

CLASS RHUM

Rhum doux pour Marc Guillemot ?

C'est une première pour Marc Guillemot :
un Rhum en cata, fruit de sa longue expérience
de coureur mais aussi de plaisancier !

Texte et photos : Cécile Hoynant.



SELON LA FAÇON dont on l’arrange, le Rhum n’a jamais le même goût : pour sa sixième cuvée, Marc Guillemot se lance dans un cocktail aux notes plus équilibrées mais savamment pimenté. Celui qui a brillé sur tous les supports (trimaran ORMA, Figaro, IMOCA, Open 7.50), en solitaire ou en équipage, aux côtés des plus grands noms de la course au large (dont il fait évidemment partie), se lance cette fois à l’assaut de l’Atlantique à bord d’un catamaran de 52 pieds, le MG5, au sein de la classe Rhum Multi, groupe hétéroclite rassemblant les multicoques n’appartenant ni à la famille des Ultims ni à celle des Ocean Fifty (voir par ailleurs). Jusqu’ici, Marc Guillemot avait l’habitude des numéros d’équilibriste : dans les années 1980, à bord de l’incroyable catamaran de 18 mètres *Jet Services* (traversée record de l’Atlantique en 1984 : 8 jours, 16 heures et 36 minutes) ; dans les années 1990, à bord du trimaran ORMA *Biscuits La Trinitaine* (monture ô combien extrême !) ; puis dans les années 2000, à bord de son IMOCA *Safran*, arrivé 3^e du Vendée Globe 2008-2009 après une glissade de 900 milles sans quille, perdue au large des Açores !

UN CATA QUI LEVE LA PATTE !

Bien moins instable, *Metarom*, dont les coques ont été fabriquées chez Multiplast, à Vannes, n’a cependant rien d’un cata pour papi. Pour ce tour improvisé de l’île de Houat au départ de La Trinité-sur-Mer, nous sommes obligés de faire hurler notre semi-rigide enragé, pourtant brillamment piloté par Mathieu Jones, à la tête de la société de location Alternative Sailing (que nous remercions !). Le catamaran ne fait qu’accélérer dans un flux d’est forçant. Quelques petits nœuds additionnés à la quinzaine établie auraient suffi à lui faire lever la patte. Mais déjà, le flotteur au vent soulage bien. On remarque les coques rockées, aux étraves bien au-dessus de l’eau, qui facilitent les virements de bord, tout comme le centre de carène très reculé. En skipper expérimenté, Marc Guillemot avait un cahier des charges très précis, qu’il a confié au duo d’architectes Christophe Barreau-Frédéric Neuman : « Je savais exactement ce que je voulais ! Un bateau nerveux, assez volumineux, confortable et sobre. Un cockpit ergonomique et un plan de pont inspiré de ceux des IMOCA et qui évite toutes les « pipes en bas » répertoriées à bord des catas de location sur lesquels j’ai navigué en croisière aux Antilles avec Vincent Lauriot-Prévoist, du cabinet VPLP. » Les postes de barre excentrés ont ainsi été d’emblée rayés des options : à la barre, Marc souhaitait retrouver la même protection des embruns qu’à bord de son IMOCA. La visibilité vers l’avant, centrale pour la sécurité, a néanmoins été conservée grâce à une bande de vitrage aménagée entre la casquette et la



EN CHIFFRES...

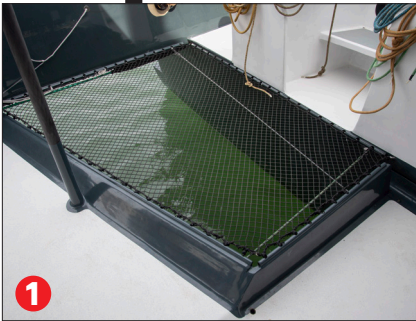
LONGUEUR COQUE	15,80 m
LONGUEUR FLOTTAISON	15,55 m
LARGEUR	9 m
TIRANTS D'EAU	1,45/2,50 m
SV AU PRES	135 m²
GRAND-VOILE	87 m²
GENNAKER	85 m²
MATERIAU	coques sandwich verre-époxy/bras et nacelle carbone
CONSTRUCTION	infusion
ARCHITECTES	Barreau/Neuman
CONSTRUCTEUR	Multiplast

◀ Le MG5 est un peu moins toilé que l’ORC 50 (TS5) et sa carène est un peu moins tendue.

L’art de la récup’

Pour équiper son cata sans trop de frais, Marc Guillemot a fait le tour du matos qui traînait dans son chantier et a sollicité quelques skippers pour en faire de même. La pêche a été fructueuse, au point que l’on vient à se demander, et Marc le premier, dans quelle mesure cette démarche ne devrait pas être systématisée, pour des raisons écologiques évidentes. Voici la liste des éléments qui ont intégré le bord :

- 1 - FILETS : maxi-trimaran *Spindfrit*
- 2 - BOSSOIRS DE L’ANNEXE : outriggers de l’IMOCA *Safran*
- 3 - COUVERCLES DES COFFRES DE COCKPIT : planchers de ballast de *Safran*
- 4 - MAT : mât de secours de Jean Le Cam et de Roland Jourdain
- 5 - GREEMENT COURANT : maxi-trimaran *Gitana*, IMOCA *Safran*
- 6 - GALETES D’ENROULEUR : *Safran* et Mod 70 *Maserati*
- 7 - POULIES DE GV ET ECOUTES : Class40 (Ian Lipinski), Figaro (Marc Guillemot)
- 8 - AMARRES ET PARE-BATTAGE : *Safran*
- 9 - SYSTEME DE BARRE ET PALONNIERS : *Safran*
- 10 - SAFRANS : IMOCA *Maître Coq* (Jérémy Beyou)
- 11 - DERIVES : IMOCA *Apicil* (Damien Seguin)
- 12 - TRANSMISSION DE BARRE : trimaran ORMA *Biscuits La Trinitaine*
- 13 - ELECTRONIQUE ET INFORMATIQUE : Figaro
- 14 - SPI ET GENNAKER : *Safran* (voiles retallées)





On accède aux cabines depuis le cockpit, à l'abri de la casquette.

cloison, qui a également l'avantage de rendre le dessin du rouf très aérien. Le barreur a toutes les manœuvres sous le coude. En plus des winches jumeaux qui encadrent le rail d'écoute de grand-voile fixé sur la poutre arrière, une paire de winches « à tout faire » flanque chaque poste de barre. Marc attire notre attention sur des petites astuces de régatier (les taquets-mâchoires « fusibles » et les bloqueurs textiles commandés à distance depuis la barre) qui permettent de choquer rapidement.

UNE NACELLE SILENCIEUSE

Car même si le skipper précise que les lignes de son nouveau bateau sont moins tendues que celle de son cousin germain l'ORC50 de Marsaudon Composites (anciennement TS5), et en comparaison duquel il est aussi moins toilé, le MG5 reste un catamaran nerveux, qui peut atteindre les 20 nœuds sans forcer : mieux vaut savoir où se trouve la pédale de frein ! Je grimpe à bord après le passage de La Teignouse : avec 16,5 nœuds de vent, nous avançons GV haute et J1 à 13 nœuds et 70 degrés du vent réel. Des performances permises par la qualité de construction mais également par des choix architecturaux judicieux et innovants, comme l'entrée dans les coques aménagée à l'extérieur, à l'abri de la casquette, ce qui permet d'abaisser la hauteur de la nacelle et donc de maintenir un centre de gravité assez bas. La nacelle, posée sur des silentbloks (il n'y a aucun point de collage), ne fait plus office de caisse de résonance des bruits et vibrations transmis par les coques. Très vitrée, elle rend l'intérieur agréable à vivre, malgré le côté épuré des aménagements, adaptés au programme de course-croisière : on dispose néanmoins d'une vraie cuisine en L encadrée par une



◀ De longues banquettes, de larges vitrages, un coin liseuse : quel luxe pour une Route du Rhum !

très grande banquette, en L également. En installant la deuxième table face à la cuisine (la première se trouve à bâbord), on peut accueillir une petite dizaine de convives. Autre preuve que le bon temps n'est pas considéré comme un péché à bord, la petite liseuse qui permet de s'octroyer une pause lecture avec vue sur mer, dont dispose également la grande couchette installée dans le carré : pratique en course pour faire une sieste sans trop s'éloigner du cockpit ! Les cabines installées dans les flotteurs, qui disposent chacune d'une salle d'eau, attendront l'après Route du Rhum pour être investies. Seules les soutes avant serviront à stocker les voiles. Nous roulons le J1 et retournons au ponton. Chaque navigation, aussi courte soit-elle, est l'occasion de fiabiliser davantage le bateau avant le grand départ. Marc ajoute quelques lignes à sa to-do list de l'après-midi, qu'il passera dans son chantier, à Saint-Philibert, où le MG5 a été entièrement assemblé et accastillé. Pour mener à bien ce projet, Marc Guillemot est allé au charbon : « Huit-neuf mois avant la mise à l'eau, je me suis mis à bosser le soir et les week-ends : poncer, coller, épisser. Je n'avais plus mis les mains dedans depuis longtemps !

Quand tu as un gros budget, tu prends vite l'habitude d'amarrer le bateau, de donner la job list à l'équipe et de revenir le lendemain pour constater que tout a été rayé. Ça a été une bonne remise en question et je suis super content, même si ça a été épuisant, aussi pour ma femme qui s'est occupée de toute la partie logistique et administrative. D'une certaine manière j'ai atterri et ça m'a fait du bien. Tout n'arrive pas en claquant des doigts ! Heureusement, je fais partie d'une génération de skippers qui a connu le tout début de la professionnalisation de la course au large : avec Jean, Bertrand, Loïc, etc., on a un peu touché à tout. Je n'avais pas tout oublié ! » Si Marc ambitionne de faire encore construire deux autres MG5, il ne souhaite pas devenir constructeur. Il cherche un chantier à qui il confierait la fabrication, quitte à maintenir une équipe d'assemblage à Saint-Philibert. Quant au premier MG5, qui commence sa carrière en beauté par un Rhum, il poursuivra sa route dans les eaux caribéennes, où il sera loué pour des séminaires d'entreprise ou à des clients souhaitant participer à des régates comme Les Voiles de St Barth, avec deux skippers aux commandes.



Notre Méditerranée - Ville de Nice, le JP54 de Jean-Pierre Dick.

CLASSE RHUM Qui va gagner ?

LA CLASSE RHUM est ouverte aux monocoques et multicoques qui n'entrent dans aucune autre catégorie. Dans la catégorie Multi, seize skippers prendront le départ majoritairement sur des trimarans (56 %). A suivre : Philippe Poupon qui s'élance sur l'ex-Pierre 1^{er} (rebaptisé Flo), qui mena la navigatrice à la victoire en 1990. On s'attend à un joli spectacle côté catamarans avec la participation de Roland Jourdain sur un Outremer 5X en fibre de lin qui, avec Marc Guillemot, seront à la bataille avec quatre TS5 de chez Marsaudon Composites. Une classe dans la classe. Au titre des favoris, ne pas

oublier Halvard Mabire en ORC 50 (ex-TS5) et ses 450 000 milles d'expérience en course au large ! Seconde classe dans la classe, celle des trimarans jumeaux Newik et Greene avec évidemment Charlie Capelle qui repart pour une 6^e route sur son petit trimaran jaune en acajou. Acapella dont le sistership Olympus avait créé un suspense incroyable en remportant la première édition devant l'immense monocoque de Michel Malinovsky. Les monocoques forment l'autre facette de la classe Rhum avec deux voiliers stars. Tout d'abord Kriter VIII, le sublime monocoque avec lequel Michel Malinovsky pensa pouvoir

relever le gant jeté par les multicoques et qui se classa à deux reprises en tête des monocoques mais sans jamais s'imposer au général. Face à lui, l'autre monument du patrimoine français : Pend Duick III. Plus ancien, plus petit, plus célèbre encore pour avoir gagné la presque totalité des courses du RORC en 1967. C'est un retour pour celui qui participa à la première édition avec Philippe Poupon (7^e). Au chapitre historique, citons aussi le Cigare Rouge qui revient avec Catherine Chabaud. Sportivement, gare à Jean-Pierre Dick sur son superbe monocoque affûté de 54 pieds dessiné par Guillaume Verdier.

LES RHUM MULTI AU DEPART							
Statut	Nom du bateau	Longueur	Architecte(s)	Mise à l'eau	Skipper	Age/nationalité	Participations
Rhum Mono	JSB Déménagements	12,93 m	Farr Yacht Design	1994	Jean-Sébastien Biard	50/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Mono	Tradysion Gwadeloup	15 m	Berret-Racoupeau	2002	Willy Bissainte	52/française	4 ^e Route du Rhum
Rhum Mono	Formatives ESI Business School pour Ocean As Common	18,28 m	Philippe Harlé	1990	Catherine Chabaud	59/française	2 ^e Route du Rhum
Rhum Mono		22,84 m	André Mauric	1980	Wilfrid Clerton	51/française	3 ^e Route du Rhum
Rhum Mono	Cap au Cap Location	12,18 m	Finot-Conq	2011	Gilles Colubi	63/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Mono	Kornog 2	12,18 m	Finot-Conq	2011	Gilles Colubi	63/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Mono	Notre Méditerranée - Ville de Nice	16,45 m	Guillaume Verdier	2010	Jean-Pierre Dick	56/française	4 ^e Route du Rhum
Rhum Mono	SOS Parebrise Plus	22,84 m	Finot-Conq	1998	Daniel Ecalard	66/française	2 ^e Route du Rhum
Rhum Mono	Bella Donna - Race for Pure Ocean	15,23 m	Franco Fineschi	1999	Fabio Gennari	30/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Mono	Faïaoahé	20 m	Ribadeau-Dumas	2006	Rémy Gerin	60/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Mono	Lea	12,20 m	Finot-Conq	2003	André Laumet	69/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Mono	Elora	16 m	Marc Lombard	2021	Olivier Nemsguern	49/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Mono	Pen Duick III Pour Les Enfants de Robert Debré	17,45 m	Eric Tabarly	1967	Arnaud Pennarun	50/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Mono	Terranimo	17,60 m	Berret-Racoupeau	1999	Guy Pronier	59/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Mono	Fédération du Commerce du Pays de Saint-Malo	16,23 m	Michel Joubert	2011	Julien Reemers	47/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Multi	Château du Launay	12,80 m	Newick	1982	Christophe Bogrand	59/française	2 ^e Route du Rhum
Rhum Multi	Jess	12,20 m	M. Fischer - B. Cabaret	2011	Gilles Buekenhout	60/belge	4 ^e Route du Rhum
Rhum Multi	Acapella - La Chaîne de l'Espoir	11,48 m	Walter Greene	1981	Charlie Capelle	67/française	6 ^e Route du Rhum
Rhum Multi	Guyader - Savéol	15,80 m	Christophe Barreau	2020	Gwen Chapalain	53/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Multi	Trilogik - Dys de Cœur	15,24 m	Lombard / Foubert-Nivelt	2003	David Ducosson	50/française	3 ^e Route du Rhum
Rhum Multi	Lodigroup	15,24 m	Christophe Barreau	2022	Loïc Escoffier	41/française	2 ^e Route du Rhum
Rhum Multi	Happy	11,89 m	Walter Greene	1980	Laurent Ethelmer	60/française	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Multi	Metarom - MG5	15,81 m	Barreau/Neuman	2021	Marc Guillemot	63/française	6 ^e Route du Rhum
Rhum Multi	PIR2	15 m	Sylvestre Langevin	1983	Etienne Hochede	66/française	3 ^e Route du Rhum
Rhum Multi	We Explore	18,50 m	VPLP	2022	Roland Jourdain	58/française	5 ^e route du Rhum*
Rhum Multi	GDD	15,20 m	Barreau/Marsaudon	2021	Halvard Mabire	65/française	5 ^e route du Rhum
Rhum Multi	CMA Ile-de-France - 60 000 Rebonds	15,50 m	Christophe Barreau	2019	Briec Maisonneuve	48/française	2 ^e Route du Rhum
Rhum Multi	Rayon Vert	15,24 m	Erik Le Rouge	2002	Oren Nataf	50/franco-israélienne	1 ^{re} Route du Rhum
Rhum Multi	Ille-et-Vilaine Team Vent Debout	15,24 m	Nigel Irens	1987	Fabrice Payen	53/française	2 ^e Route du Rhum
Rhum Multi	Flo	18,28 m	VPLP	1990	Philippe Poupon	67/française	5 ^e route du Rhum**
Rhum Multi	Interaction	15,24 m	Nigel Irens	1990	Erwan Thiboumery	54/française	3 ^e Route du Rhum

*victoire en 2006 et 2010. **victoire en 1986