



MAXI-CATAMARAN LES TROIS VIES DE FORMULE TAG

Lancé en 1983 pour Mike Birch, Formule TAG reste dans l'histoire comme le premier maxi-catamaran. Un voilier précurseur qui passera de main en main, multipliera les tours du monde, les abandons, les démâtages et même un chavirage avant d'ouvrir encore une nouvelle voie, désormais vers la propulsion solaire.



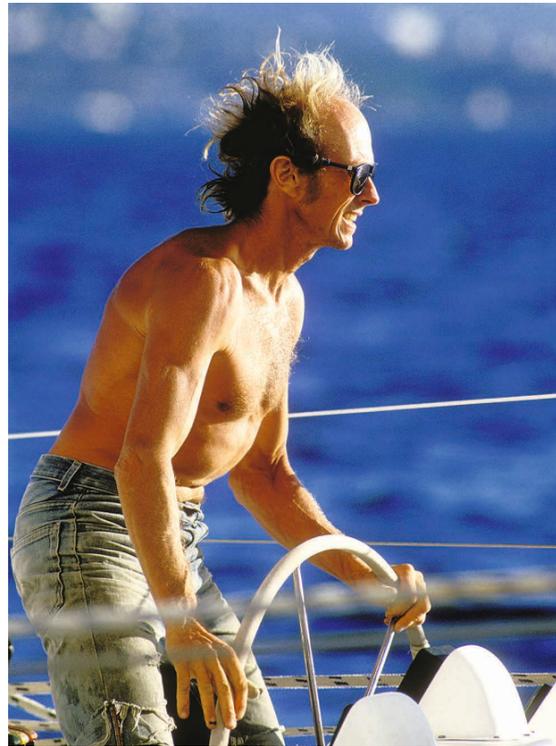
L'interview de Fred Dahirel et la visite guidée de Formule TAG sur www.voilesetvoiliers.com

Vive le Canada... Après sa victoire lors de la Route du Rhum 1978, Mike Birch est le navigateur canadien le plus connu : pour la première édition de la transat Québec/Saint-Malo, il fait construire à Montréal un catamaran de 80 pieds avec les technologies avancées de Canadair.

Formule TAG est sans conteste le plus incroyable maxi-multicoque du troisième millénaire ! À son compteur, des centaines de milliers de milles, une vie à rebondissements marquée par une succession de skippers de renom et un palmarès remarquable : premier voilier à franchir la barre symbolique des 500 milles en 24 heures (512,5 milles en 1984), vainqueur de Monaco-New York en 1985, détenteur du Trophée Jules Verne en 1994 (74 jours 22 heures 17 minutes), et toujours «record-ship» de la traversée de l'Atlantique Sud en 2005 (11 jours 10 heures 22 minutes).

Sa genèse remonte à la première Route du Rhum, en 1978. Mike Birch qui, deux ans auparavant, avait déjà terminé deuxième de la transat anglaise (OSTAR) sur un petit trimaran de 31 pieds (*Third Turtle*), s'impose magistralement, 98 secondes devant le grand favori Michel Malinovsky ! À quarante-sept ans, l'ex-bûcheron aux multiples facettes, convoyeur de bateau et bricoleur de génie, devient immédiatement une star de la voile océanique. Dans la foulée de ce succès, le Canadien fait appel au Britannique Nigel Irens pour dessiner un catamaran de 15,24 mètres, *Vital*, avec lequel il termine troisième de la Route du Rhum 1982 malgré une sérieuse blessure à la main au départ de Saint-Malo.

Les catamarans correspondent alors à la tendance majeure en termes d'architecture. Ils trustent les victoires océaniques et, en vue de la première transat entre Québec et Saint-Malo créée à l'occasion du 450^e anniversaire du voyage de Jacques Cartier, les skippers font construire des multicoques aux tailles alors in-



CHRISTIAN FÉVRIER

habituelles : *Royale II* (22,50 mètres) pour Loïc Caradec et Philippe Facque ; *Fleury Michon VII* (24,50 mètres) pour Philippe Poupon ; *Charente Maritime II* (24,50 mètres) pour Pierre Follenfant et Jean-François Fontaine... Sortent du lot l'improbable foiler *Charles Heidsieck IV* (25,80 mètres) d'Alain Gabbay qui ne pourra rallier le Québec, ainsi que *William Saurin* (27,10 mètres) d'Eugène Riguidel, plus grand trimaran de l'époque construit dès 1982 !

Mike Birch va marquer la course océanique de son empreinte pendant plus de trente ans !

UN CATA DE 80 PIEDS

La société à capitaux TAG (Techniques d'avant-garde) du Saoudien Akram Ojeh étant partenaire de l'épreuve, Birch a quartier libre pour faire construire le plus performant des multicoques. «Les organisateurs de la transat Québec/Saint-Malo ont tout simplement contacté le plus célèbre des navigateurs canadiens, précise Nigel Irens. L'accord s'est fait et je suis parti au Canada en octobre 1982 pendant un an pour suivre la construction de Formule TAG : toutes les pièces étaient fabriquées à Montréal puis transportées à Québec parce qu'il fallait faire un show pour la mise à l'eau... C'était un peu surréaliste car le hangar accueillait aussi des concerts de musique classique pendant que nous utilisions des meuleuses. Et puis sur-



CHRISTIAN FÉVRIER

Au Grand Prix de la Martinique, Formule TAG lève pour la première fois la patte...

POUR LA PREMIÈRE QUÉBEC/ SAINT-MALO, LES SKIPPERS FONT CONSTRUIRE DES MULTICOQUES AUX TAILLES INHABITUELLES.

tout, il fallait naviguer et ce dès la mise à l'eau en présence de Pierre Elliott Trudeau, Premier ministre du Canada qui se trouvait face à une virulente crise d'indépendance du Québec !»

Focalisés sur la longueur, tous les coureurs avaient commandé des multicoques de 22 mètres et plus : *Formule*



ANNIE FOT

TAG faisait 80 pieds, mais Mike Birch et Nigel Irens étaient restés conservateurs en termes de voilure par rapport à leurs concurrents. Le plan de forme s'inspirait fortement de son prédécesseur *Vital* mais avec une construction extrêmement sophistiquée pour l'époque. À l'origine, Canadair – société dont TAG détenait des parts –, qui réalisait des empennages en composite, voulait utiliser un autoclave pour compacter le préimprégné comme il le faisait pour les éléments d'avion, mais les pièces étaient trop grandes ! Il fallut donc construire un four pour chauffer à 120 degrés et multiplier les prouesses techniques, comme le plus grand élément composé en préimprégné jamais élaboré.

«Heureusement, Canadair nous a fourni des tissus très fins et poreux pour bien purger l'air, et nous avons choisi le Kevlar pour les bordés avec des renforts en carbone pour les zones de liaison (livet, quille), reprend l'architecte. Formule TAG avait des formes assez traditionnelles avec des bordés droits et un pont plat : il n'a donc jamais eu de problèmes structurels...»

UN GRÉEMENT TROP CONSERVATEUR

Après s'être échauffé lors des courses du SORC 1984 en Floride, *Formule TAG* rejoint le Québec en grand favori, du moins en porteur

Dans sa version d'origine, Formule TAG s'est avéré sous-toilé face à ses concurrents : il faudra attendre dix ans pour que Peter Blake et Robin Knox-Johnston optimisent cette superbe plate-forme.

d'espoir de tout un pays. Las, lors de la descente du Saint-Laurent vers l'océan, son manque de toile lui fait irrémédiablement perdre le contact avec le groupe de tête emmené par *Charente Maritime II*, *Royale II* et *Fleury Michon VII*. De plus, le skipper constate que le catamaran manque de volume à l'avant.

Installé à La Trinité-sur-Mer, Mike Birch fait immédiatement couper les étraves sur sept mètres puis écarte les bordés d'une dizaine de centimètres... tout en rallongeant ces mêmes étraves d'une quarantaine de centimètres. Un nouveau mât, quatre mètres plus haut que le précédent, trône désormais au-dessus de la plate-forme. Nigel Irens



encore: «Le plan de voilure avait sérieusement handicapé le bateau pour Québec/Saint-Malo. C'était un profil classique en aluminium de Sparcraft et nous étions les premiers à utiliser des chariots sur les lattes de grand-voile. Mais ils n'étaient pas assez solides et il a fallu que Mike monte au mât par un froid de canard pour tarauder. Comme d'habitude, il ne portait pas de chaussettes alors que l'eau gelait!

Nous sommes partis à Halifax, puis à Miami. Nous avons encaissé deux dépressions avec 50 nœuds établis et quelques heures à 60... À sec de toile, nous filions par moments à 20 nœuds. Avec Mike, nous nous sommes demandé ce qui nous serait arrivé avec un mât-aile de 40 mètres carrés! Finalement, quinze ans plus tard, Team Legato (nom de Formule TAG à partir de 2000, ndr) n'a pas eu de soucis avec un tel espar.»

Mais il faut une revanche au skipper et sa monture aux formes de Tornado géant. En décembre 1984, période où les nouvelles épreuves naissent comme des champignons, Mike Birch prend part à la première Route de la Découverte, entre Cadix et Saint-Domingue face à trente concurrents. Et finit troisième!

L'été suivant, Gérard Petipas organise la première Course de l'Europe au départ de Kiel jusqu'à Porto Cervo. La malchance poursuit le

Pour sa deuxième tentative (victorieuse) sur le Trophée Jules Verne, Enza New Zealand a été profondément modifié: plus long, plus toilé, plus volumineux au niveau des flotteurs.

EN 1985, FORMULE TAG GAGNE SA PREMIÈRE TRANSAT: MONACO-NEW YORK.

giant. Formule TAG démâte dès la première étape... mais récupère son premier espar pour terminer le tour, avant de s'aligner à une nouvelle course, toujours en équipage, entre Monaco et New York dont le départ est donné le 10 octobre 1985.

Cette fois, ça y est: le succès est enfin au bout de la route et Formule TAG gagne sa première transat. Malgré cette victoire, le groupe saoudien songe à arrêter le sponsoring, mais le skipper ne trouvant pas d'autre commanditaire, le partenariat continue pour la saison 1986.

Mike Birch enchaîne alors deux transats en double puis une en solitaire sous les couleurs de TAG Heuer: la Course de la Liberté (Rouen-New York) avec Walter Greene (5^e), la Twostar avec Olivier Moussy (2^e) et enfin la Route du Rhum (4^e).



À bord d'Enza New Zealand: Peter Blake (skipper), Robin Knox-Johnston, Paul Stanbrigh, David Alan-Williams, Dod Whright, Ed Dandy, l'équipage victorieux du Jules Verne 1994.

d'une demi-tonne, les deux dérives cassées sont changées, mais surtout les fonds de coque sont modifiés par l'ajout d'une semelle d'une vingtaine de centimètres (pour rehausser le bateau dans la mer) sous la direction de David Alan-Williams.

Le gain de performance est sensible et le comportement plus sain dans les gros temps. Ce qui tombe bien: la tentative de 1994 sera marquée par des conditions dantesques avec une énorme tempête au cap Horn puis une encore plus méchante avant l'arrivée en Bretagne.

Ce qui fit dire à Angus Buchanan, équipier de Blake: «Parfois, surtout la nuit, ce bateau était le dernier endroit au monde où nous voulions être; à d'autres moments, on n'aurait pas laissé sa place pour tout l'or du monde!» Véritable mé-



L'équipage de Peter Blake et Robin Knox-Johnston a connu les pires conditions de mer et de vent autour du monde et lors de son atterrissage sur Ouessant... après soixante-quatorze jours de mer!

Après trois saisons, la compétition semble terminée pour le grand catamaran, acheté par le Canadien Tom Curry pour faire du charter...

PREMIÈRE RENAISSANCE

Six ans plus tard, dans leur souhait de s'attaquer au Trophée Jules Verne 1994, Peter Blake et Robin Knox-Johnston jettent leur dévolu sur le «vieux» Formule TAG. De son côté, Olivier de Kersauson anticipe en «jumboisant» son trimaran de 1986, ex-Poulain. Bruno Peyron ayant racheté l'ancien Jet Services V, rallongé aussi de près de trois mètres, ils ne peuvent avoir d'autre choix.

Sous la pression de «l'admirable amiral», le tandem anglo-saxon entreprend des travaux conséquents.

Formule TAG, rebaptisé Enza New Zealand, gagne 1,50 mètre (25,90 mètres contre 24,40 mètres), un mât de 31 mètres (contre 27,13 mètres), près de 100 mètres carrés au portant, 500 litres de ballast arrière et une nacelle centrale!

Fin janvier 1993, les trois prétendants appareillent à quelques jours d'intervalle. Mais Charal percuta un growler au large du Cap, tout comme Enza New Zealand au Nord des îles Crozet, alors que Commodore Explorer de Peyron boucle le tour en 79 jours 6 heures 16 minutes, établissant le premier chrono de référence du Trophée.

Pas question pour le géant moustachu néo-zélandais d'arrêter là. Transporté par cargo jusqu'à Auckland, le catamaran est une nouvelle fois rallongé (28 mètres) par l'arrière, allégé



Architecte: Nigel Irens (GBR). Constructeur: Canadair (CAN). Longueur: 24,38 m (1983); 24,80 m (1985); 25,90 m (1993); 28,00 m (1994); 30,50 m (2000). Largeur: 12,65 m. Déplacement: 8,85 t (1983); 10,5 t (1993); 9,75 t (1994); 14,5 t (2000); 25 t (2016). Tirant d'eau: 3,12 m. Voilure au près: 280 m² (1983); 310 m² (1985); 320 m² (1993); 340 m² (2000); 500 m² (2016).



tronome capable d'aligner des journées à plus de 400 milles, voire de dépasser les 500, *Enza New Zealand* remporte le Trophée Jules Verne en 74 jours 22 heures 17 minutes ! Cette régularité alliée à un équipage impeccable est à la base de cette réussite, le deuxième succès en seulement dix ans de navigation du bateau !

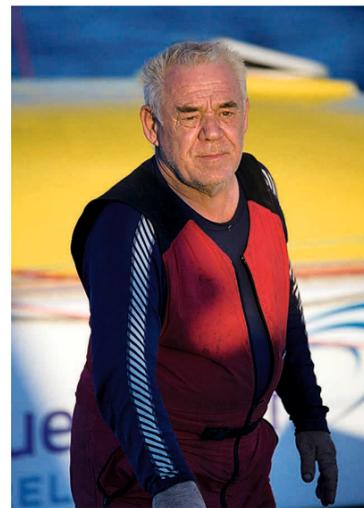
Mais le plan Nigel Irens n'a pas fini sa carrière autour du monde. La Britannique Tracy Edwards le rachète en 1996 ; il devient alors *Royal & Sun-Alliance* et s'élance avec un équipage féminin... mais démâte en 1998 à dix jours du cap Horn. « Une gigantesque vague venue de nulle part a soulevé le bateau, expliqua le skipper, et l'a propulsé dans la vague suivante. Le catamaran s'est planté et on s'est fait éjecter de nos couchettes ! Quand il est revenu dans son assiette, on a entendu un bang sinistre : les filles ont éclairé la grand-voile et elles ont vu le mât s'effondrer lentement... »

ENCORE DEUX PETITS TOURS !

Rapatrié en Angleterre, le multicoque géant est délaissé dans un hangar quand Tony Bullimore décide de

le remettre en état en vue de The Race (départ de Barcelone le 31 décembre 2000) puis de le rebaptiser *Team Legato*. Il est une nouvelle fois modifié, porté à 30,50 mètres, un mât-aile de 33 mètres pour 26 mètres carrés est installé, la voilure encore augmentée...

Mais la fin de chantier tarde et l'équipage britannique arrivé en re-



Tony Bullimore fut le dernier skipper du catamaran mythique de 2000 à 2010, avec lequel il boucla deux tours du monde puis fit deux tentatives en solitaire.

Une nouvelle fois transformé sous la houlette de Tony Bullimore, l'ex-Formule TAG gagne encore en longueur pour atteindre 30,50 mètres avec un mât-aile.

NOMS ET PALMARÈS

- **Formule TAG (Mike Birch, 1983-1986) :** Québec/Saint-Malo 84 (5^e), record de distance sur 24 heures (512,5 milles), Grand Prix de la Martinique 1985 (1^{er}), Trophée des Multicoques 1985 (4^e), Master Equinoxe 1985 (1^{er}), Course de l'Europe 1985 (9^e), Monaco-New York 1985 (1^{er}).
- **TAG Heuer (Mike Birch, 1986) :** Course de la Liberté 1986 (5^e), Twostar (2^e), Route du Rhum (4^e).
- **Enza New Zealand (Peter Blake et Robin Knox-Johnston, 1993-1994) :** Trophée Jules Verne 1993 (abandon), Trophée Jules Verne 1994 (74 jours 22 heures 17 minutes).
- **Lady Endeavour puis Spirit of Endeavour (Tracy Edwards, 1996).**
- **Royal & SunAlliance (Tracy Edwards, 1997-1998) :** record Cowes-Dinard 1997 (6 heures 49 minutes), Trophée Jules Verne 1998 (abandon).
- **Team Legato (Tony Bullimore, 2000-2004) :** The Race 2000 (5^e).
- **Daedalus (Tony Bullimore, 2005) :** record de la traversée de l'Atlantique Sud, du cap Horn au cap des Aiguilles (11 jours 10 heures 22 minutes), Oryx Cup 2005 (2^e).
- **Doha (Tony Bullimore, 2006-2007) :** tentatives autour du monde en solo.
- **Spirit of Antigua (Tony Bullimore, 2009-2010).**
- **Néocit Observer (Fred Dahirel, 2010-2012).**
- **Energy Observer (Fred Dahirel et Victorien Erussard, 2013-2016).**

tard en Catalogne doit encore effectuer sa qualification. Il part ainsi avec une vingtaine d'heures de retard sur ses concurrents, et termine cinquième et dernier à Marseille, quarante-deux jours après le vainqueur *Club Med*, skipper par Grant Dalton.

Tracy Edwards convainc le Qatar d'organiser un tour du monde au départ de Doha - au détriment de la 2^e édition de The Race -, mais seulement quatre multicoques relèvent le défi, attirés par les prix annoncés : *Cheyenne* (David Scully), *Geronimo* (Olivier de Kersauson), *Doha 2006* ex-*Club Med* (Brian Thompson) et *Daedalus* le nouveau nom de *Formule TAG* (Tony Bullimore).

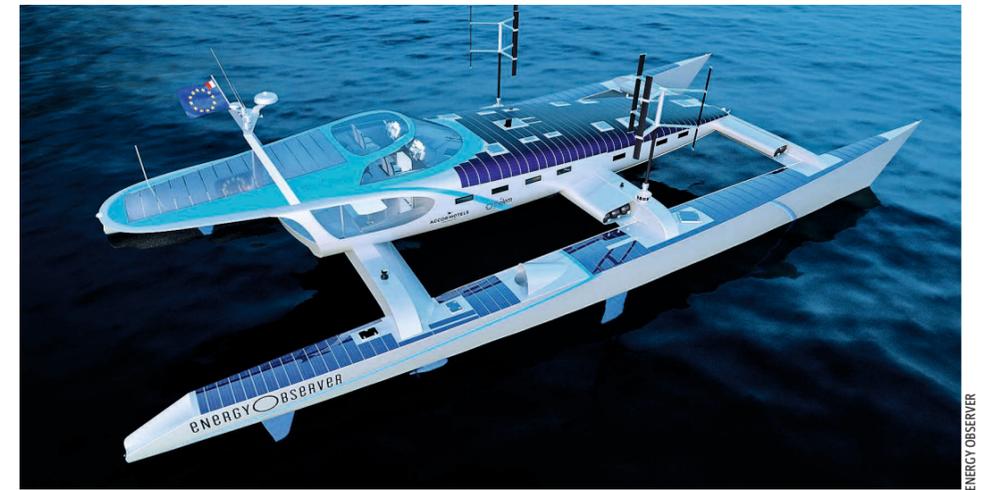
Parmi les deux qui finissent l'Oryx Quest 2005, se trouve ce même *Daedalus*... treize jours après *Doha 2006*. Mais c'est au cours de cette épreuve que le catamaran, alors vieux de vingt-deux ans, bat le record de l'Atlantique Sud (11 jours 10 heures 22 minutes et 13 secondes), performance qui tient toujours. Cette non-course enterre pour longtemps la confrontation de ces géants désormais dénommés *Ultime*...

Tony Bullimore n'en a pas pour autant fini avec l'ex-*Formule TAG*. Il

tente un tour du monde en solitaire au départ de Doha en 2006, mais jette l'éponge au large de la Nouvelle-Zélande. L'entêté retente la révolution planétaire au départ de Hobart l'année suivante, sans plus de succès à la suite d'un problème d'étai. Et comme le Britannique n'arrive pas à le revendre, il le transforme en multicoque de charter pour la Jamaïque, mais *Spirit of Antigua* n'arrivera jamais aux Antilles : il chavira le 28 octobre 2010 dans le golfe de Gascogne...

TROISIÈME VIE...

Le catamaran est remorqué jusqu'à Brest où il traîne deux années avant qu'un ancien équipier de Tony Bullimore le rachète. Fred Dahirel le ramène à Lorient pour un lifting complet en vue de transformer le catamaran mythique en plate-forme à propulsion d'énergies douces. Une grande nacelle de vie est installée entre les deux coques totalement dépouillées, mais le projet reste au point mort faute de financement. La



venue de Victorien Erussard relance le chantier qui s'installe à Saint-Malo avec le soutien des hôtels Accor et de la société Thélem. *Energy Observer* devrait retrouver l'élément liquide à la fin de l'été prochain afin d'installer ses moteurs électriques et ses piles à

Energy Observer devrait naviguer à l'automne avant un tour de l'Europe puis un tour du monde en autonomie énergétique.

combustible pour un périple scientifique autour de l'Europe, puis autour du monde... *Formule TAG* revit donc une nouvelle fois et reste le seul maxicatamaran des années 1980 ayant traversé les fluctuations de la voile océanique avec un tel palmarès !

GAËL DE KERANGAT : « LA PREMIÈRE FOIS QU'ON LEVAIT LA PATTE ! »

Équipier recherché, Gaël de Kerangat a navigué aux côtés de Daniel Gilard, de Florence Arthaud, de Franck Cammas... Il rencontre Mike Birch à l'occasion d'un voyage aux Antilles qui l'embarque pour le Grand Prix de la Martinique puis pour la Course de l'Europe 1985.

Voiles et Voiliers : Comment avez-vous embarqué ?

Gaël de Kerangat : *Formule TAG* venait de finir la Route de la Découverte entre Cadix et Saint-Domingue, terminant derrière *Fleury Michon VII* et *Charente Maritime II*. Je venais de convoier un multicoque à Saint-Domingue avec Gabriel Guilly et Nicolas Raynaud : Mike Birch nous a proposé de le rejoindre avec Réjean Desgagnés et Gerry Roufs pour rallier la Martinique. Nous participons alors à ce premier (et unique) Grand Prix face à *Fleury Michon*, *Sofati-Soconav*, *Région de Picardie*... Et nous dominons la série de régates. Ce fut la première fois que *Formule TAG* levait la patte ! Nous avons même failli chavirer, au point que Christian Février, qui était à bord, a traversé tout le trampoline !

Puis le bateau a été chargé sur un cargo pour La Trinité-sur-Mer et j'ai été embauché par Mike pour toute la saison : Trophée des Multicoques, Grand Prix de Brest, Course de l'Europe. Et on s'est fait aborder par *Charente Maritime* lors du Master des multicoques. On a réparé à quai, mais le bateau a pris feu, juste à côté des pompes à essence ! Heureusement que *Formule TAG* était en Kevlar... Et les pompiers sont arrivés avant que la combustion n'atteigne le bras arrière.

Du coup, on n'a pas disputé le Grand Prix de Brest et on a fait venir Walter Schurtenberger qui avait

construit le bateau chez Canadair. Aziz Ojheh, le fils d'Akram, responsable du sponsoring pour TAG, a fait rapatrier l'arrière du moule du Canada en Angleterre puis jusqu'en Bretagne en hélicoptère ! C'était la première fois que les constructeurs français voyaient une pompe à vide ! Et on a refait le bateau parfaitement à l'identique.

VV : Et la saga continue...

G. de K. : Au départ de la première Course de l'Europe (1985), il y avait tous les multicoques de l'époque avec *Royale*, *Roger & Gallet*, *Charles Heidsieck*, *Jet Services*, *Crédit Agricole II*... Nous devions aller à Scheveningen (La Haye). Mais en faisant le tour du Danemark, un front est arrivé alors que nous étions devant *Jet Services* : on s'est retrouvé sur une coque avec grand-voile haute et solent, chariot en bas ! Le mât a cassé à la compression, probablement parce que l'ancrage de bas-étai se situait juste en dessous du manchon, le profil étant en deux parties. La partie basse est tombée sur le bras arrière, a rasé Gerry Roufs, et l'autre morceau a défoncé un peu le flotteur tribord. Comme nous étions près des côtes, nous avons mouillé et un bateau nous a remorqués. On a réparé les dégâts sur place et on a fait venir le mât d'origine par la route. Nous avons rejoint la course à Lorient pour terminer 9^e à Porto Cervo dans un violent mistral qui a désintégré *Fleury Michon* !

VV : Comment se comportait Formule TAG ?

G. de K. : C'était quand même un très grand bateau pour l'époque. Le concept s'inspirait d'un Tornado puisque l'on barrait dans les cockpits de flotteur et qu'il n'y avait pas de nacelle centrale. Il était très



Après un premier tour du monde sur *Gauloises III*, Gaël de Kerangat embarque deux saisons aux côtés de Mike Birch sur *Formule TAG*.

raide avec ses renforts carbone et très sain, même s'il avait tendance à enfourner dans la mer courte. Je me souviens d'un voyage avec Mike Birch et Olivier Moussy où nous avons pris 50 nœuds sur les bancs de Barfleur : on a planté jusqu'au bras central et *Formule TAG* s'est mis quasiment à la verticale !