons quelques instants sur cette période fabuleuse, ses personnages, ses coups montés et ses coups du sort. 1967 : Deux équipes visionnaires s'affrontent dans l'ombre.

La première à St Croix aux Iles Vierges est composée d'un architecte iconoclaste, inspiré, charismatique et féru de culture polynésienne : Richard Newick, et de deux compagnons : Tom Follet et Jim Morris. Le *gentleman agreement* qui les unit est incroyable. Dick (Richard Newick) dessinera le bateau : un prao atlantique de 12 mètres et le construira, Tom le conduira au départ de la **Transat anglaise** et Jim sera le commanditaire financier ! Résultat : Follet amène dans les bassins de Millbay-dock une improbable machine jaune de 12,20m et de 1,34T ! Les évolutions amphidromiques de cette pirogue hauturière restent incomprises (le bateau possède deux étraves et deux safrans, vire vent de travers et repart dans l'autre sens) et elles suscitent l'inquiétude du comité de course informé d'un chavirage à contre aux Antilles ! Depuis, Follet, ancien pilote de guerre, a parfaitement compris le mode d'emploi et rallié Plymouth en 29 jours, il reçoit pourtant cette injonction *so british* : « Cher Monsieur, nous sommes informés des efforts que vous déployez pour parvenir à redresser votre bateau en cas d'accident. Nous ne croyons pourtant pas que surfer à 25 nœuds entre deux chavirages soit la meilleure façon de traverser l'Atlantique en course, aussi veuillez nous tenir informés des solutions que vous mettrez en œuvre pour éviter pareille situation. ». Assis sur sa planchette de quart, sans pilote automatique, Follet arrivera 3^{ème} derrière deux puissants monocoques, SIR THOMAS LIPTON ET VOORTREKKER. Il y aura 16 abandons. Le 4^{ème}, Leslie Williams, sur son sloop de 16m arrivera 2 jours et 10 heures plus tard !

La seconde équipe de cette fabuleuse époque est composée d'Eric Tabarly et d'André Allègre, ils conçoivent PEN DUICK IV mais le turbulent printemps 1968 n'autorise qu'une mise à l'eau tardive le 11 mai, Eric sera bien au départ de l'**Ostar** le 1^{er} juin, mais devra renoncer à cause d'une préparation insuffisante. En 1972 André Allègre voit son talent consacré par la 1^{ère} et la 3^{ème} place de l'**Ostar** (PENDUICK IV A.Colas et CAP 33 J.M. Vidal).

Le *sorcier* de St Croix installé dans son île de Martha's Vineyard rejoue la passe de trois en 1976 en dessinant pour Mike Birch un Val (diminutif du prénom de la fille de Dick Newick). Cette furieuse libellule jaune de 1500 Kg aura pour commanditaire (un sponsoring de 500\$US !) une auberge des Iles Vierges : **The Third Turtle**. 1976 est une édition extrêmement dure. Pen Duick VI y glane une victoire d'anthologie devant le géant de 71m d'Alain Colas. La tortue jaune, en arrivant 24h derrière le maxi de 22m d'Eric Tabarly, accomplit une performance qui annonce celle du **Rhum 1978** : la légèreté, la finesse et la stabilité contre la longueur, la puissance et le poids, les Polynésiens pénètrent en Atlantique par le Maine !

L'invasion se poursuit lors de **la Transat anglaise** de 1980 où Dick Newick et Walter Greene placent quatre de leurs bateaux aux cinq premières places. MOXIE enlève le morceau en 17 jours aux mains de l'admirable Phil Weld qui, avec ses 64 ans et son *mât gériatrique* de 15m seulement, gagne l'épreuve en 17j et 23h. JEAN FOSTER (3^{ème}) aux mains de Phil Stegall et CHAUSSETTES OLYMPIA (4^{ème}, il était déjà arrivé 8^{ème} en 1976) aux mains de Walter Greene sont des A Capella. OLYMPUS PHOTO (5^{ème} aux mains de Mike Birch) est un Newick inspiré de THREE CHEERS mais avec un grément performant au près. Quelle équipe ! Cette razzia sera d'ailleurs le point de départ de la conquête française des multicoques. En effet, un commando de mercenaires passionnés travaille jour et nuit à la réalisation de ces Stradivarius, ponçant et suant dans l'ombre des deux gourous. Leurs noms : Eric Loiseau, Jean-François de Prémoré, Marc Lombard, Charlie Capelle, Christian Augé, Halvard Mabire, Nigel Irens...

Ce sont eux qui plus tard importeront le virus à La Trinité et ailleurs !

39 (numéro de course d'Olympus) DE FIÈVRE AU RHUM 78

La première édition de la Route du Rhum rassemble un incroyable plateau. Plusieurs duels multicoque-maxi mono se préparent. Le vainqueur de la Transat 1972 est là, il s'appelle MANUREVA et dégouline encore de la mitraille des mers du Sud où son patron l'a amené en 1973 conquérir l'improbable espoir d'être le 1^{er} multicoque à faire le tour du monde par les latitudes sud... En solitaire!! Alain Gliksman a racheté THREE LEGS OF MANN II (SEÏKO, le dernier Kelsall à flotteurs submersibles) un des multis les plus rapides et stables au monde selon lui, malheureusement une voie d'eau ruinera ses espoirs. Au printemps suivant lors d'une tentative de record atlantique le bateau (sous le nom de TIMEX) se retournera le même jour et dans la même tempête que KRITER IV d'Olivier de Kersauson. ROGUE WAVE, navire amiral de la flotte Newick et véritable Pullman de course-croisière, est là aux mains de Phil Weld qui l'a déjà emmené en Guadeloupe pour reconnaître l'arrivée. Perfectionniste, il a même loué un avion afin de se familiariser avec le parcours de sortie de la Manche ! Ceci en dit long sur ses intentions...KRITER IV, le géant de 23m d'Olivier de Kersauson fait partie des favoris, tout comme Yvon Fauconnier sur VENDREDI 13 ou Michel Malinowsky sur Kriter V. Marc Pajot abordera une embarcation-spectateur avec PAUL RICARD et les récifs de Barbuda feront le malheur d'Eugène Riguïdel sur VSD. Pierre Fehlman sur DISQUE D'OR II rejoint Yvon Fauconnier au rang des malchanceux

privés de pilotage automatique. La tempête furieuse qui a causé l'avarie du flotteur de Gliksman disloque MANUREVA , les derniers mots d'Alain qui en a vu d'autres, sont : « il n'y a plus de ciel ! ». Michel Malinovsky effectue une orthodromie impeccable mais se fait bastonner sérieusement tandis que Mike Birch tricote une belle route sud par Madère et la bordure de l'anticyclone des Açores. Il faut dire que le futur vainqueur du **Rhum** 1978 convoie en course l'A Capella de son ami Walter Greene : les deux compères ont convenu de se partager le prix s'il y en a un ! Avec une moyenne de 6,8 nœuds contre 6,4 à Malino sur l'ensemble du parcours, OLYMPUS plonge sur KRITER dans la zone de l'arrivée et le *crucifie* d'une pointe à 15 nœuds lorsque le parcours lui permet d'abattre, Malino n'a pas lofé comme il le pouvait pour gêner son adversaire ; Mike en guise de conclusion l'a remercié et lui a dit : « Michel, si tu avais eu mon bateau tu serais arrivé un jour avant ! » Chapeau bas, fermons le ban !

ÉDITION 82 : L'EXPLOSION CREATRICE

Dès la 1^{ère} édition, **Le Rhum** crée le mythe. Cette course que l'on disait *facile* se révèle exigeante, dure, meurtrière aussi. En 1982, tout le monde est là. La génération qui est en train de tout tenter en multicoque apprend vite : matériaux composites, appendices porteurs, catamarans visionnaires... **La Rochelle-La Nouvelle Orléans** a consacré CHARENTE MARITIME et les duettistes Fountaine-Follenfant. Le plan Joubert inspiré de la photo d'un bateau de vitesse californien est diabolique ! Il est suivi de LESTRA SPORT, le prao atlantique (ex-FUNAMBULE) dessiné par Gilles Ollier pour Guy Delage qui accomplit là un exploit ! La roche Tarpéienne n'a jamais été aussi près du Parthénon pour cet esprit bouillonnant car l'absence de préparation du prao pacifique ROSIERES lui coûtera un chavirage sur la ligne de départ du **Rhum** !

Le mélange amateur-pro fonctionne encore et malgré des conditions très dures au près jusqu'aux Açores, la course récompense Jack Petith , extraordinaire 6^{ème} , sur son petit Newick de 11,50 m (KRITER X, ex-NAGA) et Yves Gallot-Lavallée sur le très beau CGA-GIGI autre création de Newick construit par les frères Le jeloux à La Trinité (Yves Gallot tiendra plus tard la barre du chantier Catana). Les abandons ne se comptent plus, de nombreux ténors jettent l'éponge : Chay Blyth (BRITANNY FERRY), Tabarly (PAUL RICARD), Rob James (COLT CARS), Daniel Gilard (BRITANNY FERRY BAI). Olivier Moussy repêche Ian Johnston qui vient de prendre pour la 2^{ème} fois son plan Crowther sur la tête (RENNIE ex-TWIGGY) pendant que GAULOISES IV d'Eric Loiseau (un grand A capella de 13m construit par W.Greene) caracole en tête. Les trois premiers explosent la ligne en 18 jours. Marc Pajot (ELF AQUITAINE) accomplit une performance très professionnelle et inaugure un nouveau style de préparation. Bruno Peyron crée l'événement avec JAZ et son double grément, le grand Mike pointe 13h derrière les 20m d'ELF avec son petit catamaran VITAL de 15m. Le baroud d'honneur d'un certain type de monocoque sera accompli par le nouveau KRITER VIII (22 mètres) de Michel Malinovsky, il se classera 10^{ème}.

1986 : MAXI FOLIES

Fin 1982, Mike Birch donne le coup d'envoi de la 1^{ère} vague de très grands bateaux, avec FORMULE TAG (le futur ENZA de Peter Blake), il tombe un record de 518 miles pendant **Québec-St Malo**. 1986 saluera l'arrivée des maxi-catamarans, mais une nouvelle voie est en train de s'ouvrir : Nigel Irens dont le 40' GORDANO GOOSE a été le 1^{er} trimaran à monter complètement sur un flotteur vient en 1985 de mettre à l'eau APRICOT, avec PARAGON ces deux oiseaux préfigurent les trimarans de 60'. Les monocoques ont presque disparu et le gigantisme des bateaux a freiné le nombre d'inscriptions (30 au lieu de 52 en 1982), mais quel plateau ! ELF AQUITAINE II, le plan Briand à balestron et poutres en X de 22,80m est aux mains de Jean Maurel, CHARENTE MARITIME II dans celles de Pierre Follenfant, Daniel Gilard aligne JET SERVICES le catamaran géant de Patrick Morvan qui vient d'être refait chez Multiplast après un soleil (en décembre au large de La Corogne) au retour de **Monaco-New York**... Il y a aussi Lionel Péan avec HITACHI (20m) l'ancien EMINENCE de Gilles Gahinet. Olivier de Kersauson a réussi à fiabiliser la structure de POULAIN (futur SPORT ELEC construit chez CDK pour les flotteurs et la coque centrale (premier plan Van Péteghem et Lauriot-Prévost de grande taille), François Boucher est là avec KER KADELAC II, le plan Lombard qui a impressionné tout le monde lors de **La Course de l'Europe**. Philippe Poupon a peaufiné *son arme fatale* chez Jeanneau Techniques Avancées avec De Premorel et Irens, ce tri de 22,80m est un vrai Stradivarius pour l'époque. ROGER ET GALLET (23,15m) est là aux mains d'Eric Loiseau qui vient de remporter **la Course de la Liberté**. Bruno Peyron prend le départ avec ATLANTIC LIBERTE ex-CREDIT AGRICOLE de Philippe Jeantot, quant à Loïc Caradec il impressionne tout le monde avec son catamaran de 26m et son mât aile de 50m². Son skipper confie à un journaliste sur un ton humoristique : « Je ne m'entraîne pas en solitaire sur ROYALE, c'est trop dangereux ! »

Le Rhum 1986 démarre dans un train d'enfer mais la tempête guette la flotte sur la route des Açores. Hervé Cléris met sur le toit FNAC son catamaran de 40' (BARRADAL ex-LE MONDE DE LA MER), il s'achètera ensuite un trimaran Newick de 42' (RACA) puis un 50', sister-ship de NOOTKA à Claude Develay et courra presque toutes les grandes épreuves solitaires jusqu'à aujourd'hui. La liste des avaries est longue, Loïc Peyron démâte LADA POCH (ex-VITAL), Paul Vatine sur NEMS LUANG (ex-UMUPRO JARDIN) entre en collision avec un cargo, Tony Bullimore explose APRICOT. COTE D'OR II (dernière version de PAUL RICARD boosté à 22,80m par Xavier Joubert) perd un flotteur. ROGER ET GALLET, CHARENTE et JET s'arrêtent aux stands. Poupon et Caradec forcent le passage, Marsaudon survit au chavirage de STALAVEN, Loïc Caradec disparaît dans celui de ROYALE. Florence Arthaud sur ENERGIE ET COMMUNICATION (ex-PARAGON) se rend sur les lieux du drame mais il est trop tard, ROYALE est à l'envers et Caradec a disparu. Poupon *met le pied à la planche*, confiant dans son bateau et Birch amène TAG en 4^{ème} position. Séquence exploit pour Loïc Peyron qui après avoir démâté et rematé réussit à remonter toute la flotte avec son catamaran de 16m, il finit 5^{ème}.

Il n'y a que 15 bateaux à l'arrivée...

1990 : L'ANNEE DES TRIMARANS... ET DE FLORENCE

La professionnalisation de la course au large se poursuit. Les différences de budget et de moyens de préparation sont encore flagrants, mais la limitation à 60' rassemble architectes et coureurs autour de concepts très proches, VPLP placent 2 sister-ships dans les 4 premiers et Nigel Irens fait 2 et 4 avec Poupon et Birch. Cet architecte a dessiné 8 des 31 bateaux de la course. Le team FUJI place deux bateaux à l'arrivée. Mike dira « je ne pouvais pas gagner cette course mais je devais être deuxième ! ». Laurent Bourgnon qui vient de mettre à l'eau son RMO n'a pas l'expérience *des renards* (Philou, Mike ou Florence) mais il a traversé l'Atlantique en Hobbie 18 avec Fred Giraldi et pousse les feux dès la ligne franchie, atomisant tout le monde. Il glisse sur un flotteur, *paisible*, à 19 nœuds de moyenne sur les premiers milles. Hélas, un choc sur la dérive endommagera le puits et créera une voie d'eau importante. Philou mord dans le cuir sur la route Nord et tente de préserver son nouveau bijou pour le sprint d'arrivée, Florence prend la tête avec PIERRE 1^{er} mais ne le sait pas, elle gère la misère (problèmes électriques et de santé...). Après une grosse semaine de course FUJICHROME au Sud et FLEURY MICHON au Nord talonnent PIERRE 1^{er}. Laurent, posté en embuscade sur une route intermédiaire, peine à cause de sa voie d'eau. Derrière c'est l'hécatombe, Jean Maurel a démâté, Loïc Peyron sur LADA POCH II (ex-STEINLAGGER de Peter Blake (vainqueur du **Tour de l'Australie**)) fissure le bras arrière bâbord. Bertrand de Broc démâte GROUPE LG. Henri Cormier vient d'abandonner son cher prao JP TURCO.

A Punta Delgada aux Açores les équipes d'assistance sont sur la braise. Lionel Péan a mis en vrac les voiles et l'accastillage de son ST MALO ESPRIT DE CONQUÊTE (ex- Spirit of APRICOT), Hervé Cléris et Claude Develay (patron de Fujifrance) pansent leurs blessures. Les deux sister-ships sont d'extraordinaires 50' Irens conduits par Mike Birch (seatec), ces gentlemen-drivers méritent l'admiration. Develay est vraiment secoué par les 60 nœuds qui ont précédé son arrivée aux Açores. Vatine tente de faire le ménage sur HAUTE NORMANDIE : l'eau, le fioul et le reste se sont mélangés. Yves le Cornec ressoude la platine d'orientation du mât d'ESSO SUPER PLUS. Anne Liardet qui découvre qu'elle est enceinte a le mal de mer à bord de CTL (ex-THREE LEGS OF MANN III de Nick Keig). Forte de sa détermination et de l'expérience accumulée notamment au cours du record de l'Atlantique en solitaire sur PIERRE 1^{er}, Florence glisse autour de la Guadeloupe avant Poupon qui franchit la ligne en second. L'aspirant Bourgnon réussit son coup et talonne Philou à 11 milles ! Mike est déçu. Bruno Peyron arrive derrière mais ne peut classer son 65' et c'est Lionel Péan qui prend sa place, Halvard Mabire est 7^{ème}, Le Cornec 9^{ème} et Pascal Hérold sur son splendide Irens DUPON DURAN II est premier des non-professionnels. Bistoquet (ex-DUPON DURAN) fracasse les espoirs guadeloupéens sur les caillles de Basse-Terre.

EDITION 94 : LA ROUTE DU RHUM A 16 ANS, SON VAINQUEUR 28

L'édition 1994 marque le pas quant au nombre et à la diversité des concurrents, la voile open de très haut niveau se professionnalise et suppose des budgets d'investissements et de fonctionnement qui sortent de la logique des mécénats traditionnels. Les courses se diversifient, la classe 60' multi se cherche encore. Sur 4 bateaux neufs, HAUTE NORMANDIE, BANQUE POPULAIRE, DUPON DURAN III et HARRIS WILSON. Les deux derniers sont des tentatives intelligentes de 60' économiques : signe des temps ! Construits avec seulement deux moules et quatre demi-coques ces plans Joubert-Marc Pinta disposent de bras Carbone mais n'ouvriront qu'une brèche momentanée dans la logique des trimarans dont le potentiel de sophistication est encore insoupçonné. Les deux leaders de la classe ont fait parler la poudre en 1993 et 1994 **Transat Europe I_Star, Tour de l'Europe UAP** pour Peyron, **La Baule-Dakar, Two Star** et record de l'Atlantique en solo pour Bourgnon ! Ce funambule de Laurent a réussi à finir bâbord amure **La Baule-Dakar** sur plusieurs centaines de milles, il ne pouvait virer, le flotteur avant bâbord avait disparu de l'inventaire ; quant à son record de l'Atlantique Nord il le couronnera d'une journée d'anthologie à 539 milles, plus grande distance jamais parcourue à la voile ! Ce fantastique record sera bousculé bien au-delà de 600 par son frère Yvan en équipage lors de **Québec-St Malo_2001** sur le même bateau (BAYER). Quelle famille !

12 monos, 12 multis, autre signe des temps, la classe 60' mono bouillonne de créativité. Seul privé avec Pascal Hérold (DUPON DURAN), Steve Fosset, alors inconnu en Europe, part sur LAKOTA (ex-PIERRE 1^{er}), fait une course magnifique, arrive 5^{ème} et construira un jour PLAYSTATION. En début de course HARRIS WILSON dézingue sa nacelle, BANQUE POPULAIRE entre en collision avec un bateau-spectateur et connaît une voie d'eau. Vatine encore auréolé de son succès dans **La Route du Café** tente une route Sud. Bourgnon au Nord souffre dans les remous de l'ouragan Florence. Duels de skippers, duels de routeurs. Richard Silvani et Météo France pour Laurent, Bernot, Bodin pour Vatine. Fantastiques options contraires qui conduiront les deux skippers à la Guadeloupe avec trois heures d'écart ! Loïc Peyron voit ses légitime espoirs s'effondrer avec son mât. Mike perd également le mât de LA TRINITAINE (ex-HAUTE NORMANDIE, ex-FLEURY MICHON IX), Bistoc sur TWINSEA (ex-STEINLAGGER et LADA POCH II) fait la capucette sur une mauvaise vague. Paulo se bat comme un fou, Lolo gère l'histoire : un surdoué vient de gagner **le Rhum 1990**! surprise Yves Parlier sur CACOLAC D'AQUITAINE monte sur la 3^{ème} marche du podium en accomplissant 620 milles de moins que le vainqueur. Pour la deuxième fois le plan Van Peteghem-Lauriot Prévost gagne **le Rhum** (PIERRE 1^{er} et PRIMAGAZ), il en gagnera 3 ! Marc Braillon, le P.D.G. de R.M.O découvreur d'Alain Prost et de Laurent Bourgnon n'aura pas vu la victoire de son poulain sous ses couleurs...Laurent met le feu pour PRIMAGAZ...

1998 : 1 PLAN, 2 BATEAUX, 3 VICTOIRES

Pour ses 20 ans, Le **Rhum** est servi sur un plateau de choix : 19 multis et 18 monos.

La classe semi-pro d'abord. Anne Cazeneuve sur ARMOR LUX le vieux KERCADELAC II en aluminium (de François Boucher sur plan Langevin). Hervé Cléris fera équipe avec Mike Birch pour mener le team des 50' Irens, NOOTKA s'appelle ELEPHANT BLEU. Franck Yves Escoffier, vainqueur du **Défi des Ports de Pêches**, prend le départ sur son magnifique plan Brouns de 50' et son frère sur ETOILE FILANTE un Joubert-Pinta de 18,28m. Pascal Quintin navigue sur le catamaran Joubert-Nivelt-Pinta de 50' (sister-ship de BROCELIANDE à Marsaudon en 1994). Le team A CAPELLA court maintenant dans la série "*Golden Oldies*", Pierre Antoine sur FRIENDS AND LOVERS et Charlie Capelle sur l'ex-CHAUSSETTES OLYMPIA doté de flotteurs Irens. Patrick Coulombel aligne un tri de 40', Steve Ravussin s'installe dans le baquet de TRIGA IV un F40 boosté vainqueur du **BOL D'OR...OUF !**

Alain Gauthier au retour de son **Vendée Globe victorieux** de 1993 a fait construire en 1996 un sister-ship de GROUPAMA : BROCELIANDE. Des problèmes de fiabilité ont gêné sa préparation. Franck Cammas n'a presque pas navigué sur GROUPAMA mais certains surdoués peuvent s'affranchir en partie de cette étape ! Loïc Peyron sur FUJICOLOR (Irens-Seatec de 1990), est le favori. Vatine sur CHAUSS-EUROP (ex-HAUTE NORMANDIE) est prêt à faire parler la poudre. Francis Joyon (BANQUE POPULAIRE) et Laurent Bourgnon (PRIMAGAZ) ont tous les deux chaviré dans le médium lors de **l'Europe 1 Star** mais ça ne se voit pas et ils sont au top. Marc Guillemot a mis à l'eau son superbe Irens-Capelle-Multiplast LA TRINITAINE, François-René Carluier aligne le vieil ELF III (LAITERIE ST MALO). En monocoque Mallaret, Coquelin, Mac Arthur courent après VDH, Monnet, Coville, Dinelli et Dumont.

Laurent Bourgnon prend la pôle position au Cap Fréhel, Gautier à la carbu et monte en tête de course, Joyon fait la Transat des alizés au sud et devra tout donner sous gennaker pour remonter la flotte, Vatine a mis trop de Nord dans son Ouest et se plante dans les calmes. En approche, Laurent Bourgnon, sans gennaker et GV coincée en l'air, charbonne sans plus dormir. Gautier victime d'une collision avec un cétacé bricole son BROCELIANDE et arrive trois heures derrière PRIMAGAZ ! Franck Cammas se glisse sous le sillage de LA TRINITAINE pendant la nuit et relègue Marc Guillemot à la 4^{ème} place.