

Vous en avez rêvé, il l'a fait !



Cham

Le dernier du Rhum...

**ou le bilan technique d'une transat
de 4 500 milles en Feeling 10,90**

Lundi 7 décembre 1998, à 2 h 10 mn heure locale, Didier Levillain franchit la ligne d'arrivée de la Route du Rhum, dernier et hors délai. Il vient de passer un peu plus de vingt huit jours à bord du plus petit bateau engagé, un Feeling 10, 90 strictement de série. Voile Magazine est allé accueillir cet amateur qui a éprouvé son rêve vieux de vingt ans et réalisé un magnifique sans faute. Chapeau l'artiste !

De notre envoyé spécial en Guadeloupe : Philippe Abalan.



pion!

Didier Levillain approche de l'énorme coffre en acier de Basse-Terre, avant-dernière marque du parcours de la Route du Rhum. Quelques heures plus tôt, il a viré l'îlot de la Tête-aux-Anglais, au nord de la Guadeloupe, et avance au près serré dans un vent de terre variable de force 1 à force 3. Tout à la manœuvre, sans doute fatigué même si le T-shirt blanc et propre peut créer l'illusion, brûlé par le soleil, il n'a pas remarqué la belle saintoise bleu marine qui dérive à quelques centaines de mètres de là et qui soudain, forte de son 200 ch Yamaha, déboule à 34 nœuds et s'arrête à quelques mètres de lui avec son bord sa femme Laurence, trois de ses copains qui ont préparé le bateau, Patrick, Marcel et François, et le sponsor. A l'évidence tout le monde est ému par ces retrouvailles presque brutales. Fragile verre de cristal, la solitude de Didier vient de se briser.

A plus de sept nœuds sur le fond

Enthousiaste et brouillon, il parle, évoque, raconte sa Route, donne des détails, demande des nouvelles des uns et des autres, de son fils Mathieu, de sa fille Cécile. Comme un flot, les mots défilent. Peut-être parce qu'il y a des silences qui ne doivent pas exister. Tous à bord de la saintoise le savent et Didier mieux que quiconque, le seul bateau de série de la Route du Rhum, le plus petit des engagés est Hors Temps. Le couperet vient à l'instant de tomber. L'arrivée du premier monocoque, Aquitaine Innovations, le condamnait à franchir la ligne d'arrivée moins de dix jours plus

Le dernier du Rhum...



tard, avant le dimanche 6 décembre à 15 h 55 mn 32 sec. heure locale. De cette mesure, la règle du jeu. Didier dit qu'elle a le goût de l'amertume et qu'il a l'impression d'avoir été disqualifié. Une aigreur d'autant plus vive que l'architecte Alain Mortain, vient de lui faire parvenir un fax disant qu'il n'imaginait pas qu'on pouvait mener un Feeling 10.90 à une telle vitesse, à la moyenne d'un peu plus de 5 nœuds sur la distance minimale théorique (3 538 milles) mais à plus de 7 nœuds sur le fond (distance parcourue : 4500 milles) avec un surf à 14, 47 nœuds et bien d'autres à 13 nœuds. « Je suis parti du principe que j'étais en régate et je suis persuadé que, de tous les concurrents, je suis celui qui a le plus manœuvré même si j'avais le bateau le plus sûr et le plus confortable ».

En 28 jours et 18 heures...

Je lui ai tiré dessus comme si il s'était agit d'une course de quelques heures entre Saint-Malo et Jersey », explique Didier. Et puis peu à peu, la nuit tropicale, la der des ders s'est installée et Didier a allumé ses feux pour achever son parcours, virer le gros coffre en acier dont le feu provisoire a déjà été démonté, le phare de Basse-Terre, le canal des Saintes où le vent apparent souffle

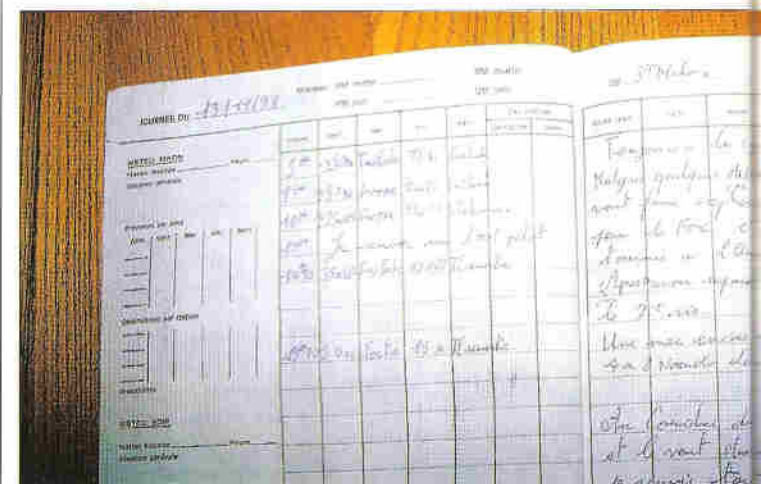
de face à 40 nœuds et enfin le chenal de Pointe-à-Pitre. Le lundi 7 décembre, à 6 h 10 T.U., 2 h 10 heure locale, 7 h 10 heure de Paris, il passe enfin la ligne d'arrivée après 28 jours et 18 heures de course et aussitôt ses amis montent à bord. Personne d'autre n'est là pour accueillir Levillain petit canard de la Route du Rhum.

Sept premiers jours difficiles

Malgré le manque de sommeil, Didier est comme son bateau : en parfait état. Il reste éveillé jusqu'au soir, raconte son rêve, son Rhum et dresse un premier bilan de ces quatre semaines qu'il découpe comme des chapitres. Le ton est serein, les mots précis, la modestie permanente : « Les sept premiers jours ont été physiquement les plus durs. Mes mains étaient déchiquetées et j'avais une vilaine entaille à un doigt, provoquée par une filière retenue brutalement. Il y a eu quatre dépressions, dont une très creuse au cap Finistère qui m'a contraint à me mettre à la cape sous tourmentin pendant huit heures. Moralement j'étais très serein même si la mer déferlait. Je n'ai eu aucune angoisse no-

toire. Il y avait tant de bruit que j'avais l'impression que des camions de pierres vident leur chargement sur le pont. A l'extérieur, j'étais toujours attaché avec un harnais simplifié fabriqué par un ami. Mes trois paires de cirés, deux neuves de haut de gamme et une ancienne de qualité moyenne, et presque tous

mes vêtements étaient trempés et il faisait très froid. Pour tenter de me réchauffer, j'ai enfilé la combinaison de survie mais le résultat n'a pas été à la hauteur de mes espérances. Sans doute à cause de la transpiration qui en avait rendu l'intérieur humide, au bout de 24 heures, j'ai commencé à grelotter et j'ai préféré remettre un ciré mouillé. La deuxième semaine, du Portugal à 120 milles



« Toujours à la cape et ça tabasse dur... » Heure par heure, Didier a

au sud des Açores, a été une transition, un entracte avec une majorité de portant. La troisième semaine a été la pire de toutes. Je pensais être enfin arrivé dans une zone favorable où il ferait bon naviguer avec les alizés. A mon grand étonnement - et j'ai eu beaucoup de mal à l'accepter - les trois premiers jours de décembre ont été insupportables. J'ai failli craquer et je n'ai pas dormi une minute du dimanche matin au mardi midi. Il

y avait beaucoup de houle, du clapot et un vent qui variait sans cesse de force 0 à force 8 de face. De surcroît, les orages étaient d'une incroyable violence. Et puis soudain, entre deux nuages gris, j'ai vu un coin de ciel bleu. C'était la porte des alizés qui venait de s'ouvrir et je m'y suis engouffré. Au début de la quatrième semaine, j'étais à 1 400 milles de la Guadeloupe et j'ai vu un oiseau, probablement un goéland qui m'a suivi





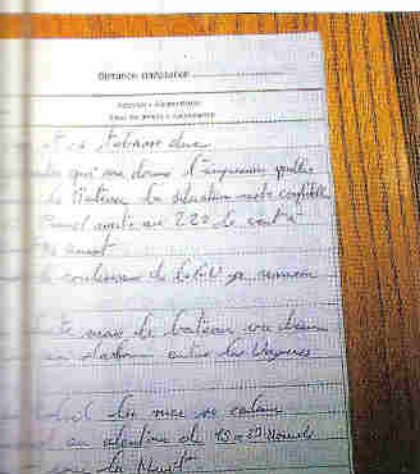
Entre le départ et l'arrivée, Didier est passé du statut de simple anonyme à celui de star comme en témoigne l'accueil de la population antillaise.

EN DEUX MOTS

Le Feeling 10,90

Une valeur sûre...

Dessiné pour la croisière par Philippe Harlé et Alain Mortain et construit par le chantier Kiré de 1987 à 1996 à plus de 350 exemplaires, le Feeling 10, 90 est homologué en 1ère catégorie mais a satisfait d'extrême justesse au test de stabilité exigé par les organisateurs de la Route du Rhum, règlement surtout conçu pour les monos de 60 pieds au tirant d'eau impressionnant. Chaleur Ficul est la version charter et est dotée de trois cabines, deux à l'arrière, une sur l'avant. Il existe également une version croisière en deux cabines avec barre franche ou barre à roue. Il cale 1,80 m porte 71 m² de voilure au près, 121 m² au portant et déplace six tonnes en charge, soit deux tonnes de plus que le trimaran de Laurent Bourgnon. Le moteur standard est un diesel Yanmar 3GM de 28 ch. Le prix Argus du bateau se situe entre 280 000 et 510 000 F suivant les modèles, l'année de fabrication, l'état général et les équipements. C'est une valeur sûre de sa catégorie.



rempli son journal de bord avec soin.



pendant trois jours. Il y avait beaucoup de vent et une forte chaleur qui m'empêchait de dormir pendant la journée. Et puis hier après-midi, mes copains me sont tombés dessus sous le vent de Basse-Terre. C'était absolument incroyable ». Des images fortes, des instantanés en relief, des souvenirs en couleurs, des bruits inconnus, il en a plein les poches et les distribue comme on donne des bonbons à Noël aux enfants, par poignées. Le ba-

vard est à son aise, souriant, satisfait d'être simplement là et sans doute profondément radieux : « J'arrivais avec un bateau qui à priori n'intéressait personne et finalement, il s'est passé exactement le contraire. Tout le monde a été très sympa avec moi, les coureurs célèbres que je côtoyais pour la première fois comme le comité de course que je devais pourtant déranger avec ce petit bateau ridicule. Ma femme et mes amis

ont reçu des milliers d'appels téléphoniques. Connus ou inconnus voulaient prendre des nouvelles ou m'encourager.

Monsieur Tout-le-Monde ?

A bord, alors que mon numéro était quasiment confidentiel, j'ai reçu 136 fax. « Manifestement, et peut être parce que mon bateau est celui de Monsieur Tout-

le-Monde, j'ai emmené beaucoup de gens faire cette transat ». Didier oublie de dire que sa gentillesse et son assiduité sont pour beaucoup dans l'enthousiasme qu'il a déclenché. Il a en effet pleinement joué le jeu du règlement qui stipule que chaque concurrent doit, une fois par jour, au risque d'encourir des pénalités financières, envoyer un fax de quelques lignes au Centre de presse où les journalistes attendent avec impatience. Cinquante



— DIDIER LEVILLAIN EN QUELQUES MOTS —

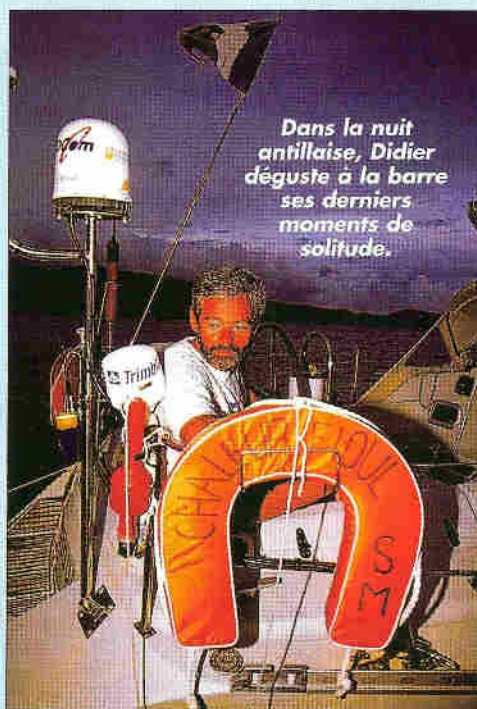
Portrait d'un vrai bouffeur de milles !

Natif d'Alençon dans l'Orne, aujourd'hui âgé de quarante ans, Didier Levillain habite à La Vicomté, sur les bords de la Rance et dirige l'agence Pro de Saint-Malo, une filiale de Total, spécialisée dans la distribution de combustibles. Il commence à naviguer à l'âge de huit ans, à Ouisstreham, avec ses parents qui possèdent un pêche-promenade à voile. Si la pêche n'est pas sa tasse de thé, ne l'a jamais été et ne le sera jamais, il se passionne pour la manœuvre, et son enthousiasme incite sa famille à investir dans un Corsaire dont l'usage lui est quasiment réservé.

Capitaine à douze ans !

Devenu capitaine à douze ans, il s'intronise solitaire et croise des jours durant dans le canal qui mène à l'aventure. Sans vtiatique ni autorisation parentale, l'adolescent franchit l'écluse et goûte le large, la liberté dont le goût est ineffable. Il est pris en flagrant délit de navigation par Papa qui confisque le bateau. La suite de l'adolescence s'écrit à Port-Mer près de Cancale. Didier fait la connaissance de Frank-Yves Escoffier qui devient son copain et dont les parents possèdent un cotre de 8, 50 m, Bob III, bientôt remplacé par un Cornu de 14 m, Bob IV.

C'est avec ses bateaux en bois qu'il découvre le grand large. Obsédé par l'horizon, qui s'éloigne dès que l'on s'en rapproche, il oublie au printemps de passer son bac et, de 1976 à 1980, loue ses services au club croisières Alet de Saint-Malo, une école qui, à ses beaux jours, emploie jusqu'à dix neuf skippers. En 1980, dans le but de naviguer à la folie, sans aucune arrière pensée financière, il achète l'un des tous premiers First 35 et, dans le but de naviguer sans répit, crée sa propre école, Sunsiaré. En 1982, il emmène sa femme Laurence, son fils Mathieu de quinze mois et cinq stagiaires aux Antilles où il fait tourner son école pendant près d'un an. De retour en France, l'école qui compte désormais trois bateaux dont deux en gestion, un Gin Fizz et Bob IV, connaît des jours difficiles. Les années dures succèdent aux années folles et il faut mettre la clef sous la porte. La mort dans l'âme, Didier cherche par tous les moyens à rester dans le milieu maritime. En 1983/84, il s'engage comme matelot à bord du catamaran de pêche en aluminium *Diogène* puis passe avec succès le concours des Douanes, lesquelles qui ont le projet de mettre en construction une goélette de 17 m destinée à la formation mariti-



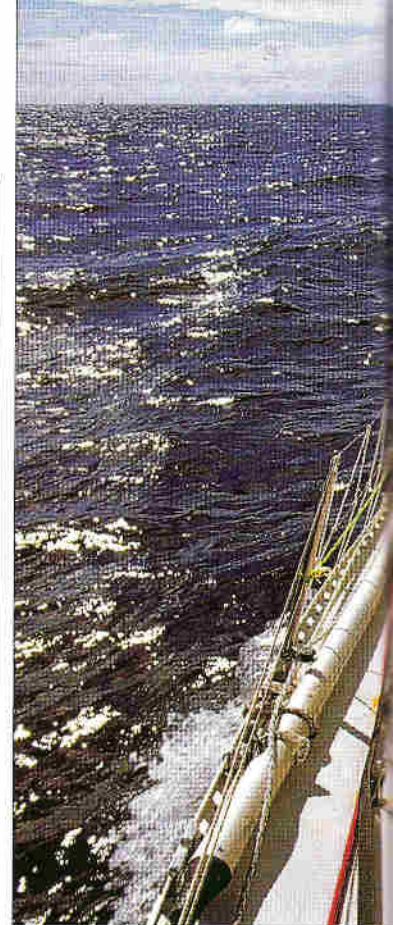
Dans la nuit antillaise, Didier déguste à la barre ses derniers moments de solitude.

me des gabelous. Le projet avorte et Didier quitte la voile pour travailler dans l'entreprise familiale qui distribue des produits pétroliers.

Depuis 1978, il en rêve...

Après deux années de « misère morale », il achète, en 1986, un cata Nacra qu'il gardera quatre ans avant d'acheter un Cité Alet, catamaran de 9, 50 m en sandwich polyester sur plans Eric Lerouge et construit chez Raymond Labbé. Ce

bateau porte le nom symbolique de *Samsara*, ce qui signifie la phase qui précède le nirvana et annonce le perpétuel recommencement de la vie... maritime. Didier qui rêve à la Route du Rhum depuis novembre 1978, prend enfin la décision définitive de disputer la sixième édition le jour du départ de la cinquante : « Quand je suis revenu à Saint-Malo, c'était un véritable drame, et j'avais les larmes aux yeux de voir tous ces bateaux partir sans moi », avoue-t-il.



quait pas, il y avait de quoi aller jusqu'au canal de Panama. J'avais aussi 45 bouteilles d'eau de un litre et demi et 350 litres en réservoir qui m'ont permis de prendre quatre douches, dont la première après les Açores. C'était très agréable. J'avais aussi 350 litres de gasoil et j'en ai consommé moins de la moitié. J'aurais sans doute pu gagner quelques kilos ici ou là mais sans bénéfice réel.

Huit heures de barre par jour

Le deuxième bon point du bateau sont les grands hublots du carré qui jouent le rôle d'une bulle et permettent de surveiller la totalité du pont et ce qu'il y a devant le bateau. Je n'étais pas partisan de la barre à roue, mais finalement je l'ai beaucoup appréciée. Je barrais de six à huit heures pendant la période diurne mais rarement durant la période nocturne sauf quand le bateau était sous spi. C'était une obligation pour éviter de partir en vrac. Il m'est arrivé de devoir barrer quinze heures sans interruption. Un autre bon point du bateau, c'était la capote que j'ai faite ajouter. Quand on ne barre pas, elle apporte un confort moui, de jour comme de nuit. » Résultat d'une bonne préparation, d'un savoir-faire évident, *Chaleur Fioul* passe sans ennuis majeurs à travers les différents coups de tabac. La casse est mi-

mots par ci, dix lignes par là pour dire le quotidien et, quand le moral est au plus bas, faire croire que tout va bien. Lorsque pour des raisons de météo ou de la fatigue, il fait abstraction de ces bouteilles électroniques à la mer, il s'en excuse dès le lendemain.

Comblé par l'enthousiasme qu'il a déclenché, satisfait sans fanfanerie par sa prestation, Didier dont l'unique véritable déception est son classement Hors Temps est aussi enchanté par son bateau. « A mon avis, dit-il, c'est un bateau qui est très bien

construit. Merci Monsieur Kirie. Néanmoins, il a deux défauts que la nature et la durée de l'épreuve ont mis en évidence. En dehors du poste avant, qui était condamné, il n'y absolument aucun rangement pour la nourriture, ni dans le carré, ni dans les cabines arrière, ni sous le plancher. Plus grave pour un solitaire, à cause de la barre à roue et du chariot d'écoute de grand-voile, il est impossible de dormir dans le cockpit. Il est également regrettable que la table à carte soit installée dans le sens inverse de celui de la marche. Ce n'est

pas très important sur un bateau de location mais c'est inconfortable quand on doit y passer du temps. A cause de cela, j'ai failli ne pas acheter le bateau. Le premier bon point est la cuisine en U qui permet d'être calé. J'y ai pris tous mes repas, une fois des spaghettis et le reste du temps, des plats préparés Marie à réchauffer. Ils sont très bons mais les recettes ne sont guère variées et la monotonie est vite au rendez-vous. En dehors des repas, je grignotais dès que j'avais 5 mn et je crois avoir pris un peu de poids. La nourriture ne man-



Les chutes du baro ne sont plus que de mauvais souvenirs. Chaleur. Fioul donne toute sa mesure dans l'alizé.



nimale et sans conséquences. « C'est mon étonnement, dit-il, je n'ai eu que cinq ou six petits problèmes : deux coulisseaux de grand-voile cassés par 55 noeuds de vent dans la quatrième dépression, un arrachement du nerf de chute du génois sur enrouleur, une déchirure de 50 cm dans le génois médium et une autre, beaucoup plus petite et aussitôt réparée avec du tissu autocollant, dans le spi léger et enfin le bris de l'interrupteur de démarrage du moteur. Aucun toron de haubanage ni aucun cliquet de winches n'ont cédé ». Le seul ennui sérieux est une entrée d'eau de mer qui se manifeste six heures après le départ. Chaque jour, il y a vingt litres au pied de la cuisine ! Cette fuite intempestive s'amplifie à l'approche des Açores et lui fait craindre une escale forcée. Pour Didier, cette arrêt serait un véritable échec, presque une honte. Son Rhum sera parfait ou ne sera pas, il en a fait un point d'honneur. Des heures durant, il écoute son bateau, l'ausculte,

le confesse. Il est convaincu qu'il est impossible que cette eau provienne du tableau arrière isolé du reste du bateau par une cloison étanche. Il décide finalement de s'en accommoder jusqu'à l'arrivée et, le 18 novembre, écrit dans son journal de bord : « Je ne verrais donc pas les Açores », phrase sibylline qui, décodée, est un soupir de soulagement.

Cette foutue voie d'eau...

La ligne d'arrivée franchie, l'origine de la voie d'eau est toujours inconnue. A l'aide de seaux, les copains qui ont préparé le bateau, Patrick Etienne et Marcel Briand, arrosent la jupe arrière et éclaircissent le mystère. L'eau ne provient pas de l'échelle de bain comme ils le croient un instant mais du passe-coque chromé qui accueille le tuyau en PVC jaune de la douchette installée dans le coffre situé dans la jupe ! Cela signifie que la cloison étanche ne l'est pas. Et

Les mots pour le dire...

Toron : se dit de l'un des éléments qui compose un câble. On parle de toron aussi bien pour un cordage que pour un élément du gréement, hauban, étai, etc. Dans un cas comme dans l'autre, on imprime à chaque toron un mouvement d'hélice.

Gin-Fizz : c'est le nom d'un bateau de croisière à succès de 11,50 mètres de long construit par le chantier Jeanneau mais également par Gilbert Marine sous le nom de *Gib/Sea 37*. Dessiné par Michel Joubert, il était très volumineux, grée en ketch et était équipé d'une cabine arrière. Il est aujourd'hui très prisé sur le marché de l'occasion.

UNCL : ou Union nationale de la course au large. En France, c'est par excellence le club qui regroupe le plus grand nombre de coureurs au large. C'est lui qui régit la jauge CHS et c'est toujours lui qui se charge de l'organisation et du contrôle technique des grandes épreuves.

QUESTION GROS SOUS !

Le prix de mon Rhum

Pour participer à la Route du Rhum 98, Didier Levillain a acheté son Kirié Feeling 10, 90 au prix de 440 000 F. Construit en 1991, l'ancien Eleison, le numéro 71 dans la série, était auparavant propriété de la société de location Stardust. Pour participer dans de bonnes conditions à la Route du Rhum et mettre le navire en conformité avec le règlement, il a investi 352 000 F, montant auquel il devra ajouter prochainement la facture de France Telecom, estimée à 30 000 F, et, en mars prochain, le convoi de retour de Pointe-à-Pitre à Saint-Malo chiffré également à 30 000 F. Le montant total du sponsoring étant de 400 000 F, le coût réel de la Route du Rhum de Didier Levillain est donc de 12 000 F. A cette somme, il y a aussi lieu d'ajouter un congé sans solde de deux mois, les trois mois de préparation avec l'aide des copains et le coût du crédit qui a permis l'achat du bateau.

Assurance recherches après perte totale.....	18 000 F
Nouvelles voiles.....	70 000 F
Gréement courant neuf.....	10 000 F
Dépose et révision du moteur.....	8 000 F
GPS fixe Furuno avec répéteur.....	5 000 F
Balise Sarsat.....	5 000 F
Radar Furuno.....	18 000 F
Transpondeur radar.....	6 000 F
Pilote hydraulique Navico avec télécommande.....	22 000 F
Immarsat C.....	60 000 F
Immarsat Mini-M.....	30 000 F
VHF portable.....	2 500 F
Petits matériels divers dont poulies.....	15 000 F
Conteneur de sécurité avec fusées.....	3 000 F
Combinaison de survie TPS Cotten.....	3 000 F
Hélice MaxProp bipale.....	9 000 F
Capote NV sur descente.....	2 500 F
Jeu de deux cirés neufs Henri Lloyd, boîtes, sous-vêtements.....	8 000 F
Nourriture.....	2 500 F
Inscription à l'épreuve.....	50 000 F
Dépenses à la Guadeloupe et billet avion retour.....	5 000 F
Total provisoire.....	352 500 F
Frais de télécommunications durant l'épreuve.....	30 000 F
Convoi retour.....	30 000 F
Total général.....	412 000 F



si elle l'avait été, la cloison aurait piégée l'eau dans le compartiment et, à brève échéance, le pilote automatique hydraulique était noyé ! Bien reposé après une nuit à l'hôtel, Didier poursuit son récit assis à l'une des tables du café « La Route du Rhum », le bar à la mode de la marina de Pointe-à-Pitre, celui où les derniers skippers arrivés se donnent rendez-vous et où ils s'exercent au ti-punch, sport local parfois plus violent qu'un coup de tabac. Les gros ventilateurs qui bourdonnent à l'intérieur donnent l'impression de rafraîchir l'air chaud et moite. « Je n'avais pas de routeur. Payer environ 500 F par vacation était trop cher pour moi. Dans la première partie du parcours, je me suis contenté des bulletins météo fournis par l'Immarsat-C ainsi que des options prises par les concurrents que je savais sur une route voisine. Après les Açores, je téléphonais tous les jours à mon ami Patrick qui prenait les bulletins sur Internet. On faisait l'analyse ensemble mais je prenais la décision tout seul. Je crois que nous nous en sommes bien sortis », explique-t-il.

Une expérience fantastique

C'est l'heure du déjeuner. Didier s'offre enfin la langouste, symbole des Antilles, dont il rêve depuis plusieurs jours. Grillée à souhait, de bonne taille, elle est pourtant vite avalée et le silence ne dure pas. « Le plus important pour réussir une Route du Rhum, outre une bonne préparation du bateau, est surtout d'être prêt psychologiquement. Il faut économiser ses mouvements pour limiter la fatigue et éviter un drame, mais le plus dur est sans conteste de gérer la durée. Quatre semaines tout seul en course, même si cela demeure une expérience fantastique, c'est difficile à assumer et je n'encouragerais pas n'importe qui à le faire ». A-t-il déjà envie de courir une nouvelle fois le Rhum, d'enrichir son rêve ? Il réfléchit un instant, puis sans prendre position, comme si le temps allait se charger de lui livrer la réponse, avoue que dans ce cas, ce serait « avec un autre bateau, pour d'autres sensations ». Et pourquoi pas envisager de courir sur un grand monocoque, voire un multicoque de classe I ou de classe II ? A l'évidence, il en crève d'envie.



BILAN TECHNIQUE

Le Rhum en amateur mode d'emploi

Quand Didier Levillain décide de courir la Route du Rhum, il en a fait un « objectif de vie » et il n'est pas question qu'il passe à côté. Son intention initiale est de louer un Swan de 13,50 m pour entrer dans le haut de la classe 3 et ainsi ne pas risquer d'arriver hors délai. L'affaire échoue et, pressé par le temps, il achète son Feeling qui est aussitôt mis à sec pour une révision totale. Le mât, les deux réservoirs d'eau de 150 litres chacun, la barre, les winches, l'arbre d'hélice sont déposés, inspectés et, si besoin, réparés. En additionnant les heures, ce sont trois mois de travail qu'investissent les copains et des anonymes comme les peintres spécialisés qui se chargent de la peinture fluo obligatoire sur les appendices, une partie de la carène et sur le pont.

Avec dix voiles neuves

Seul le lest, l'échelle de bain et le moteur qui été revu de fond en comble quelques mois plus tôt, ne sont pas démontés. Didier fait refaire une partie de la garde-robe. Il quittera Saint-Malo avec dix voiles : une grand-voile Gautier neuve, l'ancienne grand-voile plus petite de 2 m², un géniois tri-radial Gautier neuf sur enrouleur, l'ancien géniois, un spi léger neuf de 100 m², l'ancien spi léger de 89 m², un spi lourd neuf et trois voiles à endrailer

sur l'étai larguable obligatoire, un géniois médium, un solent et une voile de cape. Le gréement fait aussi l'objet de soins précis. Un tangon tout neuf s'ajoute à l'ancien qui sera stocké sur le pont. Le mât Isomat d'origine à deux étages de barres de flèche est vérifié de fond en comble. Toutes les manœuvres de mât sont doublées et systématiquement ramenées au cockpit. Chacune d'elles reçoit deux clams, l'un sur le mât, l'autre sur le roof. De la sorte, il est possible d'envoyer ou de réduire depuis l'un ou l'autre des postes. Il y a un minimum de deux jeux de chacune des écoutes et des bras.

« Quand une écoute de géniois ou un bras de spi passe dix heures dans le tangon, il est usé jusqu'à l'âme et il faut le couper de quelques dizaines de centimètres à chaque fois pour le rajeunir », explique Didier. Le haubannage, vieux de sept ans, d'origine, est entièrement changé. Didier, qui dispose de deux pilotes automatiques Autohelm 3000 livrés avec le bateau, estime qu'ils manquent de rapidité d'exécution. Ils serviront de rechange au pilote principal, un puissant Navico hydraulique avec télécommande, un « outil génial, mon plus bel investissement », qui va lui permettre de barrer si besoin depuis sa couchette. Il est fixé sous la barre dans le compartiment arrière étanche. Pour satisfaire le règlement, il fait installer un

deuxième circuit pour les feux de navigation avec trois ampoules de 25 watts chacune, un récepteur-émetteur fax Immarsat-C avec micro-ordinateur et logiciel CapSat ainsi qu'un téléphone par satellite Immarsat Mini-M. Ces trois appareils consommant beaucoup d'énergie, Didier fait remplacer l'alternateur de 35 ampères d'origine du moteur par un modèle de 75 ampères couplé à trois batteries de 100 A.H..

Le problème de l'énergie

Pour satisfaire l'énorme demande électrique du bord, Didier fera tourner son moteur deux fois deux heures par jour, une charge à peine suffisante qui l'amène à ne conserver sa ligne ouverte que deux heures par jour, un moyen efficace de filtrer les appels. Pour faire face à une panne totale du moteur, son unique source d'énergie en l'absence de tout panneau solaire, il embarque un outillage qui conjugue quantité et qualité ainsi qu'un petit groupe électrogène Honda de secours qui, le cas échéant, lui permettra d'alimenter les feux et peut être le pilote. Il embarque également trois GPS, un vieux Furuno Navigator fixe fournit avec le bateau, un Trimble Nav Trac tout neuf avec répéteur dans le cockpit et un portable Garmin. Toujours pour satisfaire le règlement, il fait installer à mi-mât un radar à déclenchement automatique et un transpondeur, un appareil associé à une sonnerie qui détecte et amplifie les émissions radar des bateaux croisant à proximité. Pour éviter la mutilation des aménagements intérieurs, et plutôt que de fabriquer une « crash box » en contreplaqué stratifié, le poste avant est entièrement rempli de mousse polystyrène, puis isolé du reste du bateau à l'aide de joints silicone. Les 3 m³ de mousse finiront

leurs jours dans les poubelles de la marina de Pointe-à-Pitre. Dans le carré, le processus de préservation est identique. L'électronique est posée aussi proprement que possible et un copain menuisier réalise une superbe toile anti-roulis... en bois massif qui transforme la couchette bâbord en doublet bunker. Chaque hublot est doté d'une tôle prédécoupée en contreplaqué qu'il suffira, le cas échéant, de fixer à l'aide de la visseuse flamboyante neuve. L'un des problèmes les plus difficiles à résoudre est de trouver un assureur - réglementation oblige. « Un chemin de croix pour un solitaire ». Toutes les compagnies françaises se refusent à accueillir Didier ainsi que huit autres concurrents. Il souscrit finalement une police auprès de la Lloyd britannique. Moyennant 18 000 F, sa personne est assurée pendant 30 jours pour frais de recherches après perte totale du bateau. Il lui en aurait coûté 42 000 F de plus pour faire assurer le gréement. Le bateau prêt et en règle, il reste à le tester.

810 milles en guise de qualification

Parce qu'il navigue tous les week-ends depuis plusieurs années, en course comme en croisière, Didier n'a pas besoin de beaucoup d'entraînement. Il lui suffit de faire connaissance avec sa nouvelle monture. Il se contente d'un aller-retour Saint-Malo-Jersey (80 milles) et de la qualification sur le parcours imposé Saint-Malo-Fastnet-Saint-Malo, 810 milles qu'il boucle aisément. Dans la semaine qui précède le départ, le comité de course de l'UNCL inspecte Chaleur Fioul mais ne s'attarde pas. « Vous êtes un amateur mais vous avez préparé votre bateau comme un professionnel », s'entend-t-il dire. Feu vert pour le Rhum.



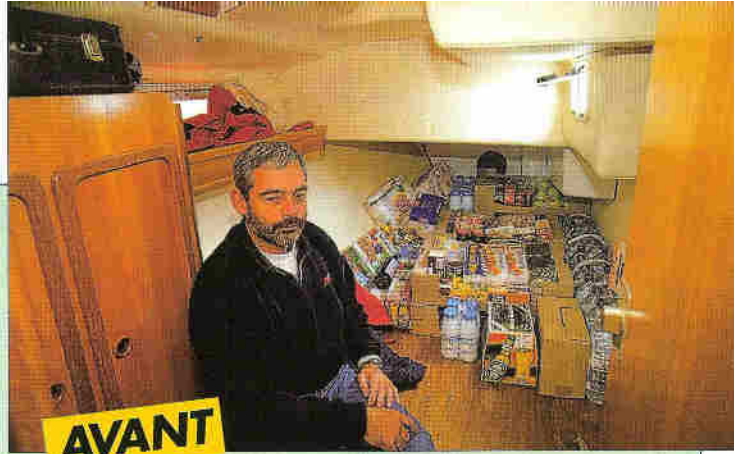
Trop cher le routage. C'est par téléphone que son ami Patrick lui donnait la météo.



AVANT

Au départ, tout le poste avant avait été rempli de 3 m³ de mousse qu'il a fallu enlever à l'arrivée. Un sacré boulot confié aux copains.

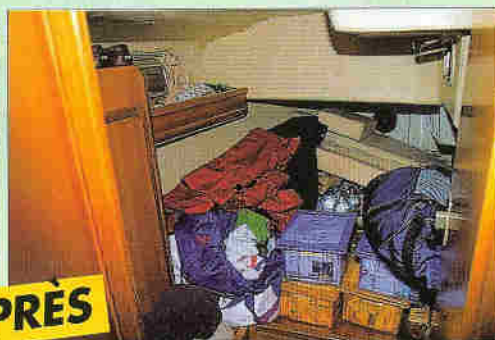
APRÈS



AVANT

A Saint-Malo, Didier avait rangé toute la nourriture dans la cabine arrière tribord. A l'arrivée, il était loin d'avoir tout consommé.

APRÈS



La cadène en arrière de l'étai servait à la fixation des lignes de vie et surtout à frapper l'étai volant pour endrailler le tourmentin.



Règlement oblige, le rouf avait été recouvert avant le départ d'une peinture fluo.



Quand il ne barrait pas, Didier s'abritait sous la capote. De jour comme de nuit.



Exception faite du génôis médium déchiré sur 50 centimètres, la garde-robe a bien tenu.



Un must, la cuisine en U du Feeling 10,90, utilisable même dans le gros temps.



Les winches ont bien tenu. Moins bien cette écoute de génôis qui a souffert du ragage.



Didier dormait sur la couchette du carré équipée d'une planche anti-roulis. Du solide.



Mât révisé, haubannage neuf, le gréement n'a posé aucun problème.