

VOILE COURSE AU LARGE

Les forces en présence

Ultimes

▲ Cinq trimarans à foils de 100 pieds environ (30 mètres).

🕒 **Temps de course estimé** : environ une semaine.

Les cotes :

- ★★★★ François Gabart (Macif), Sébastien Josse (Edmond de Rothschild),
- ★★ Armel Le Cléac'h (Banque Populaire),
- ★ Thomas Coville (Sodebo), Francis Joyon (Idec Sport)

À savoir : Idec Sport est le bateau vainqueur en 2014 (avec Loïck Peyron) et en 2010 (avec Franck Cammas).

Le régional : François Gabart



Imoca

▲ 20 monocoques de 60 pieds (18 mètres).

🕒 **Temps de course estimé** : 11 à 15 jours.

Les cotes :

- ★★★★ Alex Thomson (Hugo Boss),
- ★★ Yann Eliès (Ucar-Saint-Michel), Vincent Riou (PRB), Jérémie Beyou (Charal)
- ★ Boris Herrmann (Malizia II), Paul Meilhat (SMA), Samantha Davies (Initiatives Cœur)

À savoir : Charal est le premier bateau de la nouvelle génération des Imoca à foils.

Les régionaux : Yannick Bestaven (Maître Coq), Arnaud Boissières (La Mie Câline-Arti Pôle), Erik Nigon (vers un monde sans sida)



Multi 50

▲ Six trimarans à foils de 50 pieds (15 mètres)

🕒 **Temps de course estimé** : 10 à 14 jours

Les cotes :

- ★★★★ Lalou Roucayrol (Arkema), Erwan Le Roux (FenêtréA – Mix Buffet, tenant du titre)
- ★★ Armel Tripon (Réauté Chocolat), Thibaut Vauchel-Camus (Solidaires en Peloton – Aserp)

Les régionaux : Lalou Roucayrol, Thibaut Vauchel-Camus, né à Périgueux même s'il a grandi en Guadeloupe



Class 40

▲ 53 monocoques de 40 pieds (12 mètres)

🕒 **Temps de course estimé** : 16 à 18 jours

Favoris : Ils sont nombreux. En vedette, les vainqueurs de la dernière Transat Jacques-Vabre, Maxime Sorel (V and B) et Antoine Carpentier (Custo Pol), Nicolas Troussel (Corum) et les régionaux.

Les régionaux : Aymeric Chapellier (Aina Enfance et Avenir), Kito de Pavant (Made in Midi), Arthur Le Vaillant (Leyton).



Sources : Photos hocus-focus.bzh, Laurent Theillet Sud Ouest, AFP, Infographie



Sébastien Josse flottant sur le trampoline de son trimaran « Edmond de Rothschild » : il est le favori pour la

Les guerriers s

ROUTE DU RHUM La première course océanique des trimarans volants s'annonce disputée, même si l'expérience de Sébastien Josse en fait le favori, devant François Gabart

TEXTES : PATRICK FAVIER
PHOTOS : LAURENT THEILLET
ENVOYÉS SPÉCIAUX

Il faut les voir de près, ces Ultimes, ces fusées de 32 mètres qui tendent les lignes effilées de leurs foils, mâts et flotteurs, vers l'horizon et le ciel. Et puisque sabre est une traduction possible de foil, ces appendices qui les font s'élever, c'est l'image de chevaliers partant au combat qui s'imposera dès le départ, où les conditions favorables leur permettront de décoller devant le public massé sur plages et falaises, devant les caméras.

Une nouvelle histoire de la course au large commence aujourd'hui à Saint-Malo. Le Rhum reste donc le Rhum, une étape décisive du développement des multicoques depuis 40 ans, d'autant que cette 11e édition respecte la tradition d'une météo infernale (lire ci-contre).

Les rois de cette course vont traverser l'océan Atlantique comme des... avions, sans doute sous le record de 7 jours 15 heures signé Loïc Peyron en 2014. Et la nouvelle puissance des

foils, qui gagne les monocoques, connaîtra de nouveaux développements, comme l'explique notre chroniqueur Pascal Bidegory ci-contre.

C'est un nouveau pan de l'histoire aussi pour François Gabart. Le Charentais, invincible depuis les débuts de son trimaran en 2015, n'est plus le favori n° 1 de la course. Il étrenne à Saint-Malo la version 2, volante, de son multicoque, mis à l'eau l'été dernier seulement. Gabart a rappelé avec insistance qu'il découvre encore « ce bateau, plus rapide mais complètement différent du premier ». L'expérience est décisive avec ces engins de plus en plus complexes et exigeants.

Josse a une longueur d'avance

Le favori n° 1 n'est pas non plus Armel Le Cléac'h. Il navigue depuis octobre 2017 sur son tout nouveau « Banque Populaire », mais un chavirage l'a privé de quatre mois d'entraînement. Non, le premier des prétendants à la victoire est Sébastien Josse, qui navigue depuis l'été 2017 sur Edmond de Rothschild et a déjà couru la Transat Jacques-Vabre (2e, mais ses foils étaient hors service). Au contraire des

deux autres, dessinés par le cabinet VPLP, il est l'œuvre de Guillaume Verdier, architecte essentiel de Team New Zealand qui, le premier en 2013, fit voler les catamarans de la Coupe de l'America, en régate côtière. « Je ne crois pas qu'il y ait un bateau meilleur que l'autre, mais ils sont différents. »

Il met en avant « une plateforme plus raide pour qu'il y ait le moins de perturbations possible sur l'effet des foils, une chasse aux traînées sous la coque, plus effilée à l'arrière, et au-dessus, un travail sur aérodynamisme rendu nécessaire par le vol à haute vitesse : cockpit avancé, chariot de grand voile inséré dans le bras arrière, pour éviter d'ajouter une troisième courbe (NDLR : le chariot est un rail qui glisse pour orienter la grand voile). Les bras sont moins courbés, les flotteurs plus haut pour mieux passer les vagues. Ce travail sur aérodynamisme reprendra après le Rhum. »

L'autre atout de Josse est d'avoir eu pour laboratoire flottant un bateau de 70 pieds. Vendu depuis, Maserati vole de records en records avec Giovanni Soldini. « Des multicoques



première course des multicoques volants. PHOTO LAURENT THEILLET « SUD OUEST »

LA CHRONIQUE
PASCAL BIDEGORRY



Le vol océanique reste une découverte

Multi champion du monde des multicoques Orma, vainqueur de la Volvo Ocean Race, membre de l'équipe Macif, le Basque de La Rochelle décrypte ce Rhum 2018

« Au premier vol sur un trimaran géant, tu te pinces, tu ne penses pas possible d'être au-dessus de l'eau. Les sensations sont étonnantes, les bruits sont plus marqués avec la vitesse, les chocs sont atténués, le bateau devient très stable dans un premier temps, passe différemment la mer. Tout change, et le vol océanique reste une découverte, dépendant de l'état de la mer, on est encore aux balbutiements.

En plus des manœuvres sur les voiles, il faut régler l'incidence des foils, les safrans et le plan porteur de la dérive centrale. D'abord pour accélérer, voler, puis pour son cap et son assiette, et stabiliser, car plus il accélère, plus il risque de décoller de façon désordonnée. Il faut le "calmer", le rapprocher de l'eau pour lui faire regagner stabilité, puissance et vitesse. Cela exige des skippers une énergie phénoménale. Il faut 20 minutes pour baisser un foil, 40 minutes à fond pour affaler et ranger un gennaker (NDLR : voile d'avant).

Le navigateur doit anticiper, parce que c'est plus facile de descendre

un foil hors de l'eau que dedans. Parce qu'on ne peut changer de voile qu'en ralentissant de 40 à 25 nœuds et que, pendant ce temps, le concurrent continue d'avancer. Une erreur dans un choix de voile est désormais beaucoup plus pénalisante.

Les performances ont progressé d'une façon incroyable. Entre la première version de Macif et la nouvelle, celle du Rhum, on a gagné de 4 à 7 nœuds (10 nœuds = 18,5 km/h) selon les allures. Le bateau vole dès 13 à 14 nœuds au reaching (NDLR : vent proche du travers), nous avons même volé au près (vent de face) à une vitesse de 30 nœuds, c'est complètement nouveau. À 20 nœuds de vent, nous allons à 40, deux fois plus vite que le vent. Macif a atteint des pointes à 45, 47 nœuds, mais l'enjeu est de réguler la vitesse, pour ne pas passer brutalement de 40 à 30 nœuds sur des décrochages de foils.

Cette Route du Rhum permettra de poursuivre la découverte. Les Ultimes battront sûrement le record de la course, mais dès l'arrivée, il faudra préparer la course autour du monde en solitaire, qui part de Brest dans un an, décider de l'évolution des appendices, celle des plans de voile car la vitesse suppose de nouvelles formes et superficie de voiles. Il faudra décider vite et ne pas se tromper. »

abres au clair

géants, c'est lui qui a le plus d'expérience », souligne Verdier. « Sébastien Josse a une longueur d'avance sur les autres », reconnaissent d'une même voix François Gabart et Armel Le Cléac'h. A priori, les conditions de course ne permettront pas au léger Macif de jouer de son avantage dans le petit temps. M. Verdier s'étonne du choix du Charentais de mettre en route sa V2. « Il a perdu l'avantage que lui procuraient la fiabilisation et la parfaite connaissance de son bateau. »

Ceux qui ne volent pas

A priori aussi, les deux autres trimarans géants, qui ne volent pas, sont désavantagés : Sodebo (Thomas Coville), et Idec Sport (Francis Joyon). Idec, c'est le bateau vainqueur des deux dernières éditions avec Franck Cammas en 2010 puis Loïck Peyron en 2014. M. Verdier a travaillé sur ce trimaran modèle d'équilibre « où le moindre détail est une œuvre d'art. Francis Joyon connaît son bateau par cœur, il peut très bien s'en sortir dans de nombreuses conditions. Il n'a pas le potentiel de vitesse des trois volants, mais ceux-ci font leur première transat. en solo Je ne sais pas à quel moment la page se tournera pour ce bateau », dit joliment Verdier. Au moins, au temps des guerriers sabres au clair, le vieux samouraï tomberait noblement.

Une tempête à traverser

Au départ, tout va bien : 15 nœuds de vent, orienté sud sud-est, des conditions parfaites pour partir à fond et voler. Ensuite, bonjour le baston et 48 heures sans dormir. Une première dépression à la sortie de la Manche, puis la grosse méchante à partir de la nuit de lundi à mardi. Une banane étirée de l'Irlande au sud de l'Espagne, qui glisse d'ouest en est et forcé du nord au sud au fil des heures. « Il n'y a pas d'échappatoire. Tu as le choix de prendre 50 nœuds vers le cap Finistère, avec moins de mer mais un vent orienté très sud (NDLR : donc frontal, le pire) ou bien aller jouer au nord avec une rotation du vent plus optimale mais une mer énorme », constate Jérémie Beyou (Imoca Charal).

Pour Yann Eliès (Imoca Ucar-Saint-Michel) : « Si on est rapide, on peut se faufiler et dépasser le cap Finistère lundi soir. Mais cette dépression née d'un cyclone peut produire des dépressions secondaires, il faudra rester vigilant. Cela me rappelle la route du Rhum 2002, où une dépression que personne n'avait vu venir avait fait de gros dégâts. »

« Le but est d'arriver au niveau de Vigo lundi, pour éviter le pire », confirme le Médocain Lalou Roucayrol (Arkema, Multi 50). Les Ultimes, les plus rapides, auront le moyen de traverser la tempête dans des conditions un peu moins dures. Cela deviendra de plus en plus dur pour les autres. « Nos Imocas ont la réputation d'être solides, mais personne n'est tranquille dans de telles conditions », indique Beyou. Les Class 40 et Class Rhum, plus lents, vont souffrir plus encore. La direction leur a recommandé de s'abriter dans les ports bretons.



Cyrille Duchesne, spécialiste météo. PHOTO LAURENT THEILLET

L'émotion des écluses avec Arnaud Boissières



Arnaud Boissières, ému lors de son départ. PHOTO L. T.

Le passage des écluses de Saint-Malo est un rituel obligé pour sortir toute une flotte des bassins. D'hier après-midi jusqu'au milieu de la nuit, plus de 100 bateaux auront vécu ce moment que nous avons passé avec l'Arcachonnais Arnaud Boissières. À 17 h 30, une première vague de supporters accompagne son départ au moteur du ponton. Deuxième vague le long des quais du bassin où l'homme qui a bouclé trois Vendée Globe en souriant peut mesurer sa popularité. Après un temps d'attente, moment intense, à l'arrêt, dans le sas, avec un public tout proche. Boissières n'a pas pleu-

ré comme au départ d'un Vendée, « l'émotion des écluses, n'est pas aussi forte que le chenal des Sables. Mais ce sont toujours des moments poignants, ce sont des projets lourds que nous portons... »

Rempli des encouragements de voix familières ou inconnues, il va mouiller à Cancale, passer la nuit à bord avec deux équipiers. Déjà parti.

sur sudouest.fr

En vidéo, le passage des écluses par Arnaud Boissières.