ULTIME

A bord des maxi-multis

Sûr ! Le vainqueur de la Route du Rhum 2010 sera issu de la classe des Ultimes. Une bonne raison pour naviguer à bord d'*Idec*, de *Groupama 3*, de *Sodeb'o*, et de *Gitana 11*.

Franck Cammas

Yann Guichard

Thomas Coville

PHOTOS : BERNARD RUBINSTEIN

JEAN-MARIE LIOT/DPPI/IDEC

ON NE SORT PAS INDEMNE de quatre jours de navigation à bord des géants de la Route du Rhum, *Sodeb'O, Idec, Groupama 3* et *Gitana 11*. Aveuglé par leur gigantisme – ils sont tous d'une taille supérieure à 30 m à l'exception de *Gitana 11*, du jamais vu dans l'histoire de cette transat à la française – on y perd ses repères. Vitesse, manœuvre, tout est à réapprendre. Même les impressions enregistrées sur les 60 pieds ORMA de l'édition 2006 peuvent se ranger au chapitre des souvenirs. On s'immerge ici dans une autre dimension où marcher à 25 nœuds relève de la normalité. Pourtant, l'un des concurrents de la flotte des Ultimes, composée de huit multis (sept tris et un cata) d'une longueur supérieure à 18,28 m a choisi une autre voie : Yann Guichard, skipper de *Gitana 11*. Quand on interroge les vieux briscards du Rhum, Thomas Coville, Francis Joyon, Franck Cammas, son nom revient au détour des discussions. Tous le classent au rang des favoris si les conditions météo se révèlent clémentes. Par exemple, à l'image de l'édition précédente où Lionel Lemonchois avait fait exploser le record de 4 jours et 15 heures à une vitesse moyenne de 20 nœuds. C'était à bord de *Gitana 11*. Mais attention, le *Gitana 11* sur lequel je viens d'embarquer n'a plus grand-chose de commun avec celui d'il y a quatre ans (voir encadré). Il n'a pas gagné en surface de voilure mais a considérablement grandi en passant de 18,28 à 23 m tout en gardant pratiquement le même poids. Bref, c'est sur un tri survitaminé que s'engage l'ex-champion de Tornado. « Je suis un peu la libellule de la flotte » me confie Yann qui a décidé, pour cette sortie d'entraînement en baie de La Trinité, de manœuvrer seul. D'emblée Yann affiche la couleur : « Je suis un compétiteur, pas un casse-cou. Et d'ajouter : « Le multi apprend l'humilité. Je sais que j'ai moins d'expérience en solo que mes concurrents – seulement 5 000 milles même si j'ai déjà parcouru à bord de *Gitana 11* près de 40 000 milles ». Lucide Yann, et bien dans sa tête. Il connaît parfaitement les atouts de son multi. Il sait que sur le papier, son tri affiche un plus sur ses concurrents entre 0 et 5 nœuds et 10 et 14 nœuds de vent. Mais qu'entre 6 et 9 nœuds de vent, il fait jeu égal avec les géants. Il sait aussi que si son tri impose moins de dépense physique, il devra se montrer plus vigilant. « Les grands bateaux mouillent moins. Ils enfournent plus tard. Moi au près, en naviguant sur une coque, je peux prendre le bateau sur la tête si le vent passe de 13 à 15 nœuds. *Gitana 11* lève très vite la patte ». Traduisez que grâce à sa largeur – 18,31 m contre 16,55 m par exemple pour *Sodeb'o* – il affiche une surpuissance qu'il convient de maîtriser à tout prix.

YVAN ZEDDA

« *Groupama 3* est le tri le plus puissant des Ultimes mais également le plus physique, le plus inhumain. »

UNE APPROCHE SCIENTIFIQUE

En tout cas, Yann a tout fait pour ne pas briser les ailes de sa libellule. Comme *Sodeb'o, Gitana 11* est équipé d'un mât aile basculant et de foils. De tous les tris de la flotte, il est le seul à pouvoir naviguer sous trinquette en affalant le solent afin de gagner du poids dans les hauts. Et toujours le seul à pouvoir utiliser pour le portant deux gennakers sur emmagasineur : un grand amuré sur l'avant de 70 kg, un plus petit de 50 kg amuré en retrait. De plus, à tri raisonnable, toutes proportions gardées, efforts raisonnables. Il a prévu de déplacer les voiles stockées sur le trampoline (les deux gennakers et l'ORC) en fonction des allures. De les reculer au portant pour soulager les étraves. Mieux, toujours pour corriger l'assiette, il a fait ajouter un troisième ballast dans la coque centrale. Celui de l'arrière, d'une contenance de 500 litres, étant toujours utilisé au portant. Et puis, Yann a gardé de son passé de tornadiste cette approche scientifique et rigoureuse imposée par la régate au niveau olympique. Ainsi, *Gitana 11* est équipé d'un système de jauges d'effort installées sur les galhaubans, sur les étais, les écoutes. Efforts qu'il peut visualiser sur l'écran de son ordinateur installé à sa table à cartes située sur l'avant de la coque centrale, face à sa couchette. L'utilisera-t-il ? A l'écouter, sans doute pas. D'ailleurs, comme s'il voulait joindre le geste à la parole, il s'est installé dans son poste de veille côté tribord, sous la casquette. « Là tu vois, je peux faire ma nav grâce à un écran déporté avec, à portée de main, la commande des pilotes et une petite poignée. Son rôle : choquer l'écoute de GV en relâchant la pression du vérin hydraulique utilisé pour la border ».
Evident, Yann n'a rien d'un kamikaze. Celui qui rêvait tout gamin d'être météorologue – il était en 2002 le routeur de Marc Guillemot, en 2006 celui de Lionel Lemonchois –, ne part pas dans l'inconnu. Il s'est entouré de routeurs qu'il connaît bien, Sylvain Mondon et Billy Besson, un marin du team Gitana très souvent à bord. Jusqu'au départ du Rhum, il va continuer à régater en Extreme 40 et poursuivre son entraînement sur *Gitana 11* en solo, surtout la nuit. Pour l'occasion, il prendra place dans l'un des deux postes de barre installés à toucher le cockpit conçu par-dessus tout pour le solitaire avec sa colonne de moulin centrale depuis laquelle il peut agir sur les pilotes. Il leur voue une confiance absolue et barrera le moins possible durant le Rhum. Quant à son après, il sait déjà qu'il profitera du retour pour tester des équipiers destinés à naviguer sur son MOD 70. Sûr ! Ce marin régatier sait où il va.
Il faisait beau à La Trinité sur *Gitana 11*. Il pleut à Lorient sur *Groupama 3* où vient de m'accueillir, pour cette sortie en petit comité, Eric Lamy, le « boat captain ». Nous étions quatre sur *Gitana*. Nous sommes toujours quatre sur *Groupama 3*, même si Franck doit nous rejoindre plus tard. Volvo Ocean Race oblige, il suit un cours de stratégie météo donné par Jean-Yves Bernot. Autant j'avais trouvé rapidement mes marques sur *Gitana 11*, un tri à échelle humaine, autant *Groupama 3* soulève d'emblée un long cortège de questions. Comment mener seul ce tri de 31,50 m, le plus large de la flotte avec ses 22,50 m, conçu au départ pour la course en équipage ? Il y a bien ce nouveau mât aile qui est passé de 38,50 à 33,50 m. Il faut y ajouter sa cure d'amaigrissement qui lui a fait perdre 3 tonnes grâce à l'élimination pure et simple de tous les aménagements intérieurs. Il faut aussi noter la mise en place d'une trinquette désormais montée sur enrouleur. N'empêche ! Je brûle d'impatience de voir Franck manœuvrer ce géant et utiliser ce vélo custom fixé sur l'arrière du cockpit dont la fixation relève encore du provisoire. En tout cas, Eric est l'homme de la situation.

Les maxi-multis en un coup d'œil

Bateau	Groupama 3	Sodeb'o	Oman Air Majan	Idec	Gitana 11	St-Malo 2015, cata	Défi Cancale	Côte d'Or 2
Skipper	Franck Cammas	Thomas Coville	Sydney Gavignet	Francis Joyon	Yann Guichard	Servane Escoffier	Gilles Lamire	Bertrand Quentin
Longueur	31,50 m	32 m	32 m	29,70 m	23,50 m	22,50 m	18,28 m	22,86 m
Largeur	22,50 m	16,55 m	16,50 m	16,50 m	18,30 m	14,50 m	14,50 m	19,30 m
Déplacement	15 000 kg	12 000 kg	11 000 kg	11 000 kg	7 000 kg	11 000 kg	6 000 kg	9 000 kg
Hauteur mât	33,50 m	35 m	32,50 m	32 m	29 m	18,50 m	28,50 m	31 m
SV au près	421 m²	390 m²	350 m²	310 m²	290 m²	285 m²	290 m²	350 m²
SV au portant	678 m²	565 m²	540 m²	520 m²	450 m²	450 m²	490 m²	750 m²
Architectes	VP/LP	Irens/Cabaret	Irens/Cabaret	Irens/Cabaret	VP/LP	Gilles Ollier	Gilles Ollier	Xavier Joubert
Mise à l'eau	juin 2006	juin 2007	août 2009	1988	2009	1984	1988	1986

BERNARD RUBINSTEIN

▲ Vu la hauteur de la bôme, Franck Cammas doit sauter pour passer du lazy-bag de GV au pont de la coque centrale. Au premier plan, on devine l'une des deux barres à roue proche des winches.

BERNARD RUBINSTEIN

▲ Pour le Rhum, Franck disposera d'un vélo équipé d'une roue pleine faisant office de volant d'inertie, surtout utilisé pour le drissage ou pour enrouler un gennaker. Son support sera revu.

Il connaît *Groupama 3* sur le bout des doigts et va se révéler un guide exemplaire en attendant l'arrivée du patron. Première étape de la visite, l'intérieur de la coque centrale où l'on accède au prix de quelques contorsions en posant le pied sur des barres de carbone. Là, sur l'arrière, la table à cartes. Au centre, faisant office de marche, une couchette en carbone que Franck n'utilisera pratiquement jamais. Fin de la visite. Il n'y a plus rien à voir. Retour sur le pont, dans le cockpit. Il est immense. Rien de commun avec ce que l'on trouve sur *Idec, Sodeb'o, Gitana 11*, tous imaginés au départ pour le solitaire et regroupant autour de la colonne du moulin l'ensemble des winches. Sur *Groupama 3*, seul le tambour d'écoute de GV équipé du système anti-chavirage ACS (voir encadré) est proche de la colonne tandis que les quatre autres sont situés au niveau du bras, de part et d'autre de la nacelle. Là où sont fixés les deux postes de barre. « On a tout fait pour que Franck garde sa lucidité, même fatigué, précise Eric. On a multiplié le nombre de marques sur les écoutes, sur les drisses. Ensemble, on a établi une chronologie des manœuvres. Tiens, regarde le petit boîtier situé sous la casquette. Quand la voile d'avant est hookée, un petit voyant s'allume. Pas mal, non ? » C'est l'arrivée de Franck en bottes et ciré, bonnet sur la tête, qui va remettre à plus tard la suite des explications.

VYAN ZEDDA/GITANA SA

« En passant de 18,28 à 23 mètres, *Gitana 11* a gagné en vitesse, surtout dans la brise. Mais il est devenu plus pointu. »

BERNARD RUBINSTEIN

Yann se servira peu de son siège réservé à l'usage de la barre franche.

LES JAMBES APRES LES EPAULES

Priorité à la navigation au terme d'un appareillage exécuté avec un minimum de paroles. Extreme 40, Volvo 70, Franck a cette faculté de passer d'une discipline à une autre avec une facilité déconcertante. Ce marin, détenteur du record du Jules Verne est non seulement un travailleur acharné mais un surdoué, capable de manager une équipe de soixante personnes. Première étape, l'envoi de la grand-voile à un ris par 25 nœuds de vent. Attelé à la colonne du moulin, Franck souffre. Grimace. J'ai mal pour lui. L'exercice paraît inhumain, ce qui ne l'empêche pas d'enfourcher son vélo pour faire travailler les jambes après les épaules. Pédaler en ciré arc-bouté sur le guidon, le spectacle a quelque chose d'irréel, voire d'incongru. En tout cas, cette idée née dans la tête de Franck et mise en pratique par Edouard Touchart, dessinateur au sein du team Groupama, se révèle efficace, surtout pour la manœuvre des drisses. Temps de la manœuvre, plus d'une bonne dizaine de minutes et autant pour mettre en place et border le foc ORC. « J'ai sous les pieds un autobus avec un moteur de Ferrari ». La formule est de Franck mais elle me paraît bien résumer *Groupama 3*.
Naviguer sur ce tri surpuissant vous transporte sur une autre planète. En marchant à 25 nœuds, sous trinquette et grand-voile haute, vous êtes comme dans un pullman, surtout si vous profitez de l'abri du rouf. C'est d'ailleurs là que Franck a prévu de s'installer pour faire sa nav mais également pour se reposer. Pour y dormir en travers en utilisant le capot de descente qu'il lui suffira de tirer. Pour l'heure, Franck, infatigable, enchaîne les manœuvres. A la vitesse d'un éclair, il passe de la colonne du moulin aux winches fixés sur les bras. Avant, arrière, droite, gauche, les déplacements ne s'arrêtent jamais jusqu'à ce retour vers Lorient à 130 degrés du vent. Il est sympa, Franck. Comme il l'avait déjà fait sur ses précédents bateaux, il m'a proposé la barre. « Tu verras m'a-t-il dit, avec les vérins de pilote, elle est un peu dure ». Ferme ou pas, je savoure ce moment privilégié en fixant mon regard sur le cadran au vent situé sur l'arrière du bras avant. Il indique l'angle du vent réel. Il va tout droit *Groupama 3*. Juste parfois un léger coup de barre pour retrouver le bon angle.
Le plus étonnant est cette notion de vitesse. A 25 nœuds, nous avons la sensation de naviguer au ralenti. Sûr ! Ce géant-là affiche un formidable potentiel capable, au près à 45 degrés du vent, par seulement 14 nœuds réels, d'avaler ses 21 milles dans l'heure. Oui, vous avez bien lu. 21 nœuds au près et plus de 30, voir 35 au portant. Il reste

2006-2010, *Gitana 11* façon turbo

Né en 2001 sous le nom de *Belgacom*, mené successivement par Jean-Luc Nélias, Fred Le Peutrec puis Lionel Lemonchois, *Gitana 11* va subir à la fin de l'année 2008 une très sérieuse opération chirurgicale. Son but : améliorer ses performances dans la brise en augmentant la longueur de la coque centrale et en le dotant de nouveaux flotteurs. C'est à La Trinité, dans les locaux du chantier de Gitana, que la coque centrale est coupée sur l'avant puis rallongée, portant sa longueur de 18,28 à 23,50 m. De nouveaux flotteurs sont réalisés en Nouvelle-Zélande puis assemblés à la coque centrale après un renforcement des bras. Yann Guichard imagine un nouveau plan, de nouveaux safrans, mais conserve le mât et les foils. Le tout sans alourdir l'ensemble de la plateforme. Le 7 septembre 2009, *Gitana 11* est mis à l'eau. Les entraînements peuvent débuter.

VYAN ZEDDA/GITANA SA

▲ Mise en place sur la coque centrale d'un tronçon de 7 m.

	Longueur	Largeur	Tirant d'air	Déplacement	Tirant d'eau	Surface GV	Solent	Gennaker
Gitana 11 (Rhum 2006)	18,28 m	18,10 m	30,40 m	6 100 kg	5 m	190 m²	120 m²	260 m²
Gitana 11 (Rhum 2010)	23,51 m	18,31 m	30,43 m	6 100 kg	5 m	190 m²	120 m²	260 m²

Le saint-bernard des multicoques

L'ACS, l'Anti-Capsize-System, permet aux solitaires de dormir plus tranquilles en diminuant les risques de chavirage. Il équipe entre autres *Idec, Groupama 3, Gitana 11, A Capella*.

BERNARD RUBINSTEIN

Sur *Idec*, le boîtier de l'ACS est situé à l'entrée de la descente, là où Francis fera la veille et la nav assis sur un siège.

BERNARD RUBINSTEIN

Sur *Groupama*, les deux taquets coinceurs de l'ACS se soulèvent et libèrent l'écoute de GV.

Roger Ganovelli et son père Marc ont le triomphe modeste. Mais grâce à leur invention, l'ACS (Anti-Capsize-System), les solitaires peuvent, depuis 2003, dormir et naviguer plus sereinement. Tout débute à l'issue de l'édition du Rhum 2002 marquée par une avalanche de chavirages dans la classe des Multi 60 pieds. Marc, le papa, est un pratiquant de haut niveau en Tornado. Le fiston, lui, est étudiant dans une école d'ingénieur. Raison suffisante pour travailler à l'étude d'un système capable d'éviter les chavirages provoqués par des surventes, surtout quand le bateau navigue sous pilote. En 2003, ils déposent un brevet. Puis expérimentent leur système sur des multis habitables, un Edel Cat 35 et un Iroquois. Si l'ACS vient de naître, reste le plus difficile : convaincre les coureurs du bien-fondé de leur dispositif. Exercice difficile dans un milieu où l'on se méfie des Géo Trouvetout. La porte s'ouvre avec Franck Cammas et Stéphane Guilbaud qui adoptent l'ACS sur *Groupama 2*. Le pari est gagné. Francis Joyon l'utilise sur *Idec* durant son tour du monde en solo, Franck sur *Groupama 3* et aujourd'hui il équipe une bonne dizaine de multis. Comment ça marche ? Le dispositif se compose d'un boîtier sur lequel on peut programmer deux alarmes, l'angle de gîte et l'angle d'enfournement. En cas de dépassement, l'écoute de génois, de grand-voile ou de gennaker est choquée automatiquement dans la mesure où elle au préalable passée dans un taquet coinceur fixé sur un support qui bascule. Mieux, on peut programmer au choix le largage des deux écoutes (génois et GV) ou le largage simultané.

SEA & CO

❝ Foils, mât aile basculant, mise au point extrême, *Sodeb'o* compose, avec son skipper Thomas Coville, une paire aux multiples atouts. ❞

qu'au-delà des chiffres, Franck est conscient qu'il part avec un léger handicap. « A bord, avant le départ, j'aurai parcouru seulement 2 500 milles en solo alors que Francis ou Thomas ont déjà chacun un tour du monde à leur compteur. Et puis, tous deux partent sur de vrais bateaux de solitaire. Ce que n'est pas *Groupama 3* ».
Au port, quelques minutes après l'arrivée, Franck est allé retrouver son VO 70 tout juste sorti de l'eau. En nous quittant, il m'a rappelé qu'il avait gagné le Figaro à sa quatrième participation et qu'il disputait ici le Rhum pour la quatrième fois. Peut-être un bon présage. *Sodeb'o* et *Idec* sont donc de vrais multis de solitaire. C'est avec eux que j'ai débuté à La Trinité ma tournée du Rhum où ils participaient à la première édition de Happy Baie, manifestation sympathique mariant la voile et la musique. Seule fausse note, le vent s'est fait désirer, ne nous offrant qu'une petite dizaine de nœuds en fin d'après-midi. A bord de *Sodeb'o*, j'ai retrouvé le Thomas Coville que je connais. Généreux, fidèle en amitié, humaniste. Aimant partager, prendre son temps pour vous expliquer et justifier le pourquoi du comment de ses choix. Tenez, le routage. Il est contre le routeur façon gourou qui vous dicte la conduite à suivre. Il a opté pour une cellule de quatre personnes, Richard Solvani, Christian Dumard épaulés par deux régatiers habitués à naviguer sur *Sodeb'o*, Thierry Briend, équipier de Mathieu Richard en match-race et Thierry Douillard. Sur une mer lisse comme une peau de bébé, nous avons passé du temps à observer ses foils mis en place durant l'hiver et qu'il utilisera dès que *Sodeb'o* franchira le cap des 20 nœuds. Et naturellement, nous avons évoqué le Rhum.

UNE TETE BIEN FAITE DANS UN CORPS D'ATHLETE

Son précédent, qu'il a terminé à la troisième place 9 minutes devant Mich Dej pour avoir laissé échapper Lionel Lemonchois.
Et surtout celui qui s'annonce. « La différence, me confiait-il, va se faire au niveau de l'anticipation des manœuvres. Il sera indispensable de rester dans le bon tempo. De manœuvrer au bon moment. Ni trop tôt ni trop tard. Quand tu sais qu'il faut une bonne dizaine de minutes pour envoyer un gennaker, qu'il faut abattre pour le réenrouler, il s'agit de ne pas se louper ».
C'est une évidence. Thomas part sur l'un des meilleurs bateaux de la flotte. Il a tout fait pour. Il l'a allégé dans les moindres détails en dotant par exemple son trampoline d'un filet sans nœud, en Spectra. Et, atout capital pour ce sprint transatlantique, Thomas est dans une forme physique incroyable alliant un corps d'athlète à une tête bien faite, le tout complété par un entraînement en solo incomparable. Pour preuve, cette dernière traversée Pointe-à-Pitre - La Trinité accomplie quatre mois avant le départ du Rhum. « C'est vrai que je n'ai pas d'animosité à l'égard de mes concurrents. C'est peut-être là mon point faible. Mais j'ai un rapport plus meurtrier avec moi-même. Quand je sais que je n'ai pas tout donné ou quand je perds, je m'en veux terriblement. Mon choix du solitaire, c'est une introspection, pas un combat contre les autres. C'est même l'inverse, un combat avec les autres ». De telles confidences se passent de commentaire. Il faudra compter avec Thomas qui dispose d'un tri hyper prêt qu'il connaît sur le bout des doigts pour avoir parcouru à bord plus de 40 000 milles. Il a de plus deux atouts maîtres : des foils et un mât basculant (8 degrés 30 en position optimale) que l'on manœuvre à l'aide de la colonne de moulin, cette dernière servant à entraîner une pompe hydraulique solidaire de vérins.
De l'intérêt du mât basculant, j'en ai parlé avec Francis Joyon à bord d'*Idec*. « C'est vrai dit-il que j'y ai pensé, mais faute de trouver le bon système, j'ai renoncé. En revanche, j'ai ajouté des foils à *Idec* ». Dommage ! Mais ils vont, faute de vent suffisant – ils s'utilisent au-dessus de 20 nœuds de vitesse – rester figés en position haute durant toute la journée. Il n'empêche que c'est toujours un vrai bonheur de naviguer avec Francis. Par certains côtés, il me rappelle Eric Tabarly. Ne parlant jamais pour ne rien dire et reconnaissant bien volontiers son manque d'aptitude à commander. « Je suis un très mauvais coordinateur me dit-il. De plus, je dors mieux en solitaire qu'en équipage ». Ce que me confirmera Bertrand Cudennec, patron de la voilerie Incidences de Brest venu juger de sa nouvelle grand-voile. Francis a une âme de solitaire. Et le prouve en refusant de s'entourer d'une équipe d'assistance à terre, préférant faire appel à des équipiers qu'il connaît bien. Pour cette sortie, Christophe Houdet, son fils, Bertrand Cudennec, Roger Ganovelli, monsieur Anti-Capsize System (voir encadré), des clients du sponsor Idec et un invité surprise, l'annexe

BERNARD RUBINSTEIN

Dans sa tête – et physiquement –, Thomas Coville est super prêt.

Et aussi...

Quatre concurrents, voire cinq si l'on compte Philippe Monnet, vont s'aligner aux côtés de Cammas, Joyon, Coville et Guichard.

JUSTIN LEIGHTON

▲ *Oman Air Majan* de Sidney Gavignet est le sistership de *Sodeb'o* mais sans foils.

Si nous avons privilégié le vécu à bord de quatre tris de la classe Ultime, nous ne saurions passer sous silence les quatre autres concurrents dont *Oman Air Majan* mené par Sydney Gavignet. Son tri, à classer au rang des géants avec ses 32 m de long, est une version simplifiée de *Sodeb'o*. Il a d'ailleurs été construit dans les mêmes moules mais ne dispose pas d'un mât aile basculant ni de foils. Moins connu du grand public que les Joyon, Coville ou Cammas, Sydney affiche cependant un sacré palmarès et un large éventail de compétences acquises aussi bien autour du monde lors des Volvo qu'autour de trois bouées à l'époque où il naviguait sur les Class America ou dans les années 90 quand il préparait les JO en Tornado. Pour la première fois, Sidney se présente au Rhum, mais auréolé du record autour des îles britanniques, il pourrait bien jouer les outsiders.
En revanche, pour Servane qui mènera le seul cata de la flotte des Ultime, l'ex-*Club Explorer* de Bruno Peyron baptisé *Saint-Malo 2015* ou pour Bertrand Quentin qui reprend l'ex-*Côte d'Or II*, le tri en alu dessiné à l'origine pour Eric Tabarly, ou encore pour Gilles Lamiré qui part sur *Défi Cancale*, l'ex-*Elf Aquitaine* construit en 1988, les chances de victoire relèvent du miracle. Ils disposent de vieux bateaux dont le potentiel de vitesse ne saurait rivaliser avec les machines d'aujourd'hui.

à moteur posée sur le trampoline. A défaut de connaître le grand frisson, nous avons bavardé longuement avec Francis. Il m'a rappelé qu'il avait gardé des transats anglaises une certaine nostalgie. « Le routage était interdit. Il fallait vraiment se débrouiller seul tandis que pour le Rhum, Jean-Yves Bernot m'apportera son aide ». Sans trop y croire, Francis rêve de portant de Saint-Malo à Pointe-à-Pitre. « Mon tri pensé pour le tour du monde est performant à cette allure, surtout autour de 20 nœuds. Mais je ne me fais pas d'illusion. Les conditions de 2006, ça n'arrive qu'une fois ».

CETTE VICTOIRE DANS LE RHUM ME MANQUE

Cela dit, Francis est plus que jamais décidé à se battre. Il a amélioré *Idec*, son fidèle compagnon détenteur du tour du monde en solitaire. 50 000 milles au compteur. Il l'a équipé d'une nouvelle grand-voile, d'un bas-étai réglable, d'une trappe de survie supplémentaire. Il a même prévu d'abandonner sa table à cartes située d'ordinaire à l'étage inférieur pour faire la nav sur un ordinateur portable, sur un siège situé près de la descente. Surtout, il a plus que jamais l'envie d'apporter son nom au panthéon des vainqueurs du Rhum. « Cette victoire, elle me manque » me dit-il en débarquant. Dans la bouche de Francis, ce ne sont pas des paroles en l'air.

« *Idec* lors de son arrivée à l'île Maurice. Pour le Rhum, Francis a équipé son tri d'une grand-voile plus grande. »

FRANCK FAUGERE/DPPI

Francis, c'est l'homme de marbre. Rien ne semble pouvoir l'atteindre.

BERNARD RUBINSTEIN

Intérieur, extérieur

Revue de détails des cockpits et des intérieurs. Deux barres contre une, table à cartes sous le rouf ou dans la coque centrale, à bord de ces monstres, tout est sacrifié sur l'autel de la vitesse.

1. Costaud Thomas Coville, qui a choisi pour le cockpit de *Sodeb'o* deux barres à roue en carbone.

2. La navigation sur *Sodeb'o* se fait depuis l'avant de la nacelle, assis sur un confortable fauteuil face à une table.

3. Peu de modifications sur le cockpit de *Groupama 3*, conçu à l'origine pour être manœuvré en équipage.

4. Franck fera la nav et dormira sur l'avant de la nacelle et non pas à l'intérieur de la coque centrale.

PHOTOS : BERNARD RUBINSTEIN

1. Le cockpit de *Gitana 11*, long et étroit, est pensé pour le solo. Sur l'avant, la petite casquette abritant un poste de veille.

2. Sur l'avant de la coque centrale de *Gitana*, la table à cartes avec, sur sa droite, la couchette sur cadre.

3. Une seule barre à roue dans le cockpit d'*Idec* mais deux colonnes de moulin à café.

4 . Francis Joyon utilisera peu cette table à cartes. Il s'installera à l'entrée avec un micro portable.

PHOTOS : BERNARD RUBINSTEIN