TEXTE: PHILIPPE ECHELLE PHOTOS : DR

# UNE COURSE... UN BATEAU... UNE LÉGENDE !

**Ils sont restés dans la mémoire collective... Ces multicoques célèbres, dont la légende s'est forgée en une seule course. Beaux, révolutionnaires, incroyablement rapides ou n'ayant jamais réussi la moindre "perf", ils font maintenant partie de notre "histoire".**

# REGION DE PICARDIE

## LA FUSION D'UN HOMME ET DE SON BATEAU

Alain Petit-Etienne et Gino Morelli ont donné naissance à un catamaran redoutable : Région de Picardie ! Une histoire mouvementée, fidèle à la belle époque des années 80...

"Région" full speed en 1983... Un engin redoutable et... redouté !

### UN MULTICOQUE AMBASSADEUR

"Les Picards doutent d'eux-mêmes, ils ont besoin qu'on leur montre ce dont ils sont capables!" (dixit un responsable de la région dans Le Courrier Picard, mars 85), cette "mission" sera confiée au catamaran REGION DE PICARDIE et à son skipper, Alain Petit-Etienne.

### L'HOMME DU PICARDIE

Clin d'œil, c'est un marin parisien qui portera les couleurs de la Picardie. Alain Petit-Etienne, tignasse blonde et idées "grand large" a déjà fait ses classes sur un monocoque de 15m, LAUNET ENTREPRISE. En 14 mois, chevauchant avec fougue sa passion de la course au large, il participe à l'Ostar, à la Transmed et à La Rochelle-La Nouvelle Orléans. Quel appétit ! A l'arrivée aux USA, Alain rencontre le bouillant Gino Morelli qui du haut de ses 25 ans lui explique ce qu'il faut pour gagner ! "Les Français ne connaissent pas les composites modernes, nous construirons le premier catamaran en carbone".

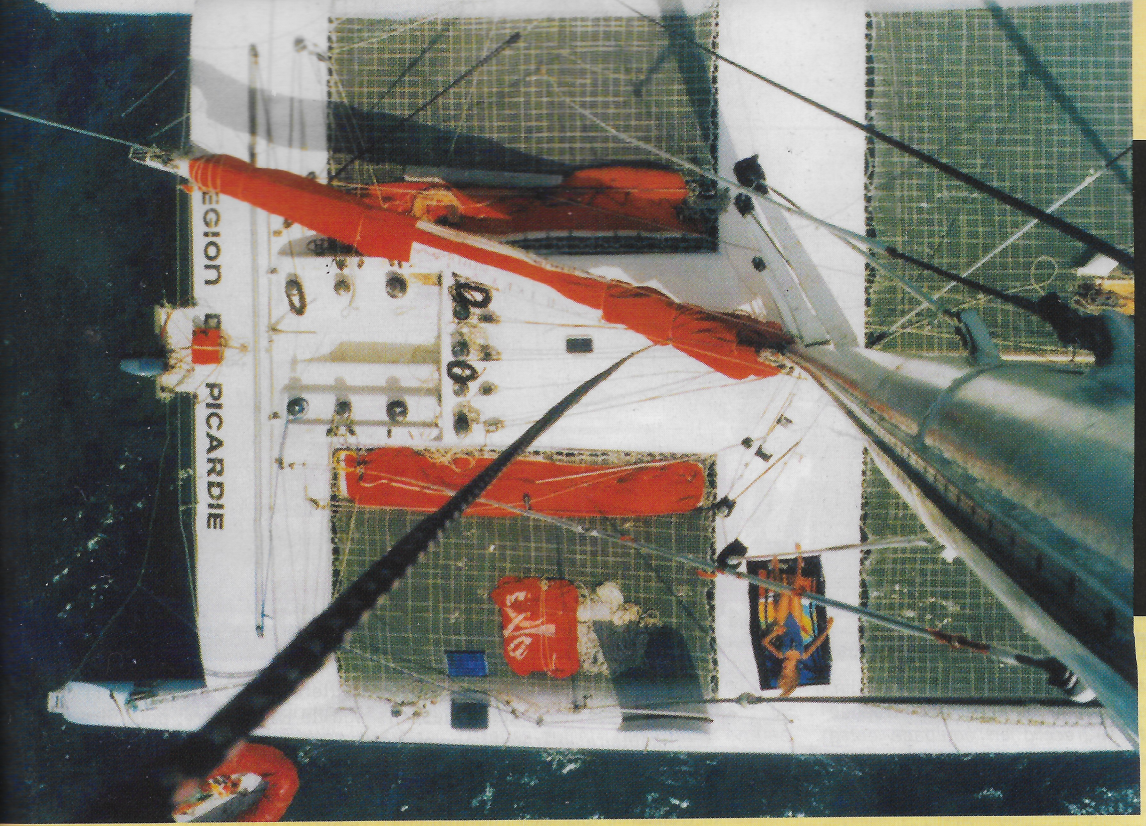
Région de Picardie au Golden Oldies Trophy à Canet en Roussillon en 2005. Les beaux multis ne meurent jamais...

### DU "CHARBON" DANS LE BASSIN PARISIEN

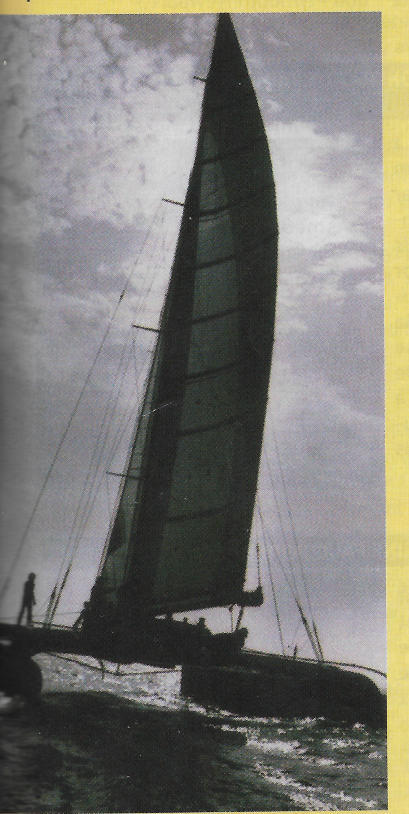
Pendant un an, les mousquetaires du composite (Gino Morelli, Eric et Alain Petit-Etienne) réalisent une forme mâle qui servira de mannequin aux demi-moules de flotteurs et accouchent du premier multicoque de course au large en carbone. L'âme est composée de nid d'abeille (Nomex) et les peaux de ce sandwich révolutionnaire sont constituées de tissus carbone/kevlar multidirectionnels. Les bras sont bloqués par d'innombrables fils de carbone unidirectionnels. Le bateau est tout en structures, coques et bras sont raidis par des cloisons longitudinales et latérales, conséquence, il n'y a aucun volume habitable ! Une nacelle profilée s'appuie sur le bras principal et offre un abri précaire à l'équipage, ce sera le talon d'Achille du bateau et la contrepartie d'un châssis extrêmement résistant.

### NAVIGUER AVEC REGION DE PICARDIE

**Ce catamaran très large est extrêmement physique et ne ménage aucun répit à son équipage, la position de conduite est rugueuse et humide, le confort de la nacelle...rupestre ! Les efforts à bord de ce bateau puissant ne préservent ni les drisses ni les équipiers, mais le patron sait vivre avec. On imagine le combat mené par son skipper dans l'OSTAR 84!! Malgré cela la glisse de ce Hobie de 20 m est captivante, la silhouette épurée et rectiligne contraste avec les CHARENTES ou ROYALE aux bras crossés. Naviguer aujourd'hui avec cette vieille gloire en carbone est un privilège dont il faut profiter, tenir les barres franches de plus de 3m de long, assis sur le bras vaut toutes les croisières à la cabine du monde.**




Un vrai cata de course, particulièrement spartiate...



Un catamaran de course du début des années 80 encore en pleine forme aujourd'hui...

## CONFESSIONS D'UN SURVIVANT

Mon nom est REGION DE PICARDIE, appelez-moi R de P ! À 24 ans, j'aime encore la branchitude. Je m'entends bien avec mon patron, surtout depuis qu'il est devenu plus raisonnable, car pendant nos premières années, Alain et ses copains m'ont cornaqué à la diable avec la complicité de Gino... Laissez-moi vous raconter ! Couples à peine secs, les Picards m'ont assemblé et conduit à La Baule pour la Multicup, 3ème au général ! Pas suffisant a ruminé le skipper ! À l'automne, la fine équipe prend le départ de La Baule-Dakar ; du monde sur la ligne, beaucoup de "belles Françaises" (dont l'ami Vsd qui démâtera). Alain faillit les impressionner. Nous étions en tête au bout de 3 jours de course, mais il me fit escalader une bille de bois à pleine vitesse ! Encore du bricolage aux Açores et CHARENTES MARITIMES nous colle 40 heures ! Motivés comme jamais, Petit-Etienne et ses boys concoctent une saison 1984 d'enfer, les 100 milles de Deauville apaisent temporairement leur appétit de victoire, nous terminons 3ème devant les redoutables ROYALE II et ELF ! Puis la bande de furieux s'aligne au départ du Trophée de La Trinité, là, j'ai dû leur montrer de quoi j'étais capable. Verdict : record du mile lancé à 26 nœuds et des pointes à 32 !!! 15 jours plus tard, nous (j'utilise ce mot car, maintenant je crois que c'est du solide entre Alain et moi) faisons des étincelles dans le parcours La Baule-Brest (1er en classe II, 12mn derrière CREDIT AGRICOLE).

Une petite traversée de la Manche et Alain s'engage dans l'Ostar (il a déjà effectué le parcours en 1980), ce sera infernal ! Les dérives cassent, se bloquent et les vagues explosent le fond de nacelle (attention Alain de ne pas tomber à la mer en voulant t'abriter !). Dans cette succession d'épreuves, j'admire mon audacieux skipper. Son courage et sa résistance eurent raison de toutes les avaries et de la perte des moyens de communication et de positionnement. Après une nuit à faire de la couture dans le mât sur la têtière de GV, nous arrivons à donf sous 2 ris et génois en baie de Newport, dans les choux, mais rage de vaincre intacte ! Au ponton, je tisse de brefs liens avec UMUPRO, (ces relations durent encore) ! Québec-Saint Malo fut un chemin de croix et il fallut attendre la Route de la Découverte pour renouer avec les podiums (5ème, 1er en classe II). La course de ralliement St Croix-Martinique fut notre morceau de bravoure : Thierry Poiret, Pascal Savatier et le captain devancent de 3 heures Philou et le grand Fleury M.VII, nous sommes 1er! Puis 3ème au Grand Prix de la Martinique avec les classes I de 23m ! La saga de la Course de l'Europe commence. Quasi assurés de la 2ème place en 85 (derrière l'intouchable APRICOT à l'arrivée en Sardaigne), Gino survolté s'envole pied à la planche et nous met sur le toit à 25 nœuds ! Résultat : l'architecte, le capitaine et Didier- Claude Pierre à l'hôpital. FLEURY VII avait auparavant replié son flotteur tribord, Philippe Jeantôt gagne avec CREDIT AGRICOLE.

> **« Gino survolté s'envole pied à la planche et nous met sur le toit à 25 nœuds ! »**

En 87, remâté de frais, nous sauvons l'honneur contre la nouvelle génération (2ème en classe II) mais que faire contre JET SERVICE V ?

## UNE BIEN BELLE VIE !

Malgré ces aventures échevelées, REGION DE PICARDIE se trouva disqualifié par l'évolution de la course au large, la fidélité de son skipper lui offrit une semi-retraite active sous les tropiques et lui épargna les outrages qui furent le lot de beaucoup d'anciennes gloires de la course au large. Lorsque vous le rencontrerez à Port-Camargue, embarquez et laissez-vous porter par ses étraves évocatrices.

## FICHE TECHNIQUE

**Nom :**
**RÉGION DE PICARDIE**
(AGRI OBTENTIONS, PROFIL DU FUTUR)
**Signe particulier :**
Premier multicoque en carbone au monde
**2ème signe particulier :**
Est toujours entre les mains de son premier skipper
**Architecte :** Gino Morelli
**Longueur :** 18.28m
***Largeur :*** *10.80m*
**Poids en course :** 5t
**Surface GV :** 135m2
**Foc :** 80m2
**Spi :** 350m2
**Matériau :** Flotteurs en sandwich/nomex/carbone époxy en voie humide (imprégnation manuelle) Bras en sandwich / nomex / carbone unidirectionnel / époxy
**Date de construction :**
1982/83

La nouvelle mission de Région de Picardie: donner du plaisir aux amateurs, à la barre, votre serviteur.

Eric, Alain P.Etienne, Gino Morelli(au fond) et une amie, en 1983 les multicoques naissaient dans des chantiers plutôt "improvisés"...