

LA LÉGENDE DE LA ROUTE DU RHUM

Philippe JOUBIN

Préface de Jean Le Cam

En librairie le 13 octobre 2022

LE LIVRE

« Pour nous coureurs en solitaire, il n'existe que deux épreuves : le Vendée Globe et la Route du Rhum. Et contrairement à la première qui dure des mois, la seconde est un sprint à travers l'océan. »

Jean Le Cam

Depuis 1978, la Route du Rhum s'est imposée comme la course transatlantique majuscule. Le principe en est simple : un homme, un océan, un bateau. Le parcours, entre Saint-Malo et Pointe-à-Pitre, immuable. Et la périodicité inchangée : tous les quatre ans, un départ en novembre, mois des tempêtes océanes.

Entre Bretagne et Guadeloupe les exploits comme les drames se sont multipliés en onze éditions. De la disparition d'Alain Colas dont on ne retrouvera aucune trace du Manureva, à la victoire de Florence Arthaud ; des aventures du petit prince Laurent Bourgnon au chavirage de Franck Cammas dont l'épave était percutée en pleine nuit par Jean le Cam...

Tous les plus grands marins y ont pris part et seuls les meilleurs d'entre eux ont su la gagner : Mike Birch, Marc Pajot, Philippe Poupon, Michel Desjoyeaux, Loïck Peyron... et Florence Arthaud qui demeure toujours l'unique femme ayant remporté une épreuve majeure en solitaire. Creuset des dépassements maritimes les plus fous, sprints à travers l'Atlantique, confrontation des plus aguerris navigateurs avec les meilleurs amateurs, La Route du Rhum est une légende à elle seule. Avec, pour tous, un seul objectif : quitter la tempétueuse Bretagne pour rallier les Antilles et y déguster enfin un Ti'punch !

L' AUTEUR ET LE PRÉFACIER

En tant que journaliste pour *L'Équipe* et *Voiles et Voiliers*, **Philippe Joubin** a couvert toutes les éditions de la Route du Rhum depuis sa création, avant de diriger le service Événements du Groupe Ouest-France. Auteur de plusieurs ouvrages sur la course au large et la mer en général, dont le livre de référence *La légende du Vendée Globe* (Albin Michel), il est aussi biographe de navigateurs. La préface a été rédigée par **Jean Le Cam**.

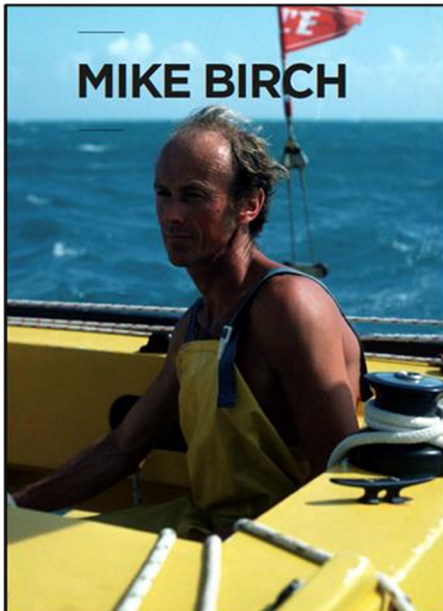
Aurélié Delfly ☎ 01 42 79 18 98 / 10 02

aurelie.delfly@albin-michel.fr



PRÉFACE

Je l'avoue, je ne suis pas un fidèle de la Route du Rhum. A tort. Dans ma carrière, j'ai beaucoup couru en catégorie Figaro puis je suis passé au Vendée Globe. Et pourtant, pour nous coureurs en solitaire, il n'existe que deux épreuves : le Vendée Globe et la Route du Rhum. Sportivement, cette traversée de l'Atlantique très technique est toujours palpitante. Les conditions de départ conditionnent beaucoup son déroulement. Il y a la Manche à descendre, la golfe de Gascogne où il faut passer au minimum un ou deux fronts météo parfois violents. Puis, lorsque tu as eu la chance de la traverser sans avarie, tu files vers le sud et tu rejoins les alizés où tu fais enfin de la vitesse. Le chalour arrive et la route s'ouvre en grand devant les étraves des bateaux jusqu'en Guadeloupe, le l'ai depuis à deux reprises. En 2005, à bord du trimaran Bonduval. Une année terrible. Dès la première nuit, je percuté le trimaran chaviré de Franck Cammas. Je fais escale à Camaret pour réparer les avaries suite à la collision. Puis je repars mais je reviens peu après dans le même port pour m'abriter en prévision du coup de vent suivant qui menace. Celui-ci passé, j'appareille de nouveau mais toujours dans le mauvais temps. Et je vis alors ce qui est tout simplement l'horreur pour un marin. Une troisième tempête d'une violence inouïe avec un vent qui atteint 70 nœuds (120 km/h), une mer effroyable où, un à un, quatorze des dix-huit trimarans engagés sont mis au tapis. Pour moi, cela se termine avec un bateau qui se disloque peu à peu sous mes pieds et je suis contraint de relâcher au Portugal pour abandonner. Je le confesse sans honte : il s'agit de l'une des seules fois de ma carrière où j'ai eu peur, vraiment peur. Nous naviguons à bord de bateaux de haute technologie mais que personne n'avait voulu freiner, les rendant d'une dangerosité impensable. Ils génèrent un stress permanent. Au niveau d'évolution où ils étaient parvenus, ces multicoques n'étaient pas adaptés pour traverser l'Atlantique en solitaire. Alors, arrive un moment où, forcément, tu te casses la queue... En 2006, je suis de nouveau au départ mais en monocoque cette fois, à bord de VM Matenau. Une course magnifique menée dans le peloton de tête où je reviens en fin de parcours comme un dérailé sur le leader, Roland Jourdain, pas assez réajusté pour le doubler. Je me rappelle très bien de cette arrivée de nuit dans un vent très faible où je vois devant moi les flashes des photographes qui mitraillent son bateau pourtant amarré dans la baie de Pointe-à-Pitre et moi qui grignote peu à peu la mille et dixième de retard qui l'accuse. Personne ne me voyait ; personne n'attendait que je sois si près de lui et je me régalaïs de cette navigation en bénéficiant des vents un peu frais qui descendaient des collines de Guadeloupe. Je ne bougeais pas une oreille ; sous pilote automatique, le bateau, que je réglais sans cesse, glissait sur l'océan comme un avion ! C'était tendu, passionnant et impressionnant. Un moment magique. Mais je termine 2e. À l'image des plus grands événements sportifs mondiaux, la Route du Rhum a lieu tous les quatre ans. Il y a des cycles tels que celui-ci qu'il faut insérer et surtout ne pas rompre. Ce que Michel Etevenon, son créateur, avait bien compris.



MIKE BIRCH

Il y a cette longue silhouette fine, qui se dépile lentement avec souplesse et minutie pour s'élever vers le haut, vers ce visage acétique au nez fin, au front dégarni surplombé d'une couronne de cheveux.

Il y a encore ces deux yeux bleu pâle et ce sourire tantôt doux, tantôt armé et parfois même - aux dires de certains marins qui auront la chance de naviguer à son bord - tendu qui lui donne soudainement des faux airs de Clint Eastwood lors de ses égarments ombrageux.

Mike Birch a 47 ans. Il est torse nu dans une salopette de cuir jaune. Il est vainqueur. Nous sommes en 1978 au terme de la première Route du Rhum marqué par ce final d'anthologie où il double, à portée de la ligne d'arrivée, Michel Malinovsky.

Pour les tenants qui découvrent la course au large, le Canadien est le parfait inconnu. Le héros de western solitaire qui vient faire son petit exploit et s'en retourne au soleil mouchant vers sa destination. Cliché sans doute, mais il est vrai. Dans une première vie, Birch fut garçon vacher en Alberta (c'est le cow-boy de rodéo) ; puis aussi mineur, ouvrier dans l'industrie pétrolière, mécanicien... « Je n'ai jamais fait ce que je voulais, jusqu'à ce que dans sa biographie "Quand un métier ne me plaisait plus, j'en exerçais un autre, voilà tout. (...) Dehors tous les jours la même chose méritait impossible. Je me suis dit que le salut devait être en mer » L'homme va bientôt virer le cap des 30 ans et il embarque comme mécanicien sur un cargo avant de jeter l'ancre dans un garage en Angleterre. Jusqu'à jour où un client lui parle d'une de ses rencontres : un convoyeur de bateau ! « Ça existe ça ? t'étonne Birch. Mais pour le compte de qui ? Pour des propriétaires qui n'ont en général ni l'avis, ni le temps, ni les compétences pour amener leur bateau d'Italie en Irlande, d'Angleterre en Espagne. »

Fasciné, Birch prend contact avec le capitaine convoyeur, un certain Peter Heward, l'homme qui va changer sa destinée. Il lui propose d'embarquer à bord d'un yacht à moteur qu'il faut mener en Écosse.

Nous sommes en 1965 et le Canadien embaissé ce nouveau métier où il faut aller vite - vous êtes payé au voyage et non au temps passé en mer - et dans le respect absolu du bateau. À force de limier l'océan, de fuiter tous les rochers de mer d'Irlande en cap Finisterre, il se lance un défi étonnant. Lui qui sait mener un bateau mieux que quiconque mais n'a aucune notion de l'art de la rigate, s'inscrit au départ de la Course de l'Aurora (devenu depuis Solitaire du Figaro) en 1972. Il a 41 ans, termine 8e mais commence et sans le savoir une nouvelle carrière : coureur au large à un âge où d'autres reconstruisent leur vie ! Une reconversion en albatros, car il faut bien gagner son pain. Avec sa compagne, Joséphine, il s'aligne au départ du Tour des Îles Britanniques 1974 où il ressort fasciné par les trimarans simples et rapides d'un certain Dick Newick. Ses connexions anglo-saxonnes lui permettent, deux ans plus tard, de prendre part à la Transat anglaise à la barre d'un plan Newick justement. En cette année 1976, personne ne regarde ce Canadien dégingandé et son minuscule trimaran, The Third Turtle, long de 9,60 mètres. Et pourtant, à ce bord-là, il signe un véritable exploit. 5'9

1 / J'ai chaviré les océans, Arthaud, 2007.

SOMMAIRE

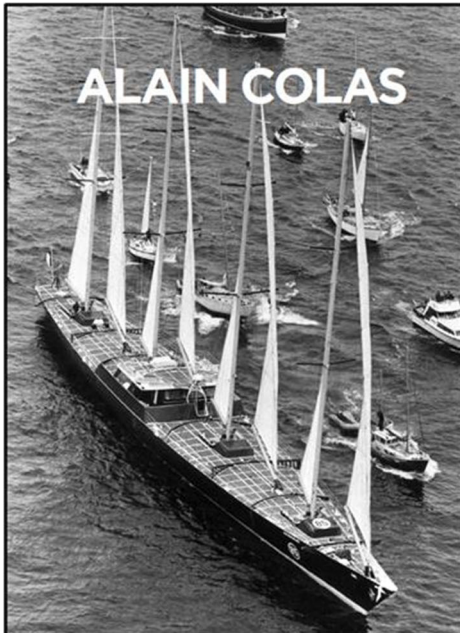
- Préface de Loïck Peyron
- Introduction
- 100 entrées
- 1. Alizés
- 2. Anticyclone
- 3. Architectes
- 4. Arrivée
- 5. Florence Arthaud
- 6. Banque Populaire VII
- 7. Bateaux
- 8. Mike Birch
- 9. Laurent Bourgnon
- 10. Bretagne
- 11. Franck Cammas
- 12. Catamaran
- 13. Loïc Caradec
- 14. Chantier naval
- 15. Class40
- 16. Alain Colas
- 17. Thomas Coville
- 18. Départ
- 19. Direction de course
- 20. Michel Desjoyeaux
- 21. Elf Aquitaine
- 22. Escales
- 23. Michel Etevenon
- 24. Fleury Michon VIII
- 25. François Gabart
- 26. Géant
- 27. Genèse
- 28. Gitana 11
- 29. Golfe de Gascogne
- 30. Pointe du Grouin
- 31. Groupama 3
- 32. Guadeloupe
- 33. Idec Sport
- 34. IMOCA
- 35. Roland Jourdain
- 36. Francis Joyon
- 37. Journalistes
- 38. Olivier de Kersauson
- 39. Kriter V
- 40. Lionel Lemonchois
- 41. Littérature
- 42. Halvard Mabire
- 43. Ellen MacArthur
- 44. Macif
- 45. Michel Malinovski



BRETAGNE

Qui sont les Bretons du Sud-Ouest de la Bretagne ? Il y a, évidemment, le créateur de l'épreuve, l'organisateur idéologique, le maître à bord de l'expédition, le capitaine de l'expédition, le président de la Société Bretonne de Saint-Malo aux origines de l'épreuve localement et au-delà de la Bretagne. Mais peut-être le plus beau terrain de jeu pour les marins bretons est le large, au large des côtes, au large de la pointe de Cap-Cor, depuis Cap-Cor, puis tout le long de la côte d'Emeraude jusqu'au cap Finisterre où une bouée à l'entrée des eaux avant de partir vers la Guadeloupe. Mais ce n'est pas tout. Au-delà de la Bretagne, il y a aussi le large, au large de la côte atlantique pour mieux plonger dans le golfe de Gascogne et revenir singé avec les breloques océaniques.





À travers les ondes de la radio ILLU à longue distance, relayées par la station terrestre de Saint-Lys (Radio la voix du marin remontée du fond de l'océan, 16 novembre 1978, Jean-Louis Fille, reporter de la station ILLU à l'arrêt d'immersion). Et il entend : « J'ai renouvelé le contact avec Manureva. Avec le temps chaque geste se passe bien. Le pied se pose au bon endroit. La main, l'épave s'appuient là où il faut. Je mène Manureva de façon beaucoup plus pondérée, beaucoup plus intérieure et je crois que le bateau apprécie. En ce moment, on fait de la très bonne route. Bonjour à toute l'équipe. Au revoir ! »

Un message de vingt-quatre secondes difficilement audible : le dernier jamais émis par Alain Colas.

Et le grand-voilier « Au revoir » est devenu un adieu.

La disparition du skipper et de son Manureva est la plus parfaite définition de l'expression consacrée : « corps et biens ».

Depuis 1978, l'on s'est perdu en conjectures sur la fin mystérieuse de celui qui était alors le plus médiatique des navigateurs, double négatif, flambant et beau parleur de son mentor, Eric Tabarly. Dans le souvenir collectif, Alain Colas et Manureva méritent plus que la retournelle d'un Ganebourg opportuniste et pour une fois peu inspiré, surannée par un Chamfort minaudier.

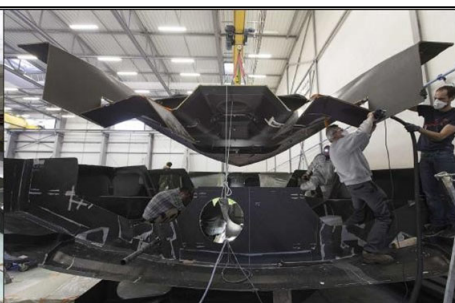
Flash-back. En ce petit après-midi du 10 mai 1978, Manureva embouque le chenal de La Trinité-sur-Mer. Il est temps d'amener la toile pour calmer les ardeurs du coursier de près de 20 mètres et 8 tonnes. Las, la grand-voile ne descend pas. Le skipper se rue à l'avant et, dans une manœuvre désespérée pour arrêter le volter fou, jette l'ancre de 45 kilos à la mer. La chaîne file suivie par le cordage qui la prolonge mais dont une boucle se noue autour de sa cheville droite. La force, la vitesse, le poids, la funerie se conjuguent et attachent le pied de Colas. Os, muscles, nerfs, ligaments, artères... sont déchiquetés. C'est un carnage et le membre qui pend sous le tibia dénudé ne tient que par le seul tendon d'Achille. Dans un ultime réflexe, il saisit un couteau, tranche le cordage, se pose lui-même un garrot avant de s'évanouir.

En 1976, Colas est une superstar du sport tricolore.

Et pourtant, la voile il ne la pratique que depuis huit ans. Mais ce natif de Curneucy dans la Haute-Saône se révèle en la matière être un véritable double d'un garçon litu et dur au mal. En 1967, alors qu'il enseigne la littérature française en Australie, il croise le chemin d'Eric Tabarly. Il embarque à bord de *Rien Duick III* pour aider le sphinx et son équipage à concevoir le bateau vers la Nouvelle-Calédonie. Colas reste deux ans parmi la bande à Tabarly auquel il rachète *Rien Duick IV* trimaran océanique précurseur, en 1970. Le marin et le bateau, rebaptisé Manureva, ne font qu'un et Colas gagne la Transat anglaise 1972. Autre exploit l'année suivante : le premier tour du monde en solitaire en multicoque, avec une escale en Australie.

En France, où Colas, jeune, beau et brillant, plaît, la presse ne cesse de monter en épingle la confrontation Tabarly-Colas.

Elle aura lieu en 1976. Bien que très mal remis de sa terrible blessure, Alain Colas est au départ de la Transat anglaise à bord de Club Méditerranée, immense monocoque de



CHANTIER NAVAL

Ce sont les faiseurs de miracles. Réclamant un travail de construction spécifique de par la mise en oeuvre de matériaux excessivement compliqués et onéreux, les plus fins prototypes construits et qui prêteront le départ de la Route du Rhum sont le fruit de chantiers spécialisés et non des constructeurs de bateaux de club. Certains de ces chantiers sont des filiales de certains telles que Jeanneau Techniques Avancées pour *Fleury Michon VIII*, victorieux en 1986, eurent la capacité d'en produire.

Il existe quasiment autant de constructeurs que de voiliers lancés et, comme pour les architectes, il y a de véritables modes en la matière mais qui tiennent compte de la qualité des réalisations en relation avec les coûts. Certains connaissent des succès

spectaculaires et mérités, à l'image de Multiplast et CDK Technologies qui ont réalisé dernièrement la majorité des plus grands bateaux nautiques. Ces voiliers peuvent aussi être le fruit de la collaboration de plusieurs entités différentes en fonction de leurs savoir-faire, la coque centrale ici, les bras de liaison ailleurs, les flotteurs là-bas. Le Géant de Michel Desjardins, victorieux en 2002, fut construit et assemblé par CDK Technologies mais les flotteurs avaient été mis en oeuvre par la société Gépato Composite et les bras de liaison par Sam C3. Les concepteurs du trimaran *Ultimate Banque populaire XI d'Armel* Le Cléac'h, construit et assemblé dans la base orientale de CDK Technologies, eurent recours à 150 sous-traitants dont 92 % sont français et 85 % basés en Bretagne. Mis à part *Olympus Photo*, confectionné dans le Maine aux États-Unis, aucun autre bateau ayant jusqu'à gagné la Route du Rhum ne fut réalisé totalement hors de France, démontrant la qualité des constructeurs de l'Hexagone. Si l'on excepte le bateau triple vainqueur (sous les norms de *Groupama 3*, *Banque populaire VII* puis *IGCC Sport*), Jeanneau Techniques Avancées et CDK Technologies sont les seuls ayant produit deux bateaux différents victorieux de la Route du Rhum. *Fleury Michon VIII* et *Pierre Ier* pour le premier ; *Géant puis Géant II* pour le second.

46. Manureva
47. Médecine
48. Météo
49. 1978
50. Monocoques
51. Multi50
52. Naufrages
53. Olympus Photo
54. ORMA
55. Ostar
56. Marc Pajot
57. Passion
58. Bruno Peyron
59. Loïck Peyron
60. Pierre 1er
61. Pirates
62. Philippe Poupon
63. Primagaz
64. Records
65. Règlement
66. Rhum
67. Routage
68. Eugène Riguidel
69. Saint-Malo
70. Sauvetages
71. Sill et Veolia / Veolia Environnement
72. SMA
73. Solitude
74. Eric Tabarly
75. Technologie
76. Télévision
77. Tempête
78. Trophée
79. Trimarans
80. Voiles

Évolution des bateaux depuis 1978

Palmarès de la Route du Rhum depuis 1978

Bibliographie

Remerciements



72 mètres et quatre mâts. Un bateau dont le skipper avait lancé la construction juste avant son accident et qui restera célèbre puisqu'il deviendra le *Rhocéa* de Bernard Tapie. Bien qu'adapté à ses déficiences physiques, il demeure un monstre à mener par un solitaire. « Une carcasse de bateau », selon le jugement cinglant de Tabarly. Qu'importe, en juin 1976, Club Méditerranée est bien au départ d'un transat qui sera la plus rude de l'histoire. Tempêtes et coups de vent balaient la flotte : abandons, naufrages et disparitions se succèdent. Le quatre-mâts à terriblement souffert, son capitaine aussi. La rumeur mettant Tabarly à l'arrêt l'année, décision est prise d'observer une escale technique à Terre-Neuve puisque, de victoire, il ne peut plus y avoir. Finalement, c'est avec 7 heures 28' de retard sur Tabarly que Colas rattrape l'arrivée à Newport.

L'ambiance entre les clans Colas et Tabarly a beau être mauvaise, pour le pendant le plus fort l'a emporté. Et c'est comme vers l'avant. Vers les suites à donner à la vie du quatre-mâts ; vers la Route du Rhum, cette transatlantique française à laquelle il aspire et que monte Michel Ebevenon pour faire la rive aux Anglais et à leur course à l'esprit étriqué dont sont bannis désormais les grands bateaux ; vers ce retour à bord de Manureva. Mais le trimaran accuse le poids des ans face aux unités neuves. Jeff Colas, frère cadet d'Alain, équipier et préparateur de ses bateaux, se souvient :

« Avant le départ, on avait décelé une craque à une soudure entre un bras de liaison et un flotteur. On avait aussi testé minutieusement les compartiments dénichés. La seule chose qu'on ne savait pas, c'est que, lors du convoiage effectué à destination de Saint-Malo, le flotteur tribord avait percuté un quai en escale. Je l'ai appris après la disparition d'Alain. »

Est-ce cela qui entraîna la dislocation du trimaran dans le coup de vent qu'il rencontre en ce mois de novembre 1978 ? Ce ne sont que des suppositions et personne ne connaît la vérité, ni ne la connaît. Colas n'était pas une tête brûlée. Son mantra était simple : « Je ne pars pas si je n'ai pas la certitude de rentrer. C'est que j'aime bien la vie ! » déclarait-il à l'embarquement dans un grand sourire charismatique.

Physiquement, il était redevenu affiné. Certes il boitait encore mais sa volonté surpassant sa peine dépassait l'entendement. « Manureva fait de partie de moi ou plutôt, je fais partie de lui ! » Jeff : « Ils étaient heureux et impatients. »

Quelques jours après le départ, un avion photographia dans la tempête le monocoque *Kiber V* de Madroville quasiment à sec de toile, le trimaran *Kiber IV* de Kersanton sans plus une voile hissée et Manureva... À bord, torchant de la toile, un geyser d'embruns montant jusqu'à mi-mât.

Puis tant, au passage de l'archipel des Açores, il était le premier de cordée d'une flotte édentée. Un ultime coup de vent à négocier et, devant, devant s'ouvrir l'autoroute des allées pour glisser jusqu'en Guadeloupe.

Comme son ami disparu, Olivier de Kersanton possédait le verbe. Et l'hommage. « En disparaissant toi, il nous a privés de lui. Plus j'ai vécu, plus je me dis que j'ai rencontré un mec de qualité. Et j'en ai pas rencontré beaucoup depuis. [...] Alain était capable de formidables moments de futurs. »

DÉPART

Voilà LE rituel avant tout départ de la Route du Rhum : le passage de l'écluse du Maye qui sépare le bassin Vauban où sont amarrés les courriers en attente d'appareillage et le grand large. Au-delà de la symbolique du franchissement de ce sas qui transforme des terriens en marins, voilà le plus parfait endroit pour une foule immense, chaleureuse, impressionnée de venir soutenir ses héros. Toutes proportions gardées, cela s'apparente à la rembarde du Chemin des Sablons d'Orsère avant un départ de Vendée Globe. L'endroit est si couru que les organisateurs envisagent d'y dresser des gradins provisoires pour accueillir la foule à partir de 2022.



FRANÇOIS GABART

YANMAR Sojasun VOLVO COTY COFFIN tbs PLASTIMO Abicorp MARQUIER A BOUTA



C'est en gagnant le Vendée Globe 2012, au terme d'un duel étourdissant mené face à Armel Le Cléac'h que François Gabart se fait un nom au panthéon des hommes du large. Ce jeune homme n'a pas alors 30 ans mais s'affiche d'emblée comme le prototype même du skipper moderne. Brillant, garçon avenant au physique de jeune premier et à la mèche blonde toujours impeccable, il conjugue en effet les qualités d'un excellent marin avec celles d'un ingénieur de haut vol. Son parcours dans le monde de la voile est à son image : rectiligne, sans tache et sans fioriture. Passé par le dériveur, ce diplômé de l'INSA Lyon en 2007 débarque sur le circuit Figaro en 2006, menant de front études et voile, puis aborde la route des épreuves de cette catégorie : la Solitaire du Figaro en 2008. D'entrée, il se classe 1^{er} mais surtout 1^{er} au classement toujours remarqué des débutants. L'année suivante, il gagne la sélection Skipper Macif, destinée à soutenir les jeunes talents. Sponsor et skipper ne se quitteront plus pendant cinq ans.

GITANA 11



À l'image des flèches qui ornent ses coques, Gitana 11 fend dans l'écluse de la Route du Rhum comme l'un des plus rapides courriers qui se virent au départ. En 2006, skipper alors par Ludovic Lermonchois, qui laisse de ce capitaine cinq mois seulement avant le départ, le trimaran s'élance sur 3 100 milles nautiques, fait de lances de l'écluse de course au large du Cap de Bonne Espérance de Rodrigues, avant d'atterrir à une cadence jamais tenue : 85 nœuds au terme de 7 jours 17 heures 16 minutes sur ce bateau nain. Pionnière à l'architecture moyenne de 19,11 mètres.

Il met 4 jours et 9 heures de moins que l'ancien record, obtenu par Laurent Bourgnon skipper 1999 et qu'il bat encore 2014 que la performance de Gitana 11 sera à l'heure de deux heures seulement par le dériveur populaire W1, plus long de 13 mètres.

Il faut dire qu'en cette édition 2006, il est mené par un skipper en état de grâce qui écroule un à un tous ses adversaires par la cadence infernale qu'il parvient à tenir.

Gitana 11, lancé en 2006 sous les couleurs de son premier sponsor (L'Éclaircie) pour le premier skipper (Jean-Luc Mélenès), est racheté en 2008 par le cabinet d'expertise V&P construit par le chantier COC, racheté par l'équipe Gitana en 2004. Il change fréquemment de skipper passant d'abord de Lermonchois à celui qui l'a remplacé puis de Loïc Peyron avant de voir Lermonchois en reprendre la barre au large de cette Route du Rhum 2008, couronnée de succès. Mais pour cette première victoire en course au large, ce bateau rapide et régulièrement amélioré ne s'est imposé que lors des Grand Prix disputés sur plusieurs régates le long des côtes.

Et jamais plus il ne gagnera ensuite de course transatlantique même avec ses deux autres skipper, Christophe Deshayes et Sébastien Jonel, même s'il a pu gagner pour gagner en vitesse, même avec de nouveaux propriétaires et de nouveaux couleurs (Ultime, Emocoon, Actuel, Pauleta et Mouette). En septembre 2012, il change au large du Portugal où il est mis à terre en l'attente d'un nouvel armateur. Avec aux commandes