

ROUTE DU RHUM

Vingt-huit ans d'une course devenue mythique



Florence Arthaud participait déjà à la première Route du Rhum, sur «X.Périmental », en 1978. Il faudra attendre 1990 pour que la « Petite fiancée de l'Atlantique » remporte la course.

Mythe. Après Roland-Garros, les JO, le Tour de France, le Rhum est le 4^e événement sportif connu des Français. Rappel historique

La Route du Rhum est une course transatlantique en solitaire qui se court, tous les quatre ans au mois de novembre, entre Saint-Malo et Pointe-à-Pitre.

Sa première édition en 1978 a été marquée par la disparition d'Alain Colas, ainsi que la victoire sur le fil de Michael Birch sur «Olympus Photo» qui a devancé Michel Malinovsky sur «Kriter V» pour 98 petites secondes après plus de 23 jours de course. Cette première édition symbolise le moment où les multicoques ont acquis une suprématie face aux monocoques. Avant cette course, tous les bateaux couraient dans la même catégorie.

En 1982, ils sont cinquante-deux: dix-neuf abandonnent. Les grands multicoques apparaissent. Marc Pajot remporte la course en dix-huit jours, devant Bruno Peyron.

Les grands multicoques marquent la cuvée 1986. Mais c'est l'hécatombe, entre abandons, avaries et la disparition d'Alain Caradec. Philippe Poupon ralliera Pointe à Pitre en quatorze jours.

1990 limite la taille des bateaux à 60 pieds. Le tout-carbone fait son entrée. Mais c'est surtout l'année de Florence Arthaud, qui réalise une Route du Rhum incroyable.

1994: ils ne sont que vingt-quatre, avec autant de multis que de monos. Les routeurs, à terre, prennent de plus en plus d'importance et c'est Laurent Bourgnon qui gagne la course.

1998: la transat est devenue une grande classique pour tous les pros. C'est le doublé pour Laurent Bourgnon. Le public se passionne aussi pour Ellen MacArthur, 22 ans, première sur son monocoque 50 pieds.

2002 signe l'année de tous les records, avec cinquante-huit participants, mais sur les dix-huit multis, seuls trois arrivent, avec Michel Desjoyeaux en tête.

En 2006, Soixante-quatorze bateaux prendront le départ, dimanche prochain. Le record de Laurent Bourgnon, établi en 1998, tiendra-t-il toujours bon le cap, en douze jours, huit heures et 41 minutes ? Réponse dans à peine deux semaines...

D'après Ouest-France

ROUTE DU RHUM 2002

Ellen et Michel, deux grands marins heureux



Ellen MacArthur et Michel Desjoyeaux à l'arrivée en Guadeloupe.

La Route du Rhum 2002 a consacré deux grands marins : la Britannique Ellen MacArthur, bien-aimée du public français, et le Finistérien Michel Desjoyeaux. Une femme pour pulvériser le record de la traversée en monocoque ; un homme pour sauver l'honneur des multicoques en touchant la Guadeloupe plus rapidement. Les deux se sont retrouvés avec joie sur les pontons pour échanger leur bonheur. Désormais, les organisateurs réfléchissent à l'édition 2006.

Ouest-France du lundi 25 novembre 2002

2002 : le classement

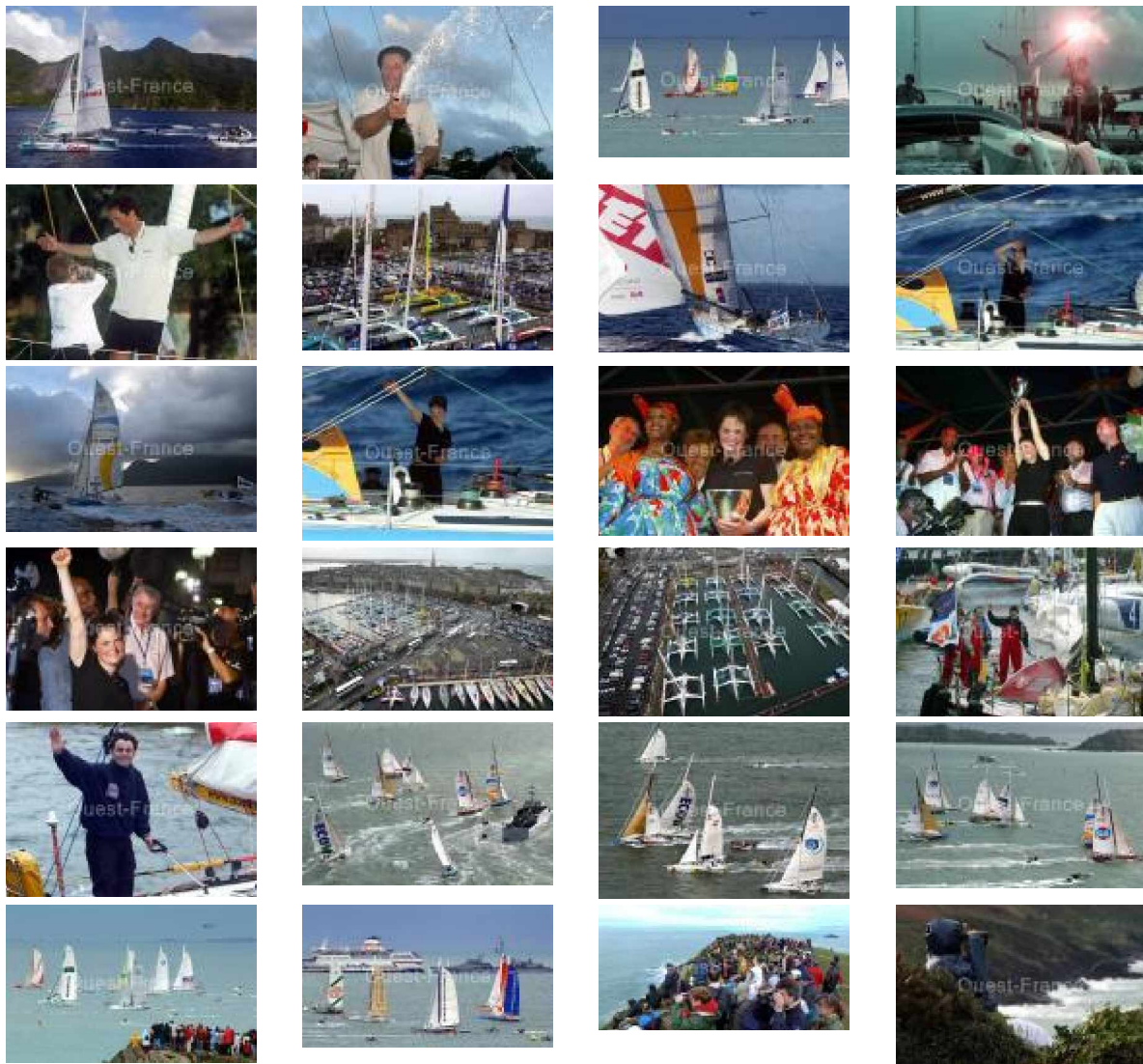
Podium Monocoques 60 pieds

1- Michel Desjoyeaux	13j 07h53'	Géant
1- Marc Guillemot	13j 19h36'	Biscuit La Trinitaine
1- Lalou Roucayrol	14j 07h01'	Banque Populaire

Podium Multicoques 60 pieds

1- Ellen MacArthur	13j 13h31'	KingFisher
1- Mike Golding	13j 22h49'	Ecover
1- Joé Seeten	16j 00h51'	Arcelor

PHOTOS ROUTE DU RHUM 2002



Photos Philippe Cherel, Fred Laguet, Philippe Renault

ROUTE DU RHUM 1998

Double historique de Laurent Bourgnon



Laurent Bourgnon, à son arrivée à Pointe-à-Pitre.

Cette 6^{ème} édition restera celle d'un exploit, unique : la deuxième victoire consécutive de Laurent Bourgnon, qui établit un nouveau record : 12 jours 8 h 41'06". Le Franco-Suisse, qui a su adapter son trimaran Primagaz aux dernières innovations technologiques, survole la course jusqu'à Pointe-à-Pitre, une fois les Açores passées. En monocoques, coup d'essai coup de maître pour Thomas Coville. Le Briochin, qui remplace au pied levé un Yves Parlier blessé, écrit une nouvelle ligne à son palmarès.

1998 : les temps forts

8 novembre. 13 h 02. Les 35 solitaires s'élancent vers Pointe-à-Pitre. Alors que l'académicien Jean-François Deniau donne le départ de la 6^{ème} édition sous un ciel gris et bas, un incendie se déclare à bord d'une vedette accompagnatrice. Plus de peur que de mal : toutes les personnes sont évacuées sans encombre. La flotte n'a pas attendu pour tracer sa route : parti 8 minutes en retard, Alain Gautier fait sensation en prenant le commandement de la course au large de Bréhat.

8 novembre. 18 h 00. Yvan Bourgnon au mouillage de Saint-Quai-Portrieux

Première galère pour Yvan Bourgnon, contraint de faire une escale à Saint-Quai-Portrieux pour y réparer un alternateur. Devant, la régata est lancée. Chez les multicoques, le robuste Joyon devance Gautier, talonné par Bourgnon, Laurent de son prénom. Thomas Coville et Cartherine Chabaud bataillent ferme en tête des monocoques. Des vents de 50 nœuds sont annoncés pour la première nuit en mer.

9 novembre : Vatine mène le bal, Yvan Bourgnon déjà hors course. Comme prévu, la première nuit de course fait des dégâts : après des problèmes d'alternateur puis un démâtage, le malheureux Yvan Bourgnon est contraint à l'abandon. Les escales forcées sont légion : Pascal Quintin et Patrick Columbel à Perros-Guirec pour un problème de pilote automatique pour le premier, une rupture d'étai pour le second, Mike Birch à Brest pour une panne moteur... Pas de souci en revanche pour Vatine et Guillemot qui mènent la danse des géants

multi, à la faveur d'une option nord payante. Une option qui profite également à Catherine Chabaud : *Whirlpool/Europe 2* se hisse à la 6ème place au général, devant Loïck Peyron et Alain Gautier. Excusez du peu !

10 novembre : Laurent Bourgnon en tête, Gatehouse, Dumont et Coulombel abandonnent

Retournement de situation en tête de la course : l'option nord choisi par Vatine a vécu. Le nouveau leader, Laurent Bourgnon, suivi par une majorité de la flotte, est à chercher au sud de l'orthodromie, en quête des alizés. À l'arrière, les avaries se poursuivent : *Région Guadeloupe/RFO* demâte au large d'Ouessant, victime d'une rupture de hauban. Victor Jean-Noël rêve de repartir. Ce n'est plus le cas de Marc Gatehouse, Éric Dumont et Patrick Coulombel, tous trois contraints à l'abandon.

11 novembre : Bourgnon et Vatine au coude à coude

Paul Vatine le matin, Laurent Bourgnon dans la matinée. La lutte est chaude et incertaine en tête de la course. Seuls les tenants de l'option sud –Francis Joyon et Loïck Peyron- semblent provisoirement hors course. En monocoques, Catherine Chabaud précède toujours Thomas Coville.

12 novembre : Vatine reprend les commandes, Mallaret jette l'éponge Trahi par sa quille, Bernard Mallaret annonce son abandon, le sixième depuis le début de l'épreuve, et met le cap vers Les Sables-d'Olonne. Chez les multicoques, Paul Vatine a repris l'avantage sur Laurent Bourgnon, qui n'est plus que troisième, précédé aussi par Alain Gautier. Aucun des favoris n'a encore perdu ses chances. Pas plus Bourgnon que Peyron, repositionné sur une route plus directe, que Francis Joyon, le plus extrémiste dans son option sud. Tous attendent une dépression stable et peu active positionnée sur le sud-ouest des Açores. C'est elle qui délivrera le bulletin de sortie pour toucher au plus vite les alizés.

13 novembre : un incessant chassé-croisé

En pleine transat, Bourgnon, Gautier et Vatine se tirent les bords tels des régatiers lors d'un Grand Prix des multicoques et se succèdent en tête des multi. Plus au sud, Loïck Peyron et Francis Joyon attendent la moindre ouverture pour être les premiers à attraper les alizés. Côté soucis, Pascal Quintin, victime d'une casse moteur, fait route vers La Corogne. Bob Escoffier, qui a perdu ses deux pilotes automatiques, est attendu aux Açores, tout comme Stève Ravussin, lâché par les coulisseaux de lattes de sa grand-voile.

15 novembre : Coville reprend la main en monocoque

À toi, à moi ! Thomas Coville reprend la tête en monocoque, et file au sud de Florès (l'île la plus au nord de l'archipel des Açores), tandis que Catherine Chabaud, sa poursuivante immédiate, croise dans le nord de l'île. La progression d'Ellen MacArthur suscite l'admiration. Sur son 50 pieds, l'Anglaise fait course commune avec Raphaël Dinelli ou Jean Maurel. Chez les multicoques, les duettistes Bourgnon et Vatine poursuivent leur mano à mano en tête de la flotte. Sur une route directe. Gautier (imité par Guillemot et Cammas) descend plus au sud.

16 novembre : Guillemot derrière Bourgnon

Au matin, le discret mais efficace Marc Guillemot se hisse en seconde position, derrière Laurent Bourgnon, en lieu et place de Paul Vatine. Parti plus à l'ouest, ce dernier est ralenti quelques heures, avant de retrouver une vitesse supérieure de 4 nœuds à celle des deux leaders. Il retrouvera son bien en fin de journée. Loïck Peyron, lui, commence à se faire du mouron : seulement 14 milles repris en une journée. En bas, tout en bas, Francis Joyon touche enfin les dividendes de son option sud. Il réalise la meilleure progression journalière (346 milles), mais accuse un retard de 417 milles.

17 novembre : Vatine s'isole, VDH décolle

Bourgnon mène la flotte et creuse l'écart. Derrière, Guillemot, Gautier et Cammas restent à l'affût. Paul Vatine, lui, s'isole de la flotte en (re)tentant une option nord. Dans la catégorie monocoque, Jean-Luc Van den Heede, longtemps en position d'attente derrière Coville et Chabaud, porte *Alguimouss* en tête du classement.

18 novembre : Bourgnon aux portes de l'histoire

Sur la route des Alizés, le sprint vers Pointe-à-Pitre est lancé. A moins de 1 000 milles de l'arrivée, Laurent Bourgnon est aux portes de l'histoire. Jamais un skipper n'a remporté deux fois la Route du Rhum sur un multicoque. Paul Vatine, parti plus au nord, est empêtré dans une zone sans vent. Le moral n'y est plus. Joyon, beaucoup plus au sud, lui, y croit toujours : pour la troisième fois consécutive, il remporte le challenge Schneider (370 milles parcourus en une journée). Mais la route est encore longue pour le skipper de *Banque populaire...*

19 novembre : que le veilleur gagne !

Alors que s'approche la Tête aux Anglais (pointe nord-est) de la Guadeloupe, le trio qui constituera le podium de cette 6ème Route du Rhum semble acquis : Laurent Bourgnon, Alain Gautier, Marc Guillemot. Mais dans quel ordre ? Gautier, revenu à 6 milles de Bourgnon, se bat comme un fou, avant de « tapé » un cachalot. Le retard accumulé par le skipper de Brocéliande se chiffre à 24 milles.

20 novembre : doublé historique de Laurent Bourgnon

12 jours, 8 heures 41 minutes et 6 secondes... Laurent Bourgnon entre de plein pied dans la légende en remportant pour la deuxième fois consécutive la Route du Rhum. Le Franco-Suisse améliore de deux jours le précédent record qu'il détenait déjà. Il devance Alain Gautier et Franck Cammas, qui coiffe Marc Guillemot.

21 novembre : Chabaud démâte mais continue

Catherine Chabaud, lancée à la poursuite des deux monocoques de tête (*Aquitaine Innovations* et *Alguimouss*), démâte. Le mât est sanctionné à environ 20 m de hauteur. La navigatrice décide de continuer.

26 novembre : coup d'essai, coup de maître pour Thomas Coville

Pour sa première participation, Thomas Coville remporte la Route du Rhum catégorie monocoques en 18 jours 7 heures 53 minutes et 32 secondes. Le Briochin, qui avait hérité d'*Aquitaine Innovations* après l'accident de deltaplane d'Yves Parlier, devancera Jean-Luc Van den Heede et Raphaël Dinelli.

1998 : le classement

1-Laurent Bourgnon	12j 8h 41'	Primagaz
2-Alain Gautier	12j 11h 54'	Brocéliande
3-Franck Cammas	12j 19h 41'	Groupama
4-Marc Guillemot	12j 19h 49'	La Trinitaine
5-Loïck Peyron	13j 2h 38'	Fujicolor II
6-Francis Joyon	13j 13h 41'	Banque Populaire
7-Paul Vatine	13j 23h 37'	Chauss'Europ
8-François-René Carlier	16j 3h 33'	Laiterie St Malo-Défi Malouin
9-Thomas Coville	18j 7h 53'	Aquitaine Innovations
10-Jean-Luc Van den Heede	18j 21h 4'	Algimouss
11-Mike Birch	19j 2h 14'	Eléphant Bleu
12-Raphaël Dinelli	19j 9h 58'	Sodébo
13-Franck-Yves Escoffier	19j 16h 16'	Deleage Diazo
14-Jean Maurel	19j 20h 12'	Maison Côté Ouest-Aigle
15-Hervé Cléris	20j 04h 58'	CLM
16-Ellen MacArthur	20j 11h 44'	Kingfisher
17-Stève Ravussin	20j 17h 27'	Kelly Services
18-Philippe Monnet	21j 01h 30'	Uunet
19-Luc Coquelin	21j 21h 35'	Multicap Gamelin
20-Charlie Capelle	22j 04h 15'	Chaussettes Olympia
21-Pierre Antoine	23j 14h 06'	Friends & Lovers
22-Bob Escoffier	23j 16h 07'	Adecco Etoile Filante
23-Loïc Pochet	24j 08h 43'	Groupe Batteur-Défi 14 PME
24-Anne Caseneuve	24j 12h 48'	Armor Lux
25-Pierre Lescot	25j 14h 36'	Les Mousquetaires
26-Simone Bianchetti	27j 05h 06'	Italia Telecom TNT
27-Pascal Quintin	28j 06h 12'	Casino Val André

ROUTE DU RHUM 1994

(Première) victoire de Laurent Bourgnon



Laurent Bourgnon améliore le temps de Florence Arthaud et remporte la course en 14 jours 6 heures 28 minutes et 29 secondes, suivi, à peine plus de trois heures plus tard par Paul Vatine.

La Route du Rhum 1994 est marquée par l'affirmation d'une nouvelle génération de coureurs, plus influencés par les sports de glisse que par la tradition de la course hauturière, ainsi que par le grand retour des monocoques, 60 pieds Open issus du BOC et du Vendée Globe Challenge. Sans rapport avec les unités des premières éditions, ces nouveaux monocoques munis de ballasts parviennent à inquiéter les trimarans des leaders. Huit trimarans, quatre catamarans, douze monocoques s'élancent sur la ligne de départ. Vainqueur de l'épreuve, Laurent Bourgnon, talonné par Paul Vatine, réalise une course remarquable de stratégie en dépit d'une météo épineuse.

1994 : les temps forts

5 novembre, 17 heures : "Florence" arrive !

Le briefing météo destiné aux skippers annonce l'imminence d'une dépression baptisée "Florence"... on relève quelques sourires, la précédente championne de l'épreuve, Florence Arthaud, étant la grande absente de cette édition.

6 novembre, 13 h 02 : Vingt-quatre bateaux dans la course

Le coup de canon est donné depuis le Surcouf. Loïck Peyron franchit la ligne trop tôt, accomplit les pénalités d'usage et repasse la ligne sept minutes plus tard. Parti bon dernier, il se retrouve après moins d'une heure de course quatrième à la bouée de Fréhel, démontrant les étonnantes possibilités de *Fujicolor II*. Mais le panache revient à *Etoile Molène* de Bob Escoffier, qui prend le départ en une sorte de défi personnel, seul à bord de son ancien thonier dundee de quarante ans d'âge.

6 novembre, 18 heures : Peyron en tête

Loïck Peyron prend la tête de la course, talonné par Bourgnon et Vatine alors que Joyon et Maurel sont au coude à coude, tirant des bords à terre.

7 novembre : La flotte se scinde en deux à l'approche de la dépression. Au petit jour, l'option à terre de Joyon a payé : il se retrouve en seconde position derrière Loïck Peyron, toujours en tête. La flotte tente d'aborder au mieux la dépression prévue pour le lendemain. Les options sont franches : Loïck Peyron et

Laurent Bourgnon montent très au nord pour tenter d'en tangenter le centre alors que Paul Vatine prend la tête du groupe sud.

7 novembre 13 h 30 : Joyon hors course, Marsaudon abandonne *Banque Populaire* heurte une épave à 20 nœuds. Safran arraché, une voie d'eau importante se déclare. Francis Joyon est condamné à faire demi-tour. Moteur submergé, la pompe s'arrête et le skipper tente d'assécher le bateau avec un seau. A 17 h 30, il plonge sous la coque pour colmater la brèche avec de la résine et sauve son bateau. Cet incident met hors course l'un des plus dangereux concurrents. Dominique Marsaudon à bord du petit catamaran Brocéliandre est contraint à l'abandon pour cause de problèmes de dos.

8 novembre : Avaries en série

Le bras de fixation avant de la nacelle du catamaran *Harris Wilson Sportswear* casse alors que Jean Maurel est à sec de toile dans 45 nœuds de vent. *Biscuits La Trinitaine* de Mike Birch démâte, espar brisé en trois tronçons. Hard luck, Mike ! En tête, Peyron et Bourgnon encaissent des vents de 40-50 nœuds sur une mer encore maniable. Emmenés par Paul Vatine qui ne peut plus prendre son premier ris, les sudistes ont des vents de 30-35 nœuds et les écarts se creusent avec la flotte nord.

9 novembre, 4 heures : Halvard Mabire chavire

Halvard Mabire annonce à minuit que la quille de *Cherbourg Technologie* bouge par à-coups et fait demi-tour, cap sur la France sous voiles réduites. A 4 heures du matin, le bateau se couche doucement, inexorablement... et se retourne. Parvenant à s'extraire du cockpit, Halvard barbotte pendant deux heures, balise Argos à la main, avant de pouvoir miraculeusement grimper sur la coque de son bateau retourné. Cramponné aux safrans, en simples vêtements de mer, il est rapidement localisé par des patrouilles aériennes qui lui larguent en vain du matériel de survie. Il est finalement récupéré sain et sauf à 16 heures par un canot pneumatique détaché d'un pétrolier de la Royal Navy.

9 novembre, 20 heures : Bourgnon file au sud

En tête de course, la stratégie s'affirme. Laurent Bourgnon fausse compagnie à Loïck Peyron et se recale au sud alors que la dépression "Florence", contrairement au scénario prévu, perd de son énergie. Certains routeurs estiment les prévisions initiales "totalement aberrantes"

9 novembre, 22 heures : Loïck Peyron démâte

Alors qu'il est en tête de course sur la route nord, *Fujicolor II* démâte à la suite de la rupture d'un bout en Spectra reprenant la tension d'un bas-hauban amovible. Fin de course pour l'un des plus sérieux prétendant à la victoire.

10 novembre : Paul Vatine en mauvaise posture

A 9 heures, *Primagaz* est descendu de 4° en latitude par rapport à sa position de la veille. Pendant ce temps Paul Vatine se débat avec des problèmes qui s'accumulent : plus de transmission entre les safrans, antennes de GPS et de Standard C arrachées, drisse et vérin d'étai de trinquette cassés. Songeant s'arrêter aux Açores, il prend une nuit de repos et décide de continuer coûte que coûte. Les monocoques se battent magnifiquement en arrière des bateaux-

leaders : Yves Parlier et Alain Gautier se bagarrent à un mille d'écart !
Moitié à cause d'avaries de pilotes automatiques, moitié par solidarité avec Loïck Peyron dont il est le sponsor, Claude Develay abandonne et fait demi-tour :
"Mon projet n'était cohérent qu'avec nos deux bateaux" déclare-t-il.

11 novembre : Pas d'armistice pour les coureurs

Dans la nuit, Patrick Tabarly à bord du monocoque *La Vie Auchan* doit vider au seau les 2300 litres d'eau du ballast bâbord, déversés à l'intérieur à la suite de la rupture de la canalisation de remplissage. Bourgnon tombe dans une bulle sans vent pendant que Vatine, plus sud, reprend courage et combativité. La surprise vient de Steve Fossett qui à bord de *Lakota*, ancien bateau de Florence Arthaud, est parti d'emblée plus au sud que tout le monde et qui, de bord en bord dans l'alizé, tire fort bien son épingle du jeu.

12 novembre : Vatine en tête

Bourgnon dont le passage au sud n'a pas payé dans la mesure où l'anticyclone ne s'est pas décalé vers le nord-est, se retrouve à naviguer avec 4 nœuds de vent. Vatine, qui a choisi de contourner l'anticyclone par le nord bénéficie quant à lui des perturbations qui passent à son nord. Résultat : les 75 milles de retard qu'il avait la veille sur Bourgnon se sont transformés en 80 milles d'avance en fin de journée. Juste derrière les bateaux de tête, Parlier et Gautier se battent à couteaux tirés à l'avantage de *Cacolac d'Aquitaine* qui remonte mieux au près.

13 novembre : Le retour de Bourgnon

Laurent Bourgnon touche du vent de sud-est et reprend une allure combative, filant 15 nœuds dans 10 nœuds de vent. Vatine, dont le bateau a été fragilisé dans les premiers jours de course et qui connaît des ennuis avec son enrouleur de solent ne peut résister au retour de son rival et se doit de ménager sa monture. Les deux bateaux ont un écart de 500 milles en latitude.

14 novembre : Les monocoques, rivaux inquiétants des multis

Parlier, troisième, se maintient brillamment sur la route nord, se permettant même le luxe, avec son bateau vieux de quatre ans, de menacer un temps la seconde place de Paul Vatine. Derrière, Alain Gautier sur *Bagage Superior*, puis Gerry Roufs sur *Groupe LG* assurent de bonnes places de quatrième et cinquième, mieux placés que de nombreux multicoques trop descendus vers les Canaries.

15 novembre : Avantage, Bourgnon

En 24 heures, Bourgnon et Vatine comblent leur écart de latitude de moitié se préparant à négocier au mieux une dépression qui arrive de face. Vatine, qui n'a plus de solent est désavantagé dans des petits airs alors que Bourgnon file dans 25 nœuds de vent. En arrière, Gerry Roufs heurte une baleine sans dommage. Quant à Yves Parlier, après dix jours de course, son *Cacolac d'Aquitaine* n'a un retard de 25 milles en longitude sur Paul Vatine.

16 novembre

Laurent Bourgnon, désormais à moins de 1 000 milles de l'arrivée, file à 23 nœuds, s'offrant quelques heures de sensations grisantes. Paul Vatine, en seconde position, touche à nouveau du vent. Très au sud, Steve Fossett routé

par Bob Rice continue d'étonner par son avance, occupant une belle cinquième place dans l'alizé.

17 novembre : Suspens...

Vatine avance rapidement ; Bourgnon ralentit. Ce dernier ne file que 12 nœuds alors que Vatine fonce à la moyenne de 19,6 nœuds... vers la même zone météo que son rival. Un scénario comparable s'annonce en arrière entre *Cacolac d'Aquitaine* et *Bagages Superior*.

18 novembre : Sombre vendredi

Pendant que les deux leaders entrent dans la phase finale de la course et que certains concurrents sont encore plus proches de l'Europe que des Antilles, Francis Joyon repartit de Bretagne et qui avait bien comblé son retard, constate que son pied de mât s'affaisse et fait définitivement demi-tour vers les Açores. Halvard Mabire retrouve la coque de *Cherbourg Technologie*, mais celle-ci coule lors de son remorquage. Le navigateur qui a entièrement construit le bateau de ses mains avec sa compagne Christine Guillou et n'a pas eu les moyens de l'assurer avant la course, est totalement ruiné.

19 novembre : Stratégie en tête, Bistoquet se retourne

On commence à redouter la marche de Steve Fossett qui pourrait bien se classer troisième. Paul Vatine avance toujours plus vite alors que Bourgnon tente de le marquer, tirant un contre-bord pour se recaler entre *Région Haute-Normandie* et le but. Claude Bistoquet, seul représentant guadeloupéen dans la course est troisième des multicoques lorsqu'il chavire dans la nuit, désolant ses nombreux supporters qui lui préparait un accueil d'anthologie.

20 novembre : Sprint final

Privé d'électronique, Paul Vatine fonce vers la Guadeloupe tout comme Laurent Bourgnon. L'ambiance est tendue et le sprint final s'annonce superbe. Au petit matin, les deux leaders ne sont séparés que par 35 milles, deux heures de route. L'écoute de grand-voile de *Primagaz* casse au moment où le sprint s'engage mais Laurent effectue rapidement une réparation de fortune. A dix heures du matin, *Région Haute-Normandie* a 25 milles d'un retard qu'il ne pourra combler sur son rival. Laurent Bourgnon améliore le temps de Florence Arthaud et remporte la course en 14 jours 6 heures 28 minutes et 29 secondes, suivi, à peine plus de trois heures plus tard par Paul Vatine. "Laurent est un beau vainqueur, exprime Paul Vatine, mais je crois que je fais un beau second".

Dans la nuit, Yves Parlier se classe troisième à bord de *Cacolac d'Aquitaine*. "L'Extraterrestre" n'a couvert que 171 milles de plus que la route directe selon l'orthodromie. Alain Gautier et Steve Fossett touchent Pointe-à-Pître à leur tour, offrant à la Route du Rhum l'un de ses plus beaux palmarès.

1994 : le classement

1-Laurent Bourgnon	14j 6h28'	Primagaz
2-Paul Vatine	14j 9h38'	Région Haute-Normandie
3-Yves Parlier	15j 19h23'	Cacolac d'Aquitaine
4-Alain Gautier	16j 33'	Bagages Superior
5-Steve Fossett	17j 8h08'	Lakota
6-Gerry Roufs	18j 17h51'	Groupe LG
7-Pascal Herold	19j 5h44'	Dupon Duran III
8-Jean Maurel	20j 3h16'	Harris Wilson Sportswear
9-Patrick Tabarly	20j 22h38'	La Vie Auchan
10-Jean-Yves Hasselin	21j 19h2'	PRB Vendée
11-François-René Carlier	21j 23h32'	Laiteries de Saint-Malo
12-Eric Dumont	22j 8h58'	Casino d'Etretat
13-Francis Dahirel	22j 22h25'	Clausse Jardin
14-Jean-Jacques Vuylsteker	hors temps	Friskies

ROUTE DU RHUM 1990

Éclatante victoire de Florence Arthaud.



Pierre 1er

Après un départ dispersé où quelques leaders sont d'emblée hors course, l'édition 1990 est marquée par des options précoces qui mettent la victoire à la portée d'un très petit nombre de bateaux. Alors que Philippe Poupon, précédent vainqueur, maintient une route nord, Florence Arthaud, en proie à des difficultés physiques et techniques, mène une course tactique, équilibrée, s'installant en tête de course sans connaître toutes les positions de ses adversaires. Son éclatante victoire, première victoire féminine dans une telle épreuve, marque une date dans l'histoire de la course au large.

1990 : les temps forts

4 novembre, 13 h 01 : Trente et un concurrents dans la course
Vingt trimarans, trois catamarans, un prao, sept monocoques s'élancent au coup de canon. Parmi les trimarans, neuf d'entre eux constituent une flotte homogène d'unités récentes. *Pierre 1er*, *RMO*, *Fujichrome*, mais aussi *Lada Poch IV*, *Elf Aquitaine III*, *Fleury Michon IX* ou *Esso Super Plus* peuvent prétendre à la victoire. *Elf Aquitaine III* coupe la ligne en tête, mais c'est *RMO* qui le premier vire la marque de Fréhel. Mike Birch tire d'emblée très au large et prend le commandement d'une flotte très regroupée. La course est hantée par des "pirates", dont les bateaux excèdent les 18,28 m, et qui sont de ce fait mis hors jauge par le comité de course. Bruno Peyron (Pour le *Sport n° 1 ex-Charal*), Hervé Laurent (*Took-Took*, ex-*Nems Luang II*) et Jack Vincent (Pour le *Sport n°2*) participent ainsi à la course en parallèle.

4 novembre, 13 h 16 : Retour au stand pour le prao

Les ennuis commencent pour l'unique prao de la course, conçu et construit par son skipper, Henri Cormier. Abordé par un bateau de spectateurs, il lui faut faire demi-tour pour ressouder une cadène.

5 novembre, 2 à 3 h : Coups du sort pour les leaders

En pleine nuit, alors qu'il évolue en seconde position, le gréement d'*Elf Aquitaine III* s'abat sur le pont à la suite d'une rupture de cadène. Peu après, *RMO* heurte une épave et casse sa dérive en arrachant en partie le puits. Laurent Bourgnon continue, mais prévoit une escale aux Açores pour réparer. A l'aube, *Fujichrome* de Mike Birch et *Fujicolor* de Didier Munduteguy sortent les premiers de la Manche. Rencontrant une brise portante, les concurrents déboulent à 10 nœuds sous spi. La flotte s'éparpille. Pendant que Lionel Péan monte au nord, Mike Birch plonge au sud. Au centre, Loïck Peyron mène la danse sur une route proche de l'orthodromie.

6 novembre : Poupon choisit l'option nord

Les vitesses augmentent sous la pression d'une bonne brise de travers. Très proche de l'orthodromie, Florence Arthaud se hisse en tête de la flotte même si les positions restent fluctuantes. Les choix stratégiques de la journée sont décisifs. Ainsi, Philippe Poupon, qui privilégie une option nord, ne pourra plus jamais vraiment revenir par la suite. Mike Birch demeure fidèle à sa route sud. Non loin de Florence, les catamarans de Bertrand de Broc et du "pirate" Bruno Peyron sont menaçants. Florence ne reçoit plus de cartes météo, mais on s'inquiète surtout pour ses problèmes de dos, surtout après qu'elle eut bataillé pour rentrer son solent, explosé : "Je n'arrive pas à dormir, confie-t-elle au P.C. Course, je suis dans ma couchette, les yeux grands ouverts, c'est là que mon dos me fait le moins mal".

7 novembre : Naufrage du seul prao de la course

Groupe J.P. Turco, le prao de Henri Cormier, déjà handicapé au départ, heurte un obstacle et se disloque. Le skipper est récupéré dans la soirée par une frégate hollandaise. Florence Arthaud appuie au sud, tirant parti d'une bascule de vent et descend contrôler Mike Birch, suivie à une quarantaine de milles par *Lada Poch IV*, *Esso Super Plus*, *Fujicolor* et *Groupe LG*.

8 novembre : Abandons en série

Vidam, trimaran de Patrick Coulombel, démâte à 280 milles de Vigo. Le même jour, Loïck Peyron est contraint à l'abandon, bras arrière tribord rompu sous la traction d'un hauban alors que *Lada Poch IV* navigue sous trinquette et deux ris. Il parvient à sauver son mât en amarrant des drisses à l'avant du flotteur et rentre à Lorient. Puis c'est Bertrand de Broc qui démâte, contraint d'abandonner *Groupe LG*. Yves le Cornec qui a remplacé Olivier de Kersauson au pied levé à bord de *Esso Super Plus* se dérouta quant à lui vers les Açores. La tête de course est clairsemée.

Pierre Ier passe en tête. Florence Arthaud, en panne Standard C ne peut plus correspondre avec son routeur Louis Bodin que par BLU alors qu'une forte dépression attend les concurrents au passage des Açores.

10 novembre : Inquiétudes pour Florence Arthaud

Les éclopés, Péan, Le Cornec, relâchent aux Açores. Laurent Bourgnon, qui

songeait jusque là à un "arrêt au stand" décide de poursuivre malgré tout, ajoutant à son travail de skipper des exercices incessants pour pomper et vider les fonds de son bateau. Florence Arthaud subit des problèmes électriques et souffre d'un début d'hémorragie qui l'affaiblit et lui fait passer des heures douloureuses.

11 novembre : Des heures difficiles en tête de course

Dans la nuit, une dépression montée du sud-ouest touche la tête de course. *Pierre 1er* et *RMO* plongent au sud. Didier Mundutéguy tombe par deux fois en tentant d'escalader son mât-aile pour rehisser sa grand-voile. Il est prêt à abandonner et fait demi-tour vers les Açores lorsque les encouragements du comité de course et du P.C. Presse le décident à reprendre le dessus et à poursuivre. Toujours souffrante, Florence Arthaud absorbe des antibiotiques, tentée par l'abandon. Épuisée, elle met un moment son bateau à la cape.

12 novembre : Quatre bateaux pour prétendre à la victoire

Après une semaine de course, quatre des plus récents trimarans se bagarrent aux avant-postes : *Groupe Pierre 1er*, *Fujichrome*, *RMO* et *Fleury Michon IX*, ce dernier ayant déjà 100 milles de retard sur *Pierre 1er*. La bonne surprise vient de *RMO* qui, en dépit de son accident du départ, parvient à recoller à la tête de course après le passage des Açores. Le temps est plus maniable, Florence Arthaud va mieux, bien décidée à se battre. En revanche, circuit électrique en panne, elle ne dispose plus ni de radio ni de télex, désormais contrainte d'élaborer sa stratégie seule. En arrière, Anne Liardet, enceinte et épuisée, s'apprête à relâcher aux Açores.

13 novembre : Florence descend au sud

Florence Arthaud plonge au sud pour contrôler Mike Birch, son concurrent le plus dangereux. Poupon tente le tout pour le tout sur la route nord. Outre les quatre bateaux de tête, le reste de la flotte se trouve 300 milles en arrière.

14 novembre : Jeu stratégique en tête de course

Les conditions météo deviennent très différentes pour les nordistes et les sudistes. Florence Arthaud réalise sa moins bonne journée. Fatigue, absence de communication, pannes électriques, elle croise la route de Mike Birch qui n'est séparé d'elle que de 11 milles. Plus au nord, Philippe Poupon assure en revanche la meilleure avance du jour en tête de course. Poupon souffre sur la route nord : "Le bateau tape, saute, c'est pénible !", mais *Fleury* déboule à 20 nœuds vers le Guadeloupe, soit 20% plus vite que *Pierre 1er*.

15 novembre : Début d'alizé : la cadence s'élève

Florence Arthaud, qui marque instinctivement Mike Birch, poursuit sa descente dans de bonnes conditions et le distance de 80 milles en 24 heures.

16 novembre : Florence Arthaud apprend qu'elle est en tête

Un Bréguet de la Marine survole Florence Arthaud sur *Pierre 1er* et prend contact avec elle. Sans contact radio depuis cinq jours, la jeune femme ignore qu'elle est en tête et qu'elle se bat contre Mike Birch sur lequel elle dispose de 100 milles d'avance. Bénéficiant de conditions météo favorables, elle réalise une excellente journée et distance ses poursuivants immédiats de 50 milles en 24 heures. Loin

derrière, *Fleury Michon IX*, toujours au nord, accuse un retard de 280 milles sur *Pierre Ier*.

17 novembre : Arthaud et Poupon comme des avions !

Philippe Poupon commence à bénéficier de son option nord, déboulant à 15 nœuds vers la Guadeloupe. Il est revenu à moins de 100 milles de Florence en milieu de journée, lorsqu'un calme d'une quinzaine d'heures stoppe son envolée. *Fleury Michon* se traîne à 5,7 nœuds alors que Florence Arthaud en file 13 ! En arrière, Laurent Bourgnon met les bouchées doubles. Le grand perdant de la journée est Mike Birch qui, trop au sud, se retrouve encalminé et va peu à peu céder sa place de second.

18 novembre : Victoire de Florence Arthaud

A l'aube, *Pierre Ier* est en vue de la Guadeloupe. A 11 heures, Florence Arthaud passe La Tête à l'Anglais à 10 nœuds. La journée est triomphale pendant que *Pierre Ier* effectue le tour de la Guadeloupe et l'arrivée devant Pointe-à-Pître tient du délire. Florence Arthaud établit un nouveau temps-record pour l'épreuve, couvrant le parcours à 11,27 nœuds de moyenne. En arrière, Philippe Poupon arrivant par le nord parvient à s'adjuger la seconde place et Laurent Bourgnon, qui pousse son trimaran à fond dans les derniers milles coiffe sur le fil Mike Birch, retardé par les calmes et qui ne se classe que quatrième. Le mot de la fin appartient à Philippe Poupon : "Cette course fut plus dure que ma victoire d'il y a quatre ans. Il a fallu se battre pour le moindre dixième de milles".

1990 : le classement

1-Florence Arthaud	14j 8'28"	Groupe Pierre 1er
2-Philippe Poupon	14j 18h39'	Fleury-Michon IX
3-Laurent Bourgnon	14j 18h46'	RMO
4-Mike Birch	14j 21h47'	Fujichrome
5-Lionel Péan	15j 15h27'	Saint-Malo
6-Didier Mundutéguy	15j 18h52'	Fujicolor
7-Halvard Mabire	15j 19h08'	Jamet
8-Yves Le Cornec	16j 5h18'	Esso Super Plus
9-Pascal Herold	16j 6h47'	Dupon Duran
10-Francis Joyon	17j 13h14'	BPO
11-Titouan Lamazou	17j 14h15'	Ecureuil d'Aquitaine

ROUTE DU RHUM 1986

Victoire de Philou Poupon



Trente-trois voiliers s'élancent dans des conditions difficiles pour cette troisième édition de la Route du Rhum. Très éprouvée par la traversée du Golfe de Gascogne, la flotte est décimée au deux tiers et cette course reste dans les mémoires comme la plus dure de toutes les éditions. Superbement remportée par Philippe Poupon qui révèle une maîtrise et un étonnant sens tactique, l'épreuve est endeuillée par la disparition de Loïc Caradec.

1986 : les temps forts

8 novembre : le gros temps est annoncé

A la veille du départ, le briefing météo fait craindre un report du départ pour cause de très mauvais temps annoncé sur le golfe de Gascogne où l'on sait déjà que trois dépressions vont se succéder.

9 novembre, 13 h01 : 33 voiliers dans la tourmente

La flotte s'élanche et Loïc Caradec, lancé sur le catamaran *Royale* doté d'un gigantesque mât-aile, réalise le meilleur temps entre la ligne de départ et le cap Fréhel, déboulant à 19,5 nœuds de moyenne et devançant Philippe Poupon de 2 minutes et 40 secondes. En arrière, Paul Vatine et son *Nems Luang* fait forte impression, cravachant son bateau surtoilé.

9 novembre, 13 h 15 : coup du sort pour Loïck Peyron

Démâtage de *Lada Poch*, petit catamaran au décor zèbre de Loïck Peyron, que le jeune skipper s'est évertué à améliorer pour faire bonne figure auprès des concurrents plus récents. Ramené au port, il reste, abattu, dans l'incertitude d'un nouveau départ.

9 novembre, 18 h : Hervé Cléris chavire

Le petit formule *40 FNAC*, skipper par Hervé Cléris chavire au large de l'île de Batz. Le skipper est hélitreuillé dans la nuit.

9 novembre, 20 h : "Nems Luang" contraint à l'abandon

Aux avant-postes, Paul Vatine heurte un cargo dans le rail d'Ouessant. Flotteur arraché, il parvient à regagner l'Aber Wrac'h où il doit abandonner.

10 novembre, 2h : "Apricot" se fracasse sur les écueils

Le trimaran *Apricot* de Tony Bullimore heurte une épave. Ne pouvant être remorqué, le bateau se fracasse sur les écueils du Grand Minou. *Jet-Service*, *Seagull*, *Poulain* se réfugient pour réparer à Brest où le vent souffle à 45 nœuds. *Roger-Gallet* d'Eric Loizeau abandonne sur avarie de gréement. Kersauson abandonne peu après le départ de Brest.

11 novembre : ça chauffe en tête de la course

Quelques skippers sortent leur épingle du jeu. En classe 1 (bateaux de 18,28 m à 25,91 m), alors que *Royale* caracole en tête, suivi de *Fleury-Michon VIII*, les catamarans de Mike Birch et Lionel Péan optent pour la route la plus sud. Après un début de course prudent, François Boucher porte son foiler *Ker Cadelaç* en troisième position. Poupon mène un début de course raisonnable, levant le pied, ne forçant pas son bateau. "Jamais je ne suis senti en danger. J'aurai pu accélérer, je crois que rien n'aurait cassé, mais je préférerais contrôler la situation, en ménageant le bonhomme et la machine". En arrière, Florence Arthaud économise ses forces et ne perd qu'une dérive dans la bagarre.

12 novembre, 13 h: Tabarly sauvé par "Pen Duick VI"

Tabarly appelle à l'aide : "Je crois qu'il va falloir que l'on vienne me chercher" lance-t-il à l'adresse du P.C. Course. L'avant du flotteur tribord de *Côte d'Or II* s'est arraché au ras du bras pour une raison inconnue. A 420 milles au sud-ouest de la Bretagne, le trimaran ne peut plus prendre appui sur cette coque amputée sans risquer de chavirer. Le voilier le plus proche de Tabarly est alors... *Pen Duick VI*, skippé par Arnaud Dhallenne.

Au matin, Loïck Peyron, qui a réussi à retrouver un mât prend un nouveau départ de Saint-Malo.

12 novembre 20 h30 : Marsaudon chavire

Dominique Marsaudon, bien placé parmi les dix premiers, déclenche l'appel de détresse à bord du catamaran *Jean Stalaven*, chaviré. Il est recueilli le lendemain par un cargo qui le dépose à Panama.

12 novembre, 22 h : "Jet Services" démâte

Jet Service, catamaran skippé par Daniel Gilard démâte. Le flotteur babord est cassé un mètre en avant du bras principal. Le remorquage s'effectue le lendemain jusque vers les côtes de Bretagne distantes de 250 milles, en tirant le bateau par l'arrière.

13 novembre, 4 h.

Sous la protection d'un cargo qui éclaire les lieux et casse la mer, Tabarly quitte *Côte d'Or* pour rejoindre *Pen Duick VI*. Le monocoque rallie ensuite Lisbonne.

13 novembre, entre 6h 40 et 8 h 33 : "Royale" se retourne, Loïc Caradec disparaît

Chavirage probable du catamaran *Royale*. Lors de sa dernière liaison radio, Loïc Caradec témoignait de conditions de navigation dramatiques : "Cela cogne dans tous les sens. Le bateau à sec de toile a bien failli se retourner lors d'une rafale à près de 52 nœuds. Il s'est mis sur une coque. J'ai dû me précipiter à la barre pour le redresser. L'alarme de gîte se déclenche

sans arrêt". A sec de toile, le mât-aile de *Royale* qui culmine à 34,50 m, offre encore 60 m² de surface et l'on peut douter de l'efficacité de sa mise en drapeau dans une mer aussi désordonnée.

13 novembre, 14 h : Louise Chambaz abandonne
Louise Chambaz, à bord du trimaran *Avenir* fait demi-tour, victime d'une infection à la suite d'une blessure.

14 novembre, 19 h : superbe remontée de Loïck Peyron
Thierry Caroni, à bord du catamaran *Challenge-Grundig* lance une demande d'assistance, l'eau montant régulièrement dans les compartiments de sa coque tribord. Il est secouru par un cargo espagnol. François Boucher constate un tassement au niveau du second étage de barres de flèche à la suite de la rupture d'un inter. Il fait route vers le cap Saint-Vincent. C'est la fin du rêve de victoire pour le skipper du foiler. En arrière de la flotte, Loïck Peyron cravache *Lada Poch* équipé d'un nouveau mât et entame une remarquable remontée.

15 novembre, 8 h 45 : Florence Arthaud donne l'alerte
A bord d'*Energie et Communication*, Florence Arthaud passe auprès de *Royale* qu'elle aperçoit retourné et confirme les plus sombres pronostics. Ne pouvant intervenir dans la mauvaise mer et en panne de BLU, elle alerte par VHF le plus proche concurrent, *MACIF* de Pierre Lenormand qui effectue le relais avec le P.C. Course. Le même jour, Pierre Follenfant abandonne à Vigo, après rupture du bras avant de *Charente Maritime*.

16 novembre : plus d'espoir pour Loïc Caradec
Un Bréguet Atlantic survole l'épave de *Royale*. On constate que les trappes de survie sont restées fermées mais que le bib est absent.
Une semaine après le départ, les deux tiers de la flotte ont été mis hors-course. Philippe Poupon, passé par une route nord dispose alors d'une avance de 200 milles sur les catamarans *Ericsson*, *TAG Heuer*, *Hitachi*, *Elf Aquitaine II* et songe un moment faire escale aux Açores pour y changer de drisse de grand-voile, la sienne étant usée par le ragage causé par une semaine de navigation au troisième ris. Il y renonce finalement, tout comme Olivier Moussy, qui aurait aimé ressouder l'une des têtes de safran de son trimaran *Calcialiment-Laiteries-St-Michel*.
Parmi les monocoques, Pierre Lenormand fait figure de virtuel vainqueur, passé sans encombre à travers tous les conditions contraires.

17 novembre, 8 h 30
Des plongeurs de combat inspectent l'épave de *Royale* dont le rouf de la nacelle a été en partie arraché, mais ne découvrent aucune trace de Loïc Caradec, porté disparu.

18 novembre : Poupon vise la victoire
Dans la nuit du 17 au 18 novembre, Poupon choisi une option stratégique, abandonnant la route la plus proche de l'orthodromie qui était la sienne pour descendre plus sud afin de mieux contrôler *Hitachi*, *Ericsson* et *TAG Heuer*, catamarans réputés plus rapides. Par plus de 25 nœuds de vent, sous spi et grand-voile, rivé à la barre pendant des heures, il couvre 460 milles en 28

heures, verrouillant la course.

19 novembre : la tête de la course est verrouillée

Poursuivant son choix tactique, Poupon couvre de nouveau 400 milles. Après dix jours de course, *Fleury-Michon VIII* dispose de 300 milles d'avance sur le second, *Ericsson* de Bruno Peyron. Dans la nuit, le foiler *Calcialiment-Laiteries-St-Michel* d'Olivier Moussy rattrape un cargo qu'il percute. L'équipage, en route pour la Dominique le récupère.

21 novembre : Philou remporte la victoire avec 48 heures d'avance

Philippe Poupon franchit en vainqueur la ligne d'arrivée, battant le précédent record de deux jours et demi. Sa victoire consacre ses exceptionnels talents de marin et valorise la justesse de ses choix techniques et stratégiques. Poupon a en effet choisi de revenir au trimaran pour cette édition 1986, adoptant des lignes plus planantes à l'arrière, en disposant du volume dans les étraves pour ne pas enfourner dans les surfs, afin d'améliorer les performances de ce type de bateau au portant. Cette victoire marque également une étape dont l'enseignement est tiré par le second, Bruno Peyron : "Philou nous a montré qu'on ne peut plus naviguer comme nous l'ont appris Birch ou Tabarly, en faisant le gros dos dans la tempête. Maintenant, on gagne une course dans les dépressions, en étant encore capable d'attaquer avec 50 nœuds de vent". Avec élégance, Philippe Poupon dédie sa victoire à Loïc Caradec.

23 novembre

Arrivée du second, Bruno Peyron, qui améliore sa propre performance de deux jours. Lui succèdent Lionel Péan puis Mike Birch, Loïck Peyron qui signe une performance étonnante, Jean Maurel, François Boucher et Pascal Hérold, pur amateur lancé à ses frais dans l'aventure, véritable révélation de cette course à laquelle il participait pour la première fois.

1986 : le classement

1-Philippe Poupon	14j 15h57mn	Fleury-Michon VIII
2-Bruno Peyron	16j 17h04mn	Ericsson
3-Lionel Péan	17j 7h08mn	Hitachi
4-Mike Birch	17j 9h28mn	TAG-Heuer
5-Loïck Peyron	18j 1h44mn	Lada-Poch
6-Jean Maurel	19j 10h07mn	Elf-Aquitaine II
7-François Boucher	20j 5h08mn	Ker Cadelac
8-Pascal Herold	21j 10h14mn	Dupon Duran
9-Stéphane Touloupe	21j 22h54mn	Tressitherm-Infractable
10-Gérard Montariol	23j 0h18mn	Espace Gard
11-Florence Arthaud	23j 0h09mn	Energie et Communication
12-Pierre Lenormand	23j 7h50mn	MACIF
13-Walter Green	23j 10h14mn	Sebago

ROUTE DU RHUM 1982

Victoire de Marc Pajot



Record de participation pour cette seconde édition de la Route du Rhum avec cinquante-deux concurrents. Le succès public est assuré, trois cent journalistes et des milliers de spectateurs accourent à Saint-Malo pour assister au départ sous un ciel de tempête. La course est entrée dans une ère nouvelle : les balises Argos renforcent la sécurité et assurent la médiatisation de la course en permettant un suivi au jour le jour. Tous les grands noms de la voile sont présents, Marc Pajot, Mike Birch, Philippe Poupon, Eugène Riguidel, figurent parmi les favoris. On note la première participation d'Eric Tabarly ainsi que la venue de skippers étrangers : les anglais Robert James, Chay Blyth, Robin Knox-Johnston, mais aussi l'australien Ian Johnstone et l'allemand Claus Schrodte.

1982 : les temps forts

7 novembre, 13 h 01 : 52 concurrents au départ

Coup de canon à l'heure du journal télévisé de la mi-journée ! On annonçait de la tempête, la dépression attendue est plus faible que prévu. Le ciel est gris et bas, il souffle force 5 sur le plan d'eau et la plupart des concurrents sont sous-toilés. Dès les premières longueurs, Elf-Aquitaine, catamaran de Marc Pajot et Colt Cars, trimaran de Robert James, premier multicoque entièrement construit en Kevlar, caracolent en tête.

7 novembre, 13 h 06 : "Rosières" s'effondre avant le départ

Sur une fausse manœuvre, le bras de l'unique prao de la course, Rosières, skipperé par Guy Delage, se replie le long de la coque principale. L'engin s'effondre sur l'eau comme un château de cartes. Quelques minutes plus tard, Florence Arthaud souffre d'avaries de pilote automatique et de gréement sur son trimaran Biotherm et manque de peu une collision avec le trimaran Jacques Ribourel d'Olivier de Kersauson.

7 novembre 15 h 10 : avaries successives

Edonil, catamaran de Daniel Le Méné entre en collision avec un bateau spectateur après Fréhel et abandonne. Le vent monte, Florence Arthaud rebrousse chemin. Daniel Gilard sur Brittany-Ferries-BAI casse ses poulies de

bastaque.

8 novembre : la flotte se sépare en deux

8 novembre: la flotte se sépare en deux. Elf-Aquitaine et Gautier III, trimaran skippé par Jean-Yves Terlain, se tiennent mais la flotte se sépare en deux : Pajot, Chay Blyth, Robert James, Caradec, Birch et Gabbay plongent dans le sud-ouest alors que Terlain, Loizeau, Malinovski et Bruno Peyron filent au nord. Eric Tabarly à bord du trimaran à foils Paul Ricard s'arrête à Camaret pour réparer son circuit électrique.

8 novembre, 20 heures : Le trimaran de Terlain démâte

Terlain qui avait une confortable avance sur la flotte grâce à son option sud démâte. Il doit travailler toute la nuit pour dégager le gréement avant de regagner les côtes de France par ses propres moyens sous gréement de fortune.

10 novembre : le mauvais temps règne sur le golfe de Gascogne

Temps de chien sur Golfe de Gascogne. Dans la nuit, Pajot et James mettent cap à l'ouest, vers le large. Michel Malinovski à bord du grand monocoque Kriter VIII se plaint de ne jamais porter la bonne toile et le petit trimaran La Baule-Téléto de Loïc Peyron fait jeu égal avec Jacques Ribourel d'Olivier de Kersauson, deux fois plus grand. A 17 heures, Gauloise III d'Eric Loizeau enfourne et se relève avec toutes ses lattes brisées. Dans la flotte, pilotes automatiques, dérives, safrans et flettners souffrent et cassent.

11 novembre, 4 heures : Daniel Gilard abandonne

Daniel Gilard aborde un chalutier, flotteur bâbord sectionné au ras du bras avant. Le chalutier prend Brittany-Ferries-BAI en remorque, c'est l'abandon.

11 novembre : Poupon dans la course avec une moitié de safran

Sombre journée. Pajot a le mal de mer, Robert James, drisse de grand-voile cassée et grand-voile arrachée au niveau de la tête, abandonne à 14h 09 alors qu'il est second derrière Eric Loizeau qui a remplacé toutes ses lattes et n'en a plus une de rechange. Philippe Poupon sur Fleury-Michon VI poursuit la course avec une moitié de safran. Les relevés Argos semblent indiquer que Tabarly rebrousse chemin.

12 novembre : Tabarly abandonne

Les concurrents de tête affrontent des vents de 40 à 50 nœuds. A 2h du matin, Kriter VIII de Malinovski est couché, première hauteur de barre de flèche dans l'eau. A 17 h 45 Eugène Riguidel est à la cape avec son trimaran géant de 27,10 mètres. Eric Loizeau est en tête, suivi par des concurrents très dispersés. Chay Blyth abandonne à 19 heures à la Corogne. Tabarly a rejoint la Trinité, et abandonne, winch de prise de ris arraché : "J'ai maintenant trop de retard. Il y a dix ans, j'aurais peut-être continué, mais je ne vais pas me tourmenter pendant une semaine. Sur le coup on se dit "merde!" et puis la vie continue".

15 novembre : la poutre principale d' "Elf Aquitaine" est fragilisée

La vraie course débute enfin, une semaine après le départ. Eric Loizeau est en tête mais ne dispose que d'une trentaine de milles d'avance sur Marc Pajot qui fonce entre 12 et 20 nœuds. Mais les pilotes d'Elf-Aquitaine souffrent beaucoup

et une fente très inquiétante apparaît dans le métal de la poutre centrale du grand catamaran. Marc décide de n'en pas parler. Si une rupture doit se produire, il est résolu, s'il en a la possibilité, à laisser passer les trois premiers concurrents avant de déclencher sa balise de détresse pour ne pas faire perdre l'un des leaders. L'exploit, c'est aussi celui de Poupon qui, avec sa moitié de gouvernail, réalise des prouesses, ainsi que les performances des petits multicoques qui sont bien passés dans le petit temps.

16 novembre, 11 h 57 : crise d'appendicite pour Marc Linski
Marc Linski appelle le P.C. course : crise d'appendicite aiguë. Secours aussitôt organisés, à 21h Linski est pris à bord d'un navire portugais alors que Vincent Devictor et Patrick Maurel ramènent son bateau. Belle remonté de Birch à bord du catamaran Vital, qui en trois jours est passé de la quinzième à la cinquième place. Avec 14 nœuds de moyenne en 24 heures il signe la plus belle performance de la course.

17 novembre : les petits jeunes se bagarrent aux avant-postes
Mike Birch est à un peu plus de cent milles derrière Marc Pajot. Poupon, déjà amputé d'une moitié de safran, perd une moitié de dérive, Fleury-Michon devient instable au delà des 20 nœuds. Yves Le Cornec s'impose comme représentant d'une nouvelle vague de skippers, se bagarrant au coude à coude contre Jaz de Bruno Peyron, efficace catamaran à gréement double doté d'un mât sur chaque coque.

17 novembre, 15 heures : appel de détresse
Le comité de course perçoit l'appel de détresse signalant le retournement du catamaran Rennie de l'australien Ian Johnston. Olivier Moussy, concurrent le plus proche à bord du trimaran Sharp-Vidéo est détourné.

18 novembre, 1 h 13 : Olivier Moussy opère le sauvetage de Ian Johnston
Olivier Moussy repère Rennie et parvient, non sans beaucoup de risques, à récupérer l'australien qui a revêtu une combinaison de survie confiée à tous les skippers avant le départ. A 3h 10, Ian Johnston est à bord de Sharp-Vidéo. Olivier Moussy qui a déjà récupéré Follenfant dans la course de l'Aurore en 1979 devient pour tout le monde "le saint-bernard des mers". Moussy ne sera gratifié que de 50% du temps passé à récupérer le naufragé. Le comité de course adopte alors une attitude déroutante vis à vis du sauveteur, bien mal remercié. Le mot "disqualification" est même prononcé et il est finalement décidé que "la place attribuée à Sharp-Vidéo ne sera pas prise en compte dans le classement des concurrents suivants"...

19 novembre : à la poursuite de Marc Pajot
Pajot en tête casse son vit de mullet mais parvient à réparer. Les positions sont très étalées en latitude mais Vital de Mike Birch, Gauloise d'Eric Loizeau et Jaz de Bruno Peyron sont les plus menaçants. Mais le vent s'essouffle, les moyennes tombent et après deux semaines de course, les écarts deviennent tellement faibles qu'aucune place n'est acquise. Le vent ne revient qu'au soir du 20 novembre.

21 novembre : gros temps sur la tête de la course

Les routes reprennent bon train avec le retour du vent. Concentrés sur leurs avances, les skippers parlent de moins en moins à la radio. Pajot subit du très mauvais temps dans la nuit du 21 au 22 et la déchirure de la poutre centrale s'aggrave. Le skipper, qui n'a toujours parlé à personne de la fissure apparue dans la poutre renforce cette dernière avec des surliures en câble et le lève pied à chaque grain.

22 novembre : paré au pire, Pajot dispose sa survie dans le cockpit. Monté trop haut, Elf-Aquitaine atteint une zone de calme et ralentit. A quelques jours de l'arrivée, les écarts se resserrent. Pajot informe enfin le comité de course de son avarie et dispose son radeau de sauvetage dans le cockpit : "J'ai repris un rythme normal, conclut-il, marche ou crève, je n'ai pas le choix !"

23 novembre : Pajot s'échappe

A l'approche de la Martinique, Elf-Aquitaine creuse son avance et se ménage la possibilité de quelques minutes d'arrêt technique en Martinique. Birch a trop de retard. Il ne peut plus remonter sur le premier et passe même en troisième position. Bruno Peyron, véritable outsider de la course à bord de son catamaran à mâts jumeaux, prend la seconde place.

24 novembre : Pajot fait une escale de 35 minutes en Martinique

Lorsque Marc Pajot mouille à 11h 52 dans l'Anse des Flamants, le second, Jaz, est à 120 milles derrière, ce qui laisse une marge de dix heures pour réparer Elf-Aquitaine. Les travaux sont effectués en un temps éclair et Elf-Aquitaine repart 35 minutes après avoir jeté l'ancre. Le groupe des poursuivants n'a pas ralenti l'allure. Jaz est en tête, suivi à 23 milles de Vital et à 62 milles de Gauloises IV.

25 novembre : victoire de Marc Pajot

Marc Pajot franchit la ligne d'arrivée après 18 jours, 1 heure et 38 minutes de course. Bruno Peyron se classe second, dix heures plus tard. Mike Birch arrive deux heures après Jaz. Eric Loizeau, qui a suivi la route la plus cohérente depuis le début de la course se classe quatrième.

1982 : le classement

1-Marc Pajot	18j 1h38'00"	Elf-Aquitaine
2-Bruno Peyron	18j 11h46'22"	Jaz
3-Mike Birch	18j 13h44'06"	Vital
4-Eric Loizeau	19j 0h27'26"	Gauloises-iV
5-Alain Gabbay	19j 0h41'00"	Charles-Heidsieck
6-Jacques Petith	19j 6h45'01"	Kriter X
7-O. de Kersauson	19j 12h59'10"	Jacques-Ribourel
8-Yvon Fauconnier	19j 6h45'01"	Umupro-Jardin
9-Philippe Poupon	19j 15h55'56"	Fleury Michon
10-M. Malinovski	19j 16h15'38"	Kriter VIII
11-Yves Le Cornec	19j 18h57'22"	Télégramme de Brest
12-Loïc Caradec	20j 1h09'08"	Royale
13-Y. Gallot-Lavallée	20j 12h59'05"	C.G.A.
14-R. Knox Johnston	20j 20h19'50"	Olympus III
15-Olivier Moussy*	20j 21h23'49"	Sharp Vidéo
16-François Forestier	21j 16h07'27"	Lejaby-Rasurel
17-Loïc Peyron	21j 20h55'32"	La Baule-Téléto
18-Eugène Riguidel	22j 1h28'11"	William-Saurin
19-Pierre Follenfant	22j 2h36'10"	Charente-Maritime
20-Florence Arthaud	22j 5h36'49"	Biotherm II
21-	-	-
22-Jean-Claude Parisis	22j 15h19'02"	Champagne-Charlie
23-Joël Charpentier	23j 03h48'32"	Wild Rocket
24-Philippe Walwyn	23j 12h10'32"	Skyjack
25-Klaus Schrod	23j 18h25'12"	Aspen
26-Walter Green	24j 3h31'44"	As-Eco
27-Patrice Carpentier	24j 16h47'05"	Spra-1
28-J.B. Mothes-Massé	24j 18h02'00"	Dirickx
29-J.P. Derunes	24j 19h52'22"	Le Monde de la Mer
30-Michel Ralys	25j 7h31'19"	Créateur d'Entreprises
31-Hervé Laurent	26j 7h41'35"	Société-Collyer

** Non officiellement classé selon la décision du comité de course après le sauvetage le 18 novembre de l'australien Ian Johnston.*

ROUTE DU RHUM 1978

Victoire d'anthologie de Mike Birch



Alain Colas dans la bulle de Manureva

La première édition de la Route du Rhum, marquée par la victoire d'anthologie de Mike Birch sur Michel Malinovski et par la disparition d'Alain Colas, reste une date dans l'histoire de la course au large. Cette année là, trente-huit concurrents franchissaient la ligne de départ. Les benjamins, Yves le Cornec, 19 ans, Yves Gautier, 20 ans, et Florence Arthaud, 21 ans, rejoignaient dans un même élan les skippers confirmés et le vétéran de la course, Yves Oliveaux, âgé de 68 ans.

Les temps forts de la première édition

5 novembre

Depuis la passerelle du ferry Armorique, Éric Tabarly, dont le trimaran à foil n'a pas été prêt à temps, s'apprête à lâcher les concurrents de la première route du Rhum. A peine un quart d'entre eux sont des bateaux de course. Treize trimarans, un catamaran et vingt-quatre monocoques sont prêts à en découdre.

5 novembre, 12 h.

Coup de canon ! Saint Malo-Pointe à Pitre, ex-Pen Duick III skippé par Philippe Poupon, passe la ligne en tête devant Alain Colas, suivis par Phil Weld et Bruno Peyron.

5 novembre, 12 h 10

Paul Ricard, catamaran de Marc Pajot heurte à 10 nœuds un bateau de spectateurs mouillé non loin de la ligne de départ. L'accident provoque une déchirure d'une vingtaine de centimètre dans la coque bâbord. Pajot poursuit sa route, tout comme Gliksman et son trimaran Seiko, ex-Three Legs of Man qui accroche et démâte un bateau spectateur.

5 novembre, 18 h 45

Collision à la tombée du jour entre VSD, le trimaran d'Eugène Riguidel, et le Ferry Armorique qui le suivait de très près. Le coureur doit relâcher à Perros-Guirec d'où il ne repartira que le lendemain avec un retard insurmontable de 16 heures.

7 novembre, 3 h

Une première dépression assaille la flotte. Paul Ricard, le catamaran de Marc Pajot qui possède 100 milles d'avance sur l'ensemble de la flotte, commence à couler lentement par la coque bâbord. Pour d'autres concurrents, les abandons se succèdent : Jean-Pierre Millet s'arrête à l'Aber Wrac'h avec Syntégral le plus vieux trimaran de la course. Chay Blyth rentre à Dartmouth. Yvon Fauconnier avec l'ex Vendredi 13 abandonne à Brest sur avarie de pilote. Le trimaran de 12,30 m Belor Avon d'Antoine Di Meglio est retourné par une vague, le skipper sera récupéré six jours plus tard par un cargo grec.

8 novembre, 12h24

Marc Pajot qui a branché sa VHF sur les batteries du pilote parvient à faire parvenir un message de détresse. Un Bréguet Atlantic le survole bientôt. Il est récupéré peu après 18 heures par le Bel Espoir du Père Jaouen. Le même jour, Le hollandais Burg Veenemans fait un tour complet à bord de son Méridien Pythéas II à 200 milles dans le nord-ouest du cap Finistère. Il abandonne et ne parvient que le 11 novembre à La Rochelle par ses propres moyens.

9 novembre

La flotte de tête se sépare en deux : un groupe nord avec Malinovski, Alain Colas et Joël Charpentier ; un groupe sud avec Kersauson, Birch et Phil Weld. Les avaries de régulateurs d'allure et de pilotes sont nombreuses en raison de la forte mer rencontrée. Pierre Felhman abandonne et Poupon se dirige vers les Açores pour réparer ses pilotes automatiques. Bientôt imité par Alain Gliksman dont le trimaran souffre de diverses avaries et d'une voie d'eau.

10 novembre

Colas et Malinovski poursuivent leur progression au nord des Açores, mais en l'absence de relations radios régulières on perd toute notion précise de la position des concurrents, en particulier de ceux de la route sud.

12 novembre

Un avion d'Iberia signale Birch à quinze milles derrière le Kriter IV de Kersauson. Au nord, on ne connaît par leurs messages réguliers que les positions - dans un mouchoir - de Malinovski et Colas. Ils sont suivis sur l'option nord 200 milles en arrière par Florence Arthaud à bord d'X-perimental, Joël Charpentier, et Jacques Timsit.

16 novembre

Le mauvais temps, avec des vents de plus 50 nœuds assaille les concurrents de tête alors que l'on est sans nouvelles du groupe sud. A 17 heures, sur l'Antenne de Radio Monte-Carlo, Alain Colas, indicatif Oscar 5819, transmet un ultime message.

18 novembre

Kersauson se signale sur la route sud. Kriter IV a couvert le tiers de la distance et ses chances de l'emporter dans une huitaine de jours à Pointe à Pitre semblent intactes, même si sur la même route, on n'a aucune nouvelles de Mike Birch et Phil Weld.

19 novembre

Un vent de 8 à 9 souffle sur la route nord. Au cours d'une liaison radio, Malinovsky explique que son bateau est parti au surf dans des pointes à 25 nœuds "avec des murailles de trois mètres d'eau de chaque côté de la coque !" Sous grand-voile à un ris son bateau marche encore à 18 nœuds. Il n'a pas dormi depuis 24 heures contraint de barrer en permanence, régulateur d'allure et pilote automatique hors d'usage.

21 novembre

On s'inquiète du silence de Mike Birch inquiétude d'autant plus justifiée que son trimaran est l'un des plus rapides de la course. Après une journée de calme, le vent revient sur le route nord. En 16 heures, Malinovski couvre 180 milles vers la Guadeloupe. Le lendemain, le rochelais et son long monocoque sont estimés à 800 milles de l'arrivée.

26 novembre

Deux reconnaissances aériennes sont effectuées sur les routes nord et sud. Seuls Malinovski et Birch sont repérés. A 14 h 55 heure française, Mike Birch qui est passé par la route sud est à 330 milles des côtes de Guadeloupe. Il a presque autant de chemin à parcourir que Malinovski, encalminé depuis les dernières 48 heures.

27 novembre

Malinovski et Birch convergent vers la Guadeloupe. La tension monte et le petit avantage d'Olympus aux allures portantes, commence à faire douter des chances de succès de Malinovski. Le sprint est lancé avec avantage à Malinovski qui s'attend à voir surgir Colas à tout instant. A la tombée du jour, Malinovski est pointé à 133 milles du but et Mike Birch à 137 milles. Au Bréguet qui le survole et d'où l'on tente de l'interviewer, Birch répond tranquillement : "I have nothing to say..."

28 novembre, 5 h 10

Kriter V se signale alors qu'une brume épaisse noie Basse-Terre. Lorsque la brise force 3/4 se lève, Malinovski distingue une voile sur son avant : Olympus. A 7 heures du matin Malinovski a repris la tête. Pendant le parcours final autour de la Guadeloupe, les deux adversaires de tête se passent et se repassent trois fois dans une régates haletante. Kriter V mène la charge ultime en tête mais avec deux ris dans la grand-voile.

28 novembre, 13 h 55

Malinovski cherche à atteindre l'arrivée d'un seul bord le long de la terre. Birch s'éloigne pour gréer un foc plus petit et l'attaquer au vent. Bénéficiant d'une allure plus favorable à son petit multicoque, Birch revient vent de travers et file vers la ligne. A cinq cent mètres de l'arrivée, Birch passe à quarante mètres au vent de Malinovski. 98 secondes séparent le premier du second. Mike Birch remporte la première route du Rhum.

30 novembre

Alors que Phil Weld, Kersauson, Charpentier viennent d'arriver, un vol de

reconnaissance ratisse une zone de 700 milles, mission au cours de laquelle on repère VSD d'Eugène Riguidel éventré sur l'île de Barbude. Deux radioamateurs affirment avoir capté un message de détresse en provenance du Manureva d'Alain Colas. Deux avions décollent, l'un des Açores, l'autre de Guadeloupe pour ne rien trouver. Quatre Bréguet Atlantic effectuent des recherches en se relayant pour tenter de retrouver Colas. Les recherches sont poursuivies jusqu'au 18 décembre.

10 décembre

Arrivée de Jacques Palasset, dont on n'avait aucune nouvelle. Le guadeloupéen a démâté quinze jours auparavant et parvient au port sous gréement de fortune. Il se classe 24^{ème} et bon dernier de la course.

28 décembre

Les recherches pour tenter de retrouver étant abandonnées, Alain Colas est officiellement porté disparu.

1978 : le classement

1-Mike Birch	558h59'35"	Olympus photo
2-M. Malinowski	559h01'13"	Kriter V
3-Weld	567h51'32"	Rogue Wave
4-O. de Kersauson	582h27'20"	Kriter IV
5-Joël Charpentier	596h37'20"	Wild Rocket
6-Timsit	629h09'25"	Arauna IV
7-Philippe Poupon	636h52'22"	Saint-Malo - Pointe-a-Pitre
8-Jean-Claude Parisis	640h23'29"	Petrouchka
9-Guy Delage	649h49'25"	Salamandre
10-Daniel Gilard	669h17'10"	Via Assurances
11-Florence Arthaud	669h46'56"	X.Périmental
12-Coello	673h01'13"	Gudrun IV
13-Olivaux	677h02'59"	Quart Kriter
14-Schrodt	700h38'00"	Bestevaer
15-Nedellec	708h07'07"	Damnation
16-Vuylsteker	710h29'40"	Jeremi 111
17-Riboulet	722h30'36"	Mutuelles Unies
18-Paolo Martinoni	724h36'15"	Bluamnesya
19-Yves Parent	732h29'45"	Saint-Marguerite
20-Herman Brinks	759h30'51"	Lady of Sailomat
21-Jean-Pierre Barrault	761h27'45"	Barbados-
22-Yves Le Cornec	765h30'00"	Journal de Mickey
23-Aline Marchand	800h30'00"	Logo
24-Jacques Palasset	827h30'00"	Champagne Delafon

Dossier du journal « OUEST France » paru dans l'édition du 20 octobre 2006 et modifié pour l'usage des élèves.