

IRC

2023



UNCL



Pôle Course du YCF



Sun Fast 3300

Un bateau de course
audacieux conçu
pour le succès !

SUN
FAST
3300



Dessiné par le duo [ANDRIEU|VERDIER] et construit intégralement en infusion, le Sun Fast 3300 bénéficie d'une carène moderne avec double concavité, d'une résistance et d'une rigidité exceptionnelles, avec un poids considérablement réduit. Grâce à sa coque puissante et légère, ses doubles safrans et sa quille droite, ce Sun Fast conjugue vitesse et stabilité de route à toutes les allures.





ÉDITORIAL



Photo   YCF

LE PANACHE FRANÇAIS !

La saison 2022 se termine par une fantastique Route du Rhum à laquelle participent 8 de nos membres*. Quelle incroyable vitrine pour notre sport et la filière nautique française ! En octobre, la Rolex Middle Sea Race s'achevait par une domination de nos compatriotes : la palme d'or revenant à Eric de Turckheim, le deuxième prix à Jean-Pierre Barjon, et la victoire en classe 4 à Philippe Frantz.

D'autres membres de notre club ont également brillé au large en 2022. Laurent Charmy remporte toutes classes le Tour de l'Irlande, Alex Ozon gagne les 2 transats (Transquadra et la Cap Martinique) en solitaire, le vétéran du championnat du RORC, Noël Racine, associé à Ludovic Sénéchal domine la Transquadra en double. Enfin, Ludovic Gérard confirme son talent en gagnant en double la Cap Martinique, la Drheam Cup et la Middle Sea Race...  poustouflant !

Quant   Pierre Leroy, après avoir gagné fin 2021 la Mini Transat, il remporte cette année Les Sables - Les Acores - Les Sables...

Je remercie les membres du bureau, en particulier Yves Ginoux, ainsi qu'Yves Grosjean, Claude Charbonnier, Bruno Maerten, Philippe Sérénon et Penny Aubert pour leur engagement. Je remercie également nos trois salariés, Rose Lounes, Ludovic Abollivier et Basile Despr s, toujours disponibles.

Dans l'attente empressée d'exp rimer et de r g ter sur notre nouveau monotype, le Sun Fast One Design, tous mes meilleurs vœux vous accompagnent pour la saison 2023. Pourvu que les victoires soient au rendez-vous !

Amicalement et sportivement,

Géry Trentesaux

* Nos 8 représentants à la Route du Rhum

■ Antoine Carpentier / Redman ■ Laurent Camprubi / Glaces Romane ■ Nicolas d'Estais / Happyvore – Café Joyeux ■ Catherine Chabaud / Formatives
 ESI Business School pour Ocean As Common ■ Jean-Pierre Dick / Notre Méditerranée – Ville de Nice ■ Rémy Gérin / Fa'iaoh  ■ Gwen Chapalain /
 Guyader-Sav ol ■ Sébastien Rogues / Primonial

SOMMAIRE

■ Vie du Club	4	■ Calendrier des courses 2023	40
■ Nos rendez-vous au Nautic	9	■ IRC/ORC : deux approches bien distinctes	44
■ Jean-Louis Fabry : portrait	10	■ La naissance du CHS devenu IRC	46
■ De nouveaux membres au club	12	■ Le « Hull Factor », cet inconnu	48
■ Naissance du Sun Fast 30 OD	14	■ Voiles hybrides : jauge et emploi	50
■ Le calendrier de l'IMA	16	■ Le bilan du Centre de Calcul	52
■ Rétrospective 2022	18	■ Congrès IRC	54
■ Le Bilan des Championnats IRC 2022	28	■ PropIRC	55
■ Paroles de vainqueurs	29	■ Liste des correspondants IRC en France et Overseas	56
■ Cahier Technique IRC - QR Code	38	■ Découverte : présentation de l'AEGEAN 600	58

Réalisation : Groupe 5

Rédaction : Ludovic Abollivier, Pierre-Emmanuel Aubert, Patrice Carpentier, Claude Charbonnier, Ludovic David, Basile Despr s, Yves Ginoux, François Goubau, Yves Grosjean, Philippe Pilate, Philippe Sérénon, Géry Trentesaux, et les lauréats des Championnats IRC/UNCL

Conception/Exécution : Log'Ouest

Photos : Les noms des photographes figurent en pied des images publiées

Impression : Les Impressions DUMAS

Production Yacht Club de France

41, avenue Foch

75116 PARIS

Tél. (33)1.47.04.10.00

Email. polecourse@ycf-club.fr

Website. http://ycf-club.fr/

Photo de couverture : Teasing Machine, vainqueur toutes classes de la Rolex Middle Sea Race 2022.

Photo Rolex/Kurt Arrigo



Pôle Course du YCF

UNCL – PÔLE COURSE DU YACHT CLUB DE FRANCE



Photo © YCF

L'UNCL devient le pôle course du Yacht Club de France. Quels sont sa mission, ses prérogatives et son fonctionnement ?

En 2022, le Yacht Club de France et l'UNCL fusionnent pour dynamiser la pratique de la voile et renforcer leur vie de club en mutualisant leurs moyens pour mieux réaliser leurs missions. L'institution opère sous le nom Yacht Club de France et les activités relatives à la course à la voile issues des deux entités sont réunies dans un pôle de compétences nommé « UNCL – Pôle Course du YCF ».

Les activités de « l'UNCL - Pôle Course du YCF » comprennent :

- L'organisation de courses à la voile,
- L'animation et la promotion des jauges, prioritairement l'IRC,
- La relation avec le RORC,
- Le championnat IRC,
- La relance du titre de Champion de France de Course au Large (Finale IRC),
- Le développement du Class 30 One Design™ et la gestion du programme de courses et de la classe,
- La formation à la course au large et la détection de talents,
- La bonne commercialisation des certificats de jauge IRC,

- L'animation de la relation avec les propriétaires et les coureurs au large,
- Et plus largement, tous sujets nouveaux ayant directement trait à la course à la voile.

Affiliation et titularisation

Les membres issus de l'UNCL sont devenus ipso facto des membres du YCF. Pour 2023, ils ont dès lors le choix de rester membre titulaire du YCF en s'acquittant du montant de la cotisation annuelle (1060 euros) ou de devenir affilié en payant un montant similaire aux années précédentes (150 euros). L'affiliation donne moins de droits que de rester membre titulaire, même si elle augmente les prérogatives par rapport au passé : être reçu dans les salons de l'avenue Foch (en respectant le « dress code »), être admis, occasionnellement, au restaurant et au bar, bénéficier de la même remise qu'auparavant sur les certificats IRC, accéder aux conférences en vidéo, aux réseaux sociaux, recevoir les informations « Courses » : Newsletter et la revue annuelle de l'IRC...

Gouvernance et Fonctionnement

« L'UNCL –Pôle Course du YCF » applique les principes de gouvernance du Yacht Club de France. Son activité est placée

sous la présidence du Président du YCF et par délégation au Vice-président Course du YCF, membre du Bureau du YCF. Elle est organisée en commissions, regroupant des contributeurs sur des sujets précis. Quatre Commissions sont constituées : la jauge IRC, le Championnat IRC, Class 30, ainsi que l'animation et relation avec les coureurs, dirigée en principe par le président de Propirc. Seuls des membres titulaires du YCF peuvent être nommés ou élus vice-président Course et président de Commissions. Les membres contributeurs du Pôle Course désignent par un vote de liste le « Comité Directeur Sportif » qui doit être validé par le Conseil du YCF. Toutes les bonnes volontés sont encouragées à rejoindre ces commissions pour le développement de notre sport et le partage de nos passions.

Nb : Le bureau du Pôle Course est dans les locaux du YCF au 41 avenue Foch, 75116 Paris. Tél (33)1.40.60.43.10.

Email : polecourse@ycf-club.fr

Website : <http://ycf-club.fr/>

Compatibles et complémentaires

Philippe Héral, président du Yacht Club de France : « L'histoire, le patrimoine, les compétences et surtout les passions partagées de ces deux institutions s'additionnent et se mêlent pour servir nos missions de promotion de la navigation de plaisance sous toutes ses formes, notamment par la course au large, chère aux Français ». **Géry Trentesaux**, dernier président en titre de l'UNCL, est le vice-président du YCF en charge spécifiquement du Pôle Course : « Une de nos priorités était de se rapprocher du YCF car nous sommes compatibles et complémentaires. Je remercie mes prédécesseurs, parmi lesquels Anne de Bagneaux-Savatier et Jean-Philippe Cau d'avoir initié ce rapprochement ».

UNE NOUVELLE ÉQUIPE DE FRANCE DÉDIÉE À LA PROMOTION DE LA COURSE AU LARGE

Le **Yacht Club de France** et l'**Union Nationale pour la Course au Large** associent leurs forces et leurs moyens pour développer leurs missions de promotion de la navigation de plaisance et de la course au large. L'ensemble devient un seul et unique club national qui opérera sous le nom de l'institution « Yacht Club de France ». Les expertises de courses sont réunies dans un Pôle course rebaptisé « UNCL, Pôle Course du YCF ».

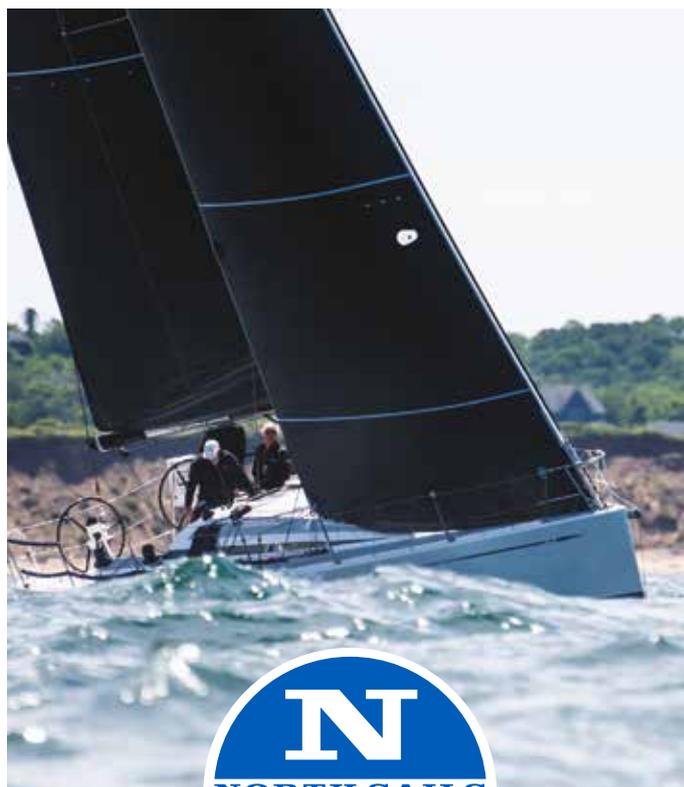
Par cette fusion, le YCF retrouve les activités de gestion de jauge qu'il avait lors de sa création, marquée par l'apparition des jauges métriques internationales au début du XX^{ème} siècle. La jauge IRC, utilisée dans les plus grandes courses au large est co-dirigée avec l'équipe du Royal Ocean Racing Club, basé à Lymington en face de l'île de Wight. Les collaborations avec les équipes anglaises, déjà engagées avec la RORC Transatlantic Race, vont s'intensifier pour développer notamment de nouvelles courses entre les côtes françaises et anglaises et en Méditerranée.

Fort de 750 membres et d'un réseau de 31 clubs alliés en France et 28 à l'étranger, l'organisation veut rendre accessible la navigation au large au plus grand nombre. Les deux championnats IRC de Manche-Atlantique et de Méditerranée réunissent plus d'un millier de bateaux et 7 000 équipiers. Ils vont évoluer pour favoriser l'accès à la course et aux premières nuits en mer pour l'ensemble des marins.

Les premiers exemplaires du C30 (lire p 14/15) seront livrés en début d'année 2023. Ce voilier de 30 pieds, éco-conçu pour la course au large, avec jusqu'à 6 équipiers, existe en 2 versions, Club pour la formation et One Design pour la régata en flotte ou en IRC. Imaginé et conçu par l'UNCL, le RORC en Angleterre et le Storm Trysail Club aux USA, ce nouveau support sera le fer de lance du Yacht Club de France, sous la maîtrise d'œuvre de l'UNCL – Pôle Course du YCF pour accompagner les jeunes dans leur découverte de la course au large, en équipage, en double ou en solitaire. Dès 2023, un championnat sera organisé pour animer cette série accessible et prometteuse.

Toujours dans une logique de transmission et de navigation en équipage, le Yacht Club de France va renforcer sa présence auprès des classes métriques, en soutenant de nombreuses initiatives parmi lesquelles le Challenge Métrique – Open de France métrique Atlantique, les championnats d'Europe et championnats du monde de 6 mJl et 12 mJl, épreuves organisées par des clubs alliés du YCF dans les 2 prochaines années.

Sur un plan concret, les équipes de permanents de l'UNCL ont rejoint celles du Yacht Club de France, en son siège parisien afin de contribuer au développement du club, en France et à l'international. L'actuel président du Yacht Club de France, Philippe Héral préside le nouvel ensemble tandis que Géry Trentesaux, dernier Président de l'UNCL devient Vice-Président du YCF en charge spécifiquement du Pôle Course.



PERFORMANCE DURABILITÉ RAPIDITÉ

Derrière chaque voile conçue par North Sails, il y a plus de 60 années de savoir-faire. Les marins, professionnels comme amateurs, l'ont compris. C'est pourquoi ils nous font confiance.

VANNES & LORIENT

02 97 40 90 90

FRA@northsails.com

MOUANS-SARTOUX

04 92 28 25 00

FRA@northsails.com

northsails.com



Pôle Course du YCF

SOIRÉE UNCL / REMISE DES PRIX

En décembre 2021, l'UNCL a renoué avec la tradition du grand dîner du club et de la remise des prix aux marins s'étant illustrés durant l'année écoulée. Retour sur images

Photos © NATALIA BOGDANOVSKA





- 1 Prix Spécial UNCL (1) à Pierre Leroy et Hugo Dhalenne, vainqueurs de la Mini Transat
- 2 James Neville remet le Mémorial AUCLAIR à Alexis Loison & Guillaume Pirouelle, vainqueurs de la Rolex Fastnet en double
- 3 Sabine Roux de Bézieux remet le Trophée Aile Noire à Thomas Ruyant, vainqueur TJV, 6^{ème} au VG (3^{ème} en temps réel)
- 4 Jean-Michel Carpentier remet le Trophée André Viant à Antoine Carpentier, TJV, Horta - Les Sables A/R, Champion de France Class40
- 5 Le Trophée Revolution à Nicolas Jossier, meilleur français à Cowes-Dinard

- 6 Trophée Proway à Yannick Bestaven pour sa victoire au Vendée Globe
- 7 Trophée Course Open à Charlie Dalin, meilleur coureur en Open dans l'événement phare de l'année
- 8 Prix Spécial UNCL (2) à Ludovic Menahes et David Le Goff en double sur JPK 1010, et en solo à Pierrick Penven (absent) en Sunfast 3200, Vainqueurs de la 45/11
- 9 Geoffroy Roux de Bézieux remet le Trophées Varuna à Alexandre Fayeulle (Advens), Matthias Navarro (Redman), Philippe Rey-Gorrez (Teamwork), sponsors courageux

LES LAURÉATS DES CHAMPIONNATS IRC/UNCL 2021



- 1 Yves Ginoux remet les trophées à Telemaque - Eric Merlier, UNCL MEDITERRANEE SOLO
- 2 Ilogan - Pierre Perdroux / Pierre Grosoggeat, UNCL MEDITERRANEE DUO
- 3 Raging Bee - Jean-Luc Hamon, UNCL Equipage MEDITERRANEE IRC 4

- 4 Les Minots de la Nautique - Victor Bordes-Laridan, UNCL Equipage MEDITERRANEE IRC 3
- 5 Sloughi - Paul Rivas, UNCL Equipage MEDITERRANEE IRC 2
- 6 Tonnerre de Glen - Dominique Tian, UNCL Equipage MEDITERRANEE IRC 1



7 Kuka 3 - Franco Niggeler, UNCL Equipage MEDITERRANEE IRC 0

8 Fastwave 6-Eric Fries et Jean-Philippe Cau, Championnat UNCL MANCHE ATLANTIQUE OVERALL

9 Sapristi - Championnat UNCL MANCHE-ATLANTIQUE DUO à Alexandre Ozon / Cédric Pouligny

10 Adeosys - Championnat UNCL MANCHE-ATLANTIQUE OVERALL 2021 à Ludovic Menahes

11 Adeosys - Championnat UNCL MANCHE-ATLANTIQUE DUO 2021 à Ludovic Menahes & David Legoff

12 Richard Klabbers (Sevenstars) remet le Trophée des Trophées aux Minots de la Nautique



Olivier Poivre d'Arvor



Francis Vallat



Philippe Sérénon et Jimmy Pahun



Bernard Decré



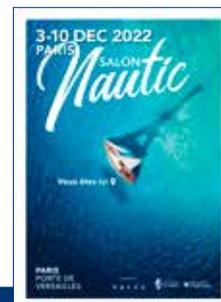
De g à d : Géry Trentesaux, Anne de Bagneaux-Savatier, Jean-Luc Denécheau



Philippe Héral

LE YACHT CLUB DE FRANCE au NAUTIC

L'agenda des rendez-vous sur le stand Hall 1 - E-65



Samedi 3 YACHTS CLASSIQUES		
14h-15h	"Scène Nautique Remise des prix Classique"	L'Association Française des Yachts de Tradition (AFYT), le Yacht Club Classique (YCC) et l'Atlantique Yacht Club (AYC) et le Yacht Club d'Ile de France (YCIF) remettent les prix de leurs saisons de voiles classiques en Atlantique, en Méditerranée et sur les eaux intérieures. Venez découvrir les plus beaux bateaux classiques et leurs équipages.
15h	Cocktail de célébration des associations classiques sur l'Espace YCF	
Dimanche 4 COURSE AU LARGE		
12h-14h	Lancement de la Cap Martinique 2024	Après le succès de la première édition, venez découvrir le programme 2024 sur l'Espace du YCF. La Cap-Martinique est ouverte aux amateurs en voiliers rapides de 30 à 40 pieds menés en solitaire ou en double. Elle est courue en IRC.
14h-17h	Découvrez le Class30	- 14:00 - Atelier Gestion de l'énergie à bord - par Jeanneau - 15:30 - Remise des prix Challenge Sun Fast 2022 - 16:15 - Présentation du Sun Fast 30 - 17:00 - Cocktail Sun Fast 30 One Design
Mercredi 7 DANS LES TRACES DU COMMANDANT CHARCOT		
13h45-14h45	"Scène Nautique Dans les traces du Commandant Charcot"	En présence de l'arrière-petite fille du Commandant Charcot, découvrez les premiers résultats de l'expédition maritime de Greenlandia au Groenland, 100 ans après les prélèvements de Charcot.
15h-17h	Animation pour les enfants - Voyage dans le temps Géologique	Avec les équipes de Greenlandia et sous les microscopes explorateurs du Muséum National d'Histoire Naturelle vous partagerez des découvertes géologiques.
16h30	Le Bateau de l'Année par Voile Magazine	Remise du Prix spécial du Yacht Club de France pour le bateau d'accession à la navigation de plaisance.
Jedi 8 EN SOLITAIRE		
17h	Retour du Rhum	9 membres du YCF étaient engagés dans la Route du Rhum 2022. Quelques jours seulement après leur retour à terre, venez découvrir leurs expériences.
Vendredi 9 IRC		
Toute la journée	Rencontres avec les spécialistes de l'IRC	Nouveautés de la jauge, IRC Vintage, calendrier du Championnat... venez poser toutes vos questions sur l'IRC pour préparer la saison 2023.
Samedi 10 MÉTRIQUES et IRC		
12h-14h	Remise des prix IRC	Remise des prix de la saison IRC 2022, incluant les Championnats Méditerranée et Manche-Atlantique, en équipage, double et solitaire.
15h	Lancement du Circuit 12mJI 2023-2024 par le YCF	Les 12mJI, bateaux mythiques pendant 30 ans d'America's Cup trouvent une nouvelle carrière au travers d'un Circuit de 12 épreuves créé par le YCF. C'est l'occasion d'embarquer !
18h	Champions du Monde de 6mJI Classique !	Venez célébrer la victoire de Dix Aout mené par Louis Heckly sous les couleurs du YCF aux Championnats du monde de 6 mJI.
19h	Nuit Nautic et Soirée des membres	A ne rater sous aucun prétexte !



Pôle Course du YCF

JEAN-LOUIS FABRY, ADULÉ DES DEUX CÔTÉS DE LA MANCHE

A bord de son Révolution, Jean-Louis Fabry a fait trembler la perfide Albion. Et pourtant les anglais encensent ce gentleman qui marie avec bonheur la « french touch » et le style « so british ». Jean-Louis a aussi porté haut les couleurs et l'esprit de l'UNCL dont il fut président deux ans durant. Portrait.



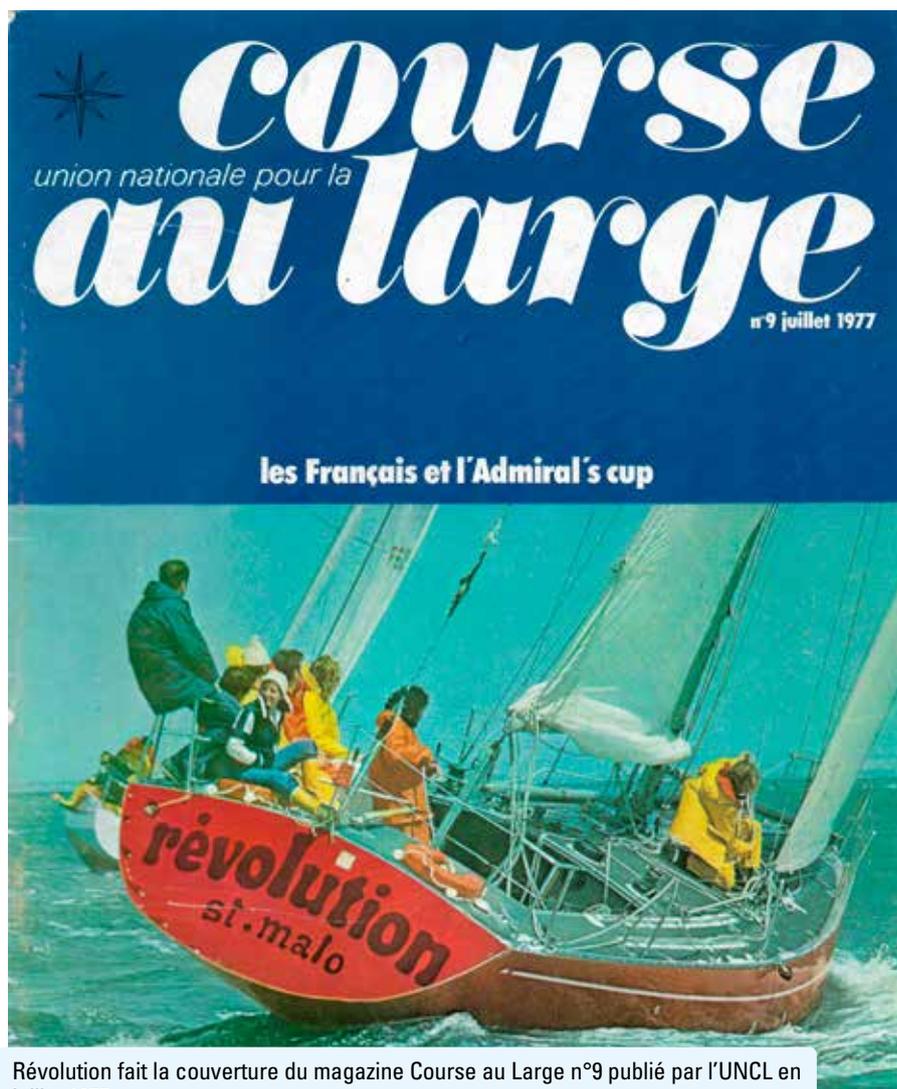
Lorsque je suis rentré à l'UNCL en 1977, Jean-Louis Fabry était trésorier aux côtés de l'éminent Président que fut Jacques Fayard. Son physique, sa science de la course et ses performances avec Révolution en imposaient. Il avait ce flegme typiquement britannique que sa grande taille accentuait. Il faut dire que, petit-fils de Sir William Avery, fondateur de la société éponyme de balances de Birmingham, a un quart de sang anglais et fut élevé par une nounou anglaise. Il parla anglais avant de parler français et d'ailleurs pense en anglais. Cette double culture fut essentielle dans le rapprochement du RORC et de l'UNCL et, membre du Squadron, il continue de prendre le ferry pour aller à Cowes.

JEAN-LOUIS, SKIPPER DE RÉVOLUTION

À cette époque-là pour devenir membre de l'UNCL, il fallait avoir fait au moins une course de 50 milles et pour participer à l'Admiral's Cup, passer par un système de qualification. C'est ainsi qu'il rentra à l'UNCL. Il commanda ensuite Révolution à Jean-Marie Finot. Le bateau portait bien son nom car à regarder sa poupe comparée aux dessins de l'époque, c'était aussi disruptif qu'à l'arrivée des scows tellement ça détonnait ! Le bateau fut mis à l'eau le 29 décembre 1972 et fut sélectionné pour l'Admiral's Cup 1973 puis

pour les 3 coupes suivantes 75, 77 et 79. En 1977, l'entraîneur de l'équipe de France lui proposa 3 jeunes du midi dont Richard Sautieux et Bernard Mallaret qui se virent confier la barre. Bernard se souvient : « Jean-Louis ne nous connaissait pas et a fait confiance à des garçons de vingt ans. Nous étions fous de joie et fiers comme Artaban ! Il avait un talent inouï : au départ d'une course du RORC de 240 milles pour aller virer la Tour Nab, les 200 bateaux longèrent l'île de Wight et un seul traversa le Solent, Révolution. Nous avons viré en

tête à la grande surprise de l'équipage lui-même. Son sens de l'anticipation était incroyable. Lors d'un Cowes-Dinard, alors que tout le monde filait sous spi au large vers le plateau des Minquiers, Jean-Louis réfléchit longuement à la table à cartes avant de se décider à partir au près sur un bord qui nous emmena pile à la bouée. Alors que la brume se dissipait, on aperçut la flotte louvoyer au loin à contre courant. La victoire était au bout. Roi des contre-courants à la côte, il allait jusqu'à compter les marches de l'escalier qui descend dans



Révolution fait la couverture du magazine Course au Large n°9 publié par l'UNCL en juillet 1977



Photo © Lanoue/Bateaux



l'eau devant le Squadron pour savoir s'il y avait assez de fond ! Parfois, sous spi, on labourait le fond de sable pour 5 à 10 cm, ça passait et on laissait la flotte derrière ... même si la liaison quille-coque souffrait et que le plomb de la quille se cabossait. »

Jean-Louis le Britannique avait un sens de l'humour resté célèbre outre-manche. Révolution n'avait pas de toilettes et pendant une saison il le rebaptisa Revolootion, les anglicistes comprendront pourquoi. La même année que Michel Platini, Michel Etevenon lui avait remis un prix Kriter, le bouchon d'Or dont le lot était son poids en bouteilles. Autant dire qu'il fallut un certain nombre de caisses pour Jean-Louis qui furent consommées lors de l'hilarant baptême de Revolootion à Cowes, le bateau ayant été doté d'un siège de toilettes sur le tableau arrière.

Une autre fois, dixit Bernard, le cuisinier du bord – car on ne se laissait pas aller sur « Révo ! » - héla un concurrent bord à bord en pleine concentration pour lui demander s'il mettait du citron dans le beurre blanc.

Compétitivité, franchises rigolades, autant dire que son équipage était aussi admiratif que dévoué et se défonçait pour faire avancer le bateau. Docteur Jekyll en blazer-cravate dans les soirées chic, Mister Hyde survolait un peu bohème avec son équipage d'amateurs, il était adoré des anglais autant pour son côté reine d'Angleterre que son côté Beatles ! En 1997, Jean-Louis s'installe au Minhic/Rance et reprend le chantier de la Landriais. Une aventure qui durera 20 ans.

JEAN-LOUIS, PRÉSIDENT DE L'UNCL

Après sa Whitbread sur Grand Louis, André Viant avait été élu le 3^{ème} président

de l'UNCL à la suite de Robert Degain, artisan de la fusion UNC & GCL et de Jacques Fayard. Auréolé de ses victoires et réputation faite, Jean-Louis succéda naturellement à André dont il avait été le vice-président et dirigea le club pendant 2 ans, la norme du club à l'époque, en 80 et 81. Il mena le combat contre le Président de la FFV de l'époque, Jean-Louis Monneron, qui voulait retirer à l'UNCL l'attribution des numéros de voiles IOR. Le combat du Malouin face au Granvillais fut d'anthologie mais le jacobinisme national et fédéral finit par l'emporter.

André avait rencontré Michel Etevenon par le biais d'Olivier de Kersauson qu'il connaissait depuis la Whitbread et Florent, frère d'Olivier, le présenta à l'UNCL. Ainsi naquit la Route du Rhum et le choix de St Malo doit beaucoup à Jean-Louis. Il fut président du comité de course puis du comité technique. Lorsque Michel Etevenon créa la FICO avec Alan Green (Fédération Internationale de la Course Océanique qui regroupait les organisateurs), il lui confia la partie technique et les règlements.

Mary Pera, directrice du RORC avant Alan Green suggéra à Jean-Louis, qui connaissait bien les règles, de devenir juge international. Ce qu'il fit en passant par l'ORC et pas la FFV. Pendant plusieurs éditions, il composa des jurys internationaux pour le Rhum puis le Vendée Globe cédant la direction de course à Sylvie Viant en 1982 et la commission sécurité à Jean Sans. Jeunes membres de l'UNCL, nous effectuions les contrôles sur les bateaux pour notre plus grand plaisir.

En ces temps, reculés, le salon nautique était en Janvier et le dîner annuel de l'UNCL se déroulait aux salons Hoche. Le dimanche matin, les huiles de l'UNCL et du RORC se

retrouvaient chez Arnaud Faure pour un petit déjeuner détox. C'est au cours de l'un d'entre eux que l'idée est venue avec Robin Aisher, Commodore du RORC, de lancer le CHS, aujourd'hui IRC, pour prendre le relai de l'IOR moribonde.

JEAN-LOUIS, L'ÂME DE L'UNCL

Jean-Louis a été l'un des présidents de l'âge d'or de l'UNCL. L'époque était celle de la liberté, de l'innovation et de l'aventure, fondatrices de la course au large et océanique telles que nous les connaissons : IOR, Admiral's Cup, Route du Rhum, Tour de France à la Voile et CHS. Voilà l'œuvre de Jean-Louis : excusez du peu !

Mais son rôle à l'UNCL et pour la course au large n'aurait pas été le même s'il n'avait pas été l'homme qu'il est, attachant, bienveillant, fidèle en amitié, respectueux des autres et aussi dévoué que passionné. Laissons la conclusion à Janet Grosvenor, ancienne directrice des courses du RORC : « A son époque, on le considérait comme Mr Yachting en France. Parfois plus anglais que les anglais et parfait gentleman avec une étincelle dans les yeux. Un grand sens de l'humour derrière une façade propre. Il fut un lien formidable entre le RORC et la communauté française de la voile. »

Jean-Louis et Michèle vivent toujours à St Malo. Je suis très honoré d'avoir été sollicité par Géry, notre président, pour écrire cet article et remercie Michèle et Bernard sans lesquels je n'aurais pas pu vous faire partager qui est Jean-Louis Fabry.

*Philippe Sérénon
Past-Président de l'UNCL (1998-2000)*

WELCOME !

Marie, Henri, Philippe... figurent parmi les 55 personnalités qui ont rejoint l'UNCL en 2022. A leur façon, elles honorent notre club de leur présence.
 Présentation



Photo © James Tomlinson

MARIE TABARLY

navigue beaucoup sur Pen Duick VI et ça va continuer car elle est engagée dans l'Ocean Globe Race qui commémore 50 ans après la première édition de la Whitbread : une giration planétaire en équipage et à escales que courait son père Eric à bord du grand voilier noir conçu par André Mauric.

au sextant et la communication radio par BLU. Chaque bateau possède un certificat IRC et le vainqueur sera le bateau ayant le meilleur temps compensé, comme du temps des premiers tours du monde quand la jauge en vigueur s'appelait l'IOR. Chaque équipage compte obligatoirement au moins une femme et un jeune de moins de 24 ans à bord. Marie a profité de ses nombreuses participations aux courses 2022, avec deux victoires à la clé dans sa catégorie à la Drheam Cup et au Tour des îles britanniques, pour constituer l'équipage qui l'accompagnera autour du globe. «J'ai reçu 170 dossiers complets sur le site internet créé à cet effet, j'ai eu 60 entretiens, on a sélectionné 38 personnes cet été pour venir régater avec nous, et j'en ai retenu 18 pour faire l'OGR, sachant qu'on est 12 à bord mais qu'il y aura des changements aux étapes». A 38 ans, Marie

HENRI VERGNIUX



possède depuis 19 ans le voilier Arabel, un plan Illingworth construit en 1966 par le chantier Labbé. Ce bateau en bois, de son premier nom Marika, avait été conçu pour la première One Ton Cup. Il fut revendu l'année suivante à la famille Lecouteur de Brest puis écuma, à partir de 1972, les courses en Manche, mené par son propriétaire François Bourgeois. Ce déplacement lourd de 7.5 T pour 10.13 m de long affiche un rapport de lest de 50%. Inutile de s'arracher dans les filières pour faire contrepoids. Le bateau excelle au près serré, de préférence gîté. Mais pas que ! Henri et son équipage ont remporté toutes classes le dernier Cowes Dinard



Photo © RICK TOMLINSON

A un an du départ donné le 10 septembre 2023 de ?, Marie estime à une large vingtaine le nombre de voiliers engagés et parmi eux des bateaux ayant participé à une ou plusieurs des trois premières éditions de la Whitbread. Pour préserver l'esprit de l'époque, la navigation se fait

se prépare à entamer ce qui serait le 7^{ème} tour du monde du cinquantenaire Pen Duick VI... Au début de l'automne, elle nous disait avoir déjà bouclé son budget à 80% et ce bateau de légende doté d'un TCC de 1.222 sera plein potentiel pour répondre aux ambitions de sa skipper au nom fameux.



Photo © Guido Cantini

couru dans le petit temps et « dans des conditions qui nous ont avantagés », reconnaît son propriétaire, cardiologue proche de la retraite. C'est un fait que les deux autres voiliers qui l'accompagnent sur le podium sont également des « anciens » à petit rating. N'empêche que ce petit frère du Maica, servi par son inertie, a réussi à distancer un X 332 et un First 31.7 dans les dix derniers milles du parcours ! Pour la petite histoire, François Bourgeois



Photo © James Tomlinson

avait remporté cette même épreuve dans sa classe en... 1976. Arabel écoule des jours paisibles à St-Cast, principalement en croisière dans la Manche. Henri en prend grand soin, tellement que la corvée des vernis le prive parfois de sorties. Sa participation à Cowes-Dinard lui donne des envies de nouvelles régates, pas en 2023 mais plus tard, de préférence contre des bateaux de son âge, voire en 2025 avec une participation au centenaire du Fastnet à bord de son « vintage » au TCF de 0.869 qu'il n'a aucunement l'intention de troquer pour une unité plus récente.

PHILIPPE REY-GORREZ



Photo © Guillaume Gatefuit

n'est pas exactement un « voileux ». Né à Annecy en 1965, il a démarré sa carrière en autodidacte dans le secteur de la gestion informatique. Il était tout seul à la création de Teamwork en 2004. Aujourd'hui, le chef d'entreprise aussi mandataire de nombreuses autres sociétés, compte plus de 1 000 employés en France principalement et aussi à l'étranger, notamment aux USA et en Asie. Le nom de Teamwork est apparu sur la coque d'un voilier pour la première fois en 2005. « C'était pour donner un

coup de main à un employé engagé dans la Mini Transat avec en corollaire un projet transfrontalier sympa associant 80 enfants. L'employé a finalement renoncé et a été remplacé par Alex Pella », devenu aujourd'hui le navigateur océanique espagnol le plus connu en France. Alex gagne l'étape transatlantique et finit au second au général. Depuis, Teamwork a soutenu bien des Ministes, dont David Raison et son Magnum gagnant, ainsi que de nombreux autres coureurs sur d'autres supports, en Figaro et Class40. Pourquoi ce savoyard s'est-il entiché des marins ? « Ce sont des aventuriers comme les alpinistes (que Teamwork soutient également), des hommes et femmes qui se confrontent aux éléments de la nature, des « solides ». On choisit des marins pas forcément les plus renommés mais des gens qui ont

du potentiel et qui ont besoin qu'on les aide à progresser, quitte à ce qu'ils se fassent aider par d'autres ultérieurement. C'est notre credo ! ». Tout récemment, Teamwork s'est engagé aux côtés de la suisse Justine Mettraux pour l'aventure ultime : le Vendée Globe 2024. « J'ai fait la connaissance de Justine en 2012. Elle avait fait 2^{ème} à la Mini 2013, puis a navigué avec Bertrand Delesne en Class40, avec une place de 4^{ème} à la TJV. Ensuite, elle a fait un top 10 au Figaro (7^{ème}) suivi d'une place de 11^{ème}. Plus tard, elle est partie sur d'autres projets, notamment la Volvo Ocean Race. 10 ans après une première expérience en Mini, la voici de retour à nos côtés pour un évènement d'une toute autre dimension. Cette participation à l'Everest des solitaires est à la fois une découverte et un apprentissage pour nous ».



Photo © Teamwork

Les 56 personnalités qui ont rejoint l'UNCL en 2022

AMALRIC	Pierre-Henri	FROMENT	Quentin	MORA	Christine
ANDRIEU	Cécile	GERCKENS	Jonas	MOURET	Nathalie
ANDRIEU	Nicolas	GNAEDIG	Pierre	NONNENMACHER	Servanne
BARGIBANT	Jean-Denis	HAMON	Jean-François	PAHUN	Jimmy
BASUYAUX	Bruno	HARLE	Damien	PAUL	Maxime
BONTE	Nicolas	HELLERINGER	Céline	PENFORNIS	Yann
BROERS	Xavier	JANNIN	Pierre-Jean	PETRY	Vincent
CAMBIER	Benoît	LAMIOT	Sandrine	REY-GORREZ	Philippe
CARPENTIER	Antoine	LAUMET	André	ROCHARD	Rémi
CHAPALAIN	Gwen	LE FORMAL	Marc	ROLLAND	Guillaume
COLOMBIER	Didier	LE HIR	Christian	SALLE DE CHOU	Bruno
CUTUGNO	Jean-François	LE ROY	Pierre	TABARLY	Marie
DE ROBILLARD	Dominique	LEBOUCHER	Pierre	TAILLEFER	Yann
DE WITTE	Tristan	LEGOUPIL	Pierre	VAN PETEGHEM	Marc
DEFRETIERE	Paul-Louis	LETULLIER	Nicolas	VERGNOUX	Henri
DERVILLE	Victor	LOISON	Alexis	VUILLEMIN	Arnaud
DESEINE	Thierry	MARETTE	Paul	WATINE	Nicolas
DUBOIS	Dominique	MARSAUDON	Samuel	ZAHEDI	Foad
FROMENT	Vianney	MEURISSE	Luc		

CONSTRUISONS LE FUTUR DE LA COURSE AU LARGE

Durant l'année 2022, le Projet Class 30 a poursuivi activement son développement sous l'impulsion efficace de l'UNCL, désormais Pôle Course du YCF, du RORC en Angleterre et du Storm Trysail Club aux USA. L'équipe de conception associée à VPLP a, au terme de neuf mois d'études, de recherche et de développement, lancé durant l'été la fabrication des moules et des outillages chez Ouest Composites. Fruit d'une étroite collaboration entre les deux constructeurs Multiplast et Jeanneau, le nouveau 30 pieds s'appelle désormais le Sun Fast 30 One Design



FIN DE LA PHASE D'ÉTUDES DÉTAILLÉES ET DÉMARRAGE DE LA COMMERCIALISATION

Cette phase de conception est bien entendu la partie immergée de l'iceberg, mais son importance est prépondérante pour l'avenir de la classe toute entière. Les études ont été approfondies par VPLP pour faire émerger une forme de carène moderne avec du volume dans la partie avant, tel que cela se pratique sur les derniers monocoques de course au large, sans pour autant être complètement radical et offrant un certain compromis et de la polyvalence dans le dessin. Ainsi le bateau ne devrait pas trop souffrir dans les petits airs.

Le bateau est résolument fun et vivant à barrer avec des sensations proches de celles de la voile légère. Un poids maîtrisé lui confère la capacité de partir plus tôt au planning que ses concurrents course-croisière. Son plan de voilure généreux

sans être extrême lui permet d'affoler les compteurs et de bénéficier du surcroît de puissance apportée par sa carène large dès lors que l'on s'écartera un peu du vent. Son bout-dehors rétractable lui offre la possibilité de porter spinnaker asymétrique et gennaker. Equipé en standard d'une technologie de pilote automatique éprouvée par les marins en solitaire, son équipage pourra découvrir la joie de glisser sous spi de nuit en toute facilité.

Le bateau sera facile d'entretien avec une majeure partie des équipements qui sont démontables tels que les réservoirs d'eau ou de carburant ainsi que les modules intérieurs. Le concept intérieur est minimaliste et inspiré des meilleures pratiques de la course au large. Seules dérogations apportées à la sobriété intérieure, une table de carré escamotable, une table à cartes de bonne dimension et la présence d'un bloc sanitaires avec un réservoir à eaux noires.

Autre atout et non des moindres, le bateau affiche un budget maîtrisé, inférieur de 25% environ aux bateaux comparables du même segment. L'objectif des règles de Classe est également de maîtriser les coûts pour les coureurs avec notamment des limitations dans les matériaux et la quantité de voiles consommées sur plusieurs saisons afin de garantir que c'est le bien le marin et non son portefeuille qui fait la différence. Ce point est également synonyme de sobriété écologique et constitue l'un des piliers des futures règles de Classe.

DE BONNES NOUVELLES

Le bateau est désormais complètement défini techniquement dans ses 2 versions, Club et One Design, mais aussi sur le plan commercial. Précisons que seules des versions One Design avaient été vendues au moment du bouclage de la revue. Quelques belles nouvelles sont encore apparues durant la phase de conception : grâce à

sa puissance et sa stabilité, les versions Club et One Design sont homologables CE en catégorie A4, une configuration avec 4 équipiers très appréciable dans des épreuves océaniques ou au large comme la Rolex Fastnet Race par exemple. De



plus une option de motorisation électrique ingénieuse permet de conserver le même sail-drive que la motorisation thermique pour un poids identique avec une autonomie de 6H.

Une autre bonne nouvelle : la fabrication du bateau intègre l'utilisation de la résine Elium, une résine thermoplastique, de chez Arkema. Cette résine a la particularité d'être constituée de 20% de matière recyclée et aussi d'être recyclable. Une première sur un voilier produit en série.

Enfin la quarantaine de bateaux déjà vendus confirme le vif intérêt des coureurs pour un monotype de course au large comme le Sun Fast 30 OD qui a été également retenu dans le cadre d'un projet de constitution de flottes collectives destinées à la location évènementielle. Pour recevoir plus d'informations sur le bateau et les prix de vente proposés : class30@uncl.com ou carboman30@multiplast.eu

CRÉATION DE LA JAUGE ET DE L'ASSOCIATION DE CLASSE

Les règles de classe monotype pour les deux versions du bateau (Club et One Design) ont été rédigées par l'UNCL Pôle course du YCF afin de garantir aux coureurs une parfaite équité entre les bateaux avec la délivrance de certificat de conformité précis et détaillé. Dans l'élaboration de cette jauge Sun Fast 30 OD, une attention particulière a été portée pour limiter les coûts d'exploitation du bateau mais aussi pour faciliter les contrôles durant les épreuves.

Ces règles de classe seront gérées et animées par une association de classe, en cours de constitution qui aura également en charge la promotion du Sun Fast 30 OD, le développement du circuit de régates et la représentation de la classe auprès de World Sailing afin d'obtenir rapidement le statut de classe internationale.

UN AVANT PROGRAMME DE RÉGATES POUR LE NOUVEAU MONOTYPE

Pour l'année 2023, année de démarrage, une liste d'une douzaine d'épreuves sont

inscrites au programme en Manche et en Atlantique et une dizaine de régates en Méditerranée, entre mai et fin octobre. Le programme inclut des épreuves en double et/ou en équipage, pouvant comporter une classe réservée au Sun Fast 30 OD. A noter que le RORC ouvrira ses principales courses aux Sun Fast 30 OD.

L'année 2024 sera la première saison complète de régates monotypes pour le Sun Fast 30 OD avec notamment un projet de « Sun Fast 30 OD Tour » en Manche, vraisemblablement au départ de Dunkerque durant 2 semaines début juillet, un classement monotype en double au sein de la Cap Martinique 2024 et une épreuve au large au départ de Marseille en Duo mixte pour préfigurer ce qui pourrait être la future course au large prévue aux JO 2028.

ILS ONT DIT :

Géry Trentesaux, Vice-Président du YCF en charge du Pôle Course

« On a tous bénéficié, je parle des gens de ma génération, d'une formation à partir du Tour de France à la voile, ou de la Solitaire du Figaro. Et il n'y avait pas de meilleure école au monde que ces deux filières. Et ça, aujourd'hui ça manque. Le Figaro est devenu un peu élitiste, et le Tour n'existe plus. Les jeunes ne pratiquent plus le large comme nous, on le pratiquait. J'ai fait des Tour de France, mais aussi les courses du RORC en famille. Et on pense qu'il y a un chaînon manquant entre le day boat (sortie à la journée), comme le J80, et les bateaux de course au large actuels. Dans le temps, il y avait le half-ton, un bateau de 9 m avec cinq équipiers à bord, sur lesquels on faisait des milles et des milles. Ce que l'on veut avec le Class 30 c'est un bateau qui soit abordable pour les jeunes, mais aussi pour les quadras. »

Yann Penfornis, DG de Multiplast Groupe Carboman

« Après 9 mois d'échanges avec l'UNCL et le RORC nos équipes et celles de VPLP viennent de lancer la réalisation des outillages pour ce monocoque de 30'. Outre le devis de poids, les études de stabilité, les plans de voilures, structures, pont et appendices, ainsi que les valeurs de rating IRC, ont été minutieusement élaborés. Les bateaux sont fabriqués par Jeanneau dans



Fabrication du moule par Ouest Composites

Photo © Jean-Marie L'UOT

son usine de Cheviré près de Nantes. La cadence de production prévue est d'un bateau par semaine à compter de cet été.

QUELQUES REPÈRES :

Sun Fast 30 OD Club : version de base, simplifiée mais performante, pour la formation d'équipiers à la course au large et à la régata monotype à un prix d'appel prêt-à-naviguer particulièrement compétitif permettant son acquisition par le plus grand nombre.

Sun Fast 30 OD : version Club à laquelle sont ajoutés des modules d'équipements (mât et bout-dehors carbone, pack électronique complet, modules navigation et bloc cuisine, ...) destinés à étendre le domaine d'utilisation et les performances pour la course au large. Les 2 versions Club et One Design permettent de régater au large en monotype, en duo ou en équipage, et peuvent être également compétitives en IRC avec un plan de voilure optimisé.

Yves Ginoux

POINTS CLEFS DU SUN FAST 30 OD

- Un bateau sur lequel il est agréable de naviguer à la barre ou au rappel, sur une carène qui mouille peu, avec un grand cockpit ergonomique pour manœuvrer en équipage
- Une conception qui permet de tenir l'objectif de coût
- Des formes simples et peu de surface développée
- Un principe de structure et d'assemblage adapté à une production en série monotype
- Une part importante donnée à l'éco-conception, avec une réflexion globale sur la construction mais aussi sur les usages et la manière de naviguer
- Une carène puissante et polyvalente pour un bateau évolutif dans toutes les allures
- Un plan de pont léger, simple, efficace et accessible

Une nouvelle ère pour les régates de Maxi

En 2023 IMA aura trois circuits pour les Maxi yachts en Méditerranée et aux Caraïbes.

2023 IMA Caribbean Maxi Challenge (CMC)

- RORC Caribbean 600 - 20 Février
- St Maarten Heineken Regatta - 2-5 Mars
- Les Voiles de St Barth Richard Mille - 16-22 Avril

Le classement retient les deux meilleurs résultats.

2023 Mediterranean Maxi Inshore Challenge (MMIC)

- PalmaVela - 3-7 Mai
- Maxi Yacht Sorrento Trophy - 15-18 Mai (compte pour IMA Maxi European Championship)
- Rolex Giraglia (inshores) - 11-13 Juin
- Copa del Rey MAPFRE - 29 Juillet-5 Août
- Maxi Yacht Rolex Cup - 3-9 Septembre
- Les Voiles de Saint-Tropez - 8-14 Octobre

Le classement retient les trois meilleurs résultats.

2022-23 Mediterranean Maxi Offshore Challenge (MMOC)

- Rolex Middle Sea Race - 22 Octobre 2022
- La Larga - 30 Avril 2023
- Regata dei Tre Golfi - 12 Mai 2023 (compte pour IMA Maxi European Championship)
- 151 Miglia-Trofeo Cetilar - 1 Juin 2023
- Rolex Giraglia (offshore) - 14 Juin 2023
- Aegean 600 - 7 Juillet 2023
- Palermo-Montecarlo - 22 Août 2023

Le classement retient les trois meilleurs résultats.



L'IMA est l'organisation reconnue par World Sailing pour développer et promouvoir les régates de maxi yachts internationalement. Avec l'appui de Rolex, IMA représente les armateurs de Maxi yachts autour du monde avec le but d'encourager leur participation aux événements de maxi yacht et d'améliorer la qualité des courses.

Pour en savoir plus, visitez www.internationalmaxiassociation.com



DEUX TRANSAT COMPLÉMENTAIRES

Près de 120 voiliers IRC, menés par des amateurs en double et en solitaire, se sont partagés la traversée de l'Atlantique à destination de la Martinique proposée par deux courses. L'une est la bien connue Transquadra qui fêtait sa 10^{ème} édition et l'autre, la Cap Martinique, une nouvelle épreuve au départ de La Trinité-sur-Mer le 1^{er} mai. Deux Transat qui se veulent complémentaires. Explications



Photo © Cap Martinique

La suprématie d'Alex Ozon dans les Transat IRC a de quoi rendre jaloux ses adversaires. Il est toujours le premier à déguster le T-Punch de l'arrivée aux Antilles.

Inutile de présenter la Transquadra inventée par Mico Bolo. Elle a lieu tous les 3 ans, part en juillet de 2 endroits différents, présentement Marseille et Lorient, et se répartit donc en deux flottes qui se retrouvent à Madère. Les bateaux passent plusieurs mois à terre avant de repartir, cette fois tous ensemble, en février de l'année suivante pour rallier les Antilles. Le classement général se partage en 4 groupes : les doubles et les solitaires, les « Méditerranéens » et les « Atlantique ». La nouvelle Cap Martinique se dispute sur des voiliers comparables à ceux de la Transquadra (des IRC d'environ 10 à 12 m de long), emprunte la même route que les « Atlantique » de la TSQ mais ne s'arrête pas à Madère. C'est une Transat non stop, sur le modèle de la Transat AG2R des Figaristes et à la même saison. Cette course créée par le tandem Jean-Philippe Cau et Thibaut Derville sous l'égide de l'UNCL a d'ailleurs vu le jour à la demande des navigateurs en mal d'horizons salés après le renoncement

des organisateurs de l'AGR2 à grossir la flotte des Figaro 3 par des Figaro 2 et des IRC. L'épisode Covid a refroidi des ardeurs mais on comptait quand même 38 concurrents, un tiers en solo et deux tiers en double, à s'ébattre sous un temps radieux en baie de Quiberon le jour de la fête du travail. Mis à part une survente prolongée au large de l'Espagne et du Portugal, à partir du Cap Finistère, qui causa quelques désagréments matériels, dont deux bris de gouvernail, le temps fut plutôt clément à travers l'Atlantique, la difficulté consistant à conserver du vent sans trop rallonger la route dans les alizés. Un exercice subtil accompli avec brio par un trio de farouches solitaires emmené par le phénomène Alex Ozon sur son Sun Fast 3300 Sapristi avec un chrono supersonique de 19 jours et 11h (en temps compensé) devant l'incontournable Jean-Pierre Kelbert et le facétieux Stéphane Bodin (en tête de la flotte la première semaine), tous deux à bord de JPK 10.30. Le tandem Gérard/Brossay, auteur d'une

course savamment gérée à bord de leur JPK 10.80 Solenn For Pure Ocean, prend la première place dans sa catégorie double, mais concède, pour une poignée de minutes, le podium général aux solos. Le grand homme de cette nouvelle transat est donc encore une fois cet Ozon « qui roule constamment à fond ». Figurez-vous qu'Alex courait également la Transquadra achevée fin février – ils ont été cinq boulimiques à faire les deux Transat dans la foulée : Alex et les quatre autres solitaires Bodin, Hamon et Gaudru, ainsi que Patrick Isoard en double avec sa femme, puis en solitaire à la Cap Martinique. Et le capitaine de Sapristi, déjà victorieux de la précédente TSQ sur son Beepox perso, a de nouveau inscrit son nom au palmarès mais a trouvé plus fort que lui au classement général avec l'excellent tandem haurais Racine/Sénéchal du JPK 10.30 Foggy Dew qui lui ravit la victoire. « Foggy Dew est très impressionnant ! En stratégie, pour moi ce sont les meilleurs », assène Alex. Précisons que chaque catégorie a son classement mais on ne



Photo © Cap Martinique

Le tandem Gérard/Brossay s'impose au classement double de la CM sur le JPK 10.80 Solenn For Pure Ocean, mais le podium gagnant au classement général est composé de trois solitaires.

peut passer sous silence la performance des solitaires, tels que l'étonnant Pierrick Penven sur son basique Sun Fast 3200 Zéphyrin dans le sillage d'Ozon ou Arnaud Vuillemin sur le JPK 10.10 Jubilations Corses. 3 mois avant le passage de la Cap Martinique, les concurrents de la TSQ ont connu un système météo les obligeant à grimper dans le nord (ils sont restés longtemps au delà de la latitude de Madère) et à batailler dans des conditions éprouvantes parsemées de grains agressifs. Les visages des marins à l'arrivée en disaient long sur la pénibilité de leur tâche. L'unique consolation de cette route inhabituelle est qu'il y avait moins de sargasses, ces algues épaisses qui se plaisent à élire domicile sur le bord d'attaque de la quille ou des safrans.

Une première réussie

Patrick Isoard rêvait de faire la Route du Rhum mais il n'en avait pas les moyens. Après trois TSQ à son actif, la perspective de la traversée non stop proposée par la Cap Martinique le ravit. Il fut l'un des premiers à s'engager en catégorie solo, riche de ses expériences en double. Son Sun Fast 3200 R2 Santosha à peine rentré de Martinique par cargo fut inspecté de fond en comble et préparé pour la navigation en solitaire avec l'adjonction d'un étai volant en dyneema afin de pouvoir naviguer sous foc tangonné quand le vent gronde tout en conservant à poste son foc belge qu'il porte en permanence sous spi, l'ajout d'une drisse de rechange, l'installation de 2 réseaux indépendants de pilote automatique (Le Trinitain barre très peu qu'il soit en double ou en solo !) et d'autres perfectionnements que le gérant d'Uship affectionne. Outre le fait que la Cap Martinique parte de chez lui et qu'elle se déroule non stop, Patrick a bien apprécié l'implication des organisateurs et leur écoute des coureurs. « Ils nous ont mis au centre de leur préoccupation tant sur le plan de la rigueur sportive avec le contrôle des mesures des voiles avant le départ, que sur le plan humain avec un super départ des pontons à La Trinité et

une totale disponibilité à Fort de France. A chaque arrivée, Thibaut venait à notre rencontre en pneumatique qu'elle que soit l'heure. Une journaliste nous interviewait à terre, on était filmés, sans oublier le rituel Ti Punch. Tous les coureurs ont été sensibles à ce vrai comité d'accueil ». Et d'ajouter à ses appréciations le fait que tous les bateaux devaient porter les couleurs d'une association de soutien sociétal et/ou de développement durable. Bref, cette première édition de la Cap Martinique a collectionné les bons points.

Deux Transat complémentaires.

Il se trouve que Mico Bolo, fondateur et chef d'orchestre de la Transquadra officiait au rang de directeur de course sur la Cap Martinique. Autant dire que c'est l'entente cordiale entre les deux organisateurs malgré la proximité des formats. C'est assez rare pour le souligner. Il se trouve que cette fois encore, les deux courses vont avoir lieu ensemble. La Cap Martinique est biennale, la Transquadra



Noel Racine et son compère Ludovic Sénéchal ont gagné la TSQ, en double et au classement général, à bord de leur JPK 10.30 Foggy Dew

Photo © Transquadra

est triennale mais se déroule à cheval sur deux années. « Il n'empêche, relève Mico non sans malice, que les fondus de transat pourront courir les deux courses, sauf que ce sera dans l'ordre inverse. La Cap Martinique part de La Trinité le 14 avril 2024 (15 jours après Pâques et le Spi Ouest-France) et la TSQ de Lorient le 15 juillet, 4 jours après le départ de Marseille ». Mico entend motiver les troupes phocéennes qu'elles soient plus nombreuses, en incluant les étrangers limitrophes, actuellement le seul point faible de cette transhumance qui rassemble bon an mal an quand même pas loin de 90 voiliers dont une part grandissante de solitaires, et 40 à 50% de récidivistes (le record à battre est de 7 éditions !). Quand on l'interroge sur ce qui différencie les deux Transat, il invoque en premier l'aspect familial car les dates collent aux congés en vigueur dans notre doux pays, comme en témoigne un nombre record de réservations avion (600 !) en Martinique. Sur le plan sportif, il considère que la TSQ, réservée aux plus de 40 ans, est une course d'accueil pour ceux qui veulent traverser l'Atlantique, à l'exception des dix premiers qui courent après un résultat. « La Cap Martinique concerne le haut du panier de la TSQ. On risque de perdre certains parmi les meilleurs, prêts à en découdre en plein mois d'avril (sourire !). Elle intéresse un public plus restreint mais probablement plus qualitatif », ajoute Mico, prompt à nous rappeler que « sa » Course des Iles en solitaire (et en Bretagne !) se déroule depuis l'an dernier en IRC juste avant la Duo Catamania. Fort de l'excellent retour manifesté au lendemain de la première édition de la Cap Martinique, Jean-Philippe Cau dit avoir déjà reçu trente demandes d'inscriptions de primo-accédants et se plaît à imaginer une flotte de 60 bateaux en 2024, dont, espère-t-il, des jeunes et des étrangers. « Il y a un gros réservoir en Angleterre avec le développement que connaît la course en équipage réduit. A nous d'arriver à les faire sortir de leur pays ». L'ancien président de l'UNCL partage en fait le même avis que Mico Bolo et souhaite encore tirer vers le haut le niveau des coureurs de la transat non stop avec des exigences renforcées côté qualification. Thibaut Derville estime « qu'on ne change ni une recette qui plaît ni une équipe gagnante et donc on reprendra les mêmes ingrédients, avec très peu de changements ». L'équipe organisatrice reste la même avec une quinzaine de personnes emmenées par les deux compères. Thibaut promet la publication de l'avis de course à l'ouverture du Nautic et une présentation de la prochaine édition sur le stand du YCF et de son pôle course au large UNCL, le dimanche midi 4 décembre ».

Patrice Carpentier

HALF TON CLASSICS CUP UN PLATEAU INTERNATIONAL À COWES



Photo © www.shiptoshore.be

Après deux reports consécutifs, la classe Half Ton Europe en lien avec le RORC a pu enfin programmer mi-août cette compétition tant attendue. Cowes reste un lieu magique pour l'organisation des régates et le Solent a gardé tout son charme. Les tracasseries Brexit, l'inflation des coûts et le climax post Covid n'ont pas facilité les choses mais la motivation était intacte. La classe est aussi très fière d'avoir eu comme partenaire principal une compagnie issue du milieu Maritime : Fast Lines, un armateur Anversois propriétaire de plusieurs petits cargos très performants. Plusieurs Half continuent de rejoindre les lieux de régates, quelques fois éloignés, par la mer. La classe encourage ces voyages développant le sens marin et limitant aussi les impacts sur l'environnement.

17 Half sur 20 inscrits venant de 6 nations (UK, IRL, FIN, BEL, FRA, NOR) se sont finalement retrouvés à proximité du Bramble Bank pour une série de 9 régates. Impossible de résumer une semaine de compétitions intenses dans une ambiance « So British ». En tous cas, la qualité des concurrents était relevée et ce type d'événement sélectionne déjà des teams très motivées venant de plusieurs horizons. Le comité de course (RORC) a été irréprochable et très clair dans sa communication. Les conditions de vent ont été globalement assez légères (5/8 nds) sauf pour la grande course (17/20 nds) avec de belles figures de style. Après une première journée difficile, le nouveau projet FRA (Halfajet) a pu donner la réplique. Grâce à sa régularité, l'équipage a progressé au fil des manches au classement général pour finir sur le podium à la troisième place derrière deux équipages irlandais. Laissons la parole au skipper (Ronan Treussart) de ce plan Gahinet 81 en version turbo IRC :

« Après un long refit, le Spi-Ouest et le TourDuf, nous voulions courir entre Half tonners et cela au meilleur niveau. Nous n'avons pas été déçus car ce fut un plateau relevé et une belle compétition sur l'eau. Aussi heureux d'avoir retrouvé les amis, nous sommes très satisfaits du podium et revenons confiants du potentiel

d'Halfajet re-boosté. Il faut que les jeunes s'intéressent aux Half car ils peuvent régater avec de modestes budgets et surtout se faire plaisir. »

La classe attache beaucoup d'importance à la précision des mesures servant à l'établissement des coefficients (max 0,965). Le secrétaire de notre association a suivi la formation de jaugeur dispensée par l'UNCL et il est habilité à ce travail.

La classe communique aussi avec les 2



Photo © www.shiptoshore.be

bureaux de jauge (RORC/UNCL) habitée par la volonté d'harmoniser la flotte UK et les flottes continentales. Certaines différences de perception sont encore d'actualité. Les certificats endorsed seront désormais obligatoires pour participer au prochain championnat d'Europe (HTCC).

Un succès qui ne se dément pas

L'objectif de la Half Ton Classe Europe est de continuer à faire évoluer au meilleur niveau possible ces voiliers subtils qui font partie de l'histoire de la régate. Le tout dans une enveloppe financière raisonnable (15.000-45.000 euros) en recyclant et modifiant des bateaux existants (attention aux règles de classe à respecter).



L'équipage d'Halfajet

La formule connaît actuellement un beau succès en Bretagne où Nicolas Lunven a montré récemment l'exemple avec la renaissance de Diabliesse. Ce qui a entraîné plusieurs projets dans son sillage : « Depuis que j'ai racheté Diabliesse il y a deux ans et entrepris un important refit, je me suis rendu compte qu'il y avait de nombreux Half éparpillés un peu partout, notamment en Bretagne Sud, lieu que je connais bien. Je me suis dit que c'était dommage que chacun reste dans son coin. Alors avec quelques autres passionnés, nous avons commencé à contacter les propriétaires un par un. Nous avons réussi à réunir une petite dizaine de Half au Spi Ouest-France. Quelques autres ont également participé au Tour Duf', au Tour des ports du Morbihan. Certains bateaux ont été rénovés et d'autres sont encore en chantier : ce qui laisse augurer de beaux rassemblements de Half à l'avenir ! »

Le 40^{ème} anniversaire en Norvège

En conclusion, cela bouge pas mal du côté des Half et cela dans plusieurs bassins de régate. Le challenge restant de se retrouver sur quelques événements emblématiques.

A l'occasion du 40^{ème} anniversaire de la Half Ton Cup de 1983 de Hanko, à laquelle participait le Roi Harald de Norvège, le Royal Norwegian Sailing Association (KNS) organisera en collaboration avec la Half Ton Class Norway la prochaine HTCC du 13 au 19 Aout 2023 au même endroit : une île pas loin d'Oslo. L'endroit est exceptionnel et l'événement s'annonce prometteur. Les organisateurs sont très pro actifs pour faciliter la venue des participants étrangers. Plusieurs Half seront également à louer sur place. Plus d'infos prochainement sur le site de la classe.

Half TON, Twice the fun!
Philippe Pilate - Président HTCE
Général Tapioca BEL 7548.

Photo © www.shiptoshore.be

Dhream cup. La victoire en équipage revient à un bateau de Méditerranée



Le Suisse Franco Niggeler, armateur et skipper du Cookson 50 Kukka 3 a remporté le Championnat UNCL/Méditerranée l'an passé. A l'époque, il nous avait fait part de sa volonté d'aller régater

en Australie avec en bouquet final une participation à Sydney-Hobart. En 2022, on a effectivement constaté que le bateau blanc avait quitté son terrain de jeu méditerranéen mais pour rallier la Manche, qui est quand même moins loin que l'Australie, et participer à la Dhream Cup face à 25 autres voiliers IRC menés en équipage. L'homme et sa plantureuse équipe n'ont pas regretté le déplacement puisqu'ils s'imposent devant le Mach 45 BT Blue de Nicolas Groleau et Albator, un proto Nivel, qui lui aussi navigue



habituellement en Med. En IRC double, il y avait 21 inscrits à la course de Jacques Civilise. La bagarre pour la première place s'est jouée entre les deux JPK 10.80 Solenn (lire aussi « La passe de trois ») et Raging Bee pour s'achever à l'avantage du premier cité. Le JPK 10.10 Delnic complète le podium.



Dans la famille JPK, le 10.10 Delnic est en haut à droite

Quelle saison pour Solenn!

Le démon de la Course au Large a pris Ludovic Gérard ça fait une dizaine d'années quand il a acheté un A 31 pour courir en double la Transquadra 2014/2015 au départ de Barcelone (avec à la clé une place de 3^{ème}), car à l'époque il était en poste à Marseille au siège de la CGA-CGM. Un peu plus tard, quand il a pris son indépendance professionnelle pour créer ses propres sociétés spécialisées dans

équipier Nicolas Brossay, ils s'engagent le 1^{er} mai 2022 dans la Cap Martinique et la remportent, contents d'avoir tenu tête à des carènes plus planantes que le 10.80, du genre SF 3300 et Figaro 2. Ludovic attribue sa victoire à deux priorités : celle d'avoir préparé et conduit son JPK plein vent arrière, « à la contre gîte à la façon des dériveurs » grâce à des spis très stables, et à la météo qu'il



le shipping après un passage chez Aero et ses projets de cargo à voile, Ludovic a flashé sur le 10.80. Il a démarré en Med et couru les classiques de préférence en double en y incluant la Middle Sea Race avec des podiums au palmarès. Avec son

a beaucoup travaillé avant et pendant la course, notamment quand il a fallu piquer sud après suivi pour un temps l'ortho au-delà de Madère. « Il fallait contourner cette grosse bulle anticyclonique au milieu. Je passais 4h par jour à la table à

cartes et on a décidé de plonger environ à mi-chemin (au bon moment, je crois) pour raccrocher les alizés bien établis au sud alors que d'autres restaient trop au nord ». Le bateau à peine rentré par cargo à la métropole, Ludovic et son compère enchaînent sur la Dhream Cup et s'illustrent une nouvelle fois en double au nez et à la barbe de leur sister-ship Raging Bee. Courant septembre, le 10.80 est descendu à Marseille en camion d'où Ludovic l'emmenait seul pour Malte et la Middle Sea Race (courue en double, cette fois en compagnie de son ami Stéphane Bodin) avec pour espoir de faire le tiercé des trois épreuves la même année... un pari gagné ! Ludovic est très attaché aux couleurs de Pure Ocean qu'il défend par un marquage sur le bateau, et personnellement par du mécénat, afin de promouvoir et lever des fonds pour cette fondation qui a pour objet d'éduquer le grand public et de soutenir des projets scientifiques visant à cartographier les fonds marins. « 90% des océans sont inconnus. C'est comme si tu lisais une page sur 10 d'un livre... On connaît presque mieux la lune que les fonds de nos océans alors qu'ils sont indispensables à la régulation du climat... L'océan capte 30% du CO2 mondial ».

LAURENT CHARMY REMPORTE LE TOUR D'IRLANDE

Photo © David Branigan/Oceansport



Laurent Charmy navigue depuis fort longtemps sur divers supports. De l'IMX 40 Fastwave racheté à Eric Fries avec lequel il a écumé les régates en Méditerranée au J 70 et ses compétitions de haut niveau, en passant par des Figaro 2 puis 3 de location avec lequel il s'est illustré au dernier Fastnet en équipage, ce chef d'entreprise spécialisé dans les parcs éoliens et les centrales hydro électriques avait acquis en 2013 le J 111 de Thierry

Bouchard qu'il a continué d'utiliser avec bonheur en Méditerranée jusqu'à le rapatrier à Cherbourg, son nouveau port d'attache. Le bateau fut immobilisé un bout de temps en raison d'une mauvaise chute alors qu'il se trouvait sur le terre plein et c'est avec une légitime impatience que l'armateur et skipper devenu normand prit, mi-juin, le départ du Round Ireland Race. La course biennale comptait une cinquantaine de participants. Les conditions se sont durcies au sud de l'Irlande et le temps se dégradait carrément à l'ouest de l'île quand la flotte fut cueillie par une méchante dépression, celle là même qui occasionna l'interruption de la Vendée Arctique des IMOCA en Islande. « On a eu une mer très forte avec des creux énormes et des vents de 35 nds au large de l'Irlande se souvient

Laurent. Sous 2 ris GV et foc ORC, on est partis au large pour échapper au pire. On a poussé loin avant de virer de bord et de choquer les écoutes cap vers le nord de l'Irlande. On a toujours été au contact de gros bateaux. On avait pris le bon wagon. On a eu froid, le bateau mono safran est rapide mais exigeant en terme de rappel et de réglages ». La ténacité de l'équipage a porté ses fruits puisque SL Energie Fastwave s'impose toutes classes IRC. L'an prochain, Laurent a prévu de courir les classiques « bretonnes » en équipage sur son 111, de poursuivre la régata autour de trois bouées en J 70, et d'étréner son nouveau monotype UNCL de 30 pieds dès qu'il lui sera livré, avec pour projet de le mener en double dans la première transat venue.

LA DUO QUI RAVIT



Photo © Damien Legrand - LgDAMSphoto.com

Organisée par le Yacht Club du Crouesty Arzon avec le concours de la société nautique de la Trinité-sur-Mer, la Duo Catamania disputée en double du 18 au 24 juin sur des voiliers IRC avait pour étapes Le Crouesty-Arzon (au départ et à l'arrivée), Le Palais, Locmiquélic, Port Haliguen. Malgré l'absence des bateaux engagés dans la Cap Martinique, la course a fait, comme d'habitude, le plein (50) de participants. Hormis dans la première et la dernière étape, le vent a été plutôt modéré à faible. Le régional de l'étape, Laurent Tilleau, accompagné de Thibaut Agauge

Le Roy, a nettement dominé les débats sur le JPK 10.10 La Boulangère avec un score sans appel de 3 victoires et une place de 3 et de 4. Il devance Abracadabra, le sistership de Jean-André Hebel sur lequel se sont succédé 4 personnes (on peut modifier la composition de l'équipage durant l'évènement) et le J 99 J Lance de Didier Le Moal et Frédéric Bouvier. Frédéric qui avait participé déjà une

fois à la Duo voici quelques années a retrouvé avec plaisir l'état d'esprit de cette rencontre de bon niveau « où on régate sérieusement mais on n'aime pas se prendre au sérieux » et de grande convivialité du fait que les compétiteurs dorment à bord et se retrouvent donc à terre pour les agapes du soir. « Au départ de la première régata, le vent frôlait les 20 nds et avec Didier on a privilégié un départ prudent pensant que les autres en feraient de même. Erreur ! Le gros de la flotte était massé sur la ligne au top départ et il a fallu cravacher pour revenir dans le match ». Frédéric se souvient aussi d'un



Photo © Damien Legrand - LgDAMSphoto.com

fois à la Duo voici quelques années a retrouvé avec plaisir l'état d'esprit de cette rencontre de bon niveau « où on régate sérieusement mais on n'aime pas se prendre au sérieux » et de grande convivialité du fait que les compétiteurs dorment à bord et se retrouvent donc à terre pour les agapes du soir. « Au départ de la première régata, le vent frôlait les 20 nds et avec Didier on a privilégié un départ prudent pensant que les autres en feraient de même. Erreur ! Le gros de la flotte était massé sur la ligne au top départ et il a fallu cravacher pour revenir dans le match ». Frédéric se souvient aussi d'un

Girardin qui a gagné les deux précédentes éditions sur son J-120 Hey Jude, le bateau amiral de la flotte, a loupé la manche 2 pour un problème technique et se retrouve relégué 6^{ème} au général malgré une victoire et trois places de 3 dans les autres manches. Frédéric et son compère Didier, les deux dirigeants de J Composite, constataient non sans malice que trois de leurs bateaux figurent dans le top Six : leur très récent J99, et les nettement plus anciens J-109 de Samuel Prietz juste devant Hey Jude. Ils reviendront l'année prochaine (en J99) et seront partenaires d'un dîner d'équipages.



Photo © Damien Legrand - LgDAMSphoto.com



DELTAVoiles

vous accompagne jusqu'à la victoire !

CAP MARTINIQUE 2022

Vainqueur en double :

Ludovic Gérard et
Nicolas Brossay sur Solenn For
Pure Ocean (JPK 10.80).



Photo ©Yohan Brandt

HIGHER
FASTER



Photo ©Yohan Brandt

EUROPEAN IRC : LES «VIEUX» NE S'EN LAISSENT PAS COMPTER



Moana

de la chance et de l'expérience. Cette dernière est la somme de toutes les erreurs commises durant un quart de siècle. L'équipe composée de jeunes gars a parfois paniqué, mais, maintenant, ils gardent leur sang-froid quand les choses tournent mal. Moana, qui signifie mer en langue tahitienne, est un First 47.7 de série long de 14 m et large de 5 m. La plus grande voile fait 180m² et le bateau pèse 11 tonnes. Cela signifie que vous devez maîtriser des forces considérables. Notre expérience joue également un rôle important ici. La voile est dans notre sang et parfois les jeunes enfants (la relève !!!!) de l'équipage participent à des compétitions. Cela crée une ambiance familiale que nous voulons absolument conserver.

Photo © WACON-images, Ronald den Dekker

Ce qui est bien avec la voile, c'est qu'il y a beaucoup de sympathie entre les différentes équipes. Le vainqueur est chaleureusement accueilli par les autres équipes puis nous fêtons ensemble la fin

La voile est comme Jean qui pleure et Jean qui rit. Ce championnat européen IRC 2022 était pour Jean qui rit. C'est ainsi que les marins décrivent les conditions météorologiques comme étant les meilleures : un temps magnifique, du vent à volonté, un plateau de 37 participants et une organisation au top avec 9 manches au compteur dont 3 côtières. Ce fut le cas à Breskens. Le grand favori était l'équipe Hollandaise du marin professionnel Gert Jan Poortman, qui a acquis de l'expérience dans la Volvo Ocean Race, mais c'est l'équipe de voile Gantoise Moana qui s'est finalement imposée avec seulement 1 point d'écart. C'est la plus belle victoire que l'on puisse obtenir en Europe, notamment parce que les amateurs se mesurent aux professionnels. Nous avons déjà été champions de Belgique et des Pays-Bas et même décroché un podium championnat d'Angleterre, mais cette victoire-ci est supérieure. Notre prochain grand objectif sera le Fastnet 2023 avec l'espoir de faire mieux que les places de 2 et de 3 déjà acquises dans notre classe.

25 ANS D'EXPÉRIENCE

Moana doit le titre européen à toute l'expérience acquise par l'équipage au cours des 25 dernières années. Nous



Photo © WACON-images, Ronald den Dekker

sommes 11 à bord et le noyau de notre équipe est la famille Goubau et ses amis. Quand nous étions jeunes, nous faisons plus de régates, mais, maintenant que l'équipage a une famille et un travail, nous choisissons les meilleures compétitions. Gagner à ce niveau demande du talent,

de la course. Pendant la compétition, une discipline stricte s'applique et tous les membres de notre équipe doivent être couchés au plus tard à 22h30. Dimanche soir, c'est la fête, et à Breskens, elle fut superbe.

François Goubau



Picsou

Photo © Fotograffista

UN PLAN D'EAU « PRISE DE TÊTE »

Breskens n'a rien à envier au Solent en ce qui concerne la complexité du terrain de jeu. En effet, l'embouchure de l'Escaut avec ses bancs de sable modifie la direction des courants de 90 degrés à 200 m d'écart au point qu'on en vient à douter de la véracité des cartes de courant. Rajoutez à cela l'entonnoir entre les rives et S et N de l'Escaut qui provoque des shifts de vent dignes de la rade de Marseille et vous avez toute la panoplie pour une belle prise de tête des tacticiens quant à savoir si vous allez privilégier la droite ou la gauche du plan d'eau. Si on analyse les résultats, force est de constater que les vieux bateaux tirent plutôt bien leur épingle du jeu. Les vainqueurs dans chacune des trois classes sont le First 47.7 Moana (1) de 2005, le J 109 Joule (2) et le Dehler 29 (3) de 1997. Alors oui le clapot incessant du plan d'eau est certes à l'avantage des bateaux un peu lourds, mais pas que. Moana et Joule venaient de remporter la Cowes Week dans leurs classes : gage d'une certaine expérience de l'équipage.

Philippe Bourgeois/Picsou

RMSR : TEASING MACHINE GAGNE SA PREMIÈRE « 600 » TOUTES CLASSES

Pour sa 7^{ème} participation à la Middle Sea Race, Eric de Turckheim, habitué des podiums dans les plus grandes classiques mondiales à bord de son Teasing Machine, décroche enfin la victoire tant convoitée en Méditerranée.



A 01h11', le mercredi 26 octobre, le 54 pieds Teasing Machine dessiné par Bernard Nivel et construit par King Marine à Valence était le 9^{ème} monocoque à franchir la ligne d'arrivée. Il décrochait ce faisant la victoire toutes classes IRC alors que la majorité des voiliers était encore en mer. Il faut dire que les vents qui ont prévalu durant la 49^{ème} édition de ce « tour de la Sicile » long de 600 milles ont été inexistantes, ou légers, au mieux modérés, et ont avantage les grands bateaux. Il se trouve que Teasing Machine, petit parmi les grands, s'est maintenu dans le bon wagon et s'est donc logiquement imposé en temps compensé devant le Botin 65' Spirit of Lorina, un autre voilier français, 1^{er} en classe 1, et le Reichel Pugh 60' Wild Joe, 3^{ème}.

« J'ai une passion pour les courses de 600 nm », a déclaré l'armateur, skipper et souvent barreur de ce voilier né en 2017. C'est comme courir un marathon. Il faut rester au top plusieurs jours durant, gérer dans le temps le travail de l'équipage. C'est une grande émotion de gagner la Rolex Middle Sea Race car c'est notre première victoire toutes classes après plusieurs podiums consécutifs. De plus, c'est certainement notre course préférée de 600 nm en raison de la complexité du parcours, et de la volatilité des vents ». Laurent Pagès, tacticien et navigateur explique que cette victoire s'est jouée au nord de la Sicile en se rapprochant de la côte : « L'heure à laquelle vous franchissez les points critiques du parcours est déterminante quant aux courants, notamment dans le détroit de Messine, et à l'orientation ainsi qu'à la force du vent. Cela vous amène parfois à faire des choix radicaux ». Une autre clé de la bonne performance du voilier gris

anthracite est la cure d'amaigrissement subie depuis ses premières navigations : « Dans la foulée du précédent Teasing Machine, un 43 pieds, Bernard Nivel nous avait dessiné un 54 pieds puissant et relativement lourd. Au vu des premières confrontations, on a constaté que les TP 52 étaient nettement plus rapides dans les petits airs. Pour y remédier, on a allégé le bateau de 1 500 kg en troquant la quille droite contre une quille à bulbe. Satisfaits de cette modification, on a encore gagné 500 kg en août dernier ». Ce régime minceur a payé à la Middle Sea Race où le vent a évolué entre 0 et 14 nds. Reste à voir ce que ça va donner dans de prochaines courses plus ventées. La réponse est pour bientôt car Teasing Machine n'arrête pas de courir aux 4 coins de la planète. Le 8 janvier, il sera au départ de la Transat du RORC, courra la Caraïbes 600 autour de l'archipel antillais, s'en retournera ensuite en Europe pour participer au 50^{ème} Fastnet et finira l'année en Australie avec la Sydney Hobart : autant d'épreuves où l'équipage, totalement français, hormis l'Italien Gabriele Olivo excellent au réglage des voiles, aimerait bien répéter la belle histoire de la Middle Sea Race. On note par ailleurs que la gente vélique tricolore a brillamment performé en Méditerranée. Outre les victoires de Teasing Machine (évidemment 1^{er} dans sa classe 2) et de Spirit of Lorina (classe 1), on relève celle d'Albator, encore un plan Nivel, en classe 4, et celle du JPK 10.80 Solenn Pure Ocean en double, après, excusez du peu, plus de 7 jours de navigation..., ainsi que les podiums de l'IRC 52 Arobas2 en classe 2 et du Ker 40 Chenapan en classe 3 (devant le 46 pieds Tonnerre de Glen). Au classement des nations, il n'y a pas photo, les Français sont les meilleurs !

LA PÉRENNITÉ DES « 600' », LE RETOUR DE L'ADMIRAL'S CUP ET DE LA COMMODORE'S CUP

La gouvernance du RORC, club auquel appartient Eric de Turckheim, a évolué il y a deux ans pour devenir une sorte de conseil d'administration avec des « flag officers » qui exercent chacun une responsabilité directe sur les activités du club. Celle dévolue à Eric concerne « le racing committee ». « On gère l'ensemble des courses du RORC et celles associées comme la Middle Sea Race. Aujourd'hui, on compte 4 épreuves majeures de 600 nautiques : le Fastnet, la Caraïbes 600 et la MSR auxquelles s'ajoute la Sydney-Hobart. Des courses que je connais bien et qui mériteraient une ou deux régates périphériques pour accompagner l'évènement ». On note que le RORC a inauguré une nouvelle 600' cet été avec la Baltic Race qui partait d'Helsinki, et l'Aegan 600 organisée par l'Hellenic Offshore Racig Club a connu sa deuxième édition mi-juillet en Méditerranée orientale. « Non, on ne veut pas faire une avalanche de 600', prévient Eric, mais proposer un calendrier diversifié, entre 100 et 600 milles pour tous les propriétaires en fonction de la taille et des caractéristiques de leur bateau ainsi que de leur expérience du large. Il y a plusieurs courses courtes, comme la Channel race de 140 milles, ou comme en France le concept de 100 milles/une nuit qui est intéressant pour faire venir de nouveaux participants. La course offshore en IRC est l'ADN du RORC C'est pourquoi on cherche à faire revivre de grands évènements comme l'Admiral's Cup ouverte aux équipages professionnels et la Commodore's Cup réservée aux amateurs. Il est d'ailleurs prévu de relancer cette dernière dès 2024 et de la réserver aux équipages en double : la grande course pouvant être un Cowes-Dinard a et r. La renaissance de l'Admiral's Cup est prévue pour 2025 avec des équipes de 2 bateaux : un 45/55' et un autre plus grand. 2025 sera le 100^{ème} anniversaire du RORC, et il y aura une Transat Newport-Cowes au mois de juin pour faire venir nos amis américains sur le Fastnet et l'Admirals' Cup. »

Patrice Carpentier

LES MAXIS SE SATISFONT DE L'IRC

En Maxis comme en d'autres voiliers, ce ne sont pas les plus récentes unités qui dominent nécessairement les débats. Le vainqueur du MMIC 2022 est Capricorno qui fête ses... 27 ans.

Une fois encore, la Maxi Yacht Rolex Cup a démontré la performance de l'IRC, sur l'un des plus prestigieux événements du programme 2022. Organisée par le Yacht Club Costa Smeralda en collaboration avec l'International Maxi Association, cette édition a vu le retour de la flotte à sa taille pré pandémie avec 37 bateaux jaugés en IRC et répartis en 5 catégories ! Les 4 Class J (Velsheda, Topaz, Ranger et Svea) ont couru quant à eux selon leur propre règle de classe. Flying Nikka de Roberto Lacorte, premier maxi volant de 60 pieds basé sur la technologie AC75, avec des foils en T rabattables, un seul safran réglable en profondeur, et doté d'un TCC « conservateur » de 3.866 destiné à protéger la flotte existante, participait à son tout premier événement lors de cette Maxi

DES RÉSULTATS TRÈS SERRÉS

Les résultats ont été particulièrement serrés. Dans la plus grande classe (13 voiliers de 24.09 à 30.50m de long), il y a eu quatre vainqueurs en 5 courses, du Southern Wind 82 Grande Orazio de Massimiliano Florio, plus petit rating de la classe à l'un des plus élevés, le Wallycento Galateia de David M. Leuschen. Pour sa première course, le tout nouveau ClubSwan 80 My Song de Pier Luigi Loro Piana, équipé d'une quille pendulaire et d'une dérive relevable, a connu sa première victoire. Au classement général, le Reichel/Pugh 82 Highland Fling XI de Lord Irvine Laidlaw s'impose. Classements très serrés également en Mini Maxi 2 où le Reichel/Pugh 78 Capricorno d'Alessandro

a une forme de coque large avec un Bau de 6,1 m, contre 5.44 pour le second.

AUX « VOILES » S'EST JOUÉE L'ISSUE DU CHALLENGE MMIC

Au terme d'une semaine laborieuse aux Voiles de Saint-Tropez où le vent n'a jamais dépassé les sept nœuds, les 46 Maxis en piste scindés en quatre catégories, ont achevé le Mediterranean Maxi Inshore Challenge. En Maxi 3, l'ILC maxi Capricorno d'Alessandro Del Bono a fait face à une concurrence féroce de Lyra habituellement imbattable. Tout allait bien pour Capricorno jusqu'à ce qu'il soit noté OCS dans ce qui fut l'ultime régates. La deuxième marche du podium décrochée à St-Tropez, suffit toutefois à l'équipe italienne pour s'adjuger la victoire au



Alessandro Del Bono est le deuxième vainqueur du championnat MMIC après le président de l'IMA Benoît de Froidmont et son Wallyño en 2019.

Photo © Gilles Martin-Raget

Yacht Rolex Cup. Selon Jason Smithwick, Directeur du RORC Rating Office, « la performance relative du bateau tient au fait qu'il a subi quelques avaries et que les conditions n'étaient pas idéales avec des courses côtières impliquant de nombreux virements et des bords très courts. Nous avons calculé son rating initial en considérant que le bateau naviguerait majoritairement sustenté par ses foils. Les phases de transition en régime archimédien sont cependant nombreuses ». L'épreuve a connu des conditions très variées, avec des vents légers en début de semaine et montant à plus de 20 nœuds ensuite.

Del Bono a défendu et conservé son titre, un point devant le Mylius 80 FD Twin Soul B de Luciano Gandini suivi du Wally 80 Rose de Sven Wackerhagen et du nouveau Botin 65 de Jean-Pierre Barjon, Spirit of Lorina. Cette diversité dans les classements démontre à quel point une jauge unique, basée sur plus de quarante années d'expérience scientifique, crée des règles du jeu équitables entre des yachts de types, de tailles et d'âges très différents. Par exemple, Highland Fling XI construit en 2009, est relativement léger et d'un design « moderne », tandis que Capricorno est d'une autre époque. C'est un Maxi ILC basé sur l'IMS et lancé en 1995. Le premier

MMIC qui a débuté début mai à PalmaVela. Capricorno a construit son palmarès en accumulant des performances au fil des épreuves : le Championnat d'Europe IMA Maxi à Sorrente, les courses-côtières qui précèdent la Rolex Giraglia, la Maxi Yacht Rolex Cup à Porto Cervo, et sa deuxième place aux Voiles. « Je suis vraiment très heureux de ce résultat », a déclaré Del Bono. Ce bateau qui fête ses 27 ans est vraiment incroyable. Nous étions en train de gagner la dernière régates qui fut interrompue et j'ai été impressionné par notre vitesse, même dans le vent léger. Sans notre OCS de la veille, nous aurions remporté St-Tropez ».

SO LONG MIKE



Photo © Philip Plisson

L'un des personnages qui a construit la légende de la course océanique nous a quittés quelques jours avant le départ de la Route du Rhum dont il avait remporté la première édition (1978) à bord de son petit trimaran jaune. Philippe Sérénon conserve un souvenir impérissable de ce navigateur canadien resté humble, discret et affable malgré son grand talent.

«A l'instar de Moitessier, de Tabarly et aujourd'hui Joyon, Mike n'a jamais cédé un pouce de sa liberté à la pression populaire ou médiatique. S'il ne cherchait pas à avoir une image de star, loin s'en faut, l'homme était posé, simple, abordable et amical. Il avait débarqué sur la Route du Rhum 1978, organisée par L'UNCL, sur la pointe des

pieds avec son petit trimaran jaune. On sait comment il est rentré dans l'histoire. Avec lui, l'ère du multicoque de course était née et les Ultim d'aujourd'hui s'inscrivent dans sa lignée. Nous nous sommes vus plusieurs fois lors de départs de course mais un souvenir personnel me revient. En 1985, Michel Etevenon organisa la course Monaco-New York, non sans difficultés. Grace de Monaco était décédée depuis 3 ans. C'est sans doute pour cette raison que Michel parvint à convaincre le prince Rainier de faire cette course en son souvenir pour tisser un lien symbolique entre son pays et celui de Grace : les Etats-Unis. La course Open battait son plein et les meilleurs coureurs s'y inscrivent dont Bernard d'Allessandri, actuel directeur du Yacht Club de Monaco et Mike Birch sur son trimaran géant, Formule Tag.

Le New York Yacht Club qui venait de perdre l'America's Cup voyait d'un mauvais œil les Frenchies arriver avec des multicoques spectaculaires qui risquaient de prendre la lumière. La course n'était donc pas la bienvenue et nous nous sommes retrouvés dans une situation étrange car on ne trouvait pas d'endroit dans New York pour établir la ligne d'arrivée. Finalement le PC fut installé sur le Pier 86 défoncé, au bord de l'Hudson, au bout de la 46^e et au pied

du porte-avions Intrepid qui n'était pas encore un musée.

Ce fut la première course où on avait un tracker pour suivre les bateaux et nous nous sommes préparés à accueillir Mike Birch en vainqueur. Michel Etevenon m'envoya à la Fire Station de Battery Park, à la pointe sud de Manhattan, pour leur demander de faire sortir les bateaux-pompes à l'arrivée de Mike. Avec l'audace de la jeunesse mais sans espoir de réussite, je suis allé voir le chief O'Neil qui, à ma grande surprise, accepta. Manière sûrement pour un Démocrate de faire la nique aux Républicains du NYCC ! Mike arriva donc au milieu de 4 quatre bateaux-pompes, ce qui fut aussi spectaculaire qu'émouvant et inoubliable. Une fois encore la célébrité que Mike ne recherchait pas s'imposait à lui. Puis avec son épouse France, aussi extravertie que Mike était réservé, nous sommes partis en groupe écouter du Gospel dans une église d'Harlem. Mike avait l'air de survoler toute cette agitation et notre activité touristique avec philosophie, se laissant porter par les événements. Le paradoxe est que ni son physique ni son expression ne pouvaient laisser penser qu'il avait du charisme. Et pourtant, si ce n'était pas le cas, je ne m'en souviendrais pas près de 40 ans plus tard.»

Notre métier c'est aussi de vous accompagner dans le choix de vos voiles et l'optimisation de vos ratings.

Les voiles Incidence sont sur tous les podiums de la saison : Massilia Cup, Spi Ouest France, SNIM, Middle Sea Race...



INCIDENCE
SAILS

BS 11-2021 / PIERIK

Nos voiles et nos membranes sont fabriquées en France.

FABRIQUÉ
EN FRANCE

www.incidence-sails.com

LE BILAN DES CHAMPIONNATS UNCL 2022

MANCHE ATLANTIQUE, UN PROGRAMME PARTICULIÈREMENT DENSE POUR LES DUOS

Le programme de 2022 était particulièrement dense avec deux transats au menu : la 2^{ème} étape de la Transquadra en janvier/février puis la Cap Martinique en mai ! En tout, 19 régates composaient le championnat IRC double dont une bonne partie d'épreuves Offshore, telle la Drheam Cup et quelques « Grand Prix », tels le Spi OF, l'Atlantique Télégramme et sans omettre de citer l'incontournable Duo Catamania. Oui, les Duos ont décidément la part belle en Manche Atlantique. On voit aussi poindre une augmentation des solitaires dans les Transat, et par extension une demande pour l'exercice à deux mains en d'autres épreuves. Un championnat serait à construire ? Affaire à suivre...

UNE ANNÉE MARTINIQUE

La Martinique était à l'honneur en accueillant deux arrivées de Transat, et avec un partenariat majeur apporté

à la course au départ de La Trinité. Celle-ci fut gagnée par Solenn for Pure Ocean de Gérard Ludovic avec Nicolas Brossay, suivi par Tristan de Witte et Marcel Dutreux junior sur Witte Spirit 2 puis Fondation Gustave Roussy mené par Olivier Burgaud et Sylvain Pontu. La Transquadra a couronné Noel Racine et Ludovic Sénéchal sur leur JPK 10.30 Foggy Dew, suivi par Jean Passini et Dominique Dubeau sur leur 10.10 SNA Numérobis puis Gérard Quenot et Jérôme Apolda sur Blue Skies. On note l'élévation du niveau des coureurs qui ont bénéficié d'une préparation spécifique dans des centres d'entraînement, tels que ceux mis en place à La Rochelle (Groupe Transquadra) ou à La Trinité-sur-Mer (Orlabay). Ce regroupement des impétrants génère une bonne ambiance et contribue à la rigueur croissante des participants.

240 BATEAUX CLASSÉS AU CHAMPIONNAT DOUBLE

Le championnat Double comptabilisait les 6 meilleurs résultats et pas moins de 240 bateaux classés. Le tiercé gagnant donne Penny Aubert sur son Sun Fast 3200 Georgia Pour à chacun son Everest, qui

récidive après une victoire en IRC double en 2018, suivi par François Moriceau sur le JPK 10.30 Mary et Marc Alperovitch sur le JPK 10.80 Timeline.

PLUS DE 200 BATEAUX CLASSÉS AU CHAMPIONNAT

EQUIPAGE

En équipage, 3 classes ont permis d'accueillir 3 vainqueurs. C'est Éric Fries qui l'emporte en IRC 1 (94 classés) sur le JPK 11.80 Fastwave 6, suivi par le Frers 44 Amanjiwo, de Sébastien Harinouck puis de l'autre JPK 11.80 Leclerc Hennebont Cocody de R. Fromentin. En IRC 2 (87 classés), c'est Laurent Sambron qui s'impose sur le Sun Fast 3300 Hemon-Camus EJP 15, suivi de Mojo Risin, le J 109 de R. Cotterill, puis PL Yachting – Jin Motion, le J99 de P. Guennal. En IRC 3 (26 classés), c'est le Dehler 38 de D. Cooper, Longue Pierre, qui l'emporte, suivi par Ronan Treussart sur le half Halfajet Delta voiles Bretagne, et par Arabel, le vénérable proto d'Henri Vergnoux. Avec les IRC Vintage, de nombreux bateaux anciens IOR courant en équipage vont bénéficier d'un classement en 2023.

La rédaction

MÉDITERRANÉE, UNE SAISON EN DEMI-TEINTE

Après les 2 années largement perturbées par la crise sanitaire, la saison 2022 n'a pas retrouvé l'activité de l'année 2019, dernière année « normale ». Cependant de nouveaux magnifiques bateaux IRC ont fait leur apparition sur les plans d'eaux méditerranéens, preuve que la passion et l'enthousiasme de certains propriétaires et de leurs équipages demeurent intacts pour animer les régates IRC sur la grande bleue. En 2022, les régates majeures, comme la Massilia Cup, la SNIM, la Rolex Giraglia ou la Rolex Middle Sea Race, ont connu une bonne tenue du nombre d'inscrits mais d'autres épreuves subissent en revanche une participation en baisse. Ce constat s'explique soit du fait de coûts d'inscription et d'hébergement plus élevés, soit par le choix de certains propriétaires, notamment en IRC 3 et 4, de courir en Osiris pour améliorer leur chance de victoire face à des bateaux moins affûtés. Un des objectifs de l'UNCL dans le futur est bien de remédier à ces deux problèmes pour relancer la participation aux régates IRC.

A la différence de 2021, ce sont les grands bateaux français qui ont dominé la Classe IRC0 (24 bateaux classés) avec la victoire du très régulier Arobas 2, l'IRC 52 de Gérard Logel devant Lady First 3 de Jean-Pierre Dréau et le TP 52 Red Bandit qui n'ont marqué des points que sur 3 ou 4 épreuves. Il faut souligner la magnifique victoire overall à la Rolex Middle Sea Race de Teasing Machine, le NMD54 de Eric de Turckheim face à une flotte très relevée. La grande Classe du

Championnat subit l'arrêt de plusieurs teams français qui couraient en TP52 auparavant et qui animaient la classe.

La première marche du podium du Championnat IRC 1 (36 bateaux classés) revient au très régulier Tonnerre de Glen, le Ker 46 de Dominique Tian, suivi par Chenapan 4, le Ker 40 de Gilles Caminade, malgré de beaux résultats à la SNIM ou à La Rolex Middle Sea Race, suivi de Leu, le JV 45 de Thierry Deseine. A noter dans cette classe, plusieurs bateaux ont participé brillamment à la Rolex Middle Sea Race, nouvelle course du Championnat, comme Albator, le NMD43 de Philippe Frantz, vainqueur en Classe 4 ou le tout nouveau Neo Jivaro, le Neo 430 de Yves Grosjean.

La Classe IRC 2 (33 bateaux) voit la victoire de Magic Express, le toujours fringant Farr 40 de Laurent Lavaysse, véloce et très régulier, victorieux notamment à Porquerolles, suivi de Sloughi le First 40 de la famille Rivas et de Sophibiant, l'A 40RC de Antonio Maio.

LA CLASSE IRC 3 EST LA PLUS NOMBREUSE.

Les Minots de la Nautique et leur A35 skippé par Victor Bordes auraient bien aimé rééditer leur victoire de 2021, mais ils finissent au second rang de la Classe IRC 3 (70 bateaux classés) qu'ils ont largement dominée avec Checkmate, le Mat 10,70 de Jean-Yves Legall auteur d'une belle revanche. La 3^{ème} marche du podium revient à Sagola T, le Grand Soleil 37B de Brice Aqué. Cette classe demeure très active et la plus nombreuse du Championnat, mais certains bateaux

ne régatent que sur quelques épreuves et, malgré de bons résultats, ne figurent pas au classement général.

L'équipe mandréenne de Rostanbar, le JPK 10.10 de Philippe Mazoyer, prend sa revanche sur Raging Bee, le JPK 10,10 de Jean Luc Hamon, en remportant largement la classe IRC 4 (45 bateaux classés) devant Havanna Glen, l'A31 de Frédéric Tian. C'est la seule classe équipages qui marque le pas en termes de participation car plusieurs bateaux se sont tournés vers le Championnat Duo.

Après une première année où il a terminé second, Sébastien Henri a dominé la saison des doubles sur son JPK 10.10 Télémaque 2 devant l'inoxydable Guy Claeys sur Expresso et Jeanne le JPK 10.30 de Pierre-Henri Duffaud (62 bateaux classés) qui est un nouveau venu en Duo, très prometteur et bien secondé par les frères Barbet ou le maître Richard Sautieux. La participation dans cette classe progresse régulièrement et le niveau général suit la même progression. A noter la très belle victoire de Solenn for Pure Ocean, le JPK 10.80 de Ludovic Gérard, à la Rolex Middle Sea Race en Duo après sa belle victoire à la Cap Martinique.

Maintenant bien au point avec son JPK 10,30 Télémaque 3, Eric Merlier remporte une nouvelle fois la classe Solo (seulement 8 bateaux) devant le Figaro 2 Wasabi de Nicolas Mourard et Michel Sastre sur le JPK 10,10 Blue 007.

Yves Ginoux

Championnat UNCL/Méditerranée-Équipage

IRC 0 - Gérard Logel – IRC 52 Arobas 2

Photos © www.pierik.fr



Photo © www.pierik.fr

Cette année nous avons participé à 8 régates, avec un équipage très stable. Cela a bien aidé la performance, notamment lors de la dernière course : la Middle Sea Race. En effet, 2h avant le départ nous avons embarqué sur un bateau saboté (le seul de la flotte !) : câbles de la H5000 sectionnés (photo), jumelles, dongle Adrena et clé moteur volés... Après le démarrage du moteur

obtenu à l'aide de 2 tournevis et une courte délibération avec l'équipage, nous avons décidé de quand même prendre le départ, résolu à naviguer à l'ancienne. Toute la course s'est faite sans instruments, à «l'aveugle», surtout la nuit. La réception très épisodique du tracker de l'organisation sur les portables nous a permis de collecter des informations précieuses sur les conditions rencontrées

par nos concurrents, parfois trop tard... En final, on est 3^{ème} dans notre classe. Ce qui, vu les circonstances, nous satisfait pleinement.

Nous n'avons pas identifié le lamentable saboteur, qui ne fait vraiment pas honneur à notre sport où chacun sait qu'il n'y a rien d'autre à gagner que le plaisir de la course face aux éléments souvent capricieux.

Gérard Logel

IRC 1 - Dominique Tian – Ker 46 Tonnerre de Glen



Photo © www.pierik.fr

Immédiatement après une Middle Sea Race historiquement lente, Tonnerre de Glen est remonté sur Marseille après s'être arrêté en chemin pour participer à Novembre à Hyères : une sixième régata

obligatoire si les phocéens de la SNIM voulaient détrôner leur ami Caminade (Chenapan) de sa première place au championnat. Ce qu'il advint ! Dominique Tian et son équipage naviguent sur l'ancien

Tonnerre de Breskens depuis son rachat à Pete Vroon en 2016. C'est leur troisième victoire au Championnat à bord de ce navire. Le bateau bleu n'a pas chômé en 2022 puisque la saison a commencé au début de l'hiver aux Caraïbes et il n'a pas changé, sinon l'installation, en amont de la Transat, de panneaux solaires et d'un dessalinisateur qui leur a été bien utile lors de l'interminable RMSR. Tonnerre de Glen a donc retraversé l'Atlantique au printemps cap vers la Med où il s'est illustré en gagnant une nouvelle fois la Palerme Monte Carlo « overall », aussi la Porquerolle's Race et décroché divers podiums. Au bilan 2022, 10 700 milles parcourus en 101 jours et 86 équipiers... En 2023, le programme démarre par des régates locales puis le Ker 46 file en Angleterre pour les classiques du RORC avec bien entendu le Fastnet au menu, et puis retour en Med pour la fin de saison.

PC/ED



Pôle Course du YCF

Vainqueurs Championnats UNCL 2022

Méditerranée Equipage

IRC 0 (TCC > 1.299)

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	AROBAS ²	IRC 52	G. LOGEL	SNST	338
2	LADY FIRST III	MYLIUS 60	Jp. DREAU	SNM	218
3	RED BANDIT	TP52	FOSTER OFFSHORE RACING FOUNDATION	ITA	166
4	CIPPA LIPPA X	MYLIUS 60	P. GUIDO GAMUCCI	ITA	163
5	SPIRIT OF LORINA	BOTIN 65	Jp. BARJON	YC Cannes	157
6	ALIZEE	TP 52	L. CAMPRUBI	CNTL	157
7	CHOCOLATE 3	FARR 52	F. BOPP	SUI	151
8	RAFALE	ELLIOT 52	H. DE BOKAY	GER	148
9	ARAGON	MARTEN 72	N. VAN VERDER	NED	144
10	BULLIT	WALLY 93	A. RECORDATI	ITA	140

IRC 1 (1.300 > TCC > 1.149)

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	TONNERRE DE GLEN	KER 46	D. TIAN	SNM	490
2	CHENAPAN IV	KER 40	G. CAMINADE	CNTL	476
3	LEU	PROTO JV	T. DESSEINE / R. BERENQUIER	SNM	411
4	JACANDA 3	MAT 11.80	V. ROUANNE / Y. DUCREUX	CVSQ	348
5	ALBATOR	NMD 43	P. FRANZ	SNST	231
6	NEOJIVARO	NEO 430	Y. GROSJEAN	UNCL	229
7	PHOSHORUS II	A 13	M. EMERSON	RORC	228
8	IMAGINE	SYDNEY 43	G. ARGELIES / Jc. ANDRE	CV Marsellan	224
9	ASAP 2	GRAND SOLEIL 48 R	X. BROERS	YCAR	201
10	DAGUET 3	KER 46	F. PUZIN	SNM	194

IRC 2 (1.150 > TCC > 1.064)

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	MAGIC EXPRESS	FARR 40	L. LAVAYSSE	YCGM	486
2	SLOUGHI	FIRST 40	P. RIVAS	CN Palavas	432
3	SOPHIBIANT	A 40 RC	A. MAIO	SRA	425
4	JIVARO	J 133	Y. GROSJEAN	COYCH	394
5	COULEUR SOLEIL	GRAND SOLEIL 43	B. MARIN	SNST	317
6	GIO-GIO	GRAND SOLEIL 39	P. MARIANI	IYCH	288
7	VITO 2	A 40 RC	Gm. MAGRINI	SNST	247
8	BERNINA	X 41	M. VERDET	SNST	212
9	TEVERE REMO MAREVIVO - MON ILE	FIRST 40 2.48	G. CATALANO	ITA	186
10	SEVEN MANI	FIRST 40	D. MASSOT	CN Palavas	154

IRC 3 (1.065 > TCC > 1.009)

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	CHECKMATE	MAT 10.70	Jy. LE GALL	SNM	533
2	LES MINOTS DE LA NAUTIQUE	A 35	V. BORDES	SNM	522
3	SAGOLA T	GRAND SOLEIL 37	B. ACQUE	CNTL	247
4	JIN TONIC ALICE	FARR 36	B. DAURELLE	SNM	246
5	LE LUPIN	X 35	J. RAMEIL	CNMT	245
6	FLOWER POWER ²	MAT 10.70	K. OLSTHOORN	COYCH	245
7	DELOS - AUDI ODICEE	DEHLER 38	E. LACOSTE	CNTL	212
8	BART	JPK 998	S. SOLLARI	SNM	207
9	ROLLMOP'S 5	X 35	N. MOURET	SNM	206
10	ARCHITEUTHIS 2	DUFOUR 36	J. SILVE	SNM	194,5

IRC 4 (1.010 > TCC)

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	ROSTANBAR 2	JPK 10.10	P. MAZOYER	ANSM	505
2	HAVANA GLEN	A 31	F. TIAN	SNM	417
3	RAGING BEE	JPK 10.10	Jl. HAMON	CNMT	383
4	AKKA	J 88	G. DELMONT	SN La Ciotat	227
5	ALMOGAVER	J 99	A. ILLES / O. ILLES	CN Palavas	169
6	EXPRESSO 3	JPK 10.10	G. CLAEYS	SNST	166
7	GODZILLA 2	ELAN 37	Q. DUFOREST	SNM	157
8	EQUINOX	DUFOUR 334	C. DELAPORTE	CNTL	153
9	SADIQI	SUN FAST 3200	P. RAMSDALE	Bermudes	145
10	SCHEGGIA	SUN FAST 3200	Jl. DAMBLE	SORAC	145

Méditerranée Duo

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	TELEMAQUE 2	Jpk 10.10	S. HENRI / V. BORDES-LARIDAN / S. TARAQUOIS / Q. LE NABOUR	SNM	535
2	EXPRESSO	Jpk 10.10	G. CLAEYS / L. VENTURI / A. AUTRIC / F. SESSEGOLO / S. REVI	SNST	527
3	JEANNE	Jpk 10.30	P-H. DUFFAUD / R. SAUTIEUX / K. ARPIN PONT / L. BARBET / F. BARBET	CNTL	462
4	HATHOR V	Jpk 10.10	P. VAN GAVER / A. VAN GAVER / P. VAN GAVER	SNM	449
5	ILOGAN	Jpk 10.10	P. PERDROUX / P. GROSSGOGAT	CNTL	430

Méditerranée Solo

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	TELEMAQUE 3	JPK 10.30	MERLIER Eric	SNM	168
2	WASABII	FIGARO 2	MOURARD Nicolas	MACT	150
3	BLUE007	JPK 10.10 V2	SASTRE Michel	CNTL	87
4	PEPETTE.COM	FIRST 31.7	LATAPIE Jerome	CNGJ	81
5	FIGOLO	FIGARO 2	DE BRESSY Michel	CN Port Miou	77

Championnat UNCL/Méditerranée-Équipage

IRC 2 - 2 Laurent Lavaysse - Farr 40 Magic Express



Photo © www.pierik.fr

Magic Express est un Farr 40 basé à La Grande Motte, modifié pour la jauge initialement IMS, et à présent IRC. Le bateau est très performant dans les petits airs. La Méditerranée étant assez on/off au niveau de la météo. L'équipage

a plutôt le sourire quand on retrouve les conditions du bateau, comme ce fut le cas à Porquerolles. C'est un plaisir de naviguer sur ce monotype de 2001 très vivant et toujours dans le coup. J'aspire à de beaux départs, de belles stratégies,

des contacts dans les règles. A cet égard j'ai regretté l'absence de l' A 35 des Minot à Novembre à Hyères en raison d'une avarie survenue au Grand Prix de Palavas. Ce duel déterminant quant à l'issue du championnat nous a manqué.

Laurent Lavaysse

IRC 3 - Jean-Yves Le Gall – MAT 10.70 CheckMATE



Photo © www.pierik.fr

4 ans que je suis sur le podium avec Online (Ofcet 32) mon précédent bateau et puis sur CheckMATE (MAT 1070), avec des places de 2 ou 3 depuis 2018. Aussi l'objectif fixé cette année était simple : oui sur le podium, mais sur la plus haute marche ! Le job est fait grâce à un bateau méthodiquement préparé et à un équipage motivé qui n'a jamais rien lâché. Un Team jeune puisque la moyenne d'âge tourne autour des 30 ans (hors moi) et une mixité basée avant tout sur la

compétence. Des moments forts il y en a eu à chaque course, chaque événement, et, sans hiérarchiser ces émotions le dernier fut à l'une des régates du Grand Prix de Palavas. On part bien, on occulte la bouée de dégagement et au final on revient dessus et la passons bon dernier. Il s'en suivit une remontée de la flotte d'anthologie « Ne jamais rien lâcher » est affiché dans le bateau... L'équipage a tout donné enchaînant de nombreuses manœuvres parfaites dans le tempo.

Romain, notre navigateur, et Yannick, à la tactique, ont joué une partition parfaite et moi, je me suis concentré comme jamais à la barre. Au final, on termine premier en temps réel (et en temps compensé) dans notre classe. Belle saison gratifiée par cette place, et surtout belle saison sur l'eau grâce aux clubs organisateurs et aux bénévoles dévoués que je salue et remercie. Notre objectif de l'an prochain sera l'Européen chez nos voisins.

Jean-Yves Le Gall

Championnat UNCL/Méditerranée-Équipage

IRC 4 - Philippe Mazoyer- JPK 10.10 Rostanbar 2 Ville De Saint-Mandrier

Après le très mauvais épisode Covid et la victoire de la Snim en 2021, nous avons décidé de démarrer une nouvelle saison en équipage avec mon team de choc. Après un Trophée Armen écourté à cause d'une météo compliquée, nous avons enchaîné deux superbes victoires à la Massilia et à la Snim ! La Massilia effectuée en

un seul jour à cause de la tempête, avec deux bananes et un côtier, devant Raging Bee et Magic Sea. A la Snim, nous avons eu beaucoup moins de vent, plus de bananes, des équipages affûtés. Au total nous remportons 5 manches. En 2022, une super équipe, un excellent bateau bien préparé nous ont permis de remporter une 2^{ème}

fois le championnat avec quatre victoires sur six à la Massilia, Snim, Brescou d'Or et le Grand Prix de Palavas qui terminent la saison en Occitanie. Au final, on n'a concédé que peu de manches à nos concurrents (moins nombreux qu'en 2018). Je remercie tout particulièrement Gérard Navarin et Christophe Petetot pour leur expérience et leur professionnalisme, notre club, l'Association nautique de Saint-Mandrier, qui peut être fier de ces belles victoires, d'autant qu'au calendrier 2023 une régata IRC sera organisée par l'Ansm dans la rade de Toulon ! Félicitations à mon club, merci à Yves Ginoux qui nous a fait confiance et à tous les clubs organisateurs. Je termine ce compte rendu par les souvenirs de toutes ces manches en tête mais aussi derrière nos concurrents, des manœuvres étonnantes et ambitieuses de l'équipage, des enroulés de bouée de plus en plus précis et des choix tactiques déterminants. Merci à Gérard Navarin (g.v et tactique), Barbara Mazoyer (piano), Christophe Pététot (tactique et g.v), Sébastien Clergue, Serge Bazzano, (régleurs) et Hervé Bassignana (n°1) sans oublier nos remplaçants ! Je retiens avant tout leur bonne humeur.

Philippe Mazoyer



Photo © www.pierik.fr

Championnat UNCL/Méditerranée-Duo

Sébastien Henri – JPK 10.10 Télémaque 2

Le parcours de ce podologue varois est éloquent. Il a découvert la voile ça fait seulement 2 ans et demi et on voit déjà son nom apparaître en tête de liste du classement devant du beau monde, à commencer par l'incontournable Guy Claes, grand maréchal du double (et du JPK 10.10 lui aussi). Le skipper d'Expresso doit s'incliner de 8 points seulement sur un total de 537 au crédit de Télémaque 2, qui est l'ancien bateau d'Eric Merlier devenu virtuose du solo à bord de son JPK 10.30 Télémaque 3. Sébastien, 42 ans, est un spécialiste de l'Ultra Trail, ce qui en dit long sur sa condition physique, et a su s'entourer des meilleurs locaux, notamment le coach Christopher Pratt (que Sébastien a formé à l'Ultra Trail !) et le « Mino » Victor Bordes Laridan, tous deux de son club de « La Nautique » pour se perfectionner. Sur la photo, on reconnaît même un certain Maxime Sorel à la barre du navire lors de la Snim... Hors donc, le match a été à couteaux tirés avec Expresso tout au long de la saison et c'est grâce à ses victoires dans 4 des six manches retenues que Télémaque 2 fait la différence. Sébastien et ses divers équipiers qui se sont succédé à bord (Victor Bordes-Laridan / Sébastien Taraquois / Quentin Le Nabour) affectionnent particulièrement l'offshore et la brise. Le JPK 10.10 a notamment réalisé une sacrée performance dans la course Au Large de St-Tropez copieusement ventée. L'an prochain, Sébastien, le doué, a prévu de jouer dans la cour des solitaires et se dit impatient de se confronter à Eric Merlier, la valeur étalon dans cette discipline.



Photo © www.pierik.fr

Championnat UNCL/Solo Méditerranée

Eric Merlier – JPK 10.30 Télémaque 3

J'ai eu la chance d'intégrer le pôle course de la Société Nautique de Marseille cette année et je m'en réjouis. Ça change vraiment la façon de s'entraîner, car nous sommes quelques uns à souhaiter évoluer et nous avons la chance d'avoir quelques jeunes de talent dans le club comme Victor Bordes, qui est une véritable locomotive. Naviguer à Marseille, c'est exceptionnel, le plan d'eau est magique et magnifique. De plus, il y a tous les jours, des équipes internationales qui s'entraînent sur les supports à foil ou de voile légère dans le cadre de leur préparation aux JO. On en prend plein les yeux et ça vous communique de très bonnes ondes... Si je devais retenir que quelques heures de course de cette saison, c'est sans doute le retour de la Corsica Med ou dans des conditions musclées j'ai pu vraiment profiter de la carène exceptionnelle du JPK 1030, déboulant en permanence entre 15 et 19 nds pendant plusieurs heures jusqu'à ce que la drisse de mon A5 ne cède...

Nous sommes quelques passionnés et nous allons organiser, avec l'aide d'intervenants extérieurs, des sessions d'entraînement pour les solos et duos.

Le but est de réunir des bateaux quel que soit le club, mais avec leur appui logistique pour s'améliorer. Régater en solo c'est un plaisir, mais aussi beaucoup de convivialité et d'échanges



Photo © www.pierik.fr

avec les autres solos et les doubles. Sur les pontons on me dit toujours « je vais venir faire du solo, je ne perds pas espoir... ». Je considère même que la meilleure façon de progresser est de régater en solo, car en duo chacun prend immanquablement le poste ou il est le meilleur et

donc ne travaille pas ses points faibles et on reste dans sa zone de confort... Nous nous organisons aussi avec les duos pour proposer des solutions de façon à redonner de l'attractivité à notre passion (il est trop tôt pour que j'aborde ce sujet mais nous sommes dessus!).

Eric Merlier

PROFITEZ PLEINEMENT DE VOTRE PROGRAMME DE COURSES SEVENSTAR YACHT TRANSPORT ORGANISE VOTRE LOGISTIQUE



SEVENSTAR YACHT TRANSPORT FRANCE

AGENCE DE MONACO

Valerio del Becaro

+377 977 075 35

vdb@sevenstar-yacht-transport.com

AGENCE DE LA ROCHELLE

Elodie Le Blevenec

+33 671 841 513

elodie@sevenstar-france.com

AGENCE DE LORIENT

Matthieu Le Bihan

+33 631 892 653

matthieu@sevenstar-france.com



Vainqueurs Championnats UNCL 2022

Manche Atlantique Equipage

IRC 1 (TCC ≥ 1.035)

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	FASTWAVE 6	Jpk 11.80	E. FRIES	UNCL	395
2	AMANJIWO	Frers 44	S. HARINKOUCK	SNT	379
3	LECLERC HENNEBONT COCODY	Jpk 11.80	R. FROMENTIN	CNL	312
4	QUALICONSULT L'ANGE DE MILON	Milon 41	J. PELLETIER	CNH	289
5	CARTOUCHE	Mach 45	N. GROLEAU	SNT	247
6	VASCO	Pogo 36	B. FONDRILLON	SNT	246
7	CODIAM	Grand Soleil 43	N. LODAY	CNBPP	246
8	BULLDOG	J 122	D. SHAKESPEARE	UK	235
9	ROGAN JOSH	First 40	R. POWELL	UK	226
10	ORANGE MECANIX2	Xp 44	M. DE MAREUIL	UNCL	222

IRC 2 (1.035 > TCC ≥ 0.970)

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	HEMON-CAMUS EJP 15	Sun Fast 3300	L. SAMBRON	APCC	294
2	MOJO RISIN'	J 109	R. COTTERILL	UK	240
3	PL YACHTING - JIN MOTION	J 99	P. GUENNAL	CVF	215
4	MOSHIMOSHI	Sun Fast 3300	S. SAULNIER	SNBSM	194
5	WHISPER	Jpk 1010	F. RIBOT	EV Cherbourg	175
6	JOLLY JACK TAR	J 109	H. WILSON	UK	168
7	DELNIC	Jpk 10.10	B. ROUSSELIN	SNT	163
8	HAKUNA MATATA	Sun Fast 3200	Jf. NOUEL	CNPornichet	151
9	NUAGE	J 97	O. KAYSER	SNT	139
10	WABI	ACE 30	F. DAVIAUD	CN Clauouey	124,5

IRC 3 (TCC < 0.970)

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	LONGUE PIERRE	Dehler 38	D. COOPER	UK	150
2	HALFAJET DELTA VOILES BRETAGNE	Half Tonner	R. TREUSSART	CMVSB	91
3	ARABEL	Prototype	H. VERGNOUX	YCSC	87
4	SUNSTONE	S&S 40 Custom	W. TAYLOR-JONES	UK	87
5	DIABLESSE	Silver Shamrock Mod.	N. LUNVEN	SRV	85
6	GENERAL TAPIOCA	Half Tonner	P. PILATE	Belgique	81
7	XARA	Swan 38 S/R	J. ROLLS	UK	81
8	DUFF LITE	Corby 25	G. DOYLE	UK	81
9	VENT DE SOLEIL	Feeling 8.50 S	N. ROGER	Amis de Conleau	77
10	UGLY DUCKLING	Sagitta 35	G. BEEVOR	UK	77

Manche Atlantique en Double

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	GEORGIA A CHACUN SON EVEREST	Sun Fast 3200	P. Aubert / J. Lacey / P. Ravel / D. Prono / H. Lauras	SNT	520
2	MARY	Jpk 10.30	F. Moriceau / C. Waubant / D. Gregory	SNT	467
3	TIMELINE	Jpk 10.80	J. Huillard / M. Alperovitch / Jf. Hamon / Yp. Robert	SNT	464,5
4	JUZZY	Jpk 10.30	T. Bonnier / F. Moreau / D. Prono	SNT	365,5
5	FLEUR DU SUD	Jpk 10.10	P. Molitor / A. Shenker / A. Lebreton	SNT	323,5
6	BELLINO	Sun Fast 3600	D. Fish / R. Craigie	UK	319,5
7	MOUSTACHE - GUSTAVE ROUSSY	Sun Fast 3300	O. Burgaud / S. Pontu / G. Pinta / N. Rigal	SNT	291,5
8	PLANETE URGENCE - GROUPE 5	Jpk 9.60	P. Carpentier / F. Hoarer / M. Fluck	SNT	285,5
9	CORA	Sun Fast 3200	T. Goodhew / K. Matthews	UK	284
10	LAZY BOY	Sun Fast 3200	Y. Gapais / Y. Gapais / G. Koch	SNT	281



GRASSI BATEAUX

Réussir votre Projet Bateau...



SAVOIR-FAIRE

CHANTIER NAVAL
& CONCESSIONNAIRE

PRÉPARATION · ENTRETIEN
& RÉPARATION

VENTE NEUF & OCCASION

Votre spécialiste course à La Rochelle



UNE OPPORTUNITÉ **J99**
à saisir courant **2023**



UNE OPPORTUNITÉ **SUN FAST 3300**
disponible immédiatement

GRASSI BATEAUX, DES PROJETS GAGNANTS !



GRASSI BATEAUX,
REPRÉSENTANT
DES MARQUES



Bombard



Plateau Nautique · Rue Sénac de Meilhan · 17000 La Rochelle · contact@grassibateaux.com · +33 (0)5 46 45 40 06

www.grassibateaux.com

Championnat Manche-Atlantique Double

Georgia, régulier aux avant-postes



Photo © Paul Wyeth

Après avoir soutenu le Conservatoire du Littoral, les années précédentes, Georgia a porté les couleurs de l'association A chacun son Everest, qui prend en charge les enfants atteints de leucémie, les femmes du cancer du sein, et les personnels médicaux et soignants touchés par le Covid. J'accompagne cette association depuis sa création, il y a plus de 30 ans.

Plusieurs équipiers présents à bord en 2022 nous ont permis de faire une place moyenne de 3,5^e sur l'ensemble des courses retenues pour le classement sur les 6 meilleures courses.

Notre Sun Fast 3200 va vite dans toutes les conditions, même si la concurrence est bien présente. C'est celui qui fait le moins d'erreurs et qui navigue propre qui l'emporte et j'ai largement bénéficié de

l'input apporté par les entraînements avec le centre Orlabay de la Trinité-sur-Mer pour m'améliorer, au cours des transitions en particulier.

Les équipiers qui se sont succédé à bord étaient plein de talent : Joe Lacey au Spi Ouest, Philippe Ravel à la 45^e et aux 100 milles du Crouesty, Dominique Dubeau, vainqueur de la Transquadra en double, à l'Ar Men, Sébastien Prono à la Nuit des Iles du Ponant et à la Duo Cat Amania, et enfin Hugo Lauras à l'Atlantique Télégramme de Lorient.

Une belle année qui se termine avec le support de tous ceux ayant contribué à la préparation du bateau : Technologie Marine, Den Ran, Adrena, Atelier cables, U ship, Jonathan Chodkiewicz, No Limit avec la Compagnie des Ports du Morbihan, la voilerie Intuitive Sails, Delta voiles de la Trinité pour l'entretien des voiles, Nomad's kitchen pour les plats appertisés à bord et enfin la météo avec Fabien Delahaye, Pierre Leboucher et Christian Dumard. Je les remercie chaleureusement tous !

Penny Aubert

Équipages IRC 1

Des hauts et des bas à bord du JPK 11.80 Fastwave 6

De très beaux souvenirs, voilà ce que la campagne 2022 laisse à l'équipage de Fastwave 6. Peu de vent mais beaucoup de moments intenses. La saison avait pourtant mal commencé avec une 7^{ème} place au Spi Ouest entre Qualiconsult et Saga. Rien ne passait alors que tout souriait à nos concurrents ; Pen Koent, magistral vainqueur et Cocody en seconde position devant Codiam. Nous attendions les offshore avec impatience et n'avons pas été déçus ; Armen-Uship, La Trinité Cowes, Drheam Cup, Nuit des Iles du Ponant ... Le résultat toutes classes sur La Trinité Cowes a été vite connu avec Teasing Machine, seul bateau à passer le Four avant la renverse. Il nous battra de plus de deux heures à Cowes. Pendant ce temps, nous tricotons au près contre le courant dans la pétrole mais devant notre sistership (Cocody) à environ 1,5 mille à la sortie du Four. Tout se présente bien ensuite avec le vent qui rentre et nous pousse vers le sud du DST des Casquets. Lors du bord vers les Needles notre suivant navigue un peu plus à l'ouest que nous et reprend 0,5 mille à l'entrée du Solent. Le



Photo © QUEMENER YVES-MARIE

vent tombe sous les 10 nœuds, mer plate et VMG sous spi asymétrique : pas vraiment le point fort sous notre configuration. Nous tombons dans tous les trous de vent du Solent ! Derrière, ça se rapproche sous un spi symétrique et, à 0,25 mille de l'arrivée, Cocody nous couvre et nous passe. Mais il abat trop vite vers la ligne et nous ouvre la porte. A notre tour nous le couvrons et franchissons la ligne avec 16 secondes d'avance ! Drheam Cup : après avoir fait le tour de la Manche depuis Cherbourg en passant par les côtes anglaises, les choses sérieuses commencent avec le passage

d'un front orageux lors de la descente vers le waypoint d'Ouessant. Nuit dantesque dans un ciel illuminé d'éclairs. Au matin, à l'approche du waypoint et dans un vent mollissant la flotte se disloque au gré des virements de bord. Jean-Philippe Cau nous place magnifiquement sur une layline tribord amure à 2 milles de la marque. Le vent tombe et il ne faut pas virer. C'est tendu mais ça passe à quelques mètres. Derrière nous c'est la panique, nous ne reverrons plus nos concurrents. Vivement 2023...

Eric Fries

ÉQUIPAGES IRC 2



Photo © NC

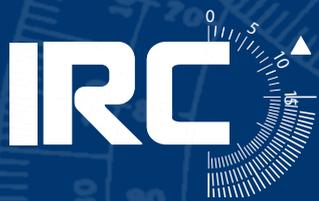
Le Sunfast 3300 Hemon-Camus EJP 16 de Laurent Sambron a couru 4 épreuves du calendrier 2022.

ÉQUIPAGES IRC 3



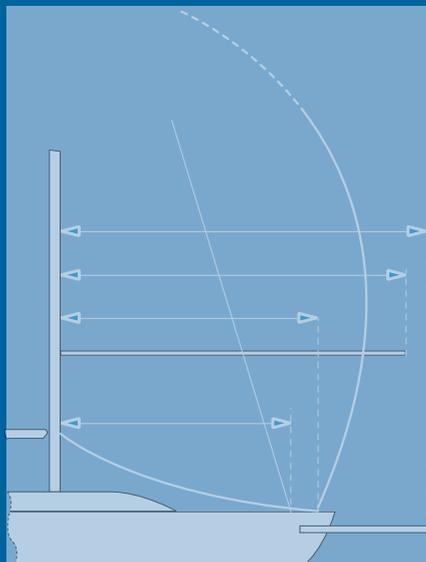
Photo © Rick Tomlins on

Le Dehler 38 Longue Pierre du britannique David Cooper a couru Cowes-Dinard et la Cherbourg Race.



www.ycf-club.fr

CAHIER TECHNIQUE



Règle IRC 2023



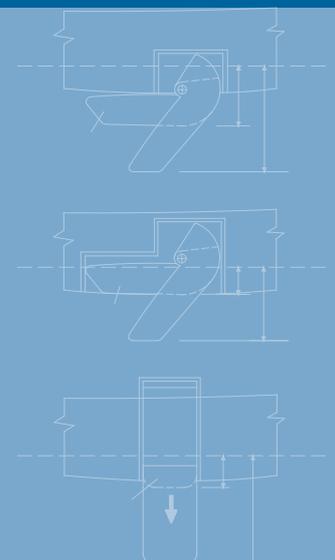
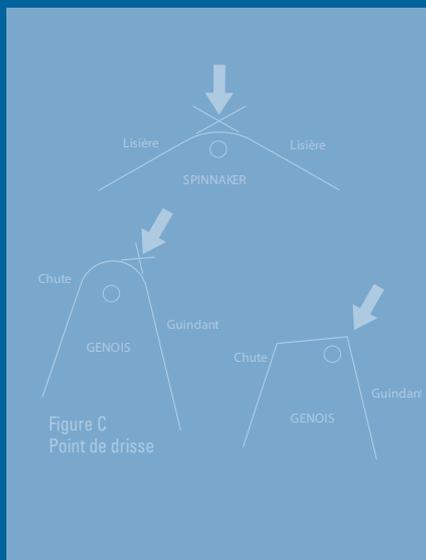
Tarifs 2023



Schémas et
mesures



Listing des
TCCs



Correspondants
IRC



Une gamme de champions



JPK 1030

Départ au planning précoce, reaching puissant et aisance à toutes les allures : le JPK 1030 est le dernier-né d'une lignée de champions.

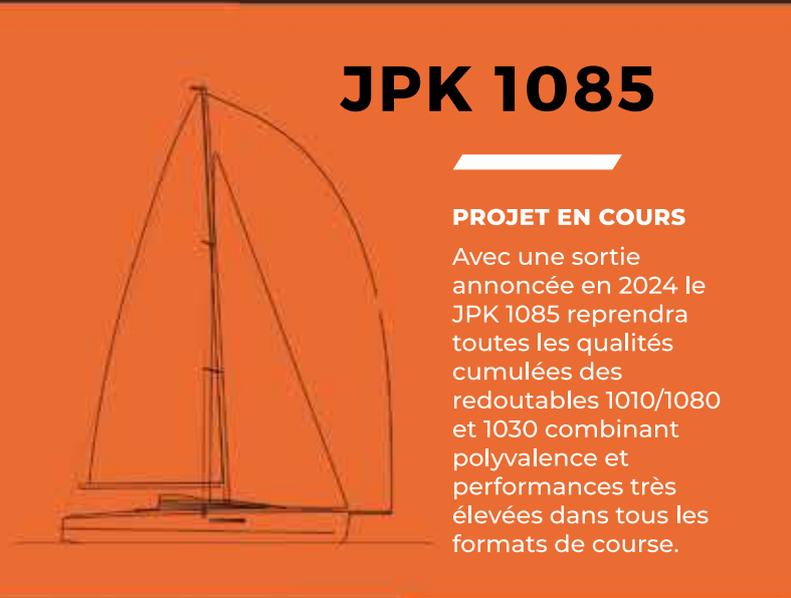
Vainqueur du Fastnet, de la transquadra, 2^e / 3^e / 4^e de la Cap Martinique c'est le support idéal pour performer en Off Shore.



JPK 1180

Puissant, léger et très équilibré, le JPK 1180 présente un ADN de pur régatier dans une polyvalence fantastique, inshore & offshore.

En 2021 Sunrise remporte l'overall sur la Middle sea Race et la Fasnet Race, un véritable exploit !



JPK 1085

PROJET EN COURS

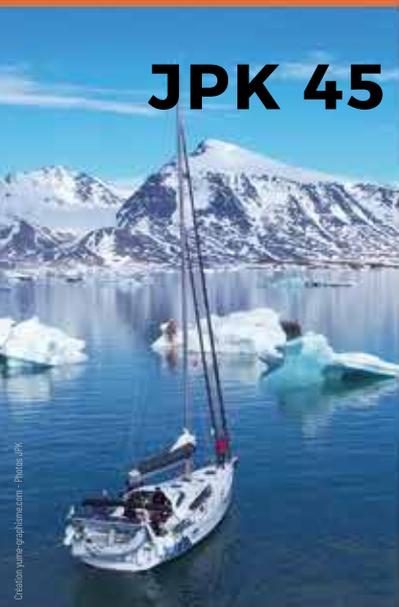
Avec une sortie annoncée en 2024 le JPK 1085 reprendra toutes les qualités cumulées des redoutables 1010/1080 et 1030 combinant polyvalence et performances très élevées dans tous les formats de course.



JPK 39 FC

Le JPK 39 FC est un bateau ultra rapide et polyvalent, avec des emménagements lumineux et de nombreux éléments de confort.

Élu en 2022 "BOAT OF THE YEAR" au niveau européen et "BATEAU DE L'ANNÉE" en France dans le sillage du JPK 38.



JPK 45 FC

Une carène équilibrée, une construction "coffre fort", des équipements périphériques fiables : voici la recette réussie du JPK 45 FC.

Aventures polaires, Pacifique, Méditerranée, tour Atlantique... Il s'adapte sans aucune limite.

Élu "BATEAU DE L'ANNÉE" à sa sortie.



Nomad 40

Esthétique flatteuse, carène performante, habitabilité optimisée et grande autonomie : le premier bateau à moteur de JPK touchera l'eau en 2023.

MANCHE-ATLANTIQUE 2023

AÇORES, FASTNET ET DE NOMBREUSES RÉGATES POUR ÉQUIPAGES ET DOUBLES !



Photo © Damien Legrand - LgdAMSphoto.com

Quentin était sans conteste l'équipier le plus jeune (11 ans) de la Duo Catamania. Il accompagnait son père Olivier Grassi à bord de son J 99 éponyme. A l'heure où on s'inquiète du vieillissement des équipages, la présence du jeune matelot nourri de stages en école de voile et de convoyages ou croisières en famille, vaut d'être notée.

Pour 2023, plus de 10 clubs du littoral de la Manche et de l'Atlantique ont répondu présents à l'appel afin d'inscrire leur course dans les championnats IRC double ou équipage. Il s'agit d'une année Fastnet mais également d'une année comportant une course vers les Açores organisée par la Rochelle. Une saison dense avec 19 courses est proposée aux doubles. Les équipages en IRC ont également un beau programme avec 16 courses. Ça navigue au large ! L'UNCL, pôle course du YCF, lance un appel aux clubs qui souhaitent organiser des courses. Bienvenue aux initiatives comme celle du YCCA avec la Cap 300, fin aout. La course au large comprend également de nombreuses régates pour les Mini, les Figaro, les Class40, les Oceanfifty, les IMOCA et les Ultim qui régatent en solo, double ou équipage, ce qui montre toute la dynamique des régates au Large. Il faut signaler également combien les règles de sécurité progressent dans l'armement des bateaux : règles qu'il faudra savoir renforcer pour certaines courses mais également assouplir et alléger pour d'autres régates côtières conviviales

afin d'accueillir un plus grand nombre de coureurs.

RÔLE CROISSANT DES PÔLES DE COURSE AU LARGE

Les pôles de course au large continuent à s'organiser, autour du groupe Transquadra de la Rochelle, avec Cédric Pouligny qui entraîne près de 40 IRC, Orlabay à la Trinité-sur-Mer avec Daniel Souben, qui réunit 35 IRC. Les entraînements des coureurs sont désormais réalisés avec l'appui de pros de la course au large. Le pôle Finistère Course au Large, Lorient Grand Large et également Normandie course au large à Cherbourg complètent la liste sur notre façade. Il faut aussi saluer la dynamique des ports de plaisance qui soutiennent l'animation apportée par ces coureurs. A la Rochelle, un ponton est dédié au groupe Transquadra. A la Trinité-sur-Mer, la Compagnie des Ports a entamé des travaux de rénovation et s'organise pour accueillir de grandes courses comme la Dhream Cup en pleine saison. Le Crouesty se prépare également à une refonte du port. Lorient

est, avec la présence du siège de classes (Figaro, IMOCA, ...), du CNL et de Lorient Grand Large, une véritable plateforme d'accueil des coureurs et d'organisation de grandes courses. Cherbourg accueille de nombreuses courses dont le Fastnet.

CLASS VINTAGE EN PLEIN ESSOR

Il faut noter le développement de la classe IRC Vintage qui accueille les bateaux construits entre 1965 et 1994 et ainsi d'anciens voiliers ayant couru en IOR notamment. Nul doute que cette classe devrait se développer dans les années à venir. L'accueil en 2022 a été très favorable chez les propriétaires de yachts et permet à certains de trouver une classe adaptée. On peut enfin saluer les coureurs qui naviguent sur toutes les façades allant de la Manche, l'Atlantique à la Méditerranée, comme les tandems Noël Racine et Ludovic Sénéchal sur Foggy Dew ou celui du JPK 10.80 Solenn for Pure Ocean dont le propriétaire et skipper, Ludovic Gérard, vient de remporter avec Stéphane Bodin la Middle Sea Race dans sa catégorie !

Penny Aubert

Calendrier des Championnats IRC 2023 Manche - Atlantique

Événement	Club	Date début	Date fin	Équipage	Double
Spi Ouest France	SNT	06/04/2023	10/04/2023	X	X
Gascogne 45/5	LRN	26/04/2023	30/04/2023	X	X
Cervantes Trophy Race	RORC	29/04/2023	30/04/2023	X	X
Armen Race Uship*	SNT	18/05/2023	21/05/2023	X	X
Les 100 milles et Plus en Equipage et en Double	YCCA	27/05/2023	29/05/2023	X	X
La Rochelle-Les Açores	LRN	03/06/2023	juin-2023	X	X
Les Acores-La Rochelle	LRN	17/06/2023	juin-2023	X	X
La A2	CNL	10/06/2023	11/06/2023		X
Les 100 milles et une nuit de Deauville*	YCDeauville	16/06/2023	17/06/2023	X	X
Duo Catamania	SNT	18/06/2023	23/06/2023		X
Trophée Audi- 100 Milles et Une Nuit	YCDinard	24/06/2023	25/06/2023		X
La Trinité - Cowes by Actual*	SNT - RORC	02/07/2023	05/07/2023	X	X
Cowes - Dinard - St Malo Race	RORC-YCD	07/07/2023	09/07/2023	X	X
50th Rolex Fastnet Race	RORC - RYS - YCC	22/07/2023	27/07/2023	X	X
Tour du Finistère	CDV 29	23/07/2023	29/07/2023	X	
Cap 300 en solo ou en double **	YCCA	25/08/2023	27/08/2023		X
Trophée Audi - Le tour des sémaphores	SNBSM	26/08/2023	27/08/2023		X
Cherbourg Castle Rock Race	RORC	01/09/2023	02/09/2023	X	X
La Nuit des Iles du Ponant	SNT	02/09/2023	03/09/2023	X	X
Atlantique Le Télégramme	CNL	22/09/2023	24/09/2023	X	X
Trophée des Minquiers	YCG	16/09/2023	17/09/2023	X	
Nombre d'épreuves				16	19

** course qualificative Cap Martinique 2024

* course qualificative Fastnet 2023

La SNT, haut lieu de l'IRC en Atlantique

Calendrier 2023 des principales courses en IRC à La Trinité-sur-Mer

SPI Ouest-France
du 6 au 10 avril

L'Armen Race Uship
du 18 au 20 mai

Duo Catamania
du 17 au 23 juin

La Trinité - Cowes by Actual
départ le 2 juillet

La Nuit des îles du Ponant
du 2 au 3 septembre



Wichard

**OFFSHORE
RESCUE**

**COUTEAU DE SAUVETAGE
LAME FIXE ET SON ETUI**

TRANCHANT &
RÉSISTANT A LA
CORROSION



Lame crantée
3 mm Inox



Démanilleur

Etui
sécurisé

Visible
de nuit

Système de
verrouillage



Réf: 10192

livré avec son étui

www.wichard.com

MÉDITERRANÉE

Le renouvellement dans la continuité pour les Championnats IRC Méd 2023.

En prolongement de la saison 2022 qui a enfin permis de retrouver des Championnats complets, le programme des Championnats 2023 prouve la grande motivation des Clubs méditerranéens pour organiser des régates IRC variées et de qualité avec le concours efficace de l'UNCL, désormais Pôle Course du YCF.

En 2023, l'Association Nautique de Saint Mandrier (ANSM) rejoint le Championnat Equipages pour organiser La Mandrée sur le week-end du 1^{er} mai. La sympathique équipe de l'ANSM permet ainsi de lancer les régates IRC dans la rade de Toulon et met tout son savoir-faire sur l'eau et à terre pour accueillir la quarantaine d'équipage attendus.

Un retour attendu, celui du Tour de Corse, organisé par la nouvelle équipe du YC Bonifacio, va sûrement attirer les coureurs en arrière-saison sur un des plus beaux parcours offshore des Championnats.

Afin de redynamiser le Championnat Solo quelque peu anémique en 2022, il a été décidé avec les Clubs de réduire le nombre d'épreuves inscrites au calendrier à 6 (au lieu de 8) pour leur donner plus d'importance et permettre aux quelques solitaires irréductibles et passionnés de

se concentrer sur celles-ci et assurer leur succès.

Hors championnats, il faut souligner l'immense succès des Voiles de Saint Tropez qui est depuis plusieurs années le plus beau rassemblement européen de voiliers IRC, des IRC 0 aux IRC 4 la 1^{ère} semaine et des Maxis se réservant le golfe la 2^{ème} semaine. La SN Saint-Tropez ne ménage pas ses efforts pour que le spectacle et la compétition soient au rendez-vous de cet évènement désormais

incontournable.

L'UNCL assure un support de proximité aux Clubs méditerranéens pour que les Championnats soient équilibrés en proposant un calendrier complet aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest du bassin, durant près de 10 mois de régates ouvertes aux équipages, duos et solos afin de satisfaire le plus grand nombre de skippers et leurs équipages.

Yves Ginoux



Photo © GMR

Calendrier des Championnats UNCL 2023 Méditerranée

Événement	Club	Date début	Date fin	Équipage	Double	Solo
Régate Blanche	SRAntibes	02/02/23	05/02/23	X	X	
Festival Armen	SNST	25/02/23	05/03/23	X		
Massilia Cup Inshore	CNTL	24/03/23	26/03/23	X		
SNIM	SN Marseille	07/04/23	10/04/23	X	X	X
La Mandrée	AN St Mandrier	29/04/23	01/05/23	X		
100 Miles de Port Grimaud	YCI PG	13/05/23	14/05/23	X	X	X
Porquerolles Race	YCP	18/05/23	21/05/23	X		
Au large de St Tropez	SNST	31/05/23	04/06/23	X	X	X
Giraglia Rolex Cup Offshore	YCI/SNST	14/06/23	18/06/23	X	X	
Massilia Cup Offshore	CNTL	23/06/23	02/07/23	X	X	X
Duo Cipriani Franco	UNM	08/07/23	09/07/23		X	X
QuadraSoloDuo	SN Marseille	19/08/23	25/08/23		X	X
Palerme Monaco	YC Monaco	19/08/23	25/08/23	X		
Trophée Sémac	UNM	02/09/23	03/09/23	X		
Duo Sail	CNTL	23/09/23	24/09/23		X	
Coupe Napoléon	SR Antibes	04/10/23	08/10/23	X	X	
Brescou d'Or	SORAC	14/10/23	15/10/23	X		
Grand Prix de Palavas	CNP	21/10/23	22/10/23	X		
Tour de Corse	YCB	19/10/23	22/10/23	X	X	
Rolex Middle Sea Race	RMYC	21/10/23	28/10/23	X	X	
Novembre à Hyères IRC	COYCH	10/11/23	13/11/23	X		
Nombre d'épreuves				18	12	6

En rouge, nouvelles épreuves au calendrier



Le Ker 46 Daguet 3 Corum de Frédéric Puzin est l'un de nos meilleurs bateaux en Méditerranée. Il figurait en bonne posture à la Middle Sea Race mais les petits airs qui ont prévalu lui ont joué des mauvais tours. Il se classe finalement 5^{ème} en IRC 2 après plus de 4 jours et demi de navigation...

IRC-ORC : DEUX APPROCHES BIEN DISTINCTES

« D'une certaine manière, on peut dire que l'ORC considère les bateaux à priori et l'IRC à posteriori ». Explications



Photo © Rolex/Kurt Arigo

De grandes épreuves internationales proposent les 2 classements IRC et ORC, comme ici la Rolex Middle Sea Race, et il n'est pas rare qu'un même bateau s'impose dans les 2 catégories...

La course au large est depuis longtemps coupée en deux entre IRC et ORC. On peut le regretter mais c'est le fruit de l'histoire qui a entraîné deux philosophies différentes. Schématiquement, l'IRC a une approche pragmatique plutôt européenne et l'ORC une approche mathématique plutôt américaine. Expliquons pourquoi.

D'un côté de l'Atlantique, la côte Est des Etats-Unis est globalement basse avec d'immenses plans d'eau protégés et relativement peu profonds : la baie de Cape Cod devant Boston, la zone de Nantucket-Newport-Narragansett puis Long Island et New York, la Chesapeake Bay devant Washington, le Pamlico Sound derrière le cap Hatteras puis Miami et les Bahamas. Il n'y a guère que les Bermudes qui soient véritablement offshore. Hormis au sud de la Floride, les vents viennent majoritairement de l'Ouest et aussi du Nord, rendant ces plans d'eau relativement calmes car protégés par les terres.

De l'autre côté de l'Atlantique, les vents

s'engouffrent dans l'entonnoir de la Manche et avec le relèvement du plateau continental, lèvent une mer forte, combinant une grande houle avec des effets de côte et de marée, qui rajoutent un clapot court et vertical. Tous les skippers qui font le Rhum ou le Vendée savent qu'il est stressant de « dégolfer ». En 2000, le départ du Vendée Globe dut être reporté en raison d'une météo exécrable (idem pour le Rhum 2022), et en 2002 il y eut l'hécatombe qui décima définitivement la classe Orma 60'.

Ces paramètres géographico-météorologiques ont structuré le design des bateaux. Quand les américains faisaient des sandbaggers surtoilés, larges et peu lestés sauf par des sacs de sable jetés à la bouée au vent, les Anglais faisaient des couloirs lestés, étroits et très quillés. Ainsi naquirent les jauges CCA aux USA et RORC en Angleterre*. Dans les années 60, l'IYRU, aujourd'hui World Sailing, qui voulait un quillard olympique, fit pression pour que les deux se rapprochent et créent ensemble l'ORC, espérant convaincre ainsi le

CIO de créer une nouvelle série olympique non monotype. Cette jauge ouverte vécut moins de vingt ans victime de l'ingéniosité des architectes et de leurs outils informatiques, avec pour conséquence une obsolescence prématurée des voiliers et une inflation des coûts de fabrication.

NAISSANCE DE L'IMS PUIS DE L'ORC

Les américains inventèrent alors l'IMS à base de VPP en ajoutant les conditions météo de la course. Le nombre de mesures de jauge, leur difficulté d'exécution avec un matériel de mesure spécifique rendirent la jauge très chère et peu accessible. Ajoutons qu'enregistrer précisément la météo pour faire les calculs à posteriori était irréalisable pour les comités de course. L'IMS, parfait sur le plan scientifique, s'avéra inapplicable dans le monde réel. L'ORC qui gérait l'IMS ne dut son sauvetage financier qu'à son intégration dans World Sailing.

La jauge ORC qui en est dérivée a gardé le principe du VPP en simplifiant le facteur



Photo © Rolex/Kurt Arrigo

météo. Le temps du premier sur la ligne et son VPP rapportés à la distance donnent un vent moyen qui s'applique à toute la flotte. Le résultat est que la priorité devient de courir contre son avatar « à combien de % suis-je de ma polaire ? » plus que de courir contre les autres bateaux. Il est impossible en passant la ligne d'estimer sa place en prenant le temps du voisin puisqu'il faut attendre le retour à terre et les calculs en aval du GPH. Le résultat se réfère donc à une performance relative et pas absolue... Paradoxal pour un système scientifique! D'autant que plus la course est longue, plus le paramètre météo devient aléatoire, la flotte s'étalant parfois dans des systèmes différents.

L'IRC PERMET UNE TRÈS GRANDE LIBERTÉ DE CONCEPTION

L'IRC est parti d'une approche très différente mettant en priorité la simplicité, la liberté de design et un faible coût pour avoir un système universel applicable à tous les bateaux. Concrètement, on évite la mesure de stabilité, coûteuse et aléatoire. Par ailleurs, les mesures sont déclaratives sauf pour certaines courses qui demandent un certificat « endorsed », c'est-à-dire validé par un contrôleur officiel. En cas d'aberrations, la base de données IRC de 40 000 bateaux permet de détecter les erreurs. Et quand il y a des tentatives de triche, TCC oblige, elles sont immédiatement détectées par les concurrents avant les contrôleurs!

L'IRC, fille de l'IOR, s'appuie sur une formule de jauge générale et pas sur un VPP individuel. Chaque mesure entre dans un ensemble de calculs qui vont déterminer la taxation de chaque élément et, in fine, le rating** du bateau. Il s'agit d'identifier les « facteurs de performances » (une surface de voile généreuse, un bateau relativement léger,

une quille profonde ...) ou au contraire les facteurs limitants (un déplacement lourd, un aménagement très confortable ...) et de calculer un rating en conséquence. Charge au concepteur, s'il choisit d'incorporer un « facteur de performance », d'être sûr que le bateau et l'équipage en tireront le meilleur parti.

Certains aspects, comme le design de la carène ne sont que peu pris en compte. Ce qui permet une très grande liberté de conception. La diversité de forme des bateaux IRC en témoigne. L'IRC laisse donc une totale liberté aux architectes et, en contrepartie, observe l'évolution des bateaux et essaie de taxer le plus justement possible les évolutions.

D'une certaine manière, on peut dire que l'ORC considère les bateaux à priori et l'IRC à posteriori. Rappelons que l'IRC est une coproduction RORC-UNCL, deux clubs de navigateurs. C'est donc une jauge faite par des coureurs pour des coureurs.

SECRET OU PAS SECRET ?

Le secret de l'IRC est un serpent de mer ! Certes la formule n'est pas publique, non pas par souci de propriété intellectuelle, mais pour protéger les propriétaires de la dévaluation de leurs bateaux comme ce fut le cas avec l'IOR quand un nouveau trou de jauge donnait un avantage énorme et disqualifiait de fait les autres bateaux. L'ORC n'est pas moins secrète car personne ne connaît les calculs internes du VPP utilisé ! Ceci ne veut pas dire que l'on ne peut pas progresser vers une meilleure compréhension des paramètres du facteur de coque notamment, et des réflexions sont en cours au comité technique de l'IRC à ce sujet.

QUELS DÉVELOPPEMENTS ATTENDRE ?

Le comité technique de l'IRC fait face à une évolution radicale de la flotte depuis quelques

années. Pour schématiser, disons que le temps pendant lequel la coque du bateau est totalement immergée réduit de jour en jour, que ce soit par des étraves spatulées, des arrières planants ou des foils, produisant toujours plus de vitesse. Par conséquent, la part de la composante vitesse dans le vent apparent augmente par rapport à la vitesse réelle du vent. Ceci joue naturellement à certaines allures et sur la composition des garde-robes ... Transformer cette observation en équation n'est pas une mince affaire!

ALORS IRC ou ORC ?

N'insistons pas sur le plaidoyer pro domo mais remettons les jauges à leur place. Ce ne sont pas elles qui font avancer les bateaux mais les équipages. Pour performer, établissez bien vos priorités : un bon équipier est souvent plus rentable qu'une voile tarabiscotée. Il suffit de voir les écarts dans une flotte monotype pour savoir que ce sont bien les humains qui font les victoires et pas les systèmes!

**Pour de plus amples détails, référez-vous au livre de Jean Sans sur les jauges, disponible en PDF sur le site du YCF*

***Rappelons que le terme rating ne se traduit pas exactement en français par handicap, car il fait référence à des mesures alors que le handicap est purement statistique comme l'était le HN, Handicap National devenu Osiris avec un zeste d'ORC.*

Philippe Sérénon et Claude Charbonnier

Acronymes développés :

CCA: Cruising Club of America
 IMS: International Measurement System
 IRC: International Rating Certificate
 ORC: Offshore Rating Council
 TCC: Time Correcting Coefficient

LA NAISSANCE DU CHS

Pour fêter les 40 ans de la jauge IRC, née CHS, nous avons retrouvé dans la première parution du Guide éponyme, millésime 1993, un texte rédigé par un collègue de pionniers évoquant la naissance du « bébé » en 1982. Extraits

Tout a commencé un beau jour de juillet 1982, dans les salons feutrés du Royal Yacht Squadron, à Cowes. C'était la veille du départ de la classique du RORC Cowes-Dinard. Quatre représentants des deux pays se sont retrouvés autour d'une table pour un meeting informel. La partie anglaise était représentée par Alan Green, secrétaire du RORC, tandis que le côté français comptait Jean-Louis Fabry, président de l'UNCL et terreux du Solent dans les années soixante-dix avec Révolution, Michel Mitteaux, alors président de la SNBSM (Société Nautique de la Baie de Saint-Malo) et Jean Sans, coureur, jaugeur et l'un des piliers de l'UNCL. Alan Green entra dans le sujet sans tarder : « Nous avons un gros problème, dit-il. Depuis quelque temps, nous assistons au déclin de l'IOR et nous sommes très inquiets pour l'avenir. Non seulement le nombre de bateaux engagés dans les courses du RORC diminue régulièrement, mais en plus l'IOR se professionnalise si vite que les propriétaires, amateurs de courses croisières et de régates entre amis ou en famille, se détournent de nos épreuves ». « Il avait raison, se souvient Jean Sans. Ainsi, à cette époque, Cowes-Dinard n'attirait plus que 150 à 200 bateaux, contre 250 à 300 quelques années auparavant ».

LES HANDICAPS EXISTANTS N'ÉTAIENT PAS COMPATIBLES

Alors que faire ? Comme aurait dit Lénine devant les grilles du Palais d'Hiver. Des deux côtés de la table, la sagesse était partagée. On savait fort bien qu'en matière de courses autour des bouées, faire table rase du passé était risqué. Imaginer une révolution dans les règles de jauge pouvait aussi bien conduire encore plus vite au naufrage. Dans un premier temps, les quatre hommes ont d'abord tenté de faire du neuf avec du vieux. « Pourquoi ne pas simplement recourir à nos systèmes respectifs de handicap », a suggéré l'un. Dans un premier temps, l'idée pouvait paraître séduisante. Après tout, il s'agissait d'abord de permettre aux coureurs amateurs de continuer de courir ensemble sans être contraints d'investir dans de ruineux prototypes.

La France disposait du Handicap National et de sa table des temps rendus, essentiellement bâtie à partir de l'observation statistique des performances des bateaux. La Grande-Bretagne n'était pas en reste, et possédait un système comparable baptisé Portsmouth Yardstick. Hélas, en se penchant d'un peu plus près sur les deux formules voisines, les quatre sages ont rapidement constaté qu'il n'était guère possible de les marier.

Les performances des bateaux français se trouvaient sous-estimées de l'autre côté du Channel, et inversement. En plus, aucun des deux handicaps ne pouvait prendre en compte les bateaux trop récents, ni les prototypes.

L'idée s'imposa donc rapidement d'inventer autre chose. Evidemment, les inconvénients de faire du neuf avec du neuf se sont aussitôt imposés, comme autant de vagues contraires. L'exemple de l'IOR était là pour montrer qu'en deux ans une nouvelle jauge pouvait être tournée, voire détournée de son objectif initial. « Nous le savions bien, ricane Jean Sans. Avec l'explosion de l'informatique, nous avons été les premiers à faire tourner les ordinateurs sur la formule de l'IOR. Et nous avons rapidement sauté sur les innombrables « trous » de cette jauge gruyère. D'où l'inflation de protos, l'inflation tout court d'ailleurs, les bosses etc. »

UNE JAUGE SECRÈTE

« Bon, ce n'est pas grave a dit quelqu'un. Pour éviter ça, nous n'aurons qu'à garder notre formule secrète ». « Formidable idée », ont immédiatement approuvé les trois autres. D'autant plus bruyamment qu'aucun d'entre eux, dans le secret de son âme, ne croyait une seconde que le secret pourrait être gardé plus de quelques jours ... Là-dessus, Anglais et Français se sont séparés. Début 83, l'idée avait été officiellement lancée, mais rien de concret n'émergeait. Quelques mois plus tard, le bon Jean Sans se trouvait aux Bermudes pour pointer le passage des concurrents de la Transat en Double. Un peu isolé sur son île de rêve, il décida de profiter de ses heures de liberté pour inventer la nouvelle jauge. Rien de moins. Jean voulait associer Jonathan Hudson, son correspondant au RORC, à ses

Fac simulé d'un certificat de 1993 portant les explications manuscrites de Jean Sans

élucubrations. Ce qui n'avait rien d'évident : le Fax étant encore balbutiant, les deux hommes correspondaient par télex. Essayez de passer une racine carrée sur le clavier un peu fruste de cet instrument ! « On a écrit ligne par ligne, en basique, se souvient Jean. En nous inspirant de l'IOR, et en tentant de simplifier et de corriger».

LU ET APPROUVÉ

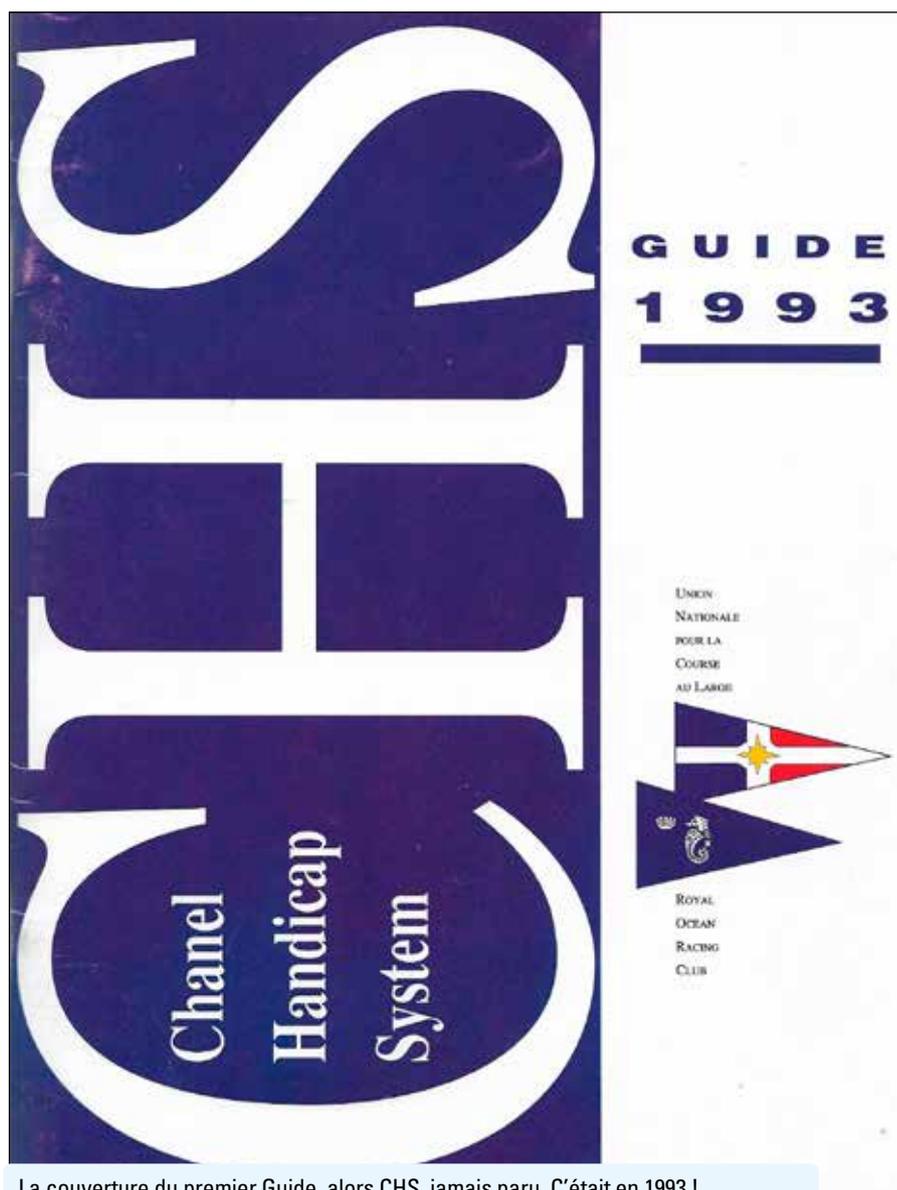
Moyennant quoi, l'été suivant, la révolution repoussée un an plus tôt était bien là. Mais il s'agissait d'une « quiet revolution », comme auraient dit les Anglais. Le CHS était né, et, au départ de Cowes-Dinard, Jean Sans et Michel Mitteaux se promenaient sur les pontons leur calculatrice à la main. « Nous avons jaugé une quinzaine de bateaux français et anglais ». C'était la révolution. Parce que jusque-là, les propriétaires de voiliers, même pas spécialement affûtés, devaient payer 1 500 à 2 000 Francs pour avoir leur certificat IOR et pouvoir disputer Cowes-Dinard. Avec nous, un certificat CHS leur coûtait 200 Francs et ils pouvaient être au départ... ». Pendant deux ans, pourtant, les inventeurs du CHS se sont heurtés au scepticisme général. Les coureurs poussaient de hauts cris devant cette idée de jauge secrète. « Evidemment, cela faisait dix ans qu'ils trafiquaient leurs bateaux pour l'IOR », rappelle Jean. Mais quand ils venaient voir le jugeur pour lui asséner : « On ne joue pas si on ne connaît pas la règle du jeu », ce dernier rétorquait : « Dites les gars, il me semblait que le jeu c'était d'être le meilleur entre une ligne de départ et une ligne d'arrivée ».

Moyennant quoi, petit à petit, en commençant par les clubs de la Manche où se trouvaient de nombreux habitués des courses du RORC, le CHS a commencé à s'étendre. Granville, St-Malo, Cherbourg, Perros-Guirec, les uns après les autres, les clubs s'y sont convertis. « On travaillait ensemble », explique encore Jean. On voyait les problèmes apparaître et on tentait de les corriger de façon pragmatique. Pour éviter les injustices comme les absurdités ».

Au début, Michel Mitteaux, l'homme de la SNBSM, établissait les certificats sur l'Apple de son entreprise. Mais le jour est venu où il s'est trouvé débordé. Quand il s'est retrouvé avec 800 certificats à traiter, il a refilé le bébé à l'UNCL qui a créé un centre de calcul et un service spécial pour l'occasion animé par Gérard Louvet. C'était le succès.

Il faut dire que le RORC a joué de son côté un rôle capital de courroie d'entraînement. En particulier pour convaincre les innombrables clubs britanniques. En 1987, le club britannique a décidé d'ouvrir le prestigieux Fastnet au CHS. Succès immédiat. A la même époque, la Société Nautique de La Trinité-su-Mer, sous l'impulsion de son président Jean-Michel Carpentier, en faisait autant avec le Spi Ouest France ... Qui devint rapidement la première épreuve habitable en France.

Aujourd'hui (en 1992), le CHS délivre plus de 1500 certificats par an. Les Espagnols et les Italiens commencent de leur côté à bâtir des flottes sous cette jauge. Et chacun sent qu'au



La couverture du premier Guide, alors CHS, jamais paru. C'était en 1993 !

bout de dix ans, les choses ne font encore que commencer. Ce qui prouve que le CHS est peut-être plus lent que le Concorde, mais qu'il est nettement plus accessible et qu'il a beaucoup plus d'avenir !

L'ENTENTE CORDIALE OU 10 ANS DE SUCCÈS

Le CHS devrait entrer dans l'histoire des relations internationales en général, et des rapports franco-britanniques en particulier, au même titre que l'Entente Cordiale ou le Tournoi des Cinq Nations. Il s'agit en effet d'un superbe exemple de coopération entre les deux rives de la Manche. Jean Sans : « Nous avons réussi, alors que plus je connais nos amis Anglais, plus je constate qu'ils ont un mode de raisonnement complètement différent du nôtre. Quelques années après la création du CHS, nous nous sommes rendus compte qu'il devenait nécessaire - et d'abord parce qu'on nous le demandait - d'étendre le système un peu partout dans le monde. Alors nous avons procédé à une sorte de Yalta (quand on vous dit que nous baignons dans l'histoire des affaires étrangères, sinon

étranges). Nous les Français, avons dit : « O.K., nous nous réservons les pays latins, Italie et Espagne principalement, et les Antilles Françaises ». « Splendid, ont répondu les sujets de Sa Majesté. Nous contacterons tous les pays anglo-saxons ». Là-dessus, nous nous sommes quittés enchantés. Quelques jours plus tard, nous recevions un Fax de nos « good friends ». Ils nous annonçaient tranquillement qu'ils s'occupaient de la Nouvelle-Calédonie ! Evidemment, nous ne pouvions accepter cette annexion sauvage qui rappelait un peu trop leurs visées sur l'Aquitaine, la Bretagne, les Indes ou le Canada... Nous avons répondu fort civilement que la Nouvelle-Calédonie, jusqu'à plus ample informé, était encore la France et qu'on y élisait même des députés français ! ». « Oh sorry, a-t-on lu dans le Fax en réponse, Nous avions complètement oublié ... ». « Eh bien, en dépit de ces différences de perception de la géographie, et malgré cette manie agaçante qu'ont nos voisins de prendre la Manche pour une marque de haute couture, le Chanel Handicap System existe bel et bien. Mieux encore. Cela fait bientôt dix ans qu'il ne cesse de grandir en taille et en sagesse ».

HULL FACTOR, CET INCONNU



Le hull factor (Facteur de Coque) qui apparaît sur nos certificats IRC, suscite parfois la circonspection des propriétaires et concepteurs. Cela est lié à sa nature même. S'il est assez aisé de corréler les données géométriques d'un voilier et le rating obtenu, (il s'agit des dimensions de la coque, de son poids, de la surface et des dimensions des voiles, etc ..), c'est moins évident lorsqu'il s'agit de déterminer dans quelle mesure un bateau est un pur voilier de régates ou au contraire un course croisière au programme plus généraliste.

Le hull factor s'intéresse aux données peu quantifiées, non mesurées (ou partiellement). Une donnée non quantifiée, c'est par exemple la présence d'une cuisinière avec un four. On peut dire que l'équipement est présent sans pour autant connaître précisément son poids, ni la position de son centre de gravité à bord.

Le but est d'évaluer l'efficacité du bateau



en le positionnant sur une échelle qui va du pur croiseur au pur bateau de course. Lors d'un article précédent paru en 2008, Jean Sans parlait de thermomètre.

Plus le facteur est élevé et plus le bateau se rapproche d'un pur bateau de course.

Comment différencier un bateau de course d'un croiseur de façon objective ?

Prenons les éléments de calcul : le ratio déplacement/longueur à la flottaison (DLR) distingue clairement les déplacements lourds des bateaux à vocation plus sportive. C'est une donnée quantifiée : $DLR=27.87 \times DISP/LWP^3$, avec DISP le déplacement du bateau avec ses équipiers, et LWP la longueur à flottaison.

Hormis cette donnée mesurée, il apparaît des caractéristiques que nous pouvons prendre en compte.

La coque : sa forme (bouchains, IOR, ..) et son matériau (acier, aluminium, bois, fibre de verre, sandwich, kevlar, carbone ...)

L'aménagement intérieur : un certain nombre d'équipements figurent dans un bateau de course croisière (table à carte, coin cuisine, carré, table, couchettes, portes, équipets, penderies ...). On peut identifier un bateau à tendance course au fait que bon nombre de ces équipements ne figurent pas ou sous une forme très



Photo © Ineke Ista @Fotografista

First 47.7

basique. Des extrémités vides sont à prendre en compte ainsi que les matériaux des aménagements.

La quille : les quilles sont définies et leurs formes répertoriées (voir Annexe B de la Règle IRC). Cela permet de distinguer entre une priorité croisière (quille adaptée aux faibles tirant d'eau par exemple) ou course (quille profonde, présence de bulbe), mais aussi d'identifier les bateaux de conception ancienne. Le tirant d'eau, le type de quille (relevable ou bi-quille par exemple), doivent aussi être pris en compte. Le matériau de quille est aussi une donnée importante (fonte, plomb, mixte, quille creuse ...). La seule donnée quantifiée est le poids du bulbe quand il y en a un.

Le(s) safran(s) : un safran profond et étroit est un safran « de régates ». L'implantation joue aussi un rôle (suspendu, sur tableau arrière, accroché à un skeg, sur la quille pour les anciens bateaux), et le fait qu'ils soient éventuellement doubles.

A cette liste, il faut ajouter la présence d'équipements plutôt spécifiques de

bateaux de course, comme la présence de dérive(s), d'un plan canard devant la quille, d'un trimmer de quille ...

Et en pratique ?

Le hull factor n'est pas une nouveauté. Il est apparu dès la règle CHS. Il n'a cessé depuis d'être complété et réévalué au vu des évolutions architecturales de nos voiliers. Il faut déterminer son impact sur le TCC final, mais aussi (et surtout !) définir le poids relatif de tel ou tel facteur parmi ceux évoqués plus haut. Est-ce qu'une quille « régates » est plus importante qu'un déplacement léger ou non ? Est-ce que la présence d'aménagements confortables transforme un bateau construit en carbone en bateau de croisière ?

Processus de calcul

Afin que chaque bateau soit évalué rigoureusement de la même façon, des coefficients correspondant aux items listés ci avant ont été mis en place. On parle ici de coefficients associés : au DLR, à la forme et au matériau de coque, à la quille, au(x) safran(s), aux aménagements et aux

Exemple

Comparatif d'un bateau de course croisière de série (~50 pieds) bien aménagé et d'un tirant d'eau raisonnable, avec un bateau résolument orienté course de même longueur, « full » carbone, vide et doté d'une quille profonde, à bulbe.

	CRUISER	RACER
DLR	12	30
Forme de coque	10	10
Matériau de coque	16	22
Facteur de quille	14	30
Facteur de safran	9	10
Facteur d'aménagement	16	30
Matériau d'aménagement	0	Pas d'aménagement
Appendices supplémentaires	0	0
Hull factor	7.7	13.2

matériaux qui les constituent et aux appendices annexes. C'est la prise en compte de l'ensemble de ces coefficients via une formule de calcul qui constitue le hull factor.

Ces divers coefficients sont eux-mêmes calculés à partir de « grilles d'évaluation ». Le type de quille en est un exemple : à chaque géométrie de quille correspond une valeur qui intervient dans le calcul du facteur de quille. Un facteur qui d'autre part tient aussi compte du matériau de quille, et du type de quille (relevable, fixe, ...), du tirant d'eau. Le coefficient final s'obtient via une formule de calcul.

Le procédé est identique pour les aménagements au travers d'une liste d'aménagements possibles (ceux observés sur des bateaux de croisière bien équipés). On détermine ceux qui sont présents, ou non (et s'ils le sont sous une forme minimaliste ou pas), chaque équipement intervenant via une formule de calcul dans le résultat du coefficient d'aménagement.

Comme on peut le voir, le processus est rigoureux, calibré. Pour chaque nouveau type de bateau (série, ou prototype), les centres de calcul anglais et français échangent leurs données et conviennent d'un hull factor identique. Hors modifications apportées (et déclarées !) par le propriétaire, ce sera le hull factor correspondant à ce type de bateau. La seule évolution possible concerne alors le coefficient lié au DLR (le poids et les élancements interviennent).

Quel impact ?

Bien entendu, le « course croisière » avec un hull factor de pur « racer » verra son rating sensiblement augmenter. Mais pour ce faire, il faut le transformer ... « en racer ». En pratique, les variations sont faibles, en lien avec des évolutions « raisonnables » : des aménagements simplifiés (couchettes avant, portes, tables), un safran plus performant, plus les variations quant à la valeur du DLR. Au final, un impact sur le TCC de 5/1000 est déjà l'exception.

Un coefficient équilibré

Force est de constater que les propriétaires ne vident pas leur bateau pour courir ou, au contraire, ne les suréquipent pas. Les modifications restent faibles et bien souvent motivées par une commodité d'emploi en course.

D'autre part, au dernier championnat d'Europe IRC à Breskens, on a pu voir gagner un First 47.7 (Moana, plus de 20 ans d'âge), bateau typiquement de course croisière, suivi de près dans sa classe par un Ker 46, bateau d'une autre génération, qui lui est un pur bateau de course.

Claude Charbonnier



Ker 46

Photo © WACON-images, Ronald den Dekker



PRÊT·E·S À PRENDRE LE LARGE ?



Avec
la dernière
génération de
pilote automatique

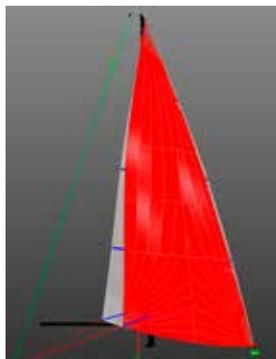
Le Gyropilot 3



nke
MARINE ELECTRONICS
vous accompagne
nke-marine-electronics.fr

GENOIS VOLANTS - FOCS ADDITIONNELS - CODE 0 - SPIS ASYMETRIQUES

Sur les bateaux IRC fleurissent les voiles permettant d'améliorer les performances aux allures dites « débridées » dans un range de 50 à 90° du vent réel (selon sa force) et qui viennent remplacer ou s'ajouter au foc. La Jauge IRC distingue trois voiles aux caractéristiques spécifiques



En rouge = code 0 IRC



En noir = foc additionnel



En gris = flying headsail

Illustrations fournies par Incidence Sails



configuration à 2 voiles d'avant

Photo © Loïc Madeline

LA VOILE D'AVANT. Sa surface (HSA) est calculée selon la formule suivante :

$$HSA = 0.0625 * HLU * (4 * HLP + 6 * HHW + 3 * HTW + 2 * HUW + 0.09)$$

Les mesures HLU, HLP, HHW, HTW, HUW de la voile d'avant ayant la plus grande surface et HLUmax doivent être déclarées et sont inscrites sur le certificat du bateau, de même que HSA. HSA et HLUmax sont les valeurs maxima permises. La règle 21.7.3 stipule que plusieurs voiles d'avant peuvent être établies simultanément en course en IRC pourvu qu'elles soient mesurées et déclarées conformément à l'Annexe A (définitions des termes et mesures IRC – abréviations).

LE GÉNOIS VOLANT (ou Flying Head Sail). Sa surface (FSA) figurant à l'inventaire de la jauge IRC depuis deux ans, est calculée selon la même formule que la voile d'avant. La règle 21.7.4.1 stipule que les mesures FLU, FLP, FHW, FTW, FUW, FSFL et FSHW du génois volant ayant la plus grande surface doivent être déclarées et sont inscrites sur le certificat du bateau, de même que FSA qui est la valeur maximum permise. La règle 21.7.5 pointe que Les bateaux ne doivent pas embarquer en course un nombre de génois volants supérieur à celui indiqué sur leur certificat IRC. Il faut également préciser que cette voile doit avoir une largeur à mi-hauteur supérieure ou égale à 62.5% de sa bordure (la limite de la voile d'avant) et que la position de l'ancrage de l'amure est assujettie à la longueur de la bordure selon la formule : $STLFH_{max}$ (distance entre la position de l'ancrage et la face avant du mât) inférieure à la longueur de la bordure moins $0.25 * J$ (base du triangle avant). Cette formule impose une position

du point d'écoute en arrière d'au moins $0.25 * J$.

LE SPINNAKER. Sa surface (SPA), quelque soit sa géométrie, symétrique, asymétrique ou de type Code 0 est calculée par la formule suivante :

$$SPA = ((SLU + SLE)/2) * ((SFL + (4 * SHW))/5) * 0.83$$

Les mesures SLU, SLE, SFL et SHW du spinnaker à bord ayant la plus grande surface doivent être déclarées. La largeur à mi-hauteur du spinnaker ne doit pas être inférieure à 75% de sa bordure.

La surface calculée de ce spinnaker est inscrite sur le certificat d'un bateau comme étant la SPA maximum autorisée. Le nombre de spinnakers embarqués doit correspondre au chiffre indiqué sur le certificat IRC. Posséder 3 spis à bord engendre 0 taxe, A partir du 4^{ème} spi, une taxe est appliquée d'1 ou 2/000^{ème}. Avec 2 spis à bord, vous être crédité d'une détaxe de 1/000^{ème} et avec 1 seul spi de 2/000^{ème}

L'ADDITION DE VOILES D'AVANT

Philippe Baetz, propriétaire du J112 EMusix: « A la parution des caractéristiques du génois volant, on s'est interrogé avec mon voilier Rémi Aubrun (All Purpose) sur la pertinence de cette voile intermédiaire entre un spi et un foc. On a rapidement abandonné de projet car elle était trop taxée. Alors, nous est venue l'idée d'ajouter une voile d'avant au foc existant. Ses dimensions ne peuvent dépasser celles du plus grand foc, on peut l'amurer à l'extrémité du bout-dehors (qui est très long sur le J) la hisser à la hauteur voulue et ainsi l'employer en addition au foc en place sur l'étau. On double gratuitement de cette façon la surface utile à l'avant. Le but est d'avoir une voile pour des allures débridées, dans des secteurs où le Code

0 ne peut plus être porté. Les angles sont fonction de la vitesse du vent, comme pour le Code 0. Un avis a été demandé au centre de calcul IRC pour savoir si une telle voile serait « taxée ». Réponse négative (et bienvenue). Ainsi toilé, le bateau n'est pas un cotre car le point d'amure de la voile la plus en avant n'est pas l'extrémité de la mesure de J (entre le mat et ce point amure). Avec ce feu vert, la commande est passée à All Purpose pour une voile dans les dimensions du foc max du bateau. Le matériau choisi est un laminé Kevlar à coupe orientée. A l'usage, cette combinaison fonctionne bien, tellement que nous l'avons utilisée bien plus souvent qu'anticipé. Dans les côtières, nous avons un net avantage de vitesse au débridé. Mais évidemment si le vent adonne, les Code 0 classiques vont plus vite. Pour le moment la voile n'a pas d'enrouleur et l'affalage peut poser problème, surtout en double. A voir pour la prochaine saison ». Cette combinaison n'est pas habituelle par chez nous alors que nos voisins britanniques plus nombreux à naviguer en équipage l'affectionnent quitte à rajouter une troisième voile, comme par exemple un tourmentin hissé sur un bas-étau derrière le foc principal pour exploiter avec profit l'effet de fente à ces trois voiles (sur des bateaux de taille conséquente). La combinaison à deux voiles n'est pas sans rappeler celle couramment employée sur les coursiers au large de l'époque, comme sur Pen Duick VI par exemple combinant reacher/ trinquette ou sur le Gléan. La géométrie triangulaire (presqu'isocèle) favorise l'efficacité de cette voile d'avant additionnelle IRC car elle permet de lui conserver toute sa puissance au choqué en contrôlant la chute. Il est donc opportun que cette voile d'avant additionnelle soit d'une forme spécifique et non munie de

mousquetons pour être enroulée. Ajoutons qu'on peut régler la hauteur d'une voile d'avant comme on veut et donc adapter sa géométrie en fonction de l'angle et de la force du vent. En additionnant la surface des 2 voiles d'avant, on approche celle d'un Code 0 et on peut ainsi moduler la puissance nécessaire en jouant sur leur réglage.

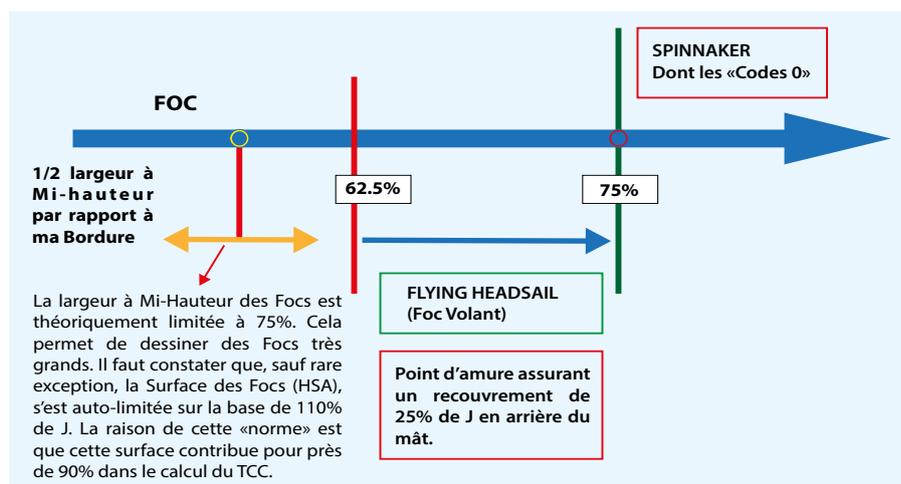
LE GÉNOIS VOLANT. OUI, MAIS...

Comme écrit précédemment, le génois volant ne fait pas flores. Nous avons eu toutefois l'occasion d'échanger avec un



Photo © Cedric Pouligny

propriétaire qui s'en dit enchanté, et le fabricant de sa voile. Benoît Fagart est propriétaire de l'Ofcet 32 Mispik 2 basé à La Rochelle doté d'un bout-dehors qui dépasse l'étrave d'1.15 m. Sur son précédent bateau, il avait un Code 0 mais n'était pas complètement satisfait, trouvant la voile trop spécialisée et difficile à enrouler en raison de sa grande



largeur à mi hauteur, notamment dans la brise. Durant les 3 premières années de l'Ofcet, il a utilisé un spi A3 qui manquait également de polyvalence : « On n'arrivait pas à descendre dans le vent. La voile s'avérait intolérante, nécessitant un réglage permanent, et déventait facilement. J'ai vu ce qui se passait en Figaro 3, j'ai lu l'article de Jean Sans dans la revue 2021 et j'en ai parlé avec Incidence pour en final remplacer ce A3 par 2 voiles : un génois volant et un spi A 5. Le génois volant est conçu au départ pour être hissé au capelage mais il peut aller plus haut grâce à l'usage d'une arbalète. Ce qui évite d'avoir à le « barberiser » avec l'effet néfaste de rentrer la voile. « Le génois volant a une surface de 55 m², je l'ai portée la moitié du temps dans la course 45/5 (qui a duré presque 48h) et j'ai gagné dans ma classe ». Benoît a aussi fait des étincelles à l'Olona Cup. « C'est une alternative au Code 0. Le génois volant fabriqué en D4 est plus polyvalent et on remonte plus près du vent qu'avec un Code 0. Aussi, on tient la voile dans un vent plus soutenu. A moins de 5^{nds} de vent, je la porte à 55° du TWA, et je la conserve jusqu'à 25 nds à 120° TWA. En raison de la diminution du rond de chute comparé au Code 0, qui est un spi rappelons-le, la voile s'enroule plus facilement. En résumé, Benoît est satisfait de son génois volant malgré une surtaxe IRC estimée à 5/6000^{ème} dont il espère qu'elle soit revue à la baisse

prochainement. Arnaud Seité de la voilerie Incidence navigue à bord de l'Ofcet 32 : « Le bateau a besoin de rajouter de la « bâche » quitte à être taxé et de posséder un génois volant permet d'embarquer un spi en plus ». Le maître voilier rochelais explique que sur les nouveaux IRC, type SF 3300, à fort triangle avant, on peut envisager un Code 0 qui s'arrête devant les barres de flèche tout en gardant un allongement intéressant, propice à serrer le vent, mais pas sur des unités comme l'Ofcet 32. D'où le choix d'un génois volant dont la géométrie s'inspire du « gennaker » équipant les Figaro 3, même si jauge IRC oblige, le point d'écoute arrive derrière les haubans et empêche le près « serré ».

CODE 0 OU SPI ASYMÉTRIQUE ?

A voir de récents Code 0 taillés justement pour aller près du vent dans des brises légères à modérées, on se dit que ce spi très particulier est décidément la panacée, mais les fabricants ne sont décidément pas à cours de ressources et nous sortent de leurs ateliers des A3 ou A5 (spi asy de capelage ou en tête) qui se révèlent diaboliques et sont capables de vous mener aussi près du vent qu'un Code 0. La question se pose alors de faire le bon choix si on ne veut avoir que trois spis à bord et ainsi éviter la taxation du 4^{ème} spi, qui soit dit en passant n'est pas chère payée (1, au pire 2/000^{ème}). Un choix « économique » serait de privilégier le spi asymétrique d'un usage plus polyvalent + 2 autres spis, l'un pour faire du VMG et le troisième d'un grammage et d'une forme plus typés. La raison d'exister du génois volant, dont l'usage se situe entre le foc et le spi asy (voir dessin), est précisément que ce n'est pas un spi. Un avantage qui a ses revers en raison de la taxation. Reste la combinaison de plusieurs voiles d'avant qui peut s'avérer payante jusqu'à un certain angle de vent plus limité que pour les autres voiles citées. En double, ça fait quand même beaucoup de manœuvres dans un range de vent réduit ! Il est vrai que quand on aime (gagner), on ne compte pas (ni son énergie, ni l'argent dépensé)...

LE GÉNOIS VOLANT (OU FLYING HEADSAIL)...

- Ne doit pas être équipé de lattes quelques soit leurs types.
- Ne doit pas avoir de tête rigide
- Peut être déployé ou roulé en utilisant un emmagasineur
- Ne peut pas utiliser de systèmes de réduction de surface.
- Doit avoir une largeur à mi-hauteur supérieure ou égale à 62.5% de sa bordure.
- Sera mesuré comme un foc pour le calcul de sa surface.
- Est taxé en fonction de cette surface et du nombre de génois volants embarqué.
- Doit être amuré dans l'axe du bateau sur le pont ou sur un bout dehors et en avant de l'étai identifié par la mesure de J. Ce point d'amure doit être positionné à une distance maximale calculée à partir de la mesure de sa bordure moins 0.25*J.
- Si cette distance est supérieure au STL (distance entre la face avant du mât et la pointe du bout-dehors) déclaré, le génois volant sera amuré à l'extrémité du bout-dehors.

BILAN ANNUEL DU CENTRE DE CALCUL IRC

En quelques rubriques, le Centre de Calcul IRC revient sur les faits marquants de l'année 2022, sur son fonctionnement au quotidien et les diverses missions dans lesquelles il s'investit tout au long de l'année.



UN DAY TO DAY BIEN REMPLI

Une année riche d'un premier rebondissement : dès janvier 2022, c'est le rebond de la flotte IRC française qui retrouve ses couleurs ternies par deux années à oublier. Le rythme des demandes françaises sera soutenu toute l'année, suivant celui des calendriers de nos Championnats IRC. La pratique du double s'épanouit encore. Et malgré les difficultés auxquelles elle confronte les propriétaires, la navigation en équipage tire honorablement son épingle du jeu, avec une très belle participation aux classiques pascales et aux courses au large de nos programmes telles la Giraglia ou Palerme Monaco, l'Armen Race, Cowes Dinard et les classiques du RORC, ou encore la Drheam Cup et son magnifique parcours. N'oublions pas les Voiles de Saint-Tropez et ses 170 équipages en IRC, dont plus de 40 chez les Maxi Yacht en deuxième semaine !

Près de 1 500 bateaux jaugés IRC cette année par le Centre de Calcul ! Le « day to day » est très intense ! Edition des certificats, réalisation de certificats test, échanges avec nos distributeurs étrangers, avec les propriétaires français, validation de données techniques avec les architectes, chantiers, voileries, aide et service à tout organisateur de course, arbitre ou mesureur qui le demande... Enfin, et pour un panorama complet de nos activités quotidiennes, ajoutons l'implication du Centre de Calcul dans les travaux de recherche du Comité Technique IRC dont il est membre, et sa participation aux réunions de l'IRC Board.

L'IRC VINTAGE : LA BONNE IDÉE 2022.

Imaginée et mise en œuvre par L'UNCL cette année, L'IRC VINTAGE, est une grande réussite technique qui a connu des débuts discrets mais prometteurs, notamment sur le Spi Ouest France et les Régates Royales de Cannes. En Cette fin d'année, lors du Congrès IRC de Malte, le RORC manifeste son intérêt pour l'IRC Vintage, la mise en place d'un classement IRC Vintage sur les courses du RORC est évoquée. Il nous faut certainement mieux communiquer et mieux accompagner les clubs dans la mise en place de l'IRC Vintage. Cependant nous sommes convaincus que cette règle d'éligibilité crée un cadre sportif idéal pour les bateaux issus de l'IOR ou de la jauge RORC, sans oublier quelques Esprit de Tradition. Tout comme le Certificat SER, largement distribué cette saison, ou l'IRC GO ! dont la mise en œuvre est de plus en plus concluante, l'IRC Vintage est un outil à part entière pour le développement de l'IRC dans les années à venir.

LA FORMATION : MISSION

FONDAMENTALE DU CENTRE DE CALCUL

Une année placée sous le signe de la formation, trop longtemps mise en sommeil par la situation sanitaire. La formation des mesureurs est un aspect majeur de l'équité sportive en IRC, équité dont le Centre de Calcul est l'un des garants, aux côtés de son homologue britannique de Lymington, mais aussi aux côtés des clubs et organisateurs de course, et des propriétaires eux-mêmes.

La validation de nouveaux mesureurs IRC est le « fil rouge » de cette année. Nous commençons à le dérouler en mars 2022 à Nieuport par un séminaire organisé en collaboration avec le WWSV, Autorité IRC en Belgique. Toujours en pointe, les mesureurs belges sont ainsi parés pour les Championnats d'Europe durant lesquels Moana et Picsou, tous deux du Plat Pays se sont brillamment illustrés.

Quelques semaines plus tard, Olivier Duthoit nous ouvre gracieusement les portes de son chantier, Russo Sailing à La Seyne sur Mer, pour organiser un stage de mesures de voiles. 6 nouveaux mesureurs seront agréés IRC et validés par l'International Maxis Association à l'issue de cette session. Toute la côte de la Méditerranée française est à présent couverte par un réseau de mesureurs compétents agréés IRC ENDORSED, certains pour toutes les mesures IRC (pesée, coque, appendices gréement) et tous pour les voiles.

Enfin, entre Pâques et la mi-juillet de nouveaux mesureurs seront agréés dans les voileries Intuitive Sails au Crouesty, Incidence et Quantum sails à Lorient, Delta Voiles à Port-Louis et Technique Voile à la Trinité sur Mer. Cette action, notamment à destination des voileries, sera prolongée en 2023 en Bretagne Nord, Manche et Mer du Nord. Nos amis de l'IRC Overseas ne seront pas en reste, le Centre de Calcul prévoyant de nouvelles formations de mesureurs à destination de l'Afrique du Sud, de la Norvège (avec la Classe Halfton Europe) et de la Turquie.



Les vénérables Half sont éligibles à l'IRC Vintage

ARBITRAGE 2022

Sur ce terrain, nous sommes aussi présents au plus haut niveau de l'IRC : présidence du Comité Technique de la Cap Martinique, de l'IRC European Championship à Breskens, référent IRC du Comité Technique de la Rolex Maxi Yacht Cup. En tant que Comité Technique sur ces trois événements, nous aurons mené plus d'une centaine de contrôles : contrôle systématique avant départ de la Cap Martinique des plus grands spis et génois pour chacun des 14 solitaires et 49 duos ; contrôles systématiques à l'arrivée également. Contrôles des 3 premiers au général et contrôles aléatoires chaque soir de l'IRC European Championship de Breskens ; vérification de toutes les voiles embarquées et contrôles journaliers lors du Championnat du Monde des Maxi à Porto Cervo.

Par ailleurs et tout au long de l'année, le Centre de Calcul est à la disposition des arbitres et des clubs organisateurs d'événements IRC, ravi d'apporter son expertise de l'IRC et son support technique aux équipes in situ.

PROCÉDURE DE RÉVISION

Le déclenchement d'une procédure de révision est suffisamment rare pour être signalé. Suite à la SNIM 2022, l'UNCL et le Centre de Calcul déclenchent cette

procédure à l'encontre d'un bateau qui ne semble pas être en conformité avec son certificat de jauge. L'UNCL prend en charge l'intégralité des frais liés au re-mesurage complet du bateau. Le résultat est sans appel. Le TCC révisé est à ce point supérieur à celui indiqué sur le certificat mis en doute que le bateau est exclu des classements du Championnat Méditerranée IRC-UNCL en Equipage. Les résultats du bateau seront également annulés sur décision fédérale, par le CNTL pour la Massilia Cup 2022, et par La Nautique pour la SNIM 2022.

Bien qu'exceptionnelle, la révision n'a pas eu pour objet de « faire un exemple » de ce cas précis. La procédure de révision participe de la recherche de l'équité de course. Elle est et sera mise en œuvre sans hésitation dès qu'un manquement évident aux règles de l'IRC peut ou pourra être suspecté.

TARIFS IRC

Dans le contexte inflationniste que nous traversons, Les tarifs IRC 2023 sont en légère hausse. Cependant, le tarif du Certificat SER (Single Event Rating) reste inchangé et très bas. Les tarifs de mesures ont eux-aussi été revus à la hausse. Il s'agit ici de valoriser le savoir-faire technique de haut niveau de nos mesureurs IRC. Enfin, à partir de 2023 la mise à disposition d'un peson de l'UNCL pour la pesée IRC d'un

bateau ne sera plus gratuite. Chaque propriétaire souhaitant faire peser son bateau devra acquitter un tarif forfaitaire de mise à disposition d'un peson. En effet, les quatre pesons de l'UNCL sont entièrement révisés et font l'objet d'un nouvel étalonnage au moins une fois l'an. Le « forfait peson » est destiné à couvrir ces frais d'entretien et à remplacer ou compléter le matériel mis à la disposition des coureurs.

L'UNCL – PÔLE COURSE DU YACHT CLUB DE FRANCE

La fusion de l'UNCL et du Yacht Club de France est intervenue en octobre 2022. Cette fusion offre de très belles perspectives pour le développement de nos activités, et notamment de l'IRC. Bénéficiant d'un cadre de travail somptueux, nous formons aujourd'hui une équipe élargie de permanents aux compétences complémentaires, également passionnés et investis. Au sein du Pôle Course du Yacht Club de France, le Centre de Calcul IRC, Basile Despres et moi-même, restons vos interlocuteurs privilégiés et nous en sommes ravis !

*Ludovic Abollivier
Directeur du Centre de Calcul IRC
UNCL – Pôle Course du YCF*

PARTENAIRE DE L'UNCL



L'escapade parisienne des membres du club

Empire Elysées - Paris



Dans une petite rue calme à quelques minutes de la place de l'Étoile et des Champs-Élysées, cet hôtel contemporain vous propose ses 44 chambres avec un accès direct à la Défense, au Palais des Congrès mais aussi à Disneyland Paris. Une localisation idéale pour le tourisme comme pour les affaires.

3, rue de Montenotte 75017 Paris - Tél. : 01 58 05 42 00 - Fax : 01 47 66 04 33
contact@bwee.fr - www.bestwestern-empire-elysees.com

Chaque hôtel Best Western® est individuellement exploité par un propriétaire indépendant

CONGRÈS IRC 2022

Le congrès IRC s'est tenu à Malte, en amont de la Rolex Middle Sea Race, donnant l'opportunité aux congressistes de contempler les plus beaux bateaux du moment et de découvrir la merveilleuse ville de La Valette.



Photo © RORC

Outre l'équipe des permanents, le Board, sous l'autorité de son Chairman Michael Boyd, et les représentants de plusieurs pays étaient présents, le reste du monde participant en visioconférence, soit une quarantaine de pays en tout. La participation fut active, certains en course à bord de leurs bateaux (!), et de nouveaux représentants nationaux viennent encore renforcer l'IRC. Notons que nombre de participants au congrès sont des navigateurs qui expérimentent en course des décisions qu'ils prennent : ce qui confirme que l'IRC est une jauge faite par des coureurs pour des coureurs. En ouverture de séance, le congrès a approuvé la substitution du Policy Steering Group par l'IRC Board dans un souci de simplification et d'efficacité. Ce qui entraîne une mise à jour de la Constitution et de la Règle. Les rapports de chaque pays furent l'occasion d'un tour du monde de la course au large qui permet toujours de détecter les tendances de fond. Après deux années perturbées par le Covid, la situation est redevenue positive et le nombre de certificats - donc de bateaux - est en forte croissance par rapport à l'an passé. Il reste toutefois inférieur à 2019 en raison d'une attrition générale de la participation post Covid et du contexte géopolitique et économique international qui impacte le sport en général. Mais la créativité des architectes ne faiblit pas, des avants de type scow aux arrières

planants. Les bateaux sont de plus en plus rapides – souvent au détriment du confort – particulièrement aux allures portantes très favorables aux courses offshore, y compris en équipage réduit. À l'instar de la Transat du RORC, la Cap Martinique et la Transquadra connurent un égal succès, démontrant la pertinence de la jauge IRC pour des transats comme pour les autres offshore et les inshore.

ÉVOLUTIONS TECHNIQUES DE LA JAUGE

Le test lancé cette année en Australie d'autoriser deux certificats a rencontré un grand succès et le congrès a décidé d'étendre cette règle universellement dès 2023. En revanche, le comité technique a été mandaté pour proposer une solution en 2024 afin de limiter le nombre de voiles d'avant : que ce soit sur Sibelius, half tonner de 9 mètres et ses 5 focs, ou en TP 52 à la garde-robe pléthorique, les incessants changements de voiles ne se traduisent pas toujours en gain de performance, prennent trop de place à bord et entraînent des coûts excessifs. C'est contradictoire avec une jauge qui se veut simple et économique.

Dès 2023, pour obtenir un certificat « endorsed », toute nouvelle voile devra être mesurée et tamponnée afin de faciliter les contrôles et de garantir une meilleure équité. Mesureurs et voileriers agréés seront équipés d'un tampon et

d'une procédure appropriée. Également, la taxation des « flying jibs » va baisser pour rendre son usage plus compétitif et moins cher que de multiples voiles d'avant.

Les performances répétées des TP 52 ont fait l'objet de discussions. Le comité technique va se pencher sur le sujet mais deux facteurs en particulier expliquent cette suprématie. D'une part, ils courent comme dans une box rule avec des TCC très proches : ce qui stimule la compétitivité de chacun. D'autre part, les équipages sont tous de très haut niveau.

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE

Le principe d'une jauge unique capable de répondre à une flotte de plus en plus diversifiée est maintenu, charge au comité technique, qui devrait se renforcer à l'avenir, de la faire évoluer pour toujours améliorer son équité. A cet égard, le congrès a approuvé de passer l'allégerance d'âge au-delà de 20 ans, permettant de maintenir la compétitivité d'un plus grand nombre de bateaux, notamment les plus âgés. La meilleure illustration de l'universalité de la jauge est son application aux anciens bateaux IOR, du début des années 70 à la fin des années 80. La France a créé cette année une classe IRC Vintage (voir par ailleurs) qui va être adoptée par d'autres pays, dont l'Angleterre.



Photo © Rolex/Kurt Arrigo

EVOLUTION DES ÉPREUVES

En septembre 2021, l'IRC décidait unilatéralement de mettre un terme au championnat du monde commun IRC-ORC sans même en informer World Sailing. Dès lors se posait la question d'un

championnat du monde IRC. Le congrès a décidé d'y renoncer pour plusieurs raisons essentiellement sportives : pour qu'un championnat mondial soit représentatif du meilleur niveau, il faut amener les meilleurs bateaux de chaque région en un point unique pour une épreuve d'une semaine.

Transporter des bateaux entre 30 et 50', l'essentiel de la flotte, en cargo à travers la planète, est non seulement coûteux mais génère une empreinte carbone contradictoire avec l'essence même de la voile. Si un championnat mondial se limite aux bateaux d'une seule région, le titre de champion du monde ne représente pas une performance exceptionnelle et donc n'a pas de valeur. En revanche, le congrès souhaite que soient organisés des championnats par grande région du monde à l'instar de celui qui se fait en Europe, cohérents avec les flottes et événements existants. Membre du Board, Eric de Turckheim, en charge du programme des courses au RORC, fera des propositions dans ce sens lors du prochain congrès. Enfin, dans le souci de soutenir les régates de clubs, une expérimentation de l'IRC Go ! a été faite avec succès en Belgique. Plusieurs pays, notamment Malte, vont adopter cette solution simple et économique.

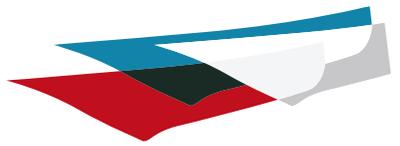
Pour conclure, le congrès a été un succès en approuvant l'essentiel des propositions techniques, et s'est achevé par un dîner amical au Royal Malta Yacht Club.

Philippe Sérénon
Membre du Board IRC, Président de PropIRC

PropIRC

Un redémarrage en douceur

La saison de courses s'est bien déroulée mais la fréquentation n'a pas rattrapé celle d'avant Covid (2019). Les raisons en sont diverses.



Le contexte général se traduit par moins de moyens et moins de temps. La féminisation progresse trop lentement et les jeunes de moins de 30 ans sont aspirés vers les IRC 0 et 1 rendant difficile la formation d'équipages et favorisant le duo, en Med comme en Atlantique.

Les coureurs souhaiteraient peut-être moins d'épreuves mais plus festives avec une communication plus forte et plus rapide des résultats et des images sur les sites web, les réseaux sociaux ou la presse. Ils s'inquiètent de la baisse des

prestations extra-sportives, que ce soit l'accueil gratuit des bateaux trop réduit ou les festivités et réceptions. Il semble que les ports, notamment en Méditerranée, soient de moins en moins enclins à accueillir des courses, sous l'impulsion de municipalités peu tournées vers la mer et qui préfèrent une rentabilité touristique à l'accueil de sportifs. C'est un dilemme pour les clubs qui doivent équilibrer par le montant des inscriptions les subventions en baisse continue, les coûts de réception, d'arbitrage, de matériel et de dotations. L'idéal est de trouver des partenaires : ce qui n'est pas simple.

Remercions ici tous les bénévoles qui donnent de leur temps sur l'eau comme à terre. Coup de chapeau à l'ANSM de St Mandrier sur ce point qui pour une première en IRC nous a accueilli merveilleusement. La Mandrée intègre du coup le championnat 2023 !

Il y a eu également quelques problèmes de jauge qui ont provoqué des redressements de résultats tardifs. De nouveaux mesureurs IRC ont été formés qui permettront

plus de contrôles de jauge. Également, l'organisation IRC s'emploie à permettre un accès plus simple aux certificats ce qui entraîne un développement et donc un surcoût informatique.

Cette année 2022 aura vu la fusion de l'UNCL et du Yacht Club de France, l'UNCL devenant le pôle course de ce club unifié. A part des différences visuelles, vous ne serez pas affectés par ce changement, l'équipe IRC restant la même. Pour les évolutions de la jauge, je vous invite à lire la page ci-contre faisant état des propos échangés au Congrès.

Pour conclure, La Middle Sea Race, dernière épreuve de la saison figurant au calendrier Med, enregistre 20% d'inscrits en plus : ce qui nous rend optimistes pour 2023. Bonne fin d'année à tous, préparez bien vos bateaux, entraînez-vous cet hiver et rendez-vous sur les plans d'eau l'an prochain pour une grande saison préolympique !

Philippe Sérénon
Président de PropIRC



Pôle Course du YCF

Correspondants IRC en France

MESUREURS AGRÉÉS ENDORSED

Région	Nom	Prénom	Adresse	Téléphone	Fax	GSM	Email
TOUTES MESURES ENDORSED (Pesée IRC, appendices, coque, gréement et voiles)							
Centre de Calcul IRC	ABOLLIVIER	Ludovic	33 rue Crespel De Latouche - 56130 La Roche Bernard			06 62 22 17 03	ludovic@ycfrance.fr
	BUJEAUD	Alain	10 rue Guilbaud - 17000 La Rochelle	05 46 67 85 25		06 75 03 67 84	alain.bujeaud@wanadoo.fr
Atlantique	JAOUEN	Jean-Louis	15 rue Joseph Créach - 29280 Plouzané			06 89 92 92 25	jl.jaouen@free.fr
	FLAYAC	Dominique	Beauchamp - 17440 Aytré			06 32 99 58 95	nagivateur44@gmail.com
	LEROUX	Yves-Marie	11 impasse Jean-Marie Perret - GrandChamps - 44570Trignac	02 51 16 08 89		06 80 74 68 36	yves-marie.leroux@orange.fr
	RODRIGUES	Thierry	Immeuble Kerguelen - rue du LTV Bourelly - 56100 Lorient			06 85 56 79 26	th.rodrigues@naviconsult-expertise.com
Manche	SANS	Jean	Immeuble Kerguelen - rue du LTV Bourelly - 56100 Lorient			06 07 10 24 03	jean.sans@wanadoo.fr
	LEMARCHAND	Nicolas	19 Passage de la Martinique - 76600 Le Havre			06 43 54 23 65	nmlemarchand@aol.com
	NOEL	Marc	Marc Noël Voiles - Port des Bas Sablons - 35400 Saint-Malo	02 99 82 17 30	02 99 81 75 66	06 12 71 50 75	marc.noel@wanadoo.fr
Méditerranée	SENDRA	Eric	3 La Falaise - 22490 Plouër sur Rance	02 96 27 72 52		06 81 72 30 72	sendra.exmar@orange.fr
	CARTIER	Samuel	9 rue de la fille du puisatier - 13127 Vitrolles			06 81 77 18 67	cartier.samuel@outlook.fr
	BERTRAND	Jean-Claude	Domaine Riviera Golf Res Bagatelle Bat LB332 - Ave Bagatelle 06210 Mandelieu	04 93 47 04 83		06 81 87 73 03	irc.mediterranee@wanadoo.fr
	DE BELLOY	Adrien	Quantum Sails Méditerranée - 19 rue André-Marie Ampère 83310 Cogolin			06 29 10 24 94	abelloy@quantumsails.com
	SILVE	Hélène	167 rue abbe de l'épée - 13005 Marseille	04 91 47 10 25		06 64 72 61 79	helene.silve@orange.fr

MESURES ENDORSED DES VOILES

Atlantique	AUDREN	Thomas	Technique Voile - Kermarquer - 56470 LaTrinité sur Mer	02 97 55 77 26		06 62 64 55 48	ta@technique-voile.com
	BOTES	Steve	Technique Voile - Kermarquer - 56470 LaTrinité sur Mer	02 97 55 77 26		06 49 23 15 44	betv@technique-voile.com
	BIAU	Benjamin	Quantum Sails Lorient Bretagne Sud - 31 rue ingénieur Verrière 56100 Lorient	02 56 54 22 94		06 85 61 19 04	bbiau@quantumsails.com
	DUPIN	Jérôme	Starvoiles - 98 Rue Lagrua - 33260 - LaTeste	05 56 54 12 25	05 56 54 17 85	06 15 38 69 45	j.dupin@starvoiles.com
	GRESSET	Julien	Incidence Sails - 13 rue du sous-marin Venus - 56100 Lorient	02 97 37 23 55		06 71 60 91 57	julien.gresset@incidence-sails.com
	PELLISSIER	Sylvain	Intuitive Sails - Espace Atlantica - ZA du Redo - 56640 Arzon	02 97 53 45 87		06 25 51 26 75	spellissier@intuitivesails.fr
	PONTU	Sylvain	Delta Voiles Port-Louis - 1 Boulevard de la Compagnie des Indes 56290 Port Louis			06 52 21 24 29	pontu@deltavoiles.com
	RICHE	Quentin	Technique Voile - Kermarquer - 56470 LaTrinité sur Mer	02 97 55 77 26		06 16 49 08 26	quentin@technique-voile.com
Méditerranée	CASTELLANET	Fabien	North Sails - Parc d'Activités de l'Argile, Lot 71A - 06370 Mousans Sartoux			06 07 03 63 67	Fabien.Castellanet@northsails.com
	CHTOUNDER	Sylvain	Incidence Sails - Anc. Chem. De Toulon - 83210 La Farlède			06 23 79 69 79	sylvain.chtounder@incidence-sails.com
	FRANCOIS	Christophe	Delta Voiles - Espace Commercial Fréjorgues Ouest - 519 rue Hélène Boucher - BP 25 - 34130 Maugeio			06 95 66 09 97	francois@deltavoiles.com
	DUTHOIT	Olivier	RussoYachting - Espace Nautique Grimaud - 83500 La Seyne sur Mer			06 85 34 05 49	o.duthoit65@gmail.com

CORRESPONDANTS MESUREURS

Manche et Mer du Nord	BARRET	Hervé	97 rue des Archers - 76550 Petit Apperville	02 35 84 51 27		06 75 37 54 03	hbarret@wanadoo.fr	
	BESSIERE	Jean-François	5 rue Saint Quentin - 76620 Le Havre	02 35 41 25 85	02 35 22 89 37	06 70 75 38 48	jfbarchitecte@free.fr	
	BRIAND	Jules	Axe Sail - Port Chantereyne - 50100 Cherbourg			06 46 25 95 17	julestechnique@gmail.com	
	DELAPORTE	Philippe	5 rue Brizeux - 22000 Saint-Brieuc	02 96 61 96 24		07 83 12 73 19	phdel22@gmail.com	
	DENIS	Frédéric	260 rue du chemin vert - 62200 Boulogne-sur-Mer	03 21 87 47 05		06 76 83 41 81	frederic.denis62@free.fr	
	DEVOS	Jean-Marc	20 rue Masselis - 59820 Gravelines	03 28 23 48 16		06 60 17 51 79	Jean-Marc.Devos@eurotunnel.com	
	GELLEZ	Olivier	ECSAIL, port 2521, 2521Terre-Plein Guillain, 59140 Dunkerque	03 28 63 13 93	03 28 66 13 83	06 18 40 62 43	ollivier.gellez@ecsail.com	
	GIRAUD	Franck	Gueradur, 22560 - Ploemeur Bodou	02 96 04 81 30	02 96 04 94 50	06 88 23 33 56	giraudfrank2@hotmail.fr	
	LAMARRE	Guillaume	Voilerie Cherbourgeoise, Port Chantereyne, 50100 Cherbourg	02 33 94 15 51	02 33 94 15 17	06 65 49 49 98	voilerie.cherbourgeoise@gmail.com	
	MAURICKX	Thierry	YC de la Mer du Nord, Quai des Monitors, 59140 - Dunkerque	03 28 66 79 90	03 28 59 25 93	06 86 68 32 52	thierry.maurickx@ycmn.com	
	Atlantique	AUTANT	Jean-Philippe	Rue des orangers, 64700 - Hendaye	05 59 20 55 72		06 80 32 97 04	autant@deltavoiles.com
		LAUNAY	Philippe	11 rue des jonquilles - 85340 Les Sables d'Olonne	02 51 32 62 16		06 95 24 47 50	philippelaunay7@gmail.com
LE MOAL		Didier	JB Composites, Parc Actilonne, BP43474 Olonne sur Mer 85342 Les Sables d'Olonne Cedex			06 14 32 09 57	dml@jbcposites.com	
VIANT		Sébastien	19, rue Dumont d'Urville, 56270 - Ploemeur			06 19 60 00 54	sebastien@espace-viant.com	

Autorités de rating IRC

Pays	Nom	Prénom	Adresse	Email
Argentine	SHRODER	Gabriel	ARVH, Avenida Fleming 2251, Oficina 26, 1640 MARTINEZ	gabrielyachting@hotmail.com
Belgique	GEIRNAERT	Luc	VYF, Zuiderlaan 13, 9000 GENT	luc@wsv.be
Bulgarie	DUKOV	Nikola	BIRCOA, 16 Loza Street, 9010 VARNNA	ircbulgaria@gmail.com
Chili	CHAVEZ	Alfredo	Club Nautico Oceanico de Chile (CNO), Estoril 200 Of. 928, LAS CONDES	achavez@cno.cl
Chine (Nord)	MURPHY	Nee	Seafaring International (HK) Co., Limited, Room 1906, 19/F, Ginza Plaza 2A Sai Yeung Choi South Street, Mongkok, Kowloon, Hon Kong. Shandong Province, Qingdao 266002, P.R. China	chnirc@gmail.com
Chine (Sud)	WUBIN	Alain	Room 601, Building E-6, OCT LOFT, Nanshan District, SHENZHEN 518053, P.R. China	wubin7086@gmail.com
Colombie	SOLANO	Thomas	Cartagena Regatta Club, Torre Emp. Proteccion #901, CR 3 #6A-100, Bocagrande, Cartagena	tsolano@isf.com
Croatie	KUSTIC	Alen	Kralja Zvonimira 38, 21000 SPLIT	irc-croatia@sailnet.hr
Espagne	PEREZ	Rosa	"RANC - Avda. Juan de Borbón 101, Pta 2 - Edificio Monday. - 08039 Barcelona"	gestion@ranc.es
Grèce	TSALIKIS	Lazaros	Hellenic Sailing Federation, Offshore Committee, Marina Kallitheas, PO BOX 78550 - 17602	eath@offshore.org.gr
Italie	PROVINI	Riccardo	UVAI, Via Lutezia 2, 00198 ROME	uvairoma@tin.it
Maurice	RAFFRAY	Nicolas	Taylor Smith Group, Old Quay D Road, Port Louis, ILE MAURICE	nraffray@intnet.mu
Nouvelle Calédonie	JAQUEMET	Olivier	Cercle Nautique Calédonien, BP 235 - 98845 NOUMEA Cedex	croiseurs@cnc.asso.nc
Portugal	MARTINS	Joao	ANC, Edificio de Apoio a Nautica de Recreio, Loja 1, Av. de Brasilia, Doca de Belem, 1300 - 598 LISBONNE	j.martins222@gmail.com
Turquie	GIRAY	Can	Turkish Offshore Racing Club, Atakoy Marina Sahil Yolu, 34158 ATAKOY ISTANBUL	cgiray@tayk.org.tr
Uruguay	KNUPPEL	Bernd	Yacht Club Uruguayo, Puerto del Bueco, MONTEVIDEO 11300	bernieknuppel@gmail.com
	RODRIGUEZ	Agustin		aeredi@gmail.com



CONTENDER SAILCLOTH[®]

TISSU À VOILE

 ROLEX SYDNEY HOBART 2021
VAINQUEURS DOUBLE HANDED • TOUTES CATEGORIES

C'est avec un jeu de voiles 100% panneaux que l'équipage du J/99 *Disko Trooper*, mené par Jules HALL et Jan SCHOLTEN, a remporté la Sydney Hobart Race 2021 en double.

Grand-voile & Génois : ZZ JET BLACK ARAMID
A2 : SUPERKOTE 60 / A4 : SUPERKOTE 130 / Drifter : SUPERKOTE 150

Go the extra mile!

L'ÆGEAN 600, dernière-née des mythiques « 600 milles » : un nouveau must en IRC!



La 3^{ème} édition de l'ÆGEAN 600 partira le 9 juillet 2023 au pied du majestueux temple antique de Poséidon surplombant le Cap Sounion, porte de la Mer Égée, avec ses eaux cristallines, son ciel bleu profond, et ses vents Étésiens (le « Meltem »). La course est organisée par l'Hellenic Offshore Racing Club (HORC) avec le soutien de la Région de l'Attique et de Olympic Marine, marina ultramoderne accueillant les concurrents y compris Maxis et multicoques à seulement 30 km de l'aéroport d'Athènes, et 4 milles de la ligne de départ (et d'arrivée). La légendaire hospitalité des Grecs y est de mise! La chaleureuse cérémonie d'ouverture de 2022 demeure sans nul doute gravée dans les mémoires d'équipiers venus de 25 pays. Du stockage à terre aux sessions de formation à la sécurité et aux premiers soins sans oublier la visite guidée du Temple de Poséidon, tout est pensé pour une préparation optimale.

UN PARCOURS À COUPER LE SOUFFLE

Le parcours soigneusement concocté par des marins pour des marins permet, au-delà des challenges techniques, de découvrir 13 des plus belles îles de la

Mer Égée, avec de nombreux paysages à couper le souffle. Il commence par une longue glissade au portant à l'ouest des Cyclades, laissant les côtes déchiquetées de la pointe ouest de Milos (Kleftiko) à bâbord avant une traversée de la Caldera de Santorin. Arrivés au détroit de Kassos, séparant la Crète des îles du Dodécanèse, la route s'infléchit vers le NE, travers aux Étésiens, jusqu'à laisser Rhodes à bâbord. La remontée de la Mer Égée vers le nord, face aux vents dominants, se fait ensuite en slalomant entre les îles du Dodécanèse jusqu'à atteindre Lipsi et Patmos, à laisser également à bâbord. La traversée finale vers l'ouest jusqu'au Cap Sounion, peut s'avérer éprouvante par fort Meltem, avec les passages redoutables entre Delos et Mykonos, puis par le nord de Kea. Mais ce n'est pas le seul challenge, loin de là, tant les nombreuses îles de la Mer Égée torturent un vent souvent capricieux contraignant les marins à de nombreuses manœuvres. Synoptique, thermique, catabatique, effets de côtes et d'îles, canalisations,

convergences, dévents, ... Un monde de météo à déchiffrer! La période choisie est des plus favorables en début d'été avec des Étésiens habituellement établis et une température optimale. Et ce calendrier permet d'envisager une participation à la suite de la Giraglia, avec même un retour en août par la course Palerme – Monte-Carlo !

En 2022, le luxueux catamaran suisse de 24m Allegra l'a emporté en temps réel après 53 h 36 min 2 s de course, établissant un nouveau record en multicoques avec une vitesse moyenne de 11,3 nds. En monocoque, le record de la première édition courue en 2021 a également été largement battu par l'Eliot 52 allemand Rafale, après 63 h 2 min 2 s de navigation. En temps compensé, le Scuderia 65 italien Hagar V relègue Rafale à la seconde place, devant le Vismara/Mills 62 italien Leaps & Bounds 2. Le plus petit bateau de la flotte, le Mini 650 grec Kallisti barré par Athanasios Gkikas, a, de son côté, mis 6 jours 4 heures et 34 minutes pour boucler le parcours. Certains des participants ont été tellement enthousiasmés par cette nouvelle 600 milles qu'ils prévoient déjà une participation régulière pour les 15 prochaines années!

Yves Grosjean,

avec le concours du comité d'organisation



Photo © Nikos Alevromytilis/ www.alen.gr

Merci aux annonceurs du Guide 2023

CONTENDER	57
DELTA VOILES	23
GRASSI	35
HOTEL BEST WESTERN	53
IMA	16 - 17
INCIDENCE SAILS	27
J COMPOSITE	60

JEANNEAU	2
JPK	39
KARVER	59
NKE	49
NORTH SAILS	5
SEVEN STARS	33
SNT	41
WICHARD	41



GAGNEZ EN PERFORMANCE !



KF

EMMAGASINEURS*

Impossible de faire plus robuste, compact et léger.



DAME
CATEGORY WINNER

KWH

MANIVELLES

Résistance à toutes épreuves.



KSW

WINCHS

4 vitesses, 6 fois plus rapide : des secondes gagnantes.

Pour en savoir plus : www.karver-systems.com



KarverSailing



karversailing



.com/KarverSailing

KARVER
sailing experience



REJOIGNEZ LA **CLASS 99**

Plus de 120 bateaux
à travers 20 pays dans le monde



J COMPOSITES - info@jcomposites.eu - +33 (0)2 51 23 79 90 - www.jcomposites.eu