# IRC 2024

YACHT CLUB DE FRANCE - JANVIER 2024

## *Sun Fast*

# 30 One Design *NEW*

3300

Dédiés à la voile sportive et à la course, les **Sun Fast** sont des voiliers techniques et fonctionnels où passionnés et compétiteurs se rejoignent sur la ligne de départ. Le frisson de la performance pure est au rendez-vous.

–

***Jeanneau,***
***Pure experience***

JEANNEAU

Conception : TheLINKS.fr -230166 - Crédits photos : @Jean-Marie Liot - Réalisation Augural Strateo - 923219 - 11/2023

# L'équipage est paré, sur le pont, au complet !

© YCF

Par la force de chacun de leurs membres réunis par la passion partagée, l'UNCL et le Yacht Club de France ont réussi leur fusion.

Aucune identité perdue, leur patrimoine et leur histoire associés, un dynamisme conjugué, une harmonie trouvée, des équipes consolidées, des pontons frémissants et des lignes d'arrivée disputées pour des podiums plus nombreux encore.

En partenariat toujours plus fort avec nos amis du RORC, une remarquable progression de la diffusion des certificats de jauge IRC, sans exclusive des jauges concurrentes ou complémentaires.

Avec cette même soif d'initier, de communier et de faire rayonner notre amour de la mer et de la navigation. Saluons tout particulièrement le Pôle Course du Yacht Club de France qui a su faire de cette première année complète d'exercice, avec le concours actif et performant de nos permanents, un vrai succès et nous donner tant de bonheur.

Ensemble plus forts, plus grands, plus heureux !

La route tracée est la bonne, le cap est inchangé, sinon l'ambition et la conviction d'être en 2024 plus nombreux encore pour une nouvelle année de projets, de courses et de récits !

Avec toute mon amitié,

**Philippe HÉRAL,** Président

## Sommaire


- Edito ..... 3-5
- Bienvenue au club ..... 4
- Au côté des organisateurs de course ..... 6
- Jacques Pelletier : portrait ..... 8
- Remise des prix ..... 10
- Rendez-vous au Musée de la Marine ..... 12
- Coupe de France des « Métriques » ..... 14
- Sun Fast 30 OD ..... 16
- Rétrospective 2023 ..... 20
- Le Bilan des Championnats IRC 2023 ..... 30
- Paroles de vainqueurs ..... 33
- Facteur de gréement ..... 46
- Les effets « Scow » ..... 48
- Planning Effect ..... 50
- Jauge IRC 2024 : quoi de neuf ..... 52
- Le bilan de l'IRC en 2023 ..... 54
- PropIRC et Congrès IRC ..... 56
- Jauge IRC 2024 QR Code ..... 58
- Correspondants IRC ..... 59-60
- Championnats 2024 : calendrier des courses ..... 61
- Longitude ..... 64-66


**Directeur de la rédaction :** Philippe Héral - **Réalisation :** Groupe 5 - **Rédaction :** Ludovic Abollivier, Jean-Pierre Barjon, Lucas Boniface, Patrice Carpentier, Claude Charbonnier, Sébastien David, Didier Gaudoux, Yves Ginoux, Yves Grosjean, Philippe Girardin, Andrew McIrvine, Philippe Pilate, Jean Sans, Philippe Sérénon, et les lauréats des Championnats IRC - **Relecture :** Catherine Adam - **Conception/Exécution :** Mathieu Gagnaire - **Photos :** Les noms des photographes figurent en pied des images publiées - **Impression :** Espace Graphic

**Production Yacht Club de France**
**Tél :** 01 4704 1000 - 41 avenue Foch, 75116 Paris. - **Email :** polecourse@ycf-club.fr - **Website :** http://ycf-club.fr/
**Photo de couverture :** *le Ker 40 Vito 3* de Gian Marco Magrini et son jeune équipage en régate à la Snim 2023. Crédit photo@Pierik

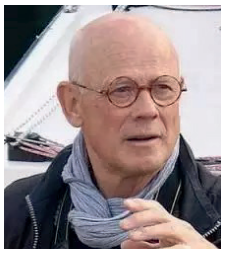
# Bienvenue au Yacht Club de France

En 2022, la fusion de l'UNCL avec le Yacht Club de France a généré une arrivée massive de nouveaux membres au YCF, une majorité d'entre eux attirés par les activités de son Pôle Course, ainsi que d'éminentes personnalités. Ne pouvant tous les citer, rendons d'abord hommage à nos marins en mer et en course au moment d'écrire ces lignes.

**Nicolas Bombrun**, acharné de course au large, a participé à la récente Transat Jacques Vabre en Class40 avec Paul Brandel sur *P-Eden Park- Les papillons du ciel*.

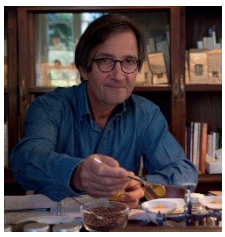
**Nicolas Monomakhoff** participe à l'OGR dans l'équipage de Dominique Dubois sur le Swan 65 *Evrika*. L'Ocean Globe Race est une sorte de « tribute » à l'originale Whitbread. Cette course autour du monde par étapes autour des trois caps, Bonne Espérance, Leeuwin et Horn, se dispute sur des bateaux d'époque, jaugés IRC, sans électronique ni liaison à terre, donc sans météo et au sextant. À l'heure de cette publication, l'essentiel de la flotte arrivait à Auckland, terme de la deuxième étape.

Parmi ceux qui nous ont rejoints, et avec tout le respect pour ceux qui ne sont pas mentionnés ici, nous sommes heureux d'accueillir :



**Christian-Jacques Rouxel** est président de la SNBSM, Société Nautique de la Baie de Saint Malo. Ce club emblématique au palmarès éloquent accueille tous les 4 ans la Route du Rhum.

**Olivier De Oliveira**, président de la SNSM les Sauveteurs en Mer, a été élu membre d'honneur par le Conseil d'Administration en 2023.



© Benoit Teillet

**Olivier Roellinger**, pur Cancalais, est un grand chef reconverti en épicier au sens propre du terme. Dans le sillage de Magellan et des grands navigateurs partis au loin chercher les épices, clous de girofle, poivre ou autres, il est animé d'une passion pour les épices et la fait volontiers partager. Avec sa fille Mathilde et un équipage passionné, il crée des mélanges d'épices torréfiées, broyées, étuvées, moulues puis conditionnées à Cancale, pour la cuisine du quotidien comme celle de fête, autant pour les produits de la terre que ceux de la mer.

**Pierre-Alexis Dumas**, directeur artistique d'Hermès, chevalier de l'ordre des Arts et des Lettres et membre du conseil d'administration du musée des Arts décoratifs (MAD) de longue date, poursuit la saga familiale à la tête de cette magnifique maison où il n'est fait aucun compromis sur la qualité et où on cultive l'art de la couture comme les maîtres voiliers.

Enfin, peut-être encore plus important que les navigants ou les personnalités, le Yacht Club est heureux d'accueillir **Adrien Bourget**, jeune régatier de 25 ans qui participe aux manifestations « spécial jeunes » organisées par Emmanuel Le Bigot, membre du Conseil d'Administration, car il représente un souffle nouveau pour notre club. Gageons qu'il saura devenir le chef de file d'une nouvelle génération de membres du YCF qui représentent l'avenir.

# Chers membres régatiers

© Paul Wyeth

Un an déjà que l'UNCL et le Yacht Club de France ont fusionné : Les membres de l'UNCL qui le souhaitaient ont pu devenir membre à part entière du Yacht Club de France ou garder leur statut de membre affilié. Si certains ont pu regretter cette fusion, la grande majorité des membres de l'UNCL a compris que l'union fait la force et que la complémentarité de deux clubs ouvrait la voie à un futur riche et dynamique, entrainant de nouveaux membres à nous rejoindre. L'équipe qui m'entourait à l'UNCL pilote aujourd'hui le pôle course du YCF et je les remercie de leur fidélité et du travail accompli.

La première décision a été de regrouper au sein du pôle course les flottes IRC et Métriques qui fréquentent les mêmes plans d'eau et se retrouvent au moins une fois par an aux Voiles de Saint Tropez.

Le projet Class 30, né d'un cahier des charges conçu par l'UNCL et le RORC, est devenu réalité, et Jeanneau a rejoint Multiplast dans un consortium qui permet de produire des bateaux monotypes 100 % français. Une première commande de la société Cap Regatta va permettre, dès 2024, d'avoir trois flottes à Marseille, Lorient et Cowes. Ainsi, la classe 30 présidée par Jean Passini va pouvoir avoir des épreuves et un championnat, créant une dynamique de cette classe dont on attend qu'elle forme les futures générations de coureurs. Je remercie Yves Ginoux qui a mis son énergie et son expérience au service de ce projet qu'il pilote de main de maître.

L'IRC a fait montre d'une dynamique exceptionnelle en 2023 avec une forte progression du nombre de certificats.  La jauge la plus durable de l'histoire de la voile est toujours la solution la plus équitable et universelle pour naviguer inshore ou offshore en bateau de série ou en One Off. Non seulement elle maintient durablement la valeur des bateaux mais elle s'adapte aux réalités des flottes pour permettre aux clubs de proposer des classes qui permettent à tous de lever les bras un jour. C'est ainsi que nous avons créé la classe Vintage pour les anciens IOR et l'*IRC GO* pour les régates de club sans certificat. A l'avenir, nous souhaitons que les grandes épreuves puissent regrouper les bateaux les plus compétitifs et « endorsés » mais aussi permettre à des bateaux de série de courir entre eux avec des chances de victoire.

Pour conclure, l'an passé la nuit de la course au large n'avait pas pu avoir lieu mais cette année, nous pourrons nous retrouver au musée de la Marine pour célébrer les vainqueurs de 2023, découvrir les programmes de course 2024, construits avec les clubs et avec la FFVoile, et partager le verre de l'amitié car les courses se font en mer mais se partagent aussi à terre. Bravo à tous ceux qui ont permis à la France de remporter 12 classes sur 15 au Fastnet !
Je forme le vœu que nos champions brillent aux Jeux Olympiques à Marseille et sur tous les plans d'eaux de la planète.

Bonnes fêtes de fin d'année
Très amicalement

**Géry Trentesaux**,
Président du pôle Course YCF

# Aux côtés des organisateurs de course

Les clubs du littoral organisateurs de course sont les véritables animateurs de notre sport préféré. Des obstacles compliquent leur tâche. Le Yacht Club de France est à leur service pour les aider à trouver des solutions.

© Pierik

On ne peut pas faire ce guide annuel sans rendre un vibrant hommage aux clubs qui tout au long de l'année organisent les épreuves des divers championnats. Qu'ils soient clubs alliés ou pas du Yacht Club de France, en métropole, outre-mer ou à l'international, ce sont eux qui accueillent les concurrents, organisent les parcours en veillant à la sécurité de tous, assurent les relations avec les autorités portuaires, les institutions sportives et les collectivités locales. Ils se reposent sur des bénévoles, animés par la passion, sans lesquels nous resterions à quai sans espoir.

Ils rencontrent de plus en plus de difficultés entre règlementations pléthoriques et recherches des financements nécessaires pour permettre à tous de passer de merveilleux moments sur l'eau comme à terre.

Cela commence par les ports. Les municipalités leur demandent de plus en plus d'équilibrer leur gestion, quel que soit le mode choisi entre DSP, régie ou privatisation. Le changement climatique allongeant les saisons touristiques, ils sont d'autant moins enclins à accueillir les bateaux gracieusement.

Les parcs marins, éoliens en mer, DST de trafic maritime et autres fermes aquacoles, sont autant d'obstacles à l'établissement des parcours.

Également, la période inflationniste actuelle, entre prix des carburants, nécessaires aux bateaux comités et mouilleurs, ainsi que l'augmentation des prix de l'alimentation, rend plus coûteux l'organisation sur l'eau comme le réceptif à terre.

Enfin, il ne peut y avoir d'évènement réussi sans un important et coûteux effort de communication en amont, pendant et après les courses, ne serait-ce que pour donner aux partenaires financiers la visibilité qui justifie leur investissement.

Cet accroissement des coûts explique l'augmentation des frais d'inscription à la charge des coureurs. Pour continuer à attirer les concurrents, les clubs doivent trouver le juste équilibre entre tous ces paramètres. Il faut donc être imaginatif pour que chacun trouve le plaisir de courir et d'y revenir !

Il y a probablement des réflexions à mener en commun pour voir si on peut réduire des coûts en les mutualisant par exemple. Le Yacht Club de France est prêt à prendre des initiatives dans ce sens au service des clubs organisateurs !

© Pierik

# CONTENDER SAILCLOTH®

## TISSU À VOILE

*Évènement :*
**Entraînement de la Rolex Fastnet 2023**

*Bateau :* **J/99**

Crédit photo : Paul Wyeth

Depuis 1986, Contender Sailcloth®, entreprise familiale, conçoit et fabrique du tissu à voile pour tous les projets de navigation. Avec son expérience et ses victoires en régates internationales, en IRC, en olympisme, dans les défis et les syndicats, Contender propose des solutions innovantes qui font régulièrement leurs preuves sur tous les plans d'eau du monde.

Nos tissus sont tissés en Europe et finis dans notre usine en Allemagne.
Nos laminés sont fabriqués aux USA.

**— www.contendersailcloth.com**

*Go the extra mile!*

# Portrait
# Jacques Pelletier : quelle énergie !

Jacques occupe notre paysage vélique depuis un demi-siècle. Le temps n'a pas d'effet sur ce personnage truculent et insatiable dont l'éventail de la vie se partage entre sa passion, la voile, son métier, l'assurance, et son dévouement à la chose publique. Portrait.

© Tim Wright/RORC

Originaire du Creusot dans le Morvan, l'ado a découvert la voile par obligation : « *Mon père nous emmenait en vacances à Arcachon et il en avait assez de me voir glander sur la plage. Il m'a obligé à faire du bateau et je ne voulais pas* ».

Finalement, il s'essaye au Vaurien, se découvre des aptitudes, se distingue en régate, et se voit offrir un exemplaire de ce dériveur emblématique sitôt le bac en poche. Du coup, il s'est inscrit au club de Triel et s'est perfectionné à la pratique du monotype. Quand le club acquiert un Muscadet, il est de la partie et découvre la course côtière : « *Ça a duré deux ans et j'étais systématiquement malade…* ». Ce qui ne l'empêche de continuer en Armagnac, en Folie douce…

A l'âge qu'on pourrait appeler de raison, Jacques crée sa boîte d'assurance, Lange, et décide de courir son premier Figaro en 1979 qui s'appelait encore la course de l'Aurore. L'exercice solitaire lui convient au point d'enquiller pour ses vacances estivales sept « *Solitaire* » avec régulièrement des places dans le Top Ten, et, pour souvenir marquant, sa première participation courue le même été que le tragique Fastnet. « *À l'arrivée à Kinsale, on avait 50 nds dans le pif. J'arrive 11ème, mais hors temps. Le comité se montre compréhensif – il faut dire qu'on était plus que 11 en piste sur 50 partants – et m'autorise à continuer. Le départ d'Irlande est reculé de 4 jours car il n'y a pas un poil de vent. Grâce à quoi, on s'est farci la tempête du Fastnet…* ». De ses Figaro, on se souvient du half tonner noir baptisé *Jacomo* de Jacomo, du nom de son sponsor parfumeur, et de *Baladin*, son confortable bateau qui accompagnait l'épreuve servi par un équipage féminin baptisé « *les baladines* ». « *C'était un Rêve d'Antilles de 11.50 m de long construit par un chaudronnier de Montmorency. Je leur apportais les tôles et eux faisaient les soudures. Ensuite, la coque a été emmenée dans la Marne où mes ex-beaux parents avaient une maison de campagne, très loin de la mer, et j'ai mis 6 ans à faire l'intérieur* ». *Baladin* a fini sa vie cet automne découpé en rondelles. Le dernier Figaro du maire de Milon La Chapelle, date de 1985 à bord du Sun Fast, premier du nom, qui avait la fâcheuse réputation de perdre sa quille. « *Moi, j'ai pété le mât dans la nuit noire en passant la pointe de l'Espagne. La bôme ne cessait de s'élever et je me demandais ce qui se passait. Le mât implanté déchirait le pont… Sur les conseils de Philippe Poupon, j'ai réussi à maintenir le mât posé sur le pont en face du morceau cassé servant d'épontille. J'ai terminé la course sous GV arisée avec quand même un coup de spi à l'arrivée* ».

En quête d'un classement honorable, qu'il obtint. Durant les années qui ont suivi, Jacques se distrait avec des croisières ou régates en équipages avec son copain François Bigotte et, surtout, se consacre au développement de son cabinet. En 1992, l'assureur

cède de nouveau à l'appel du large. On le retrouve au départ de la première Transquadra organisée par son copain Mico Bolo. Il est à bord d'un JOD 35 prêté par Pascal Leys que par le plus grand des hasards il allait croiser dans le Golfe de Gascogne, alors que celui-ci s'entraînait sur son nouveau 6,50 dans la perspective de la Mini Transat. Une édition marquée par des conditions dantesques et qui coûta la vie à Pascal. Jacques revient sur la TSQ en 1996 et la gagne sur un Dehler 33. Il y retourne en 1999 à bord d'un Hélium 9,80. « *J'étais vraiment bien dans la flotte jusqu'à 300 milles de l'arrivée en Martinique quand la nuit venue, je me cogne un porte-conteneur. Le mât est tordu, surtout le nez du bateau est plié à 90°...* ». Il y a du MacGyver chez ce citadin à l'élégance soignée. Il a colmaté toutes les fissures au Sika en s'aidant d'un bout de bois et d'une assiette en carton... Et finit 5ème à Fort de France.

Arrivent les années 2000, l'assureur s'embourgeoise. Il achète un IMX 40 flambant neuf et finit 7ème en double avec sa compagne Chantal. En 2004, l'IMX 40 est remplacé par un X 43. « *On gagne notre première course du RORC, Cowes Dinard, dans notre classe. Le vent souffle grave, on a 3 ris dans la GV et le foc ORC* ». Trentesaux déchire sa GV, fait toute la course avec sa voile de cape et gagne « *overall* ». Jacques est très ami avec Géry, mais, à la longue, ça l'agace de ne voir que le tableau arrière des « *Courrier* » du « *facteur* ». Le X 43 écoule des jours paisibles à Stockholm depuis son retour d'Australie, après deux Sydney-Hobart. En 2007, Jacques se laisse tenter par un Landmark 43, sur plan Mills dont il sera moyennement satisfait, regrettant d'avoir fini de le mettre au point le jour où il l'a vendu...

En mars 2008, il prend sa retraite après 3 ans de loyaux services au chevet de sa boite depuis son rachat par le leader mondial Aon, et décide... de repartir au charbon en créant un nouveau cabinet d'assurance : Asqua. « *A l'époque, je m'étais dit, ça va le faire pendant 5 ans, et, 15 ans après, j'emploie 20 personnes et le CA de la société s'élève à 3,2 M€ avec 25 M€ de primes en gestion* ». S'en suit la construction d'un nouvel *Ange de Milon*, un plan Valer de 41' fabriqué par Charlie Capelle : un très chouette canote qui le satisfait complètement, sauf que le JPK 11.80 en est fortement inspiré et son handicap IRC est inférieur de 20/000ème, « *alors que les bateaux ont la même vitesse à toutes les allures* », regrette le propriétaire fidèlement soutenu par Qualiconsult dans ses aventures véliques.

Lors de notre entretien, Jacques nous a raconté plein d'autres choses palpitantes impossibles à vous rapporter car la place nous est comptée. Le « *gentleman sailor* » au verbe facile collectionne l'appartenance à divers yacht clubs, multiplie ses actions au service de la collectivité, et continue de régater intensivement. Et quand on lui demande le secret d'une telle énergie, il répond malicieux : « *Je ne suis pas véritablement un hyper actif mais je suis rarement à ne rien faire, et pour marcher il faut que j'aie la pression* ». Après tout, le timonier n'a que 80 ans et l'avenir lui appartient.

**Patrice Carpentier**

© @Rick Tomlinson-RORC

# Remise des prix Championnats 2022

La fusion UNCL-YCF a offert l'opportunité de faire la remise des prix sur le stand du club au Nautic l'an dernier. L'ensemble des récipiendaires était là pour une cérémonie amicale et vivante, présidée par Philippe Héral et Géry Trentesaux, Vice-Président de la nouvelle entité et Président du pôle course. Les participants ont ainsi pu constater que cette fusion était prometteuse et porteuse d'avenir. Les vainqueurs des championnats IRC ont pu côtoyer les plus grands skippers océaniques tels que Jean-Pierre Dick, membre du club, et Charles Caudrelier, démontrant ainsi que la course au large permet aux amateurs et aux professionnels de se rencontrer à terre comme sur l'eau.

**Philippe Sérénon**

*Championnat IRC Equipage Méditerranée - IRC 2 - Laurent Lavaysse* - Magic Express

*Remise des prix des Championnats IRC 2022*

*Olivier Champeaux au micro*

*Trophée Course Open remis par Géry Trentesaux - Jean-Pierre Dick*

*Trophée Taittinger - Charles Caudrelier - Vainqueur Route du Rhum Ultim*

*Trophées Championnats IRC 2022*

Crédit photos : YCF

*Championnat IRC Equipage Méditerranée - IRC 4 - Philippe Mazoyer* - Rostanbar 2

*Championnat IRC Equipage Méditerranée - IRC0 - Gérard Logel* - Arobas 2

*Championnat IRC Equipage Méditerranée - IRC1 - Dominique Tian* - Tonnerre de Glen

*Championnat IRC Equipage Méditerranée - IRC 3 - Jean-Yves Le Gall* - CheckMATe

*Championnat IRC Méditerranée Solo - Eric Merlier* - Télémaque 3

*Championnat IRC Manche-Atlantique Duo - Penny Aubert* - Georgia

*Championnat IRC Méditerranée Duo - Sébastien Henri* - Télémaque 2

# Les journées nationales de la régate et de la course au large

En l'absence de Nautic, le YCF a créé, en partenariat avec le Musée National de la Marine, deux journées, les 15 et 16 décembre, à destination des passionnés comme du grand public.

En raison du travail généré par la fusion du YCF et de l'UNCL à l'automne dernier, la nuit de la course au large n'avait pu avoir lieu. Sur proposition du pôle course, le conseil d'administration du YCF a approuvé en juin dernier la relance de cet évènement majeur, attendu des régatiers et coureurs au large. Mais le stand du YCF au Nautic où nous avions coutume de nous retrouver avait disparu avec le salon de décembre laissant un grand vide pour tous les membres et habitués. Heureusement, le partenariat fort et historique du YCF avec le Musée de la Marine a créé une opportunité. Le musée devant rouvrir à l'automne, grâce à l'intervention de Jean-Louis Benoit en charge du patrimoine au sein du club, contact fut pris avec l'équipe du musée pour y établir notre havre éphémère. Enthousiasmée par l'idée, il nous fut proposé d'organiser non pas une soirée mais deux journées, une à destination des coureurs et professionnels, l'autre plus orientée vers le grand public.

Le Musée de la Marine a bénéficié d'une rénovation en profondeur sous la houlette de Vincent Campredon et le résultat est juste bluffant. L'architecture est spectaculaire, à la fois monumentale et avec des espaces intimistes qui emportent le spectateur dans un voyage à travers le temps et les mers. Les collections, en partie connues mais restaurées, sont mises en valeur par une scénographie exceptionnelle qui change complètement la vision du spectateur. Le musée se projette aussi dans le présent et l'avenir en interpellant le public sur les enjeux contemporains. Les ports de Vernet sont là, en majesté et l'aventure sous-marine n'a pas été oubliée, raison de plus pour s'immerger dans le musée.

Le projet de ces journées prit forme au sein du YCF qui a travaillé à apporter son contenu propre mais a aussi souhaité, dès le début, ouvrir ce partenariat aux autres acteurs de la voiles, de la FIN à la FFVoile et aux diverses classes et entreprises. À l'heure où sont écrites ces lignes, le programme ci-dessous est encore susceptible d'évoluer et nous vous encourageons à visiter le site du YCF qui sera mis à jour. https://ycf-club.fr/journees-de-la-regate. Venez nombreux pour des moments d'exception dans un lieu captivant !

**Philippe Sérénon**

## Le programme

Une magnifique exposition sur la Coupe de France du YCF et les 12 mJI sera inaugurée le vendredi 15 à 17h00 suivie de la nomination du bateau de l'année par Voile Magazine.

**Le samedi 16 s'articulera autour de trois temps forts :**

- L'IRC
  - 11h00 : Assemblée Générale de PropIRC au Musée ou au YCF (15 mns à pied)
  - 18H00 : Présentation du calendrier des Championnats IRC 2024 et du Sun Fast 30 OD
  - 19h30 : Nuit de la Course au Lage et remise des prix des championnats IRC 2023.
- Les conférences : plusieurs conférences montreront comment notre sport innove pour contribuer à la décarbonation (intervenants indicatifs à date).
  - Le design naval sous contrainte avec Jean-Baptiste Epron et Guillaume Rolland
  - La course au large, banc d'essai du transport maritime par Marc Van Peteghem et Philippe Sérénon
  - Décarbonation et hydrogène : Le flying tender français du défi Orient Express et EOdev (Energy Observer) avec Philippe Briand et Romain Pillard
  - Actualité de la Coupe de l 'America 2024 avec Bruno Troublé, Stéphane Kandler, défi Orient Express et un représentant de Louis Vuitton
- Les signatures de livres : C Agnus, V Campredon, FX De Crecy, JB Héron, C Le Pape, G Petipas, B Troublé, P Sérénon...

# 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
**quentin.lesaout@northsails.com**

MOUANS-SARTOUX
04 92 28 25 00
**jean-philippe.gallois@northsails.com**

**www.northsails.com**

# La Coupe de France, le Graal des jauges métriques

Après 20 ans d'absence, le YCF réactive son trophée international dans un nouveau format.

Cela peut sembler curieux dans un guide consacré essentiellement à l'IRC de parler de jauges métriques. L'explication est simple : l'UNCL était le club d'une seule jauge. Après la fusion, l'UNCL a donné naissance au pôle course du Yacht Club de France qui a vocation à représenter la partie sportive du club et donc naturellement intègre les jauges métriques.

L'an prochain, la Coupe de l'America à laquelle la France participe sous les couleurs du défi Orient Express, se court sur des AC 75. Si c'est le plus vieux trophée sportif du monde et que la Coupe s'est disputée sur divers supports, ceux qui ont le plus marqué sont les immenses Class J de l'entre-deux guerres et les 12mJI d'après-guerre. Ces derniers ont eu la plus longue carrière (1958- 1987) et ils ont écrit la légende puisque c'est sur ce type de bateau que John Bertrand a arraché la Coupe aux Américains pour la première fois. Après une période de relatif abandon, des passionnés des deux côtés de l'Atlantique ont relancé la classe et restauré diverses générations de bateaux dont *Ikra*, *Sovereign*, *France* et récemment *French Kiss* chez nous.

## 3 Actes

Les deux classes métriques seront présentes à Barcelone pour en découdre en parallèle des régates de la Coupe. Dans ce contexte, le Yacht Club de France avait présenté, lors du Nautic 2022, le format de sa 55e Coupe de France. 133 ans après sa première édition plus d'une vingtaine de 12 mJI (modernes et classiques) sont réunis pour 12 épreuves en Méditerranée, organisées par les Clubs Alliés du YCF et regroupées en 3 actes, de septembre 2023 à octobre 2024. Le premier Acte a regroupé 12 bateaux sur 4 épreuves : le Championnat du Monde à Porquerolles, le championnat d'Europe à Cannes, remporté par *French Kiss*, les Voiles de St Tropez, Hyères et la Puig Vela Classica Barcelona. Les Actes 2 et 3 démarrent en mai. Les lignes de départ sont impressionnantes, et les classiques armés avec des équipages affutés donnent du fil à retordre aux dernières générations de bateaux. C'est le cas notamment de *Nyala*, construit en 1930, à Patrizio Bertelli, entouré d'un équipage d'élite (Torben Grael « La turbine », Pietro d'Ali, Matteo Celon, ...) qui remporte plusieurs courses en temps réel. Il apprécierait surement d'être le quatrième italien à soulever le trophée...

## Une figure de proue convoitée depuis 1891

Créée 40 ans après l'America's Cup pour inciter les Français à armer de grands yachts de course, la Coupe de France est le plus vieux Trophée de Voile européen hormis la Coupe des cent guinées, née dans le Solent et partie directement aux USA pour être renommée Coupe de l'America. Elle a été dotée par le baron Arthur de Rothschild et n'a pas changée : c'est une coupe en argent massif de 5,7 kilos qui représente une allégorie de la victoire, cheveux au vent, en figure de proue d'une caravelle sur des flots écumants. Sous le château arrière figure une tête de dauphin, le tout reposant sur un socle de marbre rouge portant deux écussons aux emblèmes du Yacht Club de France. Elle est due au dessin de Lucien Bonvallet. Le personnage a été sculpté par Claudius Marioton et le tout ciselé par Loth. Quarante des cinquante-quatre précédentes éditions ont été courues en classes métriques : 10 mJI, 8 mJI, 6 mJI et 5.50JI, offrant seulement 9 victoires françaises. Les Anglais ont été les premiers à l'enlever, à Cannes en 1898. Elle passera par la suite dans des mains italiennes, allemandes, norvégiennes, suisses, suédoises et australiennes.

### CALENDRIER

**Acte 2**

- Du 7 au 12 mai -Toulon Provence Regatta (Club Nautique de la Marine de Toulon)
- Du 27 au 30 mai - Pre-world Cup à Saint-Tropez (Sté Nautique de Saint Tropez)
- Du 6 au 9 juin - Porquerolle's Classic (Yacht Club de Porquerolles)
- Du 16 au 23 juin - World Cup 12 mJI à Porquerolles

**Acte 3**

- Du 4 au 7 sept. - Puig Vela Classica Barcelona and 12 Metre Reunion, AC Edition (Royal Club Nautico Barcelona)
- Du 23-28 sept. – Les Régates Royales de Cannes (YC de Cannes)
- Le 29 sept. - Coupe d'Automne (Yacht Club de France)
- Du 30 sept. Au 6 oct. – Les Voiles de Saint-Tropez (Sté Nautique de Saint Tropez)

### Classement de l'Acte 1 (septembre – octobre 2023)

| Nom | | Numéro de voile | Année de construction | Score |
|---|---|---|---|---|
| French Kiss | France | F7 | 1986 | 11,33 |
| KIWI Magic | Danemark | KZ7 | 1985 | 9,99 |
| Nyala | Italie | US12 | 1939 | 9,00 |
| Vim | Germany | US15 | 1939 | 7,66 |
| France | France | F1 | 1970 | 5,98 |
| Théa | Danemark | D1 | 1918 | 5,80 |
| South Australia | France | KA8 | 1985 | 4,66 |
| Northern Light | Suède | US10 | 1938 | 3,32 |
| IKRA | France | K3 | 1964 | 2,40 |
| Eileen 1938 | France | E-21 | 1938 | 2,40 |
| Seven Seas | France | US9 | 1935 | 2,20 |
| La Spina | Italie | I1 | 1929 | 1,00 |

© Gilles Martin Raget

*Départ des 12 mJI à Saint-Tropez.*

© Gilles Martin Raget

France *et ses 16 équipiers à la manœuvre pour remonter au près.*

© Gilles Martin Raget

*Le superbe* Nyala *(1939) sous les couleurs du Yacht Club Italiano dans le Golfe de Saint-Tropez.*

### Embarquez !

Avec une douzaine d'équipiers par bateau et le développement de la classe en France, le 12 mJI devient une « usine » à marins. Embarquez au travers de la bourse d'équipiers : https://coupedefrance.org/embarquer/

© Antoine Beysens

Kiwi Magic *mène la danse en rade de Hyères. Il est poursuivi par* French Kiss, France *et* South Australia.

© Gilles Martin Raget

*Le 12 mJI French Kiss, à Christophe Babule, champion d'Europe 2023.*

© Yacht Club de France

*Philippe Héral – président du YCF – aux cotés de la Coupe de France lors des Régates Royales de Cannes 2023.*

© Jean-Marie Liot

# Et le projet Class 30 devint le Sun Fast 30 One Design...

Ce qui était un projet est désormais une réalité. Les premiers voiliers sont à l'eau, l'association de classe existe, un programme de course s'organise... Yves Ginoux fait le point.

Le projet de conception et de construction d'un monotype de 30 pieds orienté course au large a été imaginé début 2021 par l'UNCL, devenu le Pôle course du Yacht Club de France, le Royal Ocean Racing Club (UK) et le Storm Trysail Club (US), avec pour objectifs principaux d'encourager cette discipline, de rendre la voile plus accessible et de former la nouvelle génération à la pratique de la course au large.

C'est l'association VPLP Design/Multiplast qui remporte le concours international d'appel à projets « *Class 30 : Construisons le Futur* ». Attachés à des valeurs communes, durant l'été 2022 le Groupe Bénéteau a rejoint le Projet et c'est tout naturellement que Jeanneau et Multiplast, deux acteurs majeurs dans le monde du nautisme, ont décidé de collaborer et d'unir leur force pour développer ce nouveau voilier performant et accessible.

## Un monotype taillé pour la course au large

Le Sun Fast 30 One Design porte l'ambition d'ouvrir une nouvelle page de la course au large en proposant un monotype dédié à la compétition sur plusieurs jours, accessible aux amateurs et à la nouvelle génération. Pour un budget raisonnable, ils disposeront d'un monotype 100% made in France, parfaitement équipé pour la course et facile à entretenir. Cette classe One Design doit devenir une référence pour la voile offshore, avec un vaste programme de courses internationales qui s'annoncent passionnantes.

## Objectifs : performances et sensations

Chacun des trois partenaires du Projet a apporté son expertise pour produire un bateau aux performances exceptionnelles. Le Sun Fast 30 One Design bénéficie des dernières avancées sur la construction en infusion, qui garantit résistance et rigidité pour un poids limité. L'étrave légèrement arrondie, inspirée par le design « scow », promet des sensations et de la puissance à toutes les allures. Les équipements, comme le pilote automatique et l'électronique, seront adaptés à la course au large en duo, ou même en solo.

## Un voilier de série recyclable

Voilier aux performances remarquables, le Sun Fast 30 One Design n'en est pas moins un bateau respectueux de l'environnement. C'est le premier voilier de série fabriqué en composite recyclable Elium fourni par

Arkéma. En intégrant des critères de durabilité des voiles dans les règles de Classe, et des équipements soigneusement sélectionnés et conçus pour un usage intensif hauturier, le Sun Fast 30 One Design marque une avancée majeure vers un nautisme éco-responsable.

### L'association de Classe C30

L'association Classe C30 a été créée en juillet 2022, sous la présidence de Jean Passini, afin de garantir aux futurs propriétaires une association active qui représente leurs intérêts, la disposition d'une jauge monotype stricte et la création d'un circuit de régates attractif et équilibré. Un des objectifs est de contribuer le plus rapidement possible au développement de la classe pour disposer du plus grand nombre de bateaux sur chaque plan d'eau afin que les propriétaires trouvent ce qu'ils sont venus chercher : des courses au large passionnantes en monotypie.

### Le Pôle Course du YCF organisateur du circuit de régates

Le Pôle Course du YCF a établi avec Multiplast les règles de monotypie de cette nouvelle Classe C30, rédigé les statuts de l'association de propriétaires qui sera hébergée au Yacht Club de France et organise le circuit de régates et courses au large du Sun Fast 30 One Design. D'ores et déjà plusieurs Sun Fast 30 OD sont inscrits à la 2e édition de la transat Cap Martinique qui s'élancera le 14 avril prochain de La Trinité-sur-Mer. Pour 2024, le Pôle Course du YCF, organisateur des Championnats IRC Atlantique, Manche et Méditerranée, propose aux Clubs partenaires d'intégrer une classe monotype Sun Fast 30 One Design aux départs des principales épreuves de ces Championnats (Spi Ouest-France, ArMen Race, Massilia Cup, SNIM...) et dotera spécialement les vainqueurs de ces régates. Programmé en fin d'été 2024, un projet de « *Class 30 Tour* » est en cours d'élaboration par le Pôle Course du YCF, à l'image de ce qu'était le « Tour de France à la Voile » original. À l'initiative d'un investisseur privé qui a commandé une vingtaine de bateaux, des flottes collectives de Sun Fast 30 OD, disponibles à la location et pour des événements sportifs, seront localisées à Lorient, Portsmouth et Marseille. Enfin, World Sailing vient de confier au groupement Lorient Grand Large/RORC/YCF l'organisation pour 2024 à Lorient, 2025 à Cowes et 2026 à Marseille, du Championnat du Monde Duo Mixte en Sun Fast 30 One Design qui préfigure la future épreuve de course au large des Jeux Olympiques.

**Yves Ginoux**

### Antoine Lauriot-Prévost, VPLP

***« On est partis d'une feuille blanche »***

Au premier coup d'œil, on pourrait penser que la carène du Sun Fast s'inspire de celle du Figaro 3 également dessinée par VPLP, mais non : elle est plus étroite, possède peu de surface mouillée à faible gîte, est relativement ronde pour être réactive dans les petits airs. Quand le vent forcit, le bateau s'appuie sur le bouchain assez marqué qui apporte de la raideur à la toile et donc un gain de puissance auquel contribue l'étrave volumineuse. Le bateau est stable et tolérant à la gîte grâce à sa carène symétrique qui facilite son contrôle à toutes les allures. Au près, le monotype offre un bon rendement cap-vitesse et au débridé/portant, sa légèreté (2,7 T lège) favorise le planning. Le plan de pont s'inspire, lui, de celui du Figaro 3 mis au point par VPLP avec la collaboration des coureurs.

### Marc Vaillier, Jeanneau

***« Nous sommes le partenaire de Multiplast »***

Nous avons remis le chantier en marche à Nantes Cheviré (autrefois Jeanneau Techniques Avancées) après la production des Figaro 3. La chaîne de fabrication du SF 30 OD, conçu par VPLP et Multiplast (dont la filiale Ouest Composites a réalisé l'outillage), a démarré chez nous fin septembre, mais nous sommes impliqués dans le projet depuis le mois d'août 2022. Depuis, on sort un exemplaire par semaine, tous les 5 jours ouvrés. La coque est un micro-sandwich en feutre, le pont est en structure sandwich en mousse recyclée. La construction est par infusion sous vide. La nouveauté est l'emploi de résine acrylique Elium de chez Arkema. Elle offre une résistance mécanique supérieure à la résine Polyester pour un poids égal. L'intérêt de l'Elium est qu'il s'agit d'une matière thermoplastique réutilisable. Elle a été testée puis validée durant 3 ans avec Arkema dans le laboratoire du groupe qui compte une douzaine de spécialistes. Le premier essai grandeur nature de l'Elium a été réalisé sur le First 44 présenté au Nautic l'an dernier. La quille en fonte du SF OD porte un bulbe en plomb. Il n'y a pas de liaison mécanique entre les deux. La fixation se fait par une queue d'aronde, comme sur les Figaro 3. Une technique d'assemblage adaptée à la monotypie. Sur le pont, la dissymétrie de la descente sur bâbord permet d'avoir le « piano » regroupé d'un seul côté. Tout ce qui vient du mât atterrit sur un seul winch. Le mât en carbone a un seul étage de barres de flèches « cathédrale » à forte angulation. Il est tenu sur l'arrière par une bastaque de chaque côté.

# Foad Zahedi : « un pari qui vaut le coup d'être tenté »

La commande, par Cap Regatta, de 21 exemplaires du monotype Jeanneau a clairement boosté le lancement du projet imaginé par l'UNCL. Foad Zahedi, créateur et dirigeant de la société, nous en dit plus sur ses intentions.

Foad sort d'une aventure entrepreneuriale, Jlfmar Offshore, dont le métier sont les services d'assistance aux travaux et infrastructures en mer. La société également impliquée dans la réalisation du premier cargo à voiles rigides Canopée baptisé en octobre, emploie 350 employés. L'an dernier, un fonds d'investissement baptisé Marguerite est rentré au capital de Jifmar. Son fondateur reste actionnaire de l'entreprise et préside le conseil de surveillance mais n'a plus de rôle exécutif. Il a décidé d'appliquer les bonnes valeurs qui ont fait le succès de Jifmar à d'autres activités.

### Pourquoi créer une société de location de monotypes habitables de régate ?

J'ai couru le Tour de France à la Voile voici bien longtemps. J'avais 20 ans, je pensais m'amuser mais en vrai j'étais à l'école de la vie. Sans m'en rendre compte, je m'imprégnais de toutes ces bonnes valeurs dont on s'est imprégné dans Jifmar et que recherchent les entreprises : plutôt le savoir être que le savoir-faire. Lequel s'apprend, alors que le savoir être, on l'a ou on l'acquiert en mer. Quand je sors de Jifmar et que j'ai cette réflexion dans ma tête qu'il faut transmettre ce que j'ai appris, le hasard veut que je croise ce projet de Class30. On avait déjà collaboré avec VPLP avec l'opération Canopée. Le projet OD faisait sens avec les valeurs énoncées, et il leur manquait un investisseur. Il y avait une vingtaine de promesses d'achat et le projet devenait viable avec une quarantaine de promesses. Du coup, j'ai commandé 21 bateaux qui seront répartis sur 3 bases : Lorient, Marseille et Cowes.

### C'est un sacré pari de commander 21 monotypes avant même que le premier modèle navigue !

Mon premier projet était d'acheter Team Winds et de le faire évoluer vers les Sun Fast OD, mais ça ne s'est pas fait. Du coup, je me suis concentré sur le Sun Fast avec un vrai objectif Course au large. Les raisons qui m'ont décidé tiennent à la qualité des acteurs de ce projet dans sa globalité. Ils m'inspirent confiance et je crois dans la philosophie de ce monotype à prix compétitif qui permet de faire régater les jeunes. Le bateau est magnifique et simple, dans la lignée de ceux qui ont fait les grandes heures du Tour de France à la Voile. J'aime par ailleurs ce côté monotype, où seul l'équipage fait la différence."

### Concrètement, si j'achète un bateau chez Jeanneau, je peux le mettre en gestion chez vous ?

Oui, bien sûr. On sait faire aussi, et ça correspond à notre volonté de regrouper un maximum de bateaux là où c'est nécessaire. Pour l'heure, on peut dire que les particuliers qui ont commandé un bateau ont un programme de course défini et veulent régater. A l'avenir, on pourrait avoir des propriétaires intéressés à nous confier la gestion de leurs bateaux sur des périodes où ils ne l'utilisent pas. Jeanneau nous a d'ailleurs déjà mis en contact avec des gens cherchant des co-propriétaires.

### Quelles sont les différentes formules de location ?

Tout peut s'envisager de la navigation en solo ou en équipage jusqu'à six personnes à bord : à la journée, au week-end ou plus longtemps pour régater, s'entraîner... Jusqu'à louer en longue durée des bateaux aux entreprises qui souhaitent en faire profiter leurs salariés au sein du CE ou pour un programme RSE, voire du team building. On s'occupe de tout. On peut rajouter du coaching, des programme sportifs avec d'autres bateaux et avec des partenaires d'autres entreprises... Notre société Cap Regatta touche les premiers voiliers en décembre 2023. L'idée est d'en avoir 14 pour la saison 2024, 4 en Méditerranée et 10 en Atlantique/Manche, répartis entre Lorient et Cowes selon les besoins. Par exemple, nous aurons 10 bateaux à Lorient l'an prochain pour le championnat du monde double mixte organisé par Lorient Grand Large, avec Multiplast en support technique. Notre prochaine étape est de se développer en Italie et en Espagne. Notre concept est de faire bouger les gens et pas les bateaux. Dans l'offre entreprise je peux très bien leur proposer de naviguer ici ou là. C'est un peu comme les salles de sport. Vous prenez votre abonnement et vous pouvez fréquenter différentes salles. Sur ce type de produits, c'est une première.

### Parallèlement, vous avez mis en place SeaZazoo : une plateforme de mise en contact pour tous les régatiers, équipages et propriétaires compétiteurs amateurs.

Le projet a bien évolué. Au début je voulais faire un site lambda pour enregistrer les locations. De fil en aiguille, j'ai constaté qu'il n'y avait aucun site qui met en relation ceux qui régatent et qui ont des bateaux et ceux qui régatent et qui n'ont pas de bateaux. Je me suis mis dans le prisme du propriétaire du bateau qui se demande comment diminuer ses charges fixes et monétiser son investissement. On bosse sur un site très complet qui va être opérationnel incessamment.

**Propos recueillis par Patrice Carpentier**

# LA NAVIGATION SIMPLIFIÉE

## NOUVEAU ZEUS® S

Le Zeus S est conçu pour une utilisation en toute simplicité. Cela se voit notamment avec les tout nouveaux modes pour la navigation de plaisance et la course. Accédez instantanément à l'ensemble des données dont vous avez besoin pour votre situation.

Le Zeus S permet également de bénéficier de mises à jour et d'ajouts pour les fonctionnalités de navigation primées de B&G®, les alertes de sécurité optimisées par C-MAP®, les routes de course, Laylines et SailSteer™.

La navigation à bord est facilitée par la grande précision des cartographies C-MAP DISCOVER™ X et REVEAL™ X. De plus, grâce à notre nouvelle interface intuitive et à notre assistant de configuration, vous pouvez vous connecter à tous vos équipements électroniques à bord en quelques minutes.

*DISPONIBLE EN 7, 9 ET 12 POUCES.*

www.bandg.com

B&G®

Électronique marine pour la voile

®Reg. U.S. Pat. & Tm. Off. et ™ common law marks. Visitez le site www.navico.com/intellectual-property pour consulter les droits de marques mondiaux de Navico Holding AS.

# *Lann Ael 3*, champion d'europe des doubles

À bord de son nouveau 35 pieds dessiné conjointement par Sam Manuard et Bernard Nivelt, Didier Gaudoux remporte la première édition de cette épreuve à quatre mains

*Didier Gaudoux*

« Organisé par le Royal Ocean Racing Club en association avec le Pôle Course du YCF, La Société Nautique de la Trinité-sur-mer, et la Société Nautique de la baie de St Malo, le premier championnat d'Europe IRC en double a vu 60 équipes sur la ligne de départ de La Trinité sur Mer le dimanche 2 juillet pour la première étape, les 350 milles de La Trinité-Cowes by Actual. On recensait des concurrents venant de sept pays différents : France, mais aussi Australie, Belgique, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Pologne et les États-Unis.

## Premier à Cowes…

Après le départ, le premier choix est au-dessus ou en dessous de Groix. La flotte se divise en deux puis recroise avant d'arriver aux Glénans avec un bilan apparemment équilibré. Un nouveau choix nord ou sud se dessine. Nous persistons dans notre option d'aller à terre et le vent disparait. Au petit matin nous sommes empétolés avec beaucoup d'autres bateaux, derrière *AdHoc*, Adeosys et Atrox. Le Nord des Glénans semblait un peu plus favorable. Nous n'avons pas suffisamment poussé l'option à terre. Nouveau départ à Penmarc'h pour la flotte qui de nouveau se scinde entre les partisans du large et ceux de la baie d'Audierne. Nous choisissons l'ouest pour éviter de rentrer dans la baie d'Audierne. Nous faisons partie des bateaux les plus à l'ouest avec à nouveau *Adeosys*, *Atrox* et *Mary* avant de virer. À partir de ce moment-là, tout s'enchaine dans le bon sens avec le courant favorable jusqu'au Four, et une traversée rapide de la Manche sous spi sur un seul bord pour aller chercher plus de vent vers la côte anglaise. Ce bord rapide nous amène direct à l'entrée du Solent, dont la remontée se termine par un accueil chaleureux au ponton à Cowes de Didier Visbecq et Géry Trentesaux. Ce parcours La Trinité-Cowes est absolument formidable avec beaucoup d'options possibles et des paysages dont on ne se lasse pas. De plus, l'excellente organisation de la Société Nautique de La Trinité, en mer et à terre, en fait une course incontournable de la saison.

## … Et à Dinard

Après une escale à Cowes et un dîner des équipages très réussi, 65 doubles se présentent au départ de Cowes-Dinard. *Lann Ael 3* est avec les IRC1 sous spi dans peu de vent. À la sortie du Solent, nous sommes derrière tous les doubles partis en IRC 2 et 3 : ce qui nous permet de voir toute la flotte au vent. Nous choisissons de plonger franchement sous la flotte pour nous dégager des dévents et nous avons un bord direct jusqu'aux Casquets sous code 0. Traversée express de la Manche avec en visu *L'Ange de Milon* de mon ami Jacques Pelletier avec qui *Lann Ael 2* a tellement régaté bord à bord pendant des années. La partie la plus facile de la régate étant derrière nous, nous rentrons dans une zone de basse pression avec plusieurs fronts. Au briefing météo à Cowes, toujours très intéressant à suivre, Christian Dumard nous avait prévenus que la seule chose certaine était l'incertitude. Bravo Christian, car, effectivement les fichiers et le vent réel ne collaient pas vraiment! Nous avons donc laissé tomber les fichiers et les routages pour essayer de faire au mieux en fonction de ce que nous avions. Le vent déjà léger a fini par disparaitre quelques milles avant l'arrivée. Et la fin, contre le courant, nous a paru interminable surtout en voyant revenir en direct, sous code 0, les bateaux derrière nous. Finalement, nous finissons avec 15 minutes d'avance en compensé sur les P'tits Doudous qui aura été un redoutable adversaire toute la saison.

Nous avons eu globalement des conditions assez favorables au bateau qui nous ont aidés à gagner ce championnat d'Europe et j'en profite pour féliciter tous nos concurrents, et en particulier *Ad Hoc*, Les *P'tits Doudous* et *Adeosys* (tous des JPK 10.10) qui nous suivent de près au classement général. Avec mon équipier Gildas Morvan, nous avons pris beaucoup de plaisir à faire ces deux courses dont certaines parties sont très intéressantes sur le plan tactique. J'ai aussi pu constater que l'appétit légendaire de Gildas ne faiblissait pas avec les années ».

**Didier Gaudoux**

# *Télemaque 2*, champion d'europe équipage

Le Cannes IRC European Championship 2023 s'est déroulé du 29 mai au 3 juin 2023, organisé par le Yacht Club de Cannes, en collaboration avec le Pôle Course du Yacht Club de France et le Royal Ocean Racing Club. 33 bateaux disputaient le titre européen au large de la célèbre Croisette.

Pendant 4 jours, la flotte répartie en 3 groupes (Groupe A : IRC 0 + IRC 1, 10 bateaux – Groupe B : IRC 2+ IRC 3, 12 bateaux, et IRC 4 11 bateaux) a eu l'occasion d'explorer les multiples facettes de la météo locale. La compétition a débuté mercredi 31 mai par une grande course côtière de coefficient 2. Faute de vent, le Comité de Course devait se résoudre à raccourcir le parcours prématurément. Le lendemain, Jérôme Nutte, Principal Race Officer et Philippe Enel, Président du Comité de Course, exploitaient au mieux la moindre générosité d'Eole pour valider une seule course sur des parcours tactiques en utilisant toutes les capacités de mobilité des bouées dynamiques à leur disposition. Vendredi, les conditions parfaites avec un médium régulier et des pointes flirtant avec les 20 nœuds, ont permis de lancer trois belles régates.

Dans le groupe A, les TP 52 assuraient le spectacle, notamment *Jolt* et *Beau Geste* en tête de flotte IRC 0, tandis que *Daguet 3 – Corum* (Frédéric Puzin) et *Lisa R* (Francesco Bertone), les deux Ker 46 jumeaux se montraient à l'avant de la classe IRC 1. En IRC 2, *Garm*, le bateau suédois de Per Roman, profitait des conditions idéales pour confirmer ses performances de la veille et prendre un avantage décisif, alors que *Long-Nose XI* (Yves Ginoux), premier IRC 3 dans le Groupe B, était lui-même à la lutte avec *Sarchiapone Fuoriserie* (Gianluigi Dubini) et *Chihuahua* (Olivier Bouquet). En IRC 4, les A31 et First 31.7, plus à l'aise dans les petits airs des premiers jours, devaient faire face au retour des Jpk 10.10, *Raging Bee* (jean-Luc Hamon), *Expresso 3* (Guy Claeys) et surtout de *Télémaque 2* (Sébastien Henri) qui enchainait les victoires de manche. Samedi, dernier jour de la compétition, les deux parcours tactiques courus ont permis de départager les bateaux en IRC 3 et IRC 4 où les résultats étaient jusqu'alors très serrés. Avec une grande majorité de « bananes », le Championnat d'Europe s'est joué sur la capacité des équipages à suivre la meilleure partition tactique dans un vent très évolutif et en évitant les fausses notes dans les manœuvres.

### Sébastien Henri, champion d'Europe

Déjà vainqueur d'un championnat IRC en double, Sébastien a remis le couvert à Cannes, cette fois accompagné de trois équipiers à bord de son JPK 10.10 *Télémaque 2*. Et de belle façon, puisqu'il gagne toutes les régates sauf la première, pour le moins hasardeuse. Ce score flatteur lui vaut de décrocher le titre européen remis au bateau ayant le meilleur ratio points acquis/nombre de participants. C'était sa première participation et son adversaire le plus coriace fut, pour ne point changer, son bon ami Guy Claeys sur un autre JPK 10.10 baptisé *Expresso*. Sébastien a vendu son bateau mais il va accompagner son nouveau propriétaire jusqu'à découvrir de nouveaux horizons sur des voiliers plus grands. Ce bon copain de Maxime Sorel a pour vraie passion la course au grand large.

### Les vainqueurs par classe

*Beau Geste*, Karl Kwok (HKG), TP 52 : 1er du groupe A et 1er en IRC 0.

*Daguet 3 – Corum*, Frédéric Puzin (FRA), Ker 46 : 1er en IRC 1.

*Garm - Per Roman* (SWE), Jpk 11.80 : 1er du Groupe B et 1er En IRC 2.

*Long-Nose XI*, Yves Ginoux (FRA), Farr 36: 1er en IRC 3

*Télémaque 2*, Sébastien Henri (FRA), JPK 10.10: 1er en IRC 4

© Jehan Lerin

*L'équipage de Télémaque 2 vainqueur du Championnat d'Europe*

# Rolex Fastnet Race centenaire. La razzia tricolore

Le centième anniversaire du Fastnet fut fortement venté, bien arrosé, particulièrement musclé et inévitablement sélectif. Il y a eu 201 voiliers classés sur un total de 358 bateaux IRC engagés. Une fois encore la France a dominé les débats.

Les Français se sont imposés en Ultim, Imoca, Class40 et Ocean Fifty, et dans la plupart des catégories IRC. Toutes en fait, sauf en Super Zéro qui ne compte aucun équipage tricolore, et en Zéro, où le premier FRA, *Albator* (Philippe Frantz) fait 3.

En Overall IRC, où s'imposent les grands bateaux, pas de Français sur le podium mais des places de respectivement 5 et 8 pour *Albator* et *Pintia* (Gilles Fournier) dans le Top Ten. Le premier des « petits » FRA en Overall est *Les P'tits Doudous* de Romain Gibon (0,991). Il finit 13ème et on compte 3 autres « petits » voiliers de chez nous dans le Top 20.

Au classement par catégories, nos représentants font un tabac. *Pintia* gagne en IRC 1 et 5 autres français figurent dans le Top Ten de cette classe. *Juzzy* (Thomas Bonnier) gagne en IRC 2 et on compte 6 français dans les dix premiers. *Les P'tits Doudous* s'imposent en IRC 3 et on compte 5 bateaux français dans les dix premiers. En IRC 4, Le Delher 33 *Sunhill* de François Charles renouvelle sa victoire de 2021 suivi du JPK 9,60 Elma de Marc Willame. Enfin, en double, la série la plus représentée en IRC avec 100 bateaux au départ (mais à peine 50 à l'arrivée !), les 5 premiers, avec *Les P'tits Doudous* en tête, sont français et tous sur des JPK.

© Photos RORC, Rolex Fastnet, Paul Wyeth, Carlo Borlenghi, Rick Tomlinson

**NEW RACER**
**JPK 1050**

**Longueur : 10.48m**
**Largeur : 3.48 m**
**Poids : 3600 kg**
**Surface de voilure : 69 / 190 m²**

FAST CRUISER 39

RACER 1030

NOMAD 40

RACER 1180

FAST CRUISER 45

1 BD ANTOINE LAVOISIER
56260 LARMOR-PLAGE
02 97 83 89 07 - jpk@jpk.fr
**www.jpk.fr**

photos : JPK - création yume-graphisme.com

# *Spirit of Lorina*, premier en Classe C à la MYRC

Le Botin 65 de Pierre Barjon a gagné 3 des 4 manches de la Maxi Yacht Rolex Cup disputée début septembre à Porto Cervo. Retour sur une victoire XXL

© Studio Borlenghi

Spirit of Lorina

La «Maxi» est une régate particulière. Peut-être le plus beau rassemblement au monde des bateaux de régate modernes de plus de 60 pieds. C'est le point culminant du circuit annuel organisé par l'International Maxi Association et parrainé par Rolex. Les plus grands régatiers du monde sont présents sur les plus beaux bateaux du monde et sur un des plus beaux plans d'eau du monde. Et ils sont là pour accompagner les propriétaires comme moi qui ont l'obligation de barrer sur ce circuit. Nous avons participé 6 fois à cette épreuve. Toujours accompagnés d'un équipage exceptionnel et fidèle, composé de talents d'expérience, comme ici avec Jérome Teillet à l'avant, Bruno Jeanjean au piano, Guillaume Bérenger à la GV ou encore Gildas Philippe à la tactique, ainsi que des plus jeunes talents issus de la voile olympique comme Eliott Michal, Jules Ducelier ou encore Jérémie Mion : le tout sous la direction de Benjamin Enon, capitaine et project manager de l'équipe depuis 2016.

Et c'est ça « l'Esprit Lorina » : un projet où professionnels et amateurs peuvent se rencontrer, échanger et progresser pour atteindre des objectifs de performance, qu'ils soient collectifs ou individuels. Ça a commencé avec mes équipes du Tour de France à la Voile remporté 3 années de suite en pro et en amateur avec Quentin Delapierre, Kévin Peponnet, Achille Nebout (qu'on retrouve en Sail GP et sur la Coupe pour les deux premiers, et en Figaro et Class 40 pour le troisième), et jusqu'à aujourd'hui, où après 2 podiums à la MYRC avec le Swan 601 Lorina (2ème en 2018 et 3ème en 2021), nous montons sur la plus haute marche dans une classe de très haut niveau, et dans des conditions exceptionnelles comme peut le proposer le plan d'eau de Porto Cervo. Et ce avec mon bateau *Spirit of Lorina*, dessiné par Botin et acquis en 2022. A la « *Maxi* » cette année, nous avons couru 4 manches sur les 5 prévues. On a gagné 3 manches dans des conditions de vent de 12 à 20 nœuds, puis fini 4ème dans une manche par 6-8 nœuds de vent. Notre série Maxi C rassemblait une flotte de 16 bateaux dont le quintuple champion Riccardo de Michele avec son Valicelli 78 *H2O*, le Mylius 65 *Oscar 3*, le Wally 60 *Wallyno* de Benoit de Froidmont (président de l'IMA), et le Baltic 68 *Café Racer Open Season*, nouveau venu sur le circuit et qui remporte la dernière manche. Nos parcours sont des côtiers tracés autour et entre les îles magnifiques de la Maddalèna. Cette épreuve conclut une belle saison que nous avions décidé de passer dans les eaux froides de l'Angleterre pour participer aux superbes épreuves du RORC (après avoir traversé l'épreuve des orques !), dont une 4ème place Overall à la Myth Of Malham et une belle 3ème place en IRC0 à la Cowes-Dinard qui laissaient présager de belles possibilités pour le Fastnet. Lequel s'est malheureusement achevé par un abandon. Nous prendrons notre revanche en 2025 dans cette course mythique. D'ici là, nous ne manquerons pas la prochaine Maxi Yacht Rolex Cup en 2024 ».

**Jean-Pierre Barjon**

**Equipage de *Spirit of Lorina* à la MYRC 2023 :**
Jerome Teillet, Eliott Michal, Jules Ducelier,
Robin Christol, Cédric De Tonge,
Bruno Jeanjean, Benjamin Enon,
Jeremie Mion, Guillaume Berenger,
Hugo Betbeder, Patrick Aucour,
Gildas Philippe, Jean Pierre Barjon,

# GRASSI BATEAUX

*Réussir votre Projet Bateau...*

SAVOIR-FAIRE

**CHANTIER NAVAL & CONCESSIONNAIRE**

**PRÉPARATION · ENTRETIEN & RÉPARATION**

**VENTE NEUF & OCCASION**

## *Votre spécialiste course à La Rochelle*

### À SAISIR COURANT 2024

### GRASSI BATEAUX, DES PROJETS GAGNANTS !

TRANSQUADRA

CLUB NAUTIQUE CNH HOEDICAIS — Course des Îles

DUO Cat-Amania

CAP MARTINIQUE — LA TRINITÉ-SUR-MER / FORT-DE-FRANCE

© lapetiteboite.eu - Crédits photos : Jean-Marie Liot · Jonathan Smith · Jeanneau · Philippe Delannoy

GRASSI BATEAUX, REPRÉSENTANT DES MARQUES

JEANNEAU · JEANNEAU YACHTS · LAGOON · J COMPOSITES · Bombard · ZODIAC

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

**www.grassibateaux.com**

# Les Maxis de l'IMA

Les grands voiliers ont un circuit de régates et championnats solidement établi en Europe et aux Caraibes. Visite guidée avec Andrew McIrvine, secrétaire général de l'International Maxi Association.

© IMAStudio - Borlenghi

*Andrew McIrvine*

Les Maxis utilisent le système de jauge IRC depuis plus de 15 ans. Avant cela, ils utilisaient l'IOR puis l'ILC/ORC quand il y avait des discussions sans fin sur les handicaps des bateaux. Avec l'adoption de l'IRC, les controverses ont pratiquement disparu. Avec une flotte aussi diversifiée en Maxis, nous sommes maintenant plus dépendants que jamais d'un système de jauge fiable, car nous avons radicalement changé notre système de répartition des classes. Celui-ci priorise une répartition basée sur les performances relatives des bateaux plutôt que sur la seule longueur de coque. Nous nous appuyons - peut-être de façon trop optimiste - sur le système de jauge qui tient compte de la différence existant entre les voiliers strictement de course, les course-croisière et les croiseurs.

Auparavant, nous avions essayé de répartir notre flotte en fonction de ces caractéristiques, mais il était clair que ces jugements subjectifs étaient beaucoup trop inexacts et faciles à « manipuler ». On rencontrait, par exemple, des bateaux avec des « cloisons » en dacron divisant des cabines supposées, des bateaux de « croisière » avec des GV à corne en carbone, des bastaques, bout-dehors... La possession d'un bidet en carbone ne transforme pas un bateau de course en croiseur, même si le propriétaire plaide sa cause!
Il faut éviter de succomber à la complaisance, car les équipages de Maxis s'appliquent à exploiter les failles du règlement et appellent à la vigilance. Ils sont férocement compétitifs et ont le budget pour examiner et analyser chaque détail. La jauge IRC s'est développée à partir du Channel Handicap System, relativement simple pour évaluer les petits course-croisière, mais a maintenant été étendue bien au-delà de ses paramètres d'origine et de son utilisation prévue. Les nouveautés telles que les quilles pendulaires, les foils et les ballasts n'étaient pas prévues. La Règle est constamment améliorée, mais elle est plus menacée que jamais. Sa simplicité reste sa force.  Aujourd'hui, les concurrents tiennent pour acquis qu'ils peuvent obtenir des classements quelques secondes après avoir franchi la ligne d'arrivée et ainsi avoir une idée claire de la façon dont ils ont performé face à leurs rivaux. On ne trouve pas autant de réactivité et de pertinence avec d'autres systèmes de jauge.

Pour les événements retenus par l'IMA, c'est le handicap (TCC) IRC qui décide de la répartition des classes. Notre objectif est de maintenir cette cohérence tout au long de la saison. Il doit y avoir une certaine variation selon les bateaux qui entrent dans chacune des régates figurant à notre calendrier.

En gros, la flotte Maxi est scindée en 5 classes de la façon suivante :
Maxi 1 : > 1.700
Maxi 2 : 1.600 à 1.700 (qui comprend tous les bateaux appartenant à la classe Maxi 72)
Maxi 3 : 1.400 à 1.600
Maxi 4 : 1.260 à 1.400
Maxi 6 : < 1.260
Il y a toujours des ajustements à faire pour les bateaux qui flirtent entre deux catégories et nous essayons de procéder au plus juste, mais comme cela arrive parfois dans la vie, il est impossible de satisfaire tout le monde tout le temps. Les plus difficiles ont toujours été les ex-Maxi 72. Il s'agit de purs voiliers de Grands Prix, des bateaux de compétition parmi les plus optimisés et les mieux équipés au monde, ce qui rend leur confrontation ardue. Nos règles leur permettent de courir ensemble dans leur propre catégorie dès qu'ils sont plus de cinq bateaux en lice. Le problème se pose quand il n'y en a que trois, comme cela s'est produit lors des récentes Voiles de Saint-Tropez. Ils sont trop peu nombreux pour avoir leur propre classe, mais ni la classe supérieure ni la classe inférieure ne veulent les avoir pour adversaires...

Les courses de Maxi de haut niveau se confinaient, ça ne fait encore pas si longtemps, à notre plus ancienne et plus emblématique régate : la Maxi Yacht Rolex Cup à Porto Cervo. Désormais, les compétitions se multiplient et prospèrent partout. Les deux grandes régates où le Yacht Club de France est également impliqué sont à Saint-Tropez lors de la Giraglia en juin, et Les Voiles en octobre. Les deux évènements sont toujours très réussis, même si le temps est souvent peu coopératif dans cette région. Lors de ces deux régates, l'IMA finance désormais un directeur de course dédié uniquement à la flotte Maxi. Notre plus récent ajout au calendrier a été le Championnat d'Europe IMA basé à Sorrente dans la baie de Naples. Après deux éditions, ce championnat gagne du terrain et intègre la course au large Regatta dei Tre Golfi suivie de quatre jours de course côtière, y compris une course spectacle autour de Capri.

Les deux IMA Maxi Mediterranean Challenges se poursuivent pour nos Inshore et Offshore Series. Le président Benoît de Froidmont a remporté la série Inshore sur son Wallyño de 60 pieds, avec notamment une belle victoire aux Voiles dans sa classe. Le Maxi australien BlackJack de 100 pieds de long a remporté la série Offshore.
La Classe J est affiliée à l'IMA et dispute son championnat du monde sous notre égide. La compétition n'a pas eu lieu depuis quelques années, mais cela devrait changer avec la présence d'une flotte étoffée de Classe J à la Maxi Yacht Rolex Cup en septembre prochain, qui sera suivie des Mondiaux à Barcelone en octobre 2024.

À plus brève échéance, nous attendons avec impatience la 10ème édition de la RORC-IMA Transatlantic Race en janvier. Une épreuve au long cours déjà soutenue par l'YCF lors des deux dernières éditions. Encore une fois, un Trophée IMA sera remis au premier de « nos » Maxis à franchir la ligne d'arrivée en tête. La Transat sera suivie par notre troisième IMA Caribbean Maxi Challenge comprenant le RORC Caribbean 600, l'Heineken St Maarten Regatta et Les Voiles de Saint-Barth. Nous parlons également aux classes de multicoques avec la perspective de mettre en place un circuit qui leur serait réservé dans les Caraibes et en Méditerranée en 2024.

Nous sommes chanceux que dans un sport qui semble perdre du terrain ailleurs, les Maxis continuent de croître avec de nouveaux membres qui rejoignent l'IMA et de nouveaux bateaux en construction. Nous apprécions beaucoup notre association étroite avec l'IRC et les clubs UNCL/YCF et RORC. Pourvu qu'il en soit ainsi encore longtemps! »

**Andrew McIrvine**
**Secrétaire général de l'IMA**

# Middle Sea Race. 88 heures d'un match gagnant pour *Daguet 3*

Le Ker 46 de Frédéric Puzin est bien connu en Méditerranée pour accumuler les podiums. À la Middle Sea Race, *Daguet 3* accroche une nouvelle médaille à son palmarès à l'issue d'un match d'anthologie. Récit

© James Tomlinson

Daguet 3

"Nous connaissons bien cette course pour y avoir participé à plusieurs reprises en 2018, 2019, 2021, 2022, elle a un caractère assez spécial pour l'ensemble de l'équipe, c'est à la fois la clôture de la saison et un objectif majeur de notre calendrier. Ce format de 600 miles correspond pleinement à ce que nous recherchons à travers la course au large: performance, engagement et challenge collectif.
Cette édition 2023 n'a pas dérogé à la règle, dès notre arrivée à Malte en milieu de semaine les premiers routages tournent et sont assez unanimes, un début de course rapide au reaching puis une transition vers un flux Est/SE plus ou moins bien établi nous promettant de grosses zones de dévents et de longs bords de près, puis une fin incertaine avec des prévisions très différentes entre Lampedusa et Malte.

## Passage à niveau

Samedi 11H50, nous prenons un départ dans de petits airs dans le magnifique port de La Valette. Notre classe comporte de nombreux concurrents, comme notre sistership Italien *LisaR* ou le Ker40 *Chenapan*. Dès le départ, la flotte est compacte. Nous sortons notre épingle du jeu en restant au vent de la flotte jusqu'à la sortie du port. Puis s'en suit un bord de portant assez court le long de la côte jusqu'à la bouée de dégagement. Nous voilà maintenant sur un bord direct vers Messine, sous spi pour commencer car la bascule de vent a pris un peu de retard... puis au reaching en fin d'après-midi. Nous sommes déjà au coude à coude avec notre concurrent Italien, les TP52 et autres bateaux plus gros commencent à nous rattraper mais nous restons au contact. La nuit tombe et le vent passe au Nord, mollit, repasse à l'Ouest pour finalement s'établir de nouveau au Nord et forcir. C'est le premier passage à niveau, certains ont perdu gros, pour nous c'est une petite perte mais nous restons au contact. Pendant la nuit le vent monte, 20/25 nds dans une mer chaotique, houle de Sud croisée avec la mer du vent de Nord, des sensations assez désagréables mais nous parvenons à refaire notre retard sur nos adversaires en tricotant bien au près grâce à notre navigateur et à l'effort collectif. Au petit matin nous entrons dans Messine et jouons avec le courant qui est relativement fort dans cette zone (3 à 4 nds), la mer s'est aplatie et nous revenons fort sur les Maxis qui sont arrêtés au niveau du détroit, dans le courant, sans vent. Notre timing et notre approche nous permettent de passer le détroit sans encombre vers 11h du matin le dimanche, avec une dizaine d'autres concurrents. Durant l'après-midi du dimanche s'en suit une remontée au près sur un bord assez direct vers le Stromboli que nous passons en fin de journée dans un vent d'Ouest d'une quinzaine de nœuds (inattendu!). Durant la nuit suivante, la bascule attendue à l'Est/SE se produit. Nous en profitons pour faire le break et nous échapper sous spi : une nuit idyllique au milieu des Eoliennes sous un ciel étoilé jusqu'à l'horizon.

### Un finish à suspens

Lundi matin en approche de la pointe Ouest Sicile nous avons une avance de quelques milles mais nous savons qu'un gros dévent est à négocier... Quelques heures plus tard, nous voilà coincés en panne de vent et nos concurrents qui reviennent inexorablement dans le match! *LisaR* nous double et s'échappe. Nous avons conscience d'avoir perdu gros sur cette phase mais nous savons aussi par expérience que cette course est encore longue.

Lundi après-midi et début de soirée, nous filons au près débridé vers Pantelleria, y arrivons vers 23h, et encore une fois un gros dévent vient rebattre les cartes. Cette fois ci, nous gagnons du terrain et ressortons quelques heures plus tard au contact. Durant la nuit suivante et le début de matinée du mardi, les bords de près s'enchaînent et nous voilà en approche de Lampedusa en bonne position. Le passage de l'ile s'effectue sans encombre mais quelques heures plus tard la molle nous rattrape et nos concurrents aussi... Décidément, rien n'est joué !

Mardi soir, il nous reste encore une cinquantaine de milles à effectuer et les fichiers Grib diffèrent. Nous rentrons alors en mode match race avec nos adversaires jusqu'à l'arrivée pour ne plus les lâcher. Nous accompagnent le Ker46, un Cookson50, un ancien Volvo 70 et un Carkeek 46. Jusqu'à l'arrivée au port de la Valette, à 4h du matin le mercredi, nous sommes en mode "banane" et coupons la ligne quelques secondes derrière notre sistership *LisaR* qui nous doit 1 millième par heure de course (soit le plus petit delta de temps possible en IRC) : environ 5 minutes sur le total de la course... La victoire est à nous! Tout au long de ces 88 heures de course nous avons effectué une dizaine de dépassements mutuels. Quel match! Nous repartons de Malte très contents et fiers d'avoir maintenu ce niveau, avec des images et des instants gravés dans nos mémoires... A l'année prochaine! »

**Lucas Boniface,** « boat-captain » de *Daguet 3*

PS : les Français font un joli tir groupé en IRC 3 avec la 3ème place de Chenapan, le Ker 40 de Gilles Caminade, et la 4ème d'Albator, le Nivelt 43 de Philippe Frantz

## COURIR AU LARGE EN ÉQUIPAGE EN MÉDITERRANÉE : COMMENT DÉCUPLER LE PLAISIR DE NAVIGUER ?

La Méditerranée offre non seulement des navigations en short et T-shirt et des paysages à couper le souffle, riches d'une histoire millénaire, mais aussi un terrain de jeu exceptionnel pour les régatiers. Les effets de site y sont omniprésents, y compris alors qu'on se croit au large. Et s'il est vrai que les courants ne sont pas aussi déterminants qu'en Atlantique, il est conseillé de les prendre en considération ! Vents et courants sont fortement modifiés à la fois par les reliefs et en réponse à des contrastes de variables physiques comme la température ou la densité. Les échelles multiples et la complexité des phénomènes rendent les prévisions peu fiables ou tout au moins imprécises. Si bien que, plus qu'ailleurs, l'observation de l'environnement armée d'une solide base de compréhension des phénomènes physiques et étayée par le déchiffrage des sites, s'avère essentielle pour monter sur le podium.

On y dénombre chaque année une demi-douzaine de courses de 500 milles et plus : Roma per Tutti mi-avril, Paprec 600-St Tropez et Cinquecento en Adriatique fin mai, Aegean 600 en Mer Egée début juillet, Palerme – Monte-Carlo fin août, et la reine de toutes, la Middle Sea Race fin octobre. De plus, un grand nombre de courses de 200 milles et plus viennent compléter le menu, dont la Larga de la PalmaVela, la Giraglia bien sûr, et le Tour de Corse.

La perspective de retrouver ses « camarades de classe » sur la ligne de départ de telles épreuves est alléchante ! Mais on observe, qu'à l'exception de quelques grandes classiques comme la Giraglia et la Middle Sea Race, la grande majorité des événements peinent à rassembler des flottes suffisamment fournies pour offrir des conditions de compétition motivantes, notamment pour les équipages amateurs. « À vaincre sans péril, on triomphe sans gloire » !

Les flottes semblent plafonner sous les 50 concurrents toutes classes confondues. Et encore, ce chiffre ne semble atteignable que si certaines classes comme les Maxis, les Doubles ou les Class 40 inscrivent l'épreuve à leur championnat. D'où l'idée d'un Championnat International Offshore IRC de Méditerranée : une séquence d'épreuves, en nombre limité (5 voire 6 maximum) et de longueur variée, choisies par les propriétaires eux-mêmes. Le classement annuel se ferait sur les 3 ou 4 meilleurs résultats. Ce format pourrait aussi permettre de mutualiser des solutions logistiques et de faciliter convoyages, transports d'équipements, voire de bateaux.

**Yves Grosjean**

# Manche Atlantique

L'hégémonie des Double et l'arrivée des Solo

2023 était une année Fastnet qui constitue pour beaucoup le graal de notre sport. Les français y ont encore excellé, remportant les catégories IRC 1-2-3-4 et le double avec des bateaux de conception française. En double, nous avons 270 classés et le podium reflète parfaitement la saison tant les bateaux y figurant, à savoir *Les P'tits Doudous* En Duo, *Ad Hoc* et *Juzzy* (trois JPK) ont été au rendez-vous des grands événements de l'année.

2023 était aussi une première avec un classement Solo qui a recensé 75 bateaux classés. La palme d'or revient au sympathique Régis Vian sur son JPK 10.10 *CMG Groupe EJ* avec trois courses au compteur (dont une victoire) sur les six proposées. Notons enfin que Mico Bolo a créé une deuxième catégorie pour ses courses (Transquadra et Course des îles) qui regroupent des croiseurs moins performants. Cette démarche est intéressante car elle permet à des bateaux moins typés course de jouer à la régate.

La forme éclatante des solos et duos ne doit pas faire oublier les équipages. Même si la tendance n'est pas forcément à l'optimisme, l'année 2023 a apporté son lot de signes encourageants, avec une augmentation de la participation, notamment au Spi Ouest France et sur les courses côtières ou au large (Armen Race, Nuit des Iles du Ponant, Fastnet et Cowes Dinard). Nous passerons sous silence l'IRC 3 où ce sont 3 bateaux étrangers qui se sont illustrés dans des courses anglaises du championnat. Mais où sont passés nos petits bateaux ? La France qui a dominé pendant des années les Quarter Ton Cups et Half Ton Cups a abandonné cette catégorie. La flotte existe, mais les bateaux restent au port. Est-ce l'offre qui n'est pas attrayante ? Il y a une réflexion à mener.

En IRC2, *Mr Hyde* l'emporte à la régularité devant *Karavel* qui n'a cessé de progresser depuis le début de saison. En IRC1, le podium est 100% Baie de Quiberon avec *Codiam*, *Cocody* et *Fastwave*. Saluons la très belle performance de *Pintia* qui s'est imposé au Fastnet devant le vainqueur toutes classes de la précédente édition. La victoire en IRC 0 revient à *Teasing Machine* devant *Lady First* qui sort de sa Méditerranée les années impaires. 2023 était une première pour la classe Vintage qui s'adresse principalement aux anciens IOR. C'est le plus moderne des vintages qui gagne le Spi OF : en l'occurrence, *Aubépine* qui est l'ancien « Mac Laren » *Elf Aquitaine*. Les anciens comprendront !

**Philippe Girardin**

# Méditerranée

Des bateaux au top mais une participation en baisse.

Lors de la saison 2023, 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 sensible. Le Championnat d'Europe IRC à Cannes n'a intéressé que 36 bateaux alors que, hors championnat, les Voiles de Saint-Tropez arrivent à attirer près de 130 bateaux IRC. Preuve que le potentiel de bateaux IRC est bien réel.

Ce constat s'explique notamment par un trop grand nombre d'épreuves, du fait des coûts d'inscription et d'hébergement de plus en plus élevés et 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 affutés. Un des objectifs du Pôle Course du YCF dans le futur est bien de remédier à ce constat pour relancer la participation aux régates IRC.

La Classe IRC 0 (48 bateaux) voit sa participation dopée par les 2 courses au large (Rolex Giraglia et Rolex Middle Sea Race) qui attirent nombre de bateaux étrangers, mais cela masque une désertion inquiétante des bateaux français. Le très assidu et performant *Arobas 2*, l'IRC 52 à Gérard Logel, remporte une nouvelle fois le Championnat devant plusieurs bateaux italiens qui représentent l'essentiel de la flotte IRC 0.
La première marche du podium du Championnat IRC 1 (47 bateaux classés) revient au très régulier *Chenapan 4*, le *Ker 40* à Gilles Caminade, suivi de *Vito 3* à Gian Marco Magrini et son jeune équipage et de T*onnerre de Glen*, le Ker 46 à Dominique Tian. Cette classe demeure très dynamique et il faut

souligner les performances de *Daguet 3*, *Tonnerre de Glen*, *Leu* et *Albator* partis régater au Fastnet et l'apparition de *Long Courrier*, le Sydney 43 de Géry Trentesaux.

La Classe IRC 2 (46 bateaux) voit la revanche de *Sloughi* le First 40 de la famille Rivas sur son voisin occitan, le toujours fringant *Farr 40 Magic Express* à Laurent Lavaysse. Troisième, le X41 *Chaud Bouillant* à Lionel Zerbonia. Cependant le faible nombre de bateaux de cette classe, malgré l'arrivée de quelques Cape 31 présents sur certaines épreuves, conduit à étudier une évolution de la bande de rating actuelle.
En IRC 3 (81 bateaux classés), *Long Nose XI*, le Farr 36 à Jean Rougnon mené par votre serviteur a largement dominé la saison en remportant la SNIM, la Massilia et le Championnat d'Europe et, hors championnat, Les Voiles de Saint-Tropez toutes classes chez les Modernes. Deuxièmes, les Minots de la Nautique, malgré un renouvèlement de l'équipage désormais mené par Louis Barbet, ont démontré leur vitesse et leur talent, devançant finalement *Chihuahua* le nouveau Farr 36 à Olivier Bouquet. 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 sur le podium final.
L'équipe toulonnaise de *Raging Bee*, le JPK 10.10 à Jean Luc Hamon remonte sur la plus haute marche du podium de la classe IRC 4 (49 bateaux classés) devançant *Almogaver*, le J99 à Antoine Illes et *Overdose Charly*, le Dehler 36 SQ à Luc Baradat. C'est la seule classe équipages qui marque vraiment le pas en termes de participation car plusieurs bateaux se sont désormais tournés vers le Championnat Duo.

*Ilogan*, le JPK 1010 à Pierre Perdoux, a très largement dominé la classe Duo avec son compère Pierre Grosgogeat. Ils n'ont laissé aux autres bateaux de la classe Duo (61 bateaux classés) que peu d'espoir de victoire. La seule contestation est venue de *Hathor V*, le JPK 10.10 de la famille Van Gaver. A noter à la 3ème place du Figaro 2 *Aurore* à Thierry de Fougerolles qui prépare la Transquadra.

Cette saison, Pascal Caussil s'est essayé au solo avec succès puisqu'il remporte le Championnat sur son JPK 1010 *Nabla* devant le très expérimenté Michel de Bressy sur son Figaro 2 et un autre nouveau venu Pierre-Henri Duffaud sur son JPK 10,30 *Jeanne*. La classe Solo, avec seulement 13 bateaux est animée par un « noyau dur » qui, à l'initiative de Ludovic Gérard, a contribué à créer la Massilia Sailing Academy, futur centre d'entraînement à la course au large à Marseille. Dans ce contexte, Il faut également souligner le beau résultat du Pôle Course du CNTL Marseille qui remporte 4 classes sur 7 des Championnats IRC Méditerranée 2023.

**Yves Ginoux**


PARTENAIRE DU YCF

*L' escale parisienne des membres du club*

Best Western®

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 Congrés 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

# Championnats 2023 - Le Top 5 Méditerranée

## Championnat IRC 2023 Méditerranée en équipage

### Classement général IRC 0 (TCC > 1.299)

| Place | Points | N° Voile | Bateau | TYPE | Skipper / Propriétaire | Club |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 410 | FRA5200 | AROBAS² | BOTIN 52 | G. LOGEL | SNST |
| 2 | 176 | CAY52 | CARO | BOTIN 52 | L. ROCCOMARE | CAY |
| 3 | 170 | SUI1212 | KUKA 3 | COOKSON 50 | F. NIGGELER | YC ANS-SCSTM |
| 4 | 164 | IVB052 | JOLT 3 | TP52 | P. HARRISON | YCM |
| 5 | 145 | GBR25555 | ARCA SGR - SHOCKWAVE 3 | REICHEL/PUGH 90 | F. BENUSSI | CV Sicilia |

### Classement général IRC 1 (1.300 > TCC > 1.149)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 506 | FRA53205 | CHENAPAN IV | KER 40 3.00 | G. CAMINADE | CNTL |
| 2 | 491 | LUX981 | VITO 2.3 | KER 40 2.60 | Gm. MAGRINI | SNST |
| 3 | 457 | FRA4600 | TONNERRE DE GLEN | KER 46 | D. TIAN | SNM |
| 4 | 423 | FRA9967 | APHAZIK IMPULSE - NEOJIVARO | NEO 430 | Y. GROSJEAN | COYCH |
| 5 | 353 | GBR1180X | JACANDA 3 | MAT 11.80 | M. ROUANNE | CVSQ |

### Classement général IRC 2 (1.150 > TCC > 1.064)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 492 | FRA6120 | SLOUGHI | FIRST 40 | P. RIVAS | CN Palavas |
| 2 | 477 | ITA40091 | MAGIC EXPRESS | FARR 40 | L. LAVAYSSE | YCGM |
| 3 | 362 | FRA9741 | CHAUD BOUILLANT | X 41 | L. ZERBONIA | CNSM |
| 4 | 349 | FRA53384 | ANDIAMIO | GRAND SOLEIL 44 | E. BRIOIST | SNM |
| 5 | 337 | GBR3111X | GIVE ME FIVE | CAPE 31 | A. FOLLIN | CNSM |

### Classement général IRC 3 (1.065 > TCC > 1.009)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 544 | FRA3651 | LONG-NOSE XI | FARR 36 | Y. GINOUX | CNTL |
| 2 | 528 | FRA390 | LES MINOTS DE LA NAUTIQUE | A 35 | L. BARBET | SNM |
| 3 | 508 | FRA53370 | CHIHUAHUA | FARR 36 | O. BOUQUET | CNN |
| 4 | 456 | FRA43501 | GIO-GIO | GRAND SOLEIL 39 | P. MARIANI | IYCH |
| 5 | 433 | FRA9635 | ROLLMOP'S 5 | X 35 | N. MOURET | SNM |

### Classement général IRC 4 (1.010 > TCC )

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 508 | FRA38902 | RAGING BEE | JPK 10.10 | Jl. HAMON | CNMT |
| 2 | 490 | FRA53341 | ALMOGAVER | J 99 | A. ILLES | CN Palavas |
| 3 | 461 | FRA38052 | OVERDOSE CHARLY | DEHLER 36 SQ | L. BARADAT | CNTL |
| 4 | 452 | FRA37631 | HAVANA GLEN | A 31 | F. TIAN | SNM |
| 5 | 244 | ITA15663 | GODZILLA 2 | ELAN 37 | J. BOUCARD | SNM |

### Classement général IRC VINTAGE

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 261 | FRA8038 | FANTOME | DRAC 10.70 | G. GONZALES | SNM |
| 2 | 162 | FRA5727 | KERTIOS 3 | CLIPPER MC | F. BOURRIOT | SNM |
| 3 | 154 | FRA7072 | VARIATION | NICHOLSON 33 | P. BOIMOND | UNM |
| 4 | 81 | FRA16689 | CAPTAIN FLINT | SPRINT 95 | D. QUESTAIGNE | CNMT |
| 5 | 77 | FRA42 | TORNADA V | SELECTION | P. GRAUX | SN Mouisseques |

## Championnat IRC 2023 Méditerranée en double

### Classement général

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 540 | FRA38074 | ILOGAN | JPK 10.10 | P. PERDOUX / P. GROSGOGEAT | CNTL |
| 2 | 467 | FRA44608 | HATHOR 5 | JPK 10.10 | Pat. VAN GAVER / A. VAN GAVER / Pl. VAN GAVER | SNM |
| 3 | 261 | FRA81 | AURORE | FIGARO 2 | T. RIGOINE DE FOUGEROLLES / N. GRIMAUD / G. REVILL | CNTL |
| 4 | 250 | FRA35082 | BLUE 007 | JPK 10.10 | D. D'ANDRIMONT / M. SASTRE / W. BONPAIX | CNTL |
| 5 | 237 | FRA53337 | SAKIFO | JPK 10.30 | L. MAO / P. MAO / A. LE PESTEUR | CNTL |

## Championnat IRC 2023 Méditerranée en solo

### Classement général

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 245 | FRA37150 | NABLA | JPK 10.10 V2 | P. CAUSSIL | CNTL |
| 2 | 220 | FRA87 | FIGOLO | FIGARO 2 | M. DE BRESSY | CN Port Miou |
| 3 | 218 | FRA53172 | JEANNE | JPK 10.30 | Ph. DUFFAUD | CNTL |
| 4 | 168 | FRA35082 | BLUE007 | JPK 10.10 | M. SASTRE | CNTL |
| 5 | 154 | FRA43853 | SOLENN FOR PURE OCEAN | JPK 10.80 | L. GERARD | CNTL |

© Pierik

AROBAS²

### IRC 0 : *AROBAS²*, Botin 52, Gérard Logel, SNST

Pour la saison 2023 une dizaine de courses étaientplanifiées. Finalement nous n'avons participé qu'à 7 régates, suffisamment pour garder la cohésion de l'équipage. Notre inscription à la Copa del Rey à Palma a été annulée, car il n'y avait que 3 concurrents dans la classe IRC0. Nous avons donc couru SNIM, Porquerolles, Championnat IRC à Cannes, Rolex Giraglia, Rolex Maxi à Porto Cervo (avec le Swan 601 *arobas*), Voiles de St Tropez et, pour terminer, le Tour de Corse qui fut à la hauteur de sa réputation. La course a été intense : nous avons surfé sous spi à plus de 28 nœuds sur la côte ouest, patienté plusieurs heures dans la pétole au Cap Corse et subi, pendant plus de 2 heures, un coup de vent d'ouest descendant des sommets à plus de 60 nœuds. Surpris avec la GV haute, impossible à ariser à cause de la violence des rafales et du hook récalcitrant. Il n'y avait pas de mer mais le moment a été extrêmement critique et nous avons pensé sérieusement abandonner. Nous avons étalé ce « grain » sur les chutes pour tenter d'épargner les voiles, avec quand même un J4 endommagé... En 2007, nous avions battu le record du Maxi *Merit* barré par Alain Gabbay d'environ 10 min (sens anti-horaire) avec le Swan 601. Cette année, nous sommes très contents d'avoir gagné une heure dans l'autre sens avec l'IRC52 (arobas²).

**Gérard Logel**

© Pierik

Chenapan IV

### IRC 1 : *CHENAPAN IV*, Ker 40, Gilles Caminade, CNTL

Très belle saison cette année sur *Chenapan 4* ! Dimitri Deruelle parti pour l'organisation des JO à Marseille, Cyrille Legloahec a pris la relève comme Team Manager en s'appuyant sur les valeurs sûres des années passées. Après un chantier d'hiver orienté sur les courses Offshore, nous avons débuté la saison avec 3 podiums en... Inshore : Massilia, SNIM et Porquerolles.

Ont suivi la Giraglia, seule semi-déception avec un encalminage évitable au rocher, une victoire sur Palerme-Monaco et une très belle troisième place sur la Middle Sea Race, notre course reine en Méditerranée. Le prochain chantier d'hiver sur notre "vieux"

© Pierik

Sloughi

Ker40 démarre bientôt, avec un réaménagement intérieur pour faciliter la vie à bord et la performance Offshore, et un travail sur les points faibles du bateau, notamment le débridé. Au programme 2024, reconduction de notre super équipage et un programme de courses équivalent, avec en ligne de mire une préparation pour l'Admiral's Cup en 2025 à laquelle nous comptons bien participer !

**Gilles Caminade**

### IRC 2 : *SLOUGHI*, First 40, Paul Rivas, CNP

Et de deux ! C'est une telle fierté pour nous de remporter une nouvelle fois ce prestigieux championnat. Une victoire qui se mérite, que nous avons transpirée et maintes fois rêvée, jusqu'à la frôler l'an dernier. Nous sommes heureux d'avoir réussi à faire preuve d'une grande régularité sur l'ensemble de cette saison, marquée par une magnifique première place lors de la Snim 2023. Fierté, car l'IRC représente avant tout pour nous la performance, avec certainement les meilleurs équipages de Méditerranée, les plus beaux bateaux, et des régates à l'organisation millimétrée. Nous avons eu la chance d'être accueillis sur de superbes plans d'eau, comme la rade de Hyères ou de Marseille, où nous avons toujours pris un grand plaisir à naviguer, et ce quelles que soient les conditions météo. Une joie également, celle de recevoir nos concurrents à domicile lors du Grand Prix de Palavas. Un évènement qui prend un peu plus d'ampleur chaque année. Notre succès en 2023, nous le devons à notre machine, un First 40 Racing que nous apprivoisons depuis maintenant 7 ans, et également à notre équipage dont le noyau dur reste le même depuis plus de 10 ans. Forts de l'expérience de nos vétérans et de la fougue de nos cadets, nous formons un équipage soudé et toujours motivé, sur l'eau comme pour la troisième mi-temps... En nous rendant à Hyères pour la dernière manche, la victoire nous était assurément acquise... Malheureusement, *Sloughi* ne sortira pas indemne de cette saison, une avarie nous ayant stoppé net dans notre élan lors de cette dernière épreuve. Mais notre détermination est sans limite, et nous ferons tout pour rendre le bateau de nouveau opérationnel afin de remettre notre titre en jeu sur la saison 2024.

*« Chaque difficulté rencontrée doit être l'occasion d'un nouveau progrès. »* P. De Coubertin

**Florian Rivas**

### IRC 3 : *LONG-NOSE*, Farr 36, Jean Rougnon, CNTL

La recette est simple. Vous prenez un bateau de 30 ans d'âge doté d'une carène parfaite issue du trait de crayon génial de Bruce Farr, dénommé *Mumm 36*, complètement rénové avec passion par mon ami Philippe. Vous agrémentez avec de belles voiles de chez Delta et North, un mât Axxon HR, une électronique top de chez B&G, une préparation de carène peaufinée par Yannick. Vous y installez un équipage de copains sacrément expérimentés : Jean, le propriétaire passionné et son fils Louis, Jean-Pierre, le boat captain à la grand-voile, un ancien de French Kiss et de Coyote, Thierry à la tactique depuis notre adolescence en Laser, Eric et Arthur aux petits soins pour les réglages des voiles d'avant et surtout Isabelle, la n°1

© Pierik

Raging Bee

exceptionnelle qui veille à tout sur la plage avant. Vous assaisonnez avec un barreur qui a plus de 2 000 départs de courses au compteur. Le résultat : une belle vitesse sur l'eau qui permet de rattraper les rares erreurs et de distancer les Minots, un peu de chance et d'opportunisme... Et nous voilà Champion de Méditerranée et Champion d'Europe en IRC 3. À déguster : le bonheur de régater ensemble !

**Yves Ginoux**

### IRC 4 : *RAGING BEE*, Jpk 10.10, Jean-Luc Hamon, CNMT

Avec un doublé historique lors des deux grandes classiques marseillaises que sont la Massilia et la SNIM, la saison démarrait fort ! Mais c'est l'excellent *Expresso* qui emportait la deuxième édition très réussie de la Mandréenne, courue chez nous dans la rade de Toulon, après une empoignade serrée. A l'Européen, la bagarre a été intense mais nous avons dû nous contenter d'une troisième place derrière *Télémaque* et *Expresso*. Le dernier inshore à Novembre à Hyères s'est déroulé par un vent soutenu dans lequel nous sommes plus à l'aise, avec une place de second derrière les Minots de la Nautique mais la victoire en IRC4. Les régates inshore nous ont plutôt bien réussi, ce qui n'a pas été le cas des deux courses offshore : Giraglia et Tour de Corse.

© Pierik

Long Nose

© yohanbrandt

Ilogan

La première après un mauvais choix stratégique sur les premiers bords qui a hypothéqué le reste de la course. La seconde, alors que nous étions deuxièmes toutes classes à mi-parcours au passage du cap Corse, un manque d'attention nous a scotché dans une bulle sans vent d'où nous avons eu tout le temps de voir passer nos concurrents, qui à la côte ou qui au large... Comme quoi, malgré la montée inexorable de l'âge moyen de notre équipage et l'expérience accumulée, nous apprenons toujours! Nous restons très attachés à la régate en équipage (même s'il nous arrive de faire du double). L'amitié et la bonne humeur sont les constantes du bord et certainement des éléments majeurs du résultat.

**Jean-Luc Hamon**

**IRC DOUBLE : *ILOGAN*, Jpk 10.10, Pierre Perdoux et Pierre Grosgogeat, CNTL**

Après une saison 2022 incomplète, on s'est engagés pour une préparation sérieuse et un programme plus dense. Une première victoire assez nette à la SNIM devant le champion d'Europe en titre *Télémaque 2*, nous conforte dans nos objectifs. Les régates s'enchaînent avec une deuxième victoire aux 100M de Port Grimaud, belle Offshore conviviale au théâtre de jeux magnifiques, suivie d'un convoyage de retour mémorable en solo avec *Nabla*, ami indéfectible du CNTL. La superbe Massilia Offshore entre Marseille et le cap Corse nous réserve des surprises inoubliables : baleines, dauphins, cochon noir grillé et superbe accueil à Macinaggio, grains violents de 40 nds au petit matin, une organisation quasi professionnelle du CNTL, sans oublier le petit salé aux lentilles salvateur de mon Pierrot ! Belle victoire méritée pour Coco du Coych.

La suite du programme confirme notre leadership sur la flotte Duo Med avec 3 victoires successives : la duo UNM et son accueil légendaire à Port Miou, la Quadra Solo/Duo, particulièrement bien organisée cette année par la SNM, où nous avons eu plaisir à «ferrailler» avec les Minots de la Nautique et son jeune skipper Louis Barbet, et enfin l'exigeante Duo Sail du CNTL courue dans des conditions particulièrement musclées. Au final, *Ilogan* totalise 21 victoires sur 26 manches et autant de plaisir partagé avec tous les coureurs et les organisateurs.

À noter la belle régularité de nos amis d'*Hathor*, deuxième au général. C'est notre 3ème Trophée IRC double Med en 4 ans, et certainement le plus abouti !

**Les "deux Pierre"**

### IRC SOLO : *NABLA*, Jpk 10.10 V2 Pascal Caussil-CNTL

Une bonne saison avec une dizaine de courses au compteur cette année, (Massilia Offshore, et Inshore, Paprec 600, Rallye des Iles, 100 mille de Port Grimaud, Duo Cipriani, Quadrasolo...), la plupart en solo que j'affectionne particulièrement. La navigation en solitaire, c'est assumer toute la responsabilité des décisions, des bonnes ou des mauvaises, des manœuvres, de la stratégie et de la tactique. Et c'est tout son intérêt. Depuis plusieurs années, je suis au pôle course du CNTL à Marseille et cette émulation entre tous les équipages, solo ou duo, a été un moteur pour la performance dans tous les domaines. L'année dernière avec la création de MSA (Massilia Sailing Academy), sous l'impulsion de Ludovic Gerard (*Solenn*) et de Bernard Mallaret, nous avons encore poussé le curseur un peu plus haut avec non seulement des entrainements sur l'eau mais aussi une série de « webinars » sur des sujets aussi variés que l'électronique, la maitrise d'Adrena, la nutrition, les réglages. Tous ces éléments m'ont permis de progresser et ont contribué sans aucun doute à la performance de *Nabla* cette année. Le Jpk 1010 avait déjà un beau palmarès dont notamment une victoire dans la dernière Transquadra (*Bidibulle*, en catégorie double), mais un refit complet du bateau en 2022 chez Yachting Performance à Corbières, (Yannick Peluzzi a été de très bon conseil et je l'en remercie) ainsi que l'acquisition d'un jeu de voiles neuves ont, sans aucun doute, contribué à la performance du bateau cette année.

Malheureusement, il semblerait que le championnat IRC Solo disparaisse en 2024 : ce qui ne manque pas de nous poser question. En septembre dernier, *Nabla* à participé aux Championnats du monde Duo à Barcelone, avec Michel Sastre, contre qui je me suis battu toute la saison en solo. En course au large, deux solos forment à mon avis un bon duo (pas la peine de réveiller son équipier pour un empannage !). Donc nous verrons les options qui se présenteront en 2024 pour continuer à progresser et, si possible, enchainer les podiums.

**Pascal Caussil**

© Nabla@yohanbrandt

Nabla

## Championnat IRC 2023 Atlantique Manche en équipage

### Classement général IRC 0 (TCC ≥ 1.250)

| Place | Points | N° Voile | Bateau | TYPE | Skipper / Propriétaire | Club |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 238 | FRA8668 | TEASING MACHINE | NMYD 54 | E. DE TURCKHEIM | RORC |
| 2 | 220 | FRA53028 | LADY FIRST 3 | MYLIUS 60 | Jp. DREAU | SNM |
| 3 | 180 | USA2872 | LUCKY | PROTO JK | B. EHRHART | USA |
| 4 | 147 | GBR2747R | INO NOIR | CARKEEK 45 | J. NEVILLE | RORC |
| 5 | 126 | GBR715R | PEGASUS OF NORTHUMBERLAND | OPEN 50 | R. HOBSON | UK |

### Classement général IRC 1 (1.250 > TCC ≥ 1.035)

| Place | Points | N° Voile | Bateau | TYPE | Skipper / Propriétaire | Club |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 464 | FRA36777 | CODIAM | GRAND SOLEIL 43 | N. LODAY | CNBPP |
| 2 | 383 | FRA53081 | LECLERC HENNEBONT - COCODY | JPK 11.80 | R. FROMENTIN | CNL |
| 3 | 359 | FRA157 | FASTWAVE 6 | JPK 11.80 | E. FRIES | YCF |
| 4 | 309 | FRA43857 | QUALICONSULT - L'ANGE DE MILON | PROTO | J. PELLETIER | CN Hoedicais |
| 5 | 245 | FRA27950 | ACALINA 3 | X 50 | H. BAETZ | SNT |

### Classement général IRC 2 (1.035 > TCC ≥ 0.970)

| Place | Points | N° Voile | Bateau | TYPE | Skipper / Propriétaire | Club |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 440 | FRA43868 | MR HYDE | SUN FAST 3200 | T. BIDON | CNL |
| 2 | 343 | FRA53144 | KARAVEL | JPK 10.80 | F. NOUEL | YCF |
| 3 | 335 | FRA38387 | MISS LEADING | JPK 10.10 | F. GUILLEMOT | SNT |
| 4 | 315 | FRA53147 | PL YACHTING - JIN MOTION | J 99 | P. GUENNAL | CVF |
| 5 | 298 | FRA9817 | LA GRANDE JINETTE | J 105 | C. GURY | YCCA |

### Classement général IRC 3 (TCC > 0.970)

| Place | Points | N° Voile | Bateau | TYPE | Skipper / Propriétaire | Club |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 159 | GBR9967Y | UGLY DUCKLING | SAGITTA 35 | G. BEEVOR | UK |
| 2 | 155 | GBR8396 | SAM | SIGMA38 | P. HOPPS | UK |
| 3 | 150 | BE | SATO | SUNRISE 34 | Sato Boat Project | |
| 4 | 149 | GBR1953L | ELENDYL | OMEGA 34 | F. LE SAGE | SNBSM |
| 5 | 147 | GBR8756T | NIMROD | SUN FAST 32 | P. LOVE-WILLIAMS | UK |

### Classement général IRC VINTAGE

| Place | Points | N° Voile | Bateau | TYPE | Skipper / Propriétaire | Club |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 87 | FRA3035 | AUBEPINE | HALF TONNER | P. WALLON | SNT |
| 2 | 81 | FRA8239 | DALTONER | HALF TONNER | R. LEGRAND | VDP 29 |
| 3 | 77 | FRA8401 | ZOOM | QUARTER TONNER | F. NEVEUX | SNT |
| 4 | 73 | FRA6461 | PORDIN NANCQ / PASSE-COQUE | CARTER 37 | Pj. JANNIN | EV Oceane |
| 5 | 70 | FRA7578 | CARDIAC BLUES | HALF TONNER | B. VILLION | SNT |

## Championnat IRC 2023 Atlantique Manche en double

### Classement général

| Place | Points | N° Voile | Bateau | TYPE | Skipper / Propriétaire | Club |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 566 | FRA37454 | LES P'TITS DOUDOUS EN DUO | JPK 10.10 | R. GIBON / Ja. HEBEL / B. ROYNETTE / J. AUBERT / S. SOUPEY / A. MESNIL | SRH |
| 2 | 512 | FRA44058 | AD HOC | JPK 10.10 | Jf. CHERIAUX / G. JACQUES / H. LEFEBVRE /A. PERON | CNL |
| 3 | 486 | FRA53162 | JUZZY | JPK 10.30 | T. BONNIER / F. MOREAU / D. PRONO / D. ALONSO | SNT |
| 4 | 442 | FRA43831 | TIMELINE | JPK 10.80 | M. ALPEROVITCH / Jf. HAMON / J. HUILLARD D'AIGNEAU | YCCA |
| 5 | 428 | FRA346 | LANN AEL 3 | MN 35 | D. GAUDOUX / E. TABARLY / G. MAHE / G. MORVAN | YCCA |

## Championnat IRC 2023 Atlantique Manche en solo

### Classement général

| Place | Points | N° Voile | Bateau | TYPE | Skipper / Propriétaire | Club |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 275 | FRA43510 | CMG GROUPE EJ | JPK 10.10 | R. VIAN | SNT |
| 2 | 240 | FRA37370 | PORNIC NAUTIC | A 31 Mod | A. DUVIVIER | CN Pornic |
| 3 | 238 | FRA44737 | ENEDIS | SUN FAST 3200 R2 | J. RIGALLEAU | SNS |
| 4 | 237 | FRA37916 | GEORGIA | SUN FAST 3200 R2 | P. AUBERT | SNT |
| 5 | 233 | FRA53114 | ADEOSYS | JPK 10.10 | L. MENAHES | SNT |

# Parole aux vainqueurs
## Championnat manche atlantique

**IRC 0 : *TEASING MACHINE*, NMYD 54,**
**Eric de Turckheim, RORC**

La catégorie IRC 0 fait son apparition dans le championnat MA. Au point qu'Eric confiait lors de notre échange ne pas savoir les courses qui le composaient... Lui qui est plus habitué à engager son superbe voilier dans les plus grandes compétitions internationales parrainées par Rolex, en particulier les Fastnet, Middle Sea Race et autre Sydney Hobart, il est venu une nouvelle fois à La Trinité début juillet disputer la course à destination de Cowes, puis la classique Cowes-Dinard avant de prendre le départ du Fastnet. De fait, *Teasing Machine* est le seul avec le Mylius 60 Lady First 3 de Jean-Pierre Dréau à avoir effectué trois manches d'un championnat en comptant... 14, dans une catégorie où sont recensés les grands monocoques, stars du Fastnet. Eric est très impliqué dans le management du RORC depuis 6 ans, et participe, souvent avec succès, aux régates organisées par le club britannique sur son *Teasing Machine*.

Il gagne d'ailleurs le championnat du RORC dans sa classe et passe tout près de la victoire Overall. Depuis que son bateau a subi une cure d'amaigrissement, il menace désormais les meilleurs TP 52. Une bonne raison pour s'en retourner courir Sydney-Hobart dont le départ est donné le lendemain de Noël. En 2024, le 54 pieds français sera au rendez-vous des principales régates du RORC. En 2025, il sera de l'Admiral's Cup : un « come back », auquel Eric n'est pas étranger, à cette grande épreuve considérée à l'époque comme un véritable championnat du monde de la course offshore.

© RORC-Tim Wright

Teasing Machine

© Jakez

Codiam

**IRC 1 : *CODIAM*, Grand Soleil 43, Jean-Claude Nicoleau/Nicolas Loday, SNT/CNBPP**

Depuis 2009, le bateau trinitain est de toutes les régates, ou presque, et sa nouvelle victoire au championnat est tout sauf une surprise. C'est à se demander où sont remisés tous les trophées remportés par ce joli navire. *« En 2023, on a couru six courses, la dernière étant la Nuit des îles du Ponant, et la plus riche en adrénaline le Fastnet, mais, pour une fois, on n'en a gagné aucune. C'est l'assiduité qui compte »*, relève Michel Sauget, un fidèle parmi les fidèles aux côtés de Nicolas Loday, le skipper et barreur du bateau et de ses camarades Olivier Bidard (ndlr, qui a perdu la vie fin novembre) et Bruno Letellier du *CNBPP* à la Baule. « Dans le cockpit, on croule sous les âges et le poids. L'architecte a dû se tromper dans ses lignes car ça marche très bien comme ça », plaisante Michel qui aime à préciser *« qu'on rigole plus qu'on se parle à bord. On ne se pose pas de questions »*. Le quarteron des taiseux figure au rang des septuagénaires. Au fur et à mesure qu'on avance sur le pont de Codiam, l'équipage, fort heureusement, rajeunit. Michel insiste notamment sur la présence d'un jeune, entendez un quadra, baptisé « la tour de contrôle ». « C'est le grand Clément, une pièce incontournable à bord. Il fait tout. Il organise le bord, les manœuvres, il anticipe, ...». Depuis quelques années, on s'interroge sur la tacite reconduction du bail Codiam. Il semblerait qu'il se poursuive en 2024 au moins jusqu'au prochain Spi Ouest-France. Après on ne sait pas. Dur pourtant d'imaginer un week-end de régates sans l'incontournable repas des équipages chez Jean-Claude, l'armateur, en sa demeure de St-Philibert.

**IRC 2 : *MR HYDE*, SF 3200, Thierry Bidon, CNL**

*Mr Hyde*, SF 3200 , a pris la suite de *Dr Jekyll* (J92S) depuis 2 ans et c'était en 2023 l'occasion, de goûter, avec plus de franc bord, à quelques navigations plus au large ... Armen race, La Trinité - Cowes, Cowes - Dinard. De bons moments à partager, même si un affalage tardif sous un orage nous prive d'un spi asymétrique à quelques heures de l'arrivée à Cowes. On l'a utilisé une vingtaine d'heures durant l'Armen et il nous fera grand défaut à la sortie du Solent pour rejoindre Saint Malo... Ce programme était l'occasion de se tester pour envisager un prochain Fastnet : intention quelque peu refroidie par les conditions vécues par nos amis engagés cette année... On était bien au Tour du Finistère. L'équipage apprécie particulièrement « l'after » de fin

© Patrick Le Lay

Mr Hyde

journée. Cette saison intense nous permet de devancer nos amis de *Haka* et *Hakuna* (avec qui nous formons un groupe de Sun Fast 3200 attachés à la navigation en équipage), ainsi que la *Grande Jinette* qui envisage de prendre de l'embonpoint pour concurrencer le J109 *Félix*. Naviguer en équipage reste notre plus grand plaisir et l'occasion de solliciter des copains du Centre Nautique de Lorient qui naviguent sur d'autres supports. Malgré le succès grandissant du double, on espère garder une flotte encore représentative et homogène pour progresser les années prochaines. Merci à nos clubs qui nous permettent, au-delà de l'organisation de ces courses, de conserver, par de la formation et du lien, un vivier de plus jeunes pour assurer le maintien de la navigation en équipage. A cette fin, les courses-croisière de l'été sont des occasions idéales pour permettre cette transmission et donner cette envie. Un mix générationnel apparait indispensable pour espérer nous retrouver plus nombreux en 2024. Un grand merci à tous les équipiers embarqués sur Mr *Hyde 2023*, à Philippe, Fabien et Henri qui assurent aussi la préparation du bateau.

**Thierry Bidon**

### IRC 3 : *UGLY DUCKLING*, Sagitta 35, Georges Beevor, UK

© Rick Tomlinson-RORC

Le championnat en IRC 3 fait figure de parent pauvre. Le vainqueur n'a couru que deux manches sur les 14 figurant au programme. Fastnet oblige, il devance un compatriote et un Sun Rise 34 belge.

### IRC DOUBLE : *LES P'TITS DOUDOUS*, Jpk 10.10
### En Duo, collectif, SRR

Notre projet IRC double est partagé par 4 co-propriétaires avec la volonté de progresser rapidement en équipage réduit. Nous nous connaissons depuis plusieurs années et avions le souhait de monter un projet commun. Nous nous sommes tournés vers l'IRC double car cette catégorie répond à nos souhaits : programme riche,

© Damien Legrand

Les P'tit Doudous

beaucoup de participants et une flotte homogène (bateaux de série proche de 10 mètres). De plus, le format double permet de maximiser l'utilisation du bateau avec une navigation à tour de rôle (8 régates du championnat IRC double cette année). Après une première saison 2022 encourageante, nous avons réalisé que pour accélérer notre progression, nous devions certes partager entre binômes les bonnes recettes, suite aux différentes régates et entraînements, mais que ceci ne suffirait pas. Nous avons décidé de nous challenger, en nous rapprochant du centre d'entraînement Orlabay qui a été un accélérateur, notamment au contact de Daniel Souben et Christian Dumard sur différents sujets : navigation, météo, manœuvre en équipage réduit, gestion du bateau et du duo.... Nous avons aussi fait appel à quelques piliers de l'IRC pour travailler sur des pistes d'amélioration et bénéficier de leurs retours d'expériences (Noël Racine, Jean-Pierre Kelbert...). Tout au long de l'année 2023, les résultats se sont nettement améliorés, malgré les changements de binôme. A notre actif, des victoires à la Nuit des îles du Ponant, à Cowes-Dinard, au Fastnet en double (100 participants) et en IRC3 (84) et des podiums à l'Atlantique Télégramme, à la Duo Catamania, aux 100 Milles du Crouesty et à l'Armen Race... Notre ambition 2024 sera de confirmer notre performance sur un programme semblable tout en mixant les paires. Afin d'optimiser notre bateau pour rivaliser avec une concurrence de plus en plus grande, nous sommes à la recherche de partenaires techniques et financiers. Un de nos souhaits est aussi d'avoir une gestion durable de notre bateau en faisant du recyclage et de la maintenance préventive.

**Jérôme Aubert, Alban Mesnil, Romain Gibon et Jean-André Hebel**

©Breschi

Cmg Groupe Ej

**IRC SOLO : *CMG GROUPE EJ*, Jpk 10.10, Regis Vian, SNT**

La mise en place du championnat a donné une belle consistance aux courses solo de la saison. C'était un vrai plaisir d'y retrouver des concurrents aussi motivés que sympathiques, qui, de course en course, deviennent des amis. Je suis bien évidemment très content du résultat. J'y vois les fruits de la qualité de l'accompagnement du centre d'entraînement Orlabay de la Trinité sur Mer dont je suis membre depuis deux ans. La polyvalence de mon Jpk 1010 n'est pas non plus étrangère à mes victoires sur la 45/5 et la Cap 300 pendant lesquelles nous avons rencontré des conditions variées. J'ai rapidement trouvé mes marques lors de ces deux courses de 300 milles, un exercice que j'apprécie particulièrement. Je m'y suis senti plus à mon aise que sur les formats plus courts des étapes de la Course des Iles : un petit côté diesel et un manque d'expérience de la régate au contact sans doute... J'ai pris beaucoup de plaisir à participer à ces courses qui proposaient une belle adversité sur l'eau et des échanges passionnants entre coureurs à terre. Quoi qu'il en soit, ce programme m'a permis de bien prendre en main mon bateau acquis en juin 2022 et de progresser dans ma préparation de la Cap Martinique 2024, catégorie solo. Je n'étais pas le seul à poursuivre cet objectif, bon nombre de concurrents croisés cette saison se retrouveront aussi au départ de la transat trinitaine le 14 avril prochain. La création de ce championnat IRC solo est une idée très pertinente qui nous permet de jauger notre régularité dans l'exercice et de nous faire plaisir sur des saisons entières, sans attendre les grosses échéances incontournables de la Transquadra ou de la Cap Martinique. On aurait tort de s'en priver ! D'autant plus que ce programme était compatible avec de très belles classiques courues en double à l'occasion desquelles j'ai eu la joie de faire découvrir la course au large à ma fille Clémence. Que demander de plus ?

**Régis Vian**

# Une Half norvégienne

Philippe Pilate est de toutes les « Half Classiques » depuis des lustres. Cet été, le skipper belge a emmené son fidèle *Général Tapioca* tout là-haut en Norvège. Un déplacement qui l'a enchanté. Récit

© Trond Teigen-KNS

Hanko

Participer à la Half Ton Classics Cup de Hankø en Norvège a été un réel challenge. Il y a 100 raisons pour ne pas y aller: trop loin, trop cher, trop compliqué, trop je-ne-sais-quoi, ... Mais non, il est possible de ne pas rester encalminés derrière les écrans! Comment? En conjuguant les efforts de tout le team GT-BWT pour concrétiser ce projet un peu fou: moi-même, Alain Delvaux, Fred Digneff, Jean Philippe Cau, Ferdinand Janssens, Nicolas Meeus et Marc Vanhooghten, avec une mention particulière pour Fred qui m'a secondé sur place toute la semaine précédant l'événement: convoyage dans l'Oslo Fjord et préparatifs dans la dernière ligne droite juste avant le début du championnat. Créer une dynamique et jouer la complémentarité, tout est là. Je vous passe les détails administratifs pour aller avec un bateau de régate en Norvège (hors EU). Heureusement, grâce à Alain, nous avons réussi à lever les derniers obstacles dont seuls les services de douanes ont le secret. La compagnie de ferry DFDS a fait le job sur sa ligne Zeebrugge-Fredrikstad. Transporter un bateau dans un bateau crée des liens car on partage, pour une part, le même monde.

## Un lieu merveilleux

Après un convoyage au moteur dans un vrai dédale de cailloux vikings, l'arrivée de *Général Tapioca* par le Sound qui sépare l'île du continent nous a réellement envouté. Un fondu enchainé de paysages de toute beauté et de douceur nordique comme une invitation à partager la « good life » Norvégienne. Il y a longtemps, cette petite île écrin avait été choisie par le roi de Norvège pour sa résidence d'été. Le Club a été fondé en 1887. Harald V est un régatier passionné qui a possédé plusieurs prototypes IOR tous appelés Fram en hommage au bateau Norvégien explorateur des pôles. Son ex-Half Tonner *Fram VIII* (dans un état proche du neuf) participe à l'événement. Il avait terminé 4ème à la Half Ton Cup de 1983. C'était *Free-Lance* (FRA 8797) qui avait gagné à l'époque. Où est-il maintenant? Sa présence aurait été une divine surprise. Le YC de Hankø se situe dans une petite baie abritée directement connectée aux pontons de la marina (distance de 14,70 m entre l'emplacement de *Général Tapioca* et la terrasse du club: record battu). Un lieu privilégié dans un environnement d'exception fait d'une multitude d'îles boisées et d'îlots en granit clair poli par les glaciers dans un lointain passé. L'accueil au club est chaleureux, authentique et respectueux. Partager la même passion nous rapproche, même si la barrière de la langue subsiste un peu. La Norvège a une culture maritime millénaire et la mer est dans l'ADN de la nation. Ports chargés d'histoires, bateaux de tous types, marins de toutes générations et petits pontons à profusion. La législation est différente et la bande côtière est mieux partagée que chez nous, tout étant plus respectée. Un vrai paradis pour les amoureux de la voile (ou du « paddle board »). Petit bémol: les tournées de bières ne sont pas données mais d'autant plus savourées...

## Premier de la grande course

Après une cérémonie d'ouverture sobre mais chaleureuse, place à la régate !

Vu les prévisions météo de la semaine, la grande course (coefficient 1,5) était au programme de la première journée dans une zone de navigation à découvrir pour nous. 33 Half Tonners sur la ligne de départ. On passe la bouée de dégagement en 5ème position. S'en suit un long bord de spi à travers un petit archipel en direction d'une île au nom imprononçable. Passer à travers un champ de cailloux pour la première fois donne toujours un peu d'appréhension.

Pas mal de pavés dans la région (spécialité locale): il faut rester vigilant et bien affûter les trajectoires. Heureusement, on a un excellent pilote (du port d'Anvers) à bord car le balisage norvégien a aussi ses petites particularités. *Général Tapioca* passe 4ème à cette marque. On continue avec une longue

remontée au près. C'est là que nous parvenons, mètre après mètre, à dépasser *The Evil* sous son vent tout en regagnant en cap par la suite. Moment de doute à bord du bateau favori de l'épreuve et son équipage de pros qui s'affaire aux réglages. Ensuite, plusieurs options s'offrent à nous. *The Evil* (top boat NOR ex-*Checkmate XVIII*) s'engage dans le Sound. Nous, on décide de laisser les îles à tribord. *Concorde* reste avec nous pour un duel sans soleil dans 14 nds de Sud. Les paysages se superposent et cela rend l'analyse du plan d'eau délicat. Ceci étant nous faisons les bons choix et nous gardons la vista. *Concorde* nous précède à la marque située à quelques longueurs du grand phare de Faerder. Après une longue glissade au portant puis un empannage, notre *BWT Belgium* franchit l'arrivée en tête... Une superbe récompense après tous les efforts pour être là.

## Une semaine inoubliable

La suite de la semaine sera un enchaînement de parcours construits courus dans moins de 8 nds de vent. Des conditions dans lesquelles les équipages norvégiens vont faire preuve de toute leur expertise. C'est du solide. Nous parvenons néanmoins à bien limiter les dégâts dans ces conditions de vent qui ne nous favorisent pas. Rester dans le top 5 était notre objectif de départ et c'est mission accomplie. Une remise des prix un peu déjantée et le diner de gala ont clôturé cette semaine inoubliable. Un moment unique où tradition et modernité ont partagé le podium. Martin Kamperhaug, instigateur/organisateur de la HTCC en Norvège, équipé d'un casque de chantier surmonté d'une Windex, a reçu son poids en champage de la part du Commodore dans un dressing code impeccable sorti des années 30. Un grand moment de plaisir et de rigolade. Les Norvégiens savent briser la glace. Le repas fait de spécialités locales a été aussi une vraie découverte pour les papilles les plus délicates. Le vin était de Bourgogne. Un des charmes de la Classe est la grande proximité des vitesses malgré la forte diversité des dessins de carène. Être ensemble malgré toutes ces différences est plein de sens dans cette Classe internationale. Le Half Tonner est un bateau fin, subtil à barrer et délicat à accorder à la façon d'un instrument de musique. Au classement général, dans l'ordre : *The Evil*, *King One*, *Rampage*, *Concorde* et *Général Tapioca* pour le top 5...et 34ème *Comeback Kid* (car il n'y a pas de premier sans dernier). Une semaine inoubliable ! Rendez-vous l'an prochain à Nieuport (Belgique) du 5 au 9 août. »

**Philippe Pilate**

© Trond Teigen-KNS

*Départ de régate*

© Trond Teigen-KNS

*À bord de* Tapioca

© Trond Teigen-KNS

*Le commodore dans sa tenue d'apparat*

© Trond Teigen-KNS

Tapioca

# Facteur de gréement

Comment est pris en compte le Facteur de Gréement dans le calcul du TCC ? Explications et précisions par Claude Charbonnier du Comité Technique IRC.

© Philip Plisson

Le Rig Factor (Facteur de Gréement) indiqué sur nos certificats IRC pose souvent question. On constate ses variations suivant le type de gréement, fractionné ou en-tête, le matériau du gréement dormant, le nombre de paires de barres de flèche et guignols (barres de flèche inversées), l'angulation de ces barres de flèche, la composition du gréement arrière (pataras, bastaques, déflecteurs).

Cependant, que représente-t-il exactement, et quelle est son utilité ? Il s'agit d'un coefficient établi le plus objectivement possible à partir des quelques mesures physiques et caractéristiques techniques demandées à un propriétaire lorsqu'il souhaite obtenir un certificat IRC.

Ces données vont permettre à l'IRC de prendre en compte deux aspects du gréement :

- Son poids qui intervient sur le couple de redressement du bateau (donc sur sa gîte) et sur les mouvements de tangage dans la houle.
- Sa capacité de réglage dynamique pour adapter le plan de voilure aux conditions rencontrées (tension, cintrage, quête).

Des calculs théoriques seraient possibles avec plus de données, par exemple le poids et le centre de gravité du gréement, la flexion sous effort... Cependant l'IRC tient à rester simple en ce qui concerne les informations demandées au propriétaire. Elle doit aussi se baser sur des éléments faciles à contrôler. Dans ce cadre, on ne peut pas demander à un bateau de démâter pour contrôler le poids du gréement !
Pour toutes ces raisons, l'IRC va donc établir un coefficient qui caractérise un gréement au regard des données et caractéristiques citées ci-avant.

## Les aspects pris en compte

### Le poids

Le matériau du mât (bois, aluminium, carbone) et celui du gréement dormant (câble toronné, Rod, matériau composite) interviennent directement, ainsi que le caractère fractionné ou pas du plan de voilure que l'IRC apprécie au regard de la mesure de l'étai avant (FL) et de la limite de GV sur le mât (P).

Le nombre de paires de barres de flèches ou de guignols nous renseigne aussi : plus il y a d'éléments de ce type, plus le mât est potentiellement léger. Ce point est pondéré par la taille du bateau : l'avantage lié au nombre de paires de barres de flèches/guignols va grandissant avec la taille du mât.

### Les capacités de réglages

Le potentiel de réglage dynamique est aussi pris en compte :

- Tension du pataras
- Tension de l'étai et réglage de la quête
- Tension générale du gréement via le réglage du pied de mât
- Présence d'un pataras (simple ou double) de bastaques (hautes ou basses), de déflecteurs, regroupés sous le terme générique de « gréement arrière »

Ces équipements nous renseignent sur la capacité à intervenir sur le gréement pour l'adapter aux conditions rencontrées et intervenir sur la forme des voiles.

### Prise en compte dans le calcul du rating

Deux paramètres sont élaborés : l'un visible sur vos certificats, le Facteur de Gréement, l'autre interne aux calculs.

Historiquement, le Facteur de Gréement est le premier à être élaboré, essentiellement représentatif de la capacité de réglage (les mâts en carbone n'existaient pas encore à cette époque). Le caractère fractionné ou pas, la présence de bastaques, le matériau du mât (la distinction est alors mât bois/mât alu) sont pris en compte.

Ultérieurement, en particulier pour s'adapter à l'évolution des matériaux employés, un coefficient complémentaire a été conçu, plus spécifiquement orienté vers la prise en compte du poids du gréement et permettant de traiter l'avantage potentiel que représente un gréement léger. Ce coefficient est interne aux calculs et ne figure pas sur les certificats.

### Quelques exemples de Facteur de Gréement

Prenons l'exemple d'un bateau de 12 mètres :

- Configuration N° 1 : mât aluminium, haubans en câble toronné, un étage de barres de flèche et un pataras réglable - le Facteur de Gréement sera de 1.004.
- Configuration N°2 : une version plus moderne avec un mât carbone, des haubans en rod et deux paires de barre de flèche – le Facteur de Gréement passe à 1.018.
- Configuration N°3 : on ajoute la possibilité de réglage de l'étai, du pied de mât et un haubanage en matériau composite – sans surprise, le facteur de gréement s'envole à 1.052 !

### Situation actuelle

Les gréements modernes – génois sans recouvrement, mât carbone et nombre réduit de paires de barres de flèche, pataras et bastaques – sont apparus grâce à l'évolution des matériaux : le carbone pour les mâts, les tissus laminés, les membranes, le carbone et autres fibres pour les voiles qui se déforment beaucoup moins et permettent une adaptation dynamique plus simple du gréement. Dès lors, les coefficients de gréement ont tendance à s'uniformiser pour des types de bateaux donnés.

Au sein d'une même série, il peut cependant exister une légère différence entre les facteurs de gréement de deux bateaux à priori équipés à l'identique : cet écart peut résulter par exemple d'une différence dans les mesures de l'étai et du P. En termes de rating, cette variation de facteur de gréement se traduit généralement par une infime variation du TCC ».

**Claude Charbonnier,**
Comité Technique IRC

# Les effets « Scow » sur les formes de carènes en IRC

En IRC, les voiliers à « gros nez » commencent seulement à faire leur apparition. Comment apprécier les + et parfois les – de ces carènes, et quel traitement leur réserve notre jauge ? Explications de Jean Sans.

Le Fireball est aussi une version Scow boat.

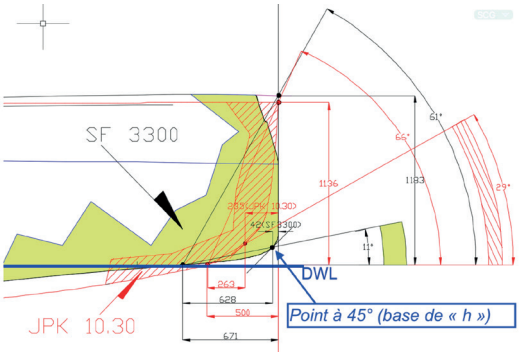
Les formes avant des carènes dites « Scow » ne sont pas une nouveauté. Les Scow Boat sont nés il y a plusieurs décennies aux USA et un modèle en version « Dinghy » est toujours au catalogue de Melges Boats.

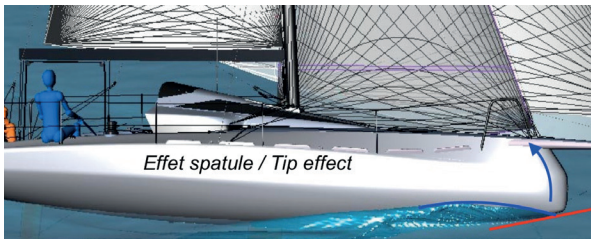
Ce dessin de volumes avant généreux, qui est intrinsèquement lié à celui des volumes arrière afin d'avoir un appui hydrostatique lorsque le bateau se cabre, est souvent associé à un effet « spatule ». Effet qui revient à la mode en ce moment du fait que de nombreuses courses se déroulent sur des parcours océaniques (Transat dans les alizés).

## L'effet spatule des étraves

En navigation au portant ou au bon plein/travers, les volumes des étraves spatulées offrent plus de portance (au sens archimédien) que ceux des voiliers de classes identiques, qui sont plutôt des « perces vagues ».

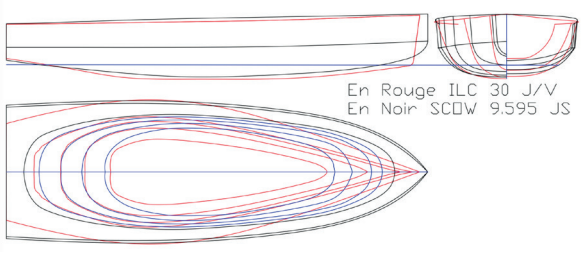
L'analyse des dessins en profil montre que l'architecte introduit un BO relativement important (début de LWP) puis cherche à repousser vers l'avant et le haut le point de mesure IRC à 45°. De BO vers ce point IRC à 45°, l'étrave suit alors une pente de 15 à 20° pour se raccorder à une verticale qui matérialise la longueur hors tout.
En associant des formes transversales avec des rayons de courbure importants, l'architecte développe des volumes avant produisant de la portance qui cabre le bateau dès qu'il y a de la vitesse.
En contrepartie, lorsque la vitesse est faible (inférieure à la vitesse critique archimédienne, liée à LWL), cette forme d'étrave repousse sa propre vague en la creusant : ce qui se matérialise par de la trainée.

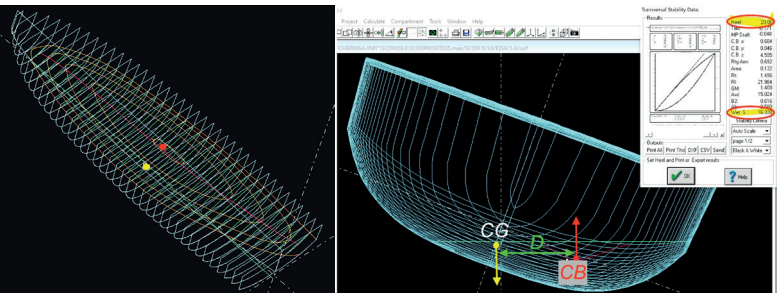



Mais cela n'est qu'une partie du comportement hydrodynamique car ce dessin de formes avant « Scow » conduit l'architecte à dessiner obligatoirement des lignes d'eau ayant une forte tendance elliptique. Ainsi, lorsqu'on superpose (gîte 0°) une carène « Scow » avec une carène « classique », on constate que les lignes d'eau d'une carène « Scow » sont pratiquement symétriques aussi bien en longitudinal qu'en transversal.

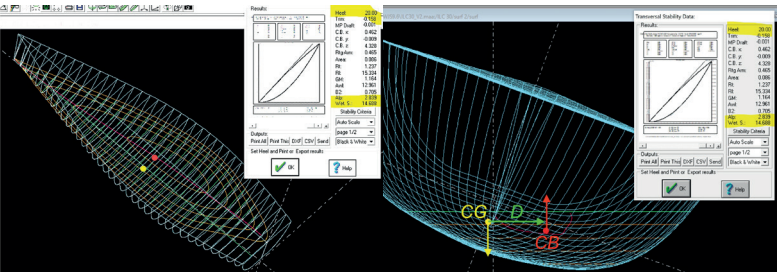
Mais lorsque les bateaux gîtent, les lignes d'eau ne se comportent pas géométriquement de la même manière sur les deux modèles :
**Sur la carène « Scow »**, les lignes d'eau se translatent sous le vent de la carène sans trop de déformations et presque parallèlement à l'axe longitudinal du bateau. Ce glissement sous le vent décale le centre de carène (CB) sous le vent et l'éloigne du centre de gravité du bateau (le






CG du bateau est fixe). CB représente le centre de gravité du volume immergé. Lorsque le bateau gîte, ce point se déplace progressivement sous le vent. Ce phénomène augmente le bras de levier (noté « D » sur le dessin) qui produit le RM (moment de redressement). Le gain de RM augmente l'aptitude à porter une plus importante surface de voiles, donc à planer plus tôt. Autre conséquence, le centre de carène recule et favorise l'aptitude à planer.

**Sur la carène « classique »**, les lignes pivotent franchement autour du brion de l'étrave (10 à 12°) avec la gîte. Le volume hydrostatique se retrouve donc nettement angulé par rapport au plan longitudinal du bateau et de son plan de voilure. À 20°de gîte, le décalage sous le vent

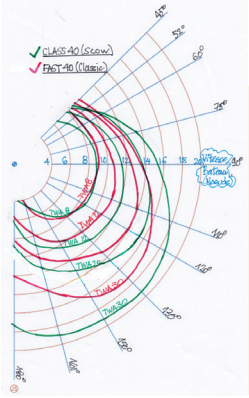



du centre de carène est moins important que pour une carène de « Scow ».

Tout parait alors pour le mieux dans le meilleur des mondes... La réalité est toutefois un peu plus complexe. En effet, les conséquences hydrostatiques (augmentation du RM) du modèle « Scow » n'ont principalement d'intérêt que dans des conditions de navigation entre 60/70° et 125/135° du vent réel car elles permettent de naviguer avec plus de voilure, donc de puissance, et ainsi augmenter le potentiel de vitesse au planning. Certains CLASS 40 frôlent les 25 nœuds dans certaines conditions favorables. Aux allures de près, ces formes volumineuses deviennent très compliquées à gérer. Les volumes des formes avant s'opposent à la progression dans du clapot ou une mer formée ou croisée. Les performances par vents faibles pâtissent aussi de l'augmentation de la surface mouillée générée par les formes elliptiques des lignes d'eau. Il apparait donc que les formes de carènes à tendance elliptiques « Scow » offrent globalement l'opportunité d'améliorer la vitesse. Elles imposent toutefois de concevoir une stratégie de navigation différente que celle développée depuis plusieurs décennies avec une carène classique.

## L'effet de Mode (au sens de « fashion »)

Le fait que les premiers bateaux concernés par ces

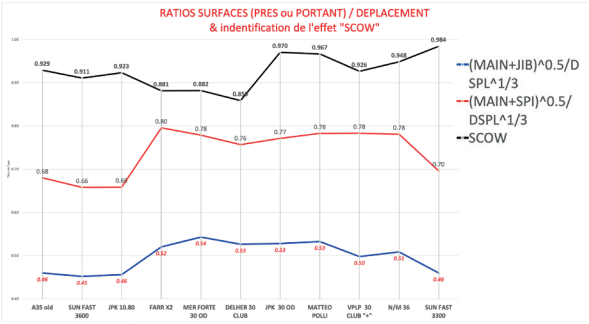



**À part dans la zone 0° à 60° ou les formes avant classiques ("pointues") autorisent un meilleurs VMG et surement un passage dans le clapot ou la mer formée plus performant, le modèle « Scow » reste apparemment nettement plus performant.**

évolutions des formes de carènes soient des monotypes à restrictions (Box-Rule), comme les CLASS40, les IMOCA, les MINI 6.50, faussent la perception de l'influence, en termes de performances, de ce type d'architecture. En effet ces bateaux naviguent en temps réel, sans concurrence d'autres bateaux d'architectures différentes, et sur des parcours qui leurs sont, en principe, favorables.

## Comment apprécier cette évolution du potentiel de vitesse en IRC ?

L'IRC est un système qui taxe les bateaux en fonction des caractéristiques de base de la carène, des appendices et des voiles. Les paramètres (mesures et équipements) qui favorisent la vitesse sont symboliquement au « Numérateur », ceux qui génèrent de la trainée au « Dénominateur ». Depuis sa création, l'IRC n'inclut pas la




forme volumique des carènes dans le calcul du potentiel de vitesse des bateaux, donc du TCC. En d'autres mots, l'IRC n'utilise pas de VPP ou de système similaire.

Il faut se méfier des ratios calculés entre les surfaces de voilure au près ou au portant et le déplacement, car, contrairement aux bateaux de jauge ou toute augmentation de voilure se retrouve dans le TCC, les bateaux « Box Rules » peuvent bénéficier de surfaces de voiles plus généreuses, d'autant plus que leurs formes « Scow » permettent de supporter cet excèdent de voilure.

**Jean Sans**

# Planning Effect

Un bateau est au planning quand il ne « flotte » plus, mais se déplace à la surface de l'eau. La nuance est d'importance, comme nous l'explique Jean Sans

© Kurt Arrigo

La règle IRC, comme d'ailleurs toutes les règles de Jauge est une règle «Archimédienne». Les TCC se basent sur la vitesse limite (Vc) des carènes qui est sensiblement égale à 2,4*LFLOT^0.5 (LFLOT en m et V en nœuds). LFLOT est la longueur dynamique à la flottaison calculée à partir de LWP à laquelle s'ajoutent les effets des éventuels élancements (voûte, étrave, etc...). Dans la réalité c'est un peu plus compliqué. La résistance à l'avancement Rx d'un navire, ou trainée, est la force qu'il faut exercer pour le déplacer d'un mouvement rectiligne uniforme à vitesse constante sur un plan d'eau parfaitement calme. Cette résistance est principalement la somme de la résistance visqueuse Rf et de la résistance de vagues Rw. La résistance visqueuse est due au frottement de l'eau sur la coque. La résistance de vagues est spécifique à l'interface eau/air qui produit des vagues d'étrave et de sillage (au niveau de la voûte arrière) par déformation de la surface libre de l'eau.

*Sur cette photo on comprend la notion de volume de carène*

**Conclusion :** en régime archimédien la carène pénètre et écarte le volume d'eau rencontré. Ce qui signifie que lorsque le bateau parcourt une longueur correspondante à sa longueur de flottaison, la carène déplace, de l'avant à l'arrière, un volume d'eau égal à son déplacement. Ce déplacement d'eau se matérialise par le creusement de la vague entre l'étrave (début de la longueur à la flottaison) et la voûte AR (fin de la longueur à la flottaison). Ce qui est particulièrement visible sur la photo ci-dessous.

Pendant plusieurs décennies d'utilisation des règles du RORC, de l'IOR, de l'ORC, de l'IRC et d'autres systèmes, ces deux grands principes ont formé les fondations du calcul des TCC's.

## Le passage en mode planning

L'architecte britannique Uffa Fox (1898-1972) perturbe alors ces raisonnements en dessinant, dès 1928, des dériveurs qui planent et arrivent à naviguer à une vitesse supérieure à la vitesse critique archimédienne (Vc).

**Comment se déroule cette transition ?**

- Lorsque le bateau est immobile, la poussée d'Archimède est la seule force qui permet au bateau de flotter. La poussé d'Archimède équilibre de fait le poids du bateau.
- Lorsque le bateau navigue à faible vitesse, la poussée d'Archimède diminue car la force de portance (générée par la surface de la coque) apparaît et soulève le bateau (son volume immergé diminue alors).
- Au fur et à mesure que la vitesse augmente, la force de portance augmente et, corollaire, la poussée d'Archimède continue à diminuer.
- À partir d'une certaine vitesse, qui diffère suivant les formes de carène (beaucoup de carènes ne connaissent jamais cette félicité), le bateau se trouve dans une situation de planning pratiquement permanente. La force de portance (verticale) peut représenter jusqu'à 60 à 70% de

la poussée (poids du bateau) d'Archimède initiale. Le bateau ne « flotte » plus. Il se déplace alors à la surface de l'eau : il est au planning.

- On comprend alors qu'un pic d'énergie permet au bateau de monter sur sa vague d'étrave, et de partir au planning : c'est à dire en survitesse permanente tant que les conditions de vents restent relativement stables.

La résistance des vagues atteint son maximum juste avant que le planning se déclenche. Ensuite, cette résistance diminue considérablement. Ce qui explique que l'on peut réduire les gaz sur une vedette à moteur dès qu'elle commence à planer, et cela sans perdre de vitesse.

Mais la résistance visqueuse, résultante du frottement de l'eau sur la surface de la coque croissant avec le carré de la vitesse, (Rf = 0.5* Cx S V2), explique que, bien que planant, donc au-delà de sa vitesse critique de carène, le bateau ne peut pas continuer à accélérer indéfiniment... A moins d'être sustenté verticalement par d'autres appendices et que sa carène sorte de l'eau. Ce qui représente un autre domaine de déplacement, mais non archimédien !

## Quelle vitesse en mode planning ?

En mode archimédien, le nombre de Froude (Fn) est égal à 0,4.
La vitesse critique archimédienne s'exprime ainsi :
Vc=Fn * (g*LFLOT) ^0.5, avec
g=9,81 m/s2, LFLOT en m, Fn=0,4.
Soit Vc (m/s) = 1,25* (LFLOT)^0.5. Plus couramment Vc (en nœuds) = 2,44* (LFLOT^0.5)
Quelques chiffres :

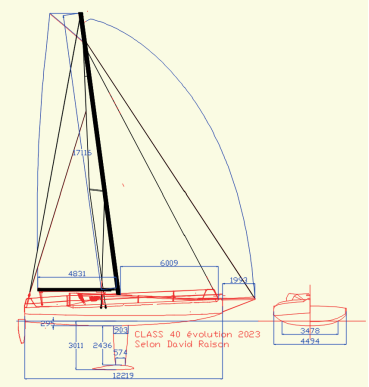
| | |
|---|---|
| LFLOT= 10 m | Vc= 7.72 nds |
| LFLOT= 12 m | Vc= 8.45 nds |
| LFLOT= 18 m | Vc= 10.35 nds |

Dans le mode début du planning établi, le nombre de Froude (Fn) est de l'ordre de 0,65. La vitesse critique théorique au planning devient alors :
Vpla = 3,96 (LFLOT^0.5) pour obtenir Vpla en nœuds.
Pour l'obtenir en m/s, Vpla = 2.04 * (LFLOT^0.5)

**Quelques chiffres :**

| | |
|---|---|
| LFLOT= 10 m | Vpla= 12.52 nds |
| LFLOT= 12 m | Vpla= 13.72 nds |
| LFLOT= 18 m | Vpla= 16.80 nds |

Mais cette approche, bien que scientifique, reste toutefois théorique.
Les résultats obtenus avec cette formule n'expriment que des ordres de grandeur car la transposition dans la réalité dépend des formes de chaque carène et de l'évolution de la position du centre de carène, de l'assiette de chargement (position longitudinale et transversale du centre de gravité) et du centre de voilure. Autant de paramètres qui permettent de définir l'aptitude à planer d'un bateau.
En 2023, aux allures portantes, les carènes de Class40 planent systématiquement. La théorie prévoit 13.72 nœuds au planning. La réalité est toute autre. Les progrès des nouveaux dessins de carènes typées pour les allures portantes avec des plans de voilure très reculés, beaucoup de quête de mât, et des formes avant tulipées et porteuses, montrent que la vitesse soutenue à 140/150° du vent réel atteint maintenant les 20/25 nœuds, voire plus en vitesse instantanée.




## Comment l'IRC aborde la quantification de l'aptitude à planer ?

Il y a encore une douzaine d'années, les mesures disponibles sur chaque bateau permettaient d'aborder cette quantification. Mais à l'époque, les bateaux étaient « pointus » et le phénomène « scow », bien que très ancien, n'était pas repris par les architectes dans leurs dessins des carènes. Aujourd'hui, sous l'influence des classes monotypes principalement, les volumes des étraves s'épanouissent, se mettent à voler au-dessus de la surface de flottaison («flying bow»). Ce qui perturbe les méthodes d'appréciation de cette aptitude à planer. Une approche possible serait d'introduire le « V » de la carène des volumes avant, ainsi que le ratio entre le creux de coque et le BWL, et aussi la géométrie du plan de voilure. Une meilleure connaissance de la raideur à 15/20° de gîte permet également d'apprécier la capacité réelle du bateau à supporter sa surface de voilure, car le passage du mode archimédien au mode planning, comme la poursuite de ce planning, demande de la puissance et donc de la surface de voile. Encore faut-il que le bateau supporte cet accroissement de surface sans prendre une gîte exagérée.
Autant de questions que les systèmes de jauge devront continuer à étudier.

**Jean Sans**

© JPierik

# Modifications de la règle IRC. Quoi de neuf en 2024 ?

La Règle et la formule IRC s'adaptent annuellement aux dernières tendances architecturales, évolutions technologiques et pratiques des régatiers. Les modifications 2024 concernent principalement les voiles.

### Date limite, certificat secondaire (IRC 8.2 et 8.2.c)

En 2023, l'IRC a introduit le certificat IRC secondaire : une opportunité saisie par de nombreux propriétaires. L'IRC 2024 précise que le certificat de jauge en cours de validité, primaire ou secondaire, utilisé pour une course doit être remis à l'organisateur avant la date limite imposée par l'avis de course. Soyez vigilant et lisez attentivement les avis de course !

### Equipements et systèmes à bord (IRC 17.2)

La Règle vient clarifier le fait que tous les systèmes et équipements à bord doivent être totalement opérationnels. Un évier doit être raccordé, une gazinière aussi, un groupe frigorifique doit effectivement produire du froid ... Seuls les éléments fonctionnels seront comptabilisés dans la liste des aménagements du bateau.

### Lest mobile (IRC 22.3.1)

Le déplacement de voiles ou d'équipement en course, en d'autres termes le « matossage », reste interdit par la RCV 51. Cependant un organisateur peut indiquer dans son avis de course qu'il permet le déplacement de lest pour un bateau quand les propres règle de classe de ce bateau l'y autorisent. Par exemple, un Class 40 conforme à sa règle de classe qui autorise le déplacement de lest, sera autorisé à le faire en IRC, pourvu que l'avis de course le précise. La règle IRC 22.3.1 vient également autoriser l'utilisation des ballasts liquides (lest variable) et quilles inclinables (lest mobile).

### Établir les voiles (IRC 21.3.2)

L'IRC précise comment établir une trinquette de génois (établie entre l'étai et le mât) ou de spinnaker (établie devant l'étai) avec un génois ou un spinnaker. Le point d'amure d'une trinquette de génois doit se situer entre l'axe longitudinal du bateau et le livet. Celui d'une trinquette de spinnaker doit se situer approximativement dans l'axe longitudinal du bateau (ou sur le bout-dehors).

### Nombre de voiles d'avant (IRC 21.7.1 et 21.8)

C'est une modification majeure de l'IRC 2024. Le nombre de génois à bord en course impacte le TCC. La flexibilité apportée par un nombre conséquent de voiles d'avant procure un avantage que le Comité Technique IRC a quantifié. Sont exclus du décompte : un foc de mauvais temps et/ou un tourmentin, tels que ces voiles sont définies par les Règlementations Spéciales Offshore (RSO). L'utilisation simultanée de plusieurs voiles d'avant reste autorisée. La note IRC 2023-01 permet de considérer l'effet du nombre de voiles d'avant sur le rating selon la longueur de coque du bateau. Il s'agit d'un effet progressif et léger sur le rating, parallèlement à ce que l'IRC a déjà mis en place pour le nombre de spinnakers il y a quelques années.

### Tampon sur les voiles et certificats IRC ENDORSED (IRC 21.4)

Dans le cadre d'un certificat IRC ENDORSED, la Règle 2024 vient préciser que TOUTES les voiles à bord en course doivent être certifiées par un Mesureur Agréé. Par ailleurs, toutes les voiles certifiées à partir du 1 janvier 2024 devront être marquées d'un tampon ou d'un sticker sur lequel figureront le nom du mesureur, ses identifiants et signature, le numéro de voile du bateau, la date de la mesure et les mesures de la voile elle-même, ainsi que sa surface lorsque celle-ci s'applique : c'est-à-dire lorsque cette surface est définie par l'IRC (HSA pour une voile d'avant, FSA pour un génois volant, SPA pour un spinnaker).
Cette règle, en conformité avec le cadre requis par World Sailing, facilitera les contrôles et inspections en cours d'évènement. La liste des Mesureurs Agréés IRC ENDORSED pour les mesures de voile est publiée sur le site du Yacht Club de France : et dans cette revue (pages 59 et 60).

### Définitions des largeurs de grand-voile (Annexe A - Définitions IRC)

Les définitions des largeurs de grand-voile sont modifiées. On parle à présent de largeur maximum autorisée. Un organisateur peut autoriser l'utilisation d'une grand-voile de rechange en le spécifiant dans son avis de course (IRC 21.1.5.e). Si plusieurs grand-voiles sont utilisées, le propriétaire doit veiller à déclarer les largeurs maxima de MUW, MTW et MHW.

### Génois volant : nouveau ratio (Annexe A - Définitions IRC)

En IRC, le génois volant est notamment défini par le rapport entre la largeur à mi-hauteur (FSHW) et la bordure (FSFL) de la voile. Ce ratio est modifié et passe de 62.5% à 60 %. L'IRC continue ainsi à faire évoluer le cadre dans lequel est jaugé cette voile.
Les autres modifications des définitions consistent à se conformer aux définitions des Règlementations Spéciales Offshore (Foc de gros temps et Tourmentin).

### Bout-dehors et STL

Il s'agit ici d'une modification de la formule IRC qui n'implique pas de changement du texte de la Règle. Jusqu'à présent, lorsqu'un bateau était équipé d'un tangon et d'un bout dehors, et notamment lorsque les surfaces maxima des spis symétriques et asymétriques étaient proches, la longueur du bout dehors (STL) était peu prise en compte. Une « faille » que beaucoup de propriétaires ont commencé à exploiter. La Règle IRC 2024 vient y remédier.

**Ludovic Abollivier - Comité Technique IRC**
Directeur du Centre de calcul IRC –
Pôle Course du YC France.

# 2023 : bord favorable pour l'IRC !

Le bilan annuel du Centre de Calcul IRC rédigé par son directeur, Ludovic Abollivier, montre de bons résultats pour l'année écoulée et affiche d'intéressantes perspectives en 2024.

© Paul Wyeth-RORC

## Des stats au beau fixe !

A l'heure où nous écrivons ces lignes, les objectifs annuels du Centre de Calcul IRC sont d'ores et déjà atteints. Nous devrions frôler un total de 1800 bateaux jaugés IRC à la fin de l'année. En France, avec 765 bateaux jaugés IRC à la fin du mois d'octobre (+7.5% par rapport à 2022), nous revenons à un niveau qui n'avait plus été atteint depuis 2015 ! Nos partenaires étrangers – le Centre de Calcul IRC produit les certificats pour une quinzaine de pays – ne sont pas en reste. La Turquie réalise une année exceptionnelle. L'Italie, l'Espagne, la Belgique ou encore la Chine suivent une courbe tout aussi vertueuse et tous les pays avec lesquels nous échangeons ont au moins retrouvé leur niveau pré-Covid.

Emancipation continue du Double et du Solo, maintien très honorable des flottes en Equipage sont les clés de la réussite en France. Sur nos trois façades maritimes, les programmes des Championnats IRC rassemblent les flottes autour de calendriers cohérents et attractifs.

## Une mission première : la certification des bateaux et les services associés

La mission première du Centre de Calcul IRC est la production des certificats IRC. Une demande de certificat peut être perçue comme une simple formalité administrative ... Pour nous, il s'agit bien plus d'un service à part entière. C'est la raison pour laquelle le Centre de Calcul met un point d'honneur à échanger avec les propriétaires, les chantiers ou les architectes, de manière à les éclairer autant que faire se peut tout au long de la démarche de jauge et à fiabiliser les informations qui vont être à la base du rating. Ce devoir d'assistance et de conseil se traduit par de nombreux courriels ... Et des heures de téléphone !

Quel que soit votre niveau de connaissance de la jauge, n'hésitez pas à contacter le Centre de Calcul IRC. Qu'il s'agisse de se renseigner sur le simple processus de commande de votre certificat ou sur un point plus délicat concernant l'optimisation IRC de votre bateau, le Centre de Calcul IRC est votre interlocuteur privilégié !

Par ailleurs, nous faisons tout notre possible pour traiter les demandes avec un délai raisonnable, objectif atteint dans la majorité des cas. Certains dossiers plus complexes demandent l'intervention du Comité Technique IRC, ou des échanges plus développés entre le Centre de Calcul IRC du Pôle Course du Yacht Club de France et celui de Lymington. C'est notamment le cas pour les nouveaux bateaux ... Le process est alors plus long. Ce temps de réflexion supplémentaire n'a d'autre intention que de garantir un résultat équitable.

## La formation des mesureurs à la base de l'équité

L'équité de l'IRC repose en partie sur la qualité des mesures qui sont transmises au Centre de Calcul. Bien que la Règle IRC soit réputée simple et accessible, la formation des mesureurs demeure essentielle, ceci afin que les bonnes pratiques soient adoptées et que les procédures soient uniformément appliquées par tous les mesureurs.

Cette année, le Centre de Calcul IRC a animé une formation de mesures à Istanbul pour une vingtaine de mesureurs turcs agréés par le Turkish Offshore Racing Club, notre partenaire IRC en Turquie. Le Centre de Calcul a également développé le réseau national de mesureurs de voiles agréés Endorsed IRC. Après la Méditerranée et l'Atlantique, ce réseau de mesureurs agréés commence à s'étendre sur la Manche (Pordic, Saint-Malo, Cherbourg, Le Havre).

## Notre présence aux évènements

Une fois encore, le Centre de Calcul était présent cette année sur le Spi Ouest France à La Trinité-sur-Mer, la SNIM à Marseille, la Porquerolles' Race, le Championnat d'Europe IRC à Cannes, le Championnat du Monde des Maxi Yachts (Rolex Maxi Yacht Cup) à Porto Cervo.
Sur ces compétitions, nous intervenons en tant que Comité Technique National, ou en assistance du Comité Technique de l'épreuve, qu'il soit nommé par la FFVoile pour les évènements nationaux ou par les instances internationales pour des championnats mondiaux ou européens. Dans ce cadre, nous déclenchons des contrôles de jauge ou bien nous assistons le Comité Technique de l'épreuve qui reste responsable de ces contrôles.

De surcroît, tout organisateur peut requérir nos services en amont d'une compétition : rédaction d'un point spécifique à la jauge dans un avis de course, contrôle des listes d'inscrits et des certificats déclarés par les concurrents, assistance dans la composition des groupes, classes et série, suggestions d'éléments à contrôler en cours d'évènement ... Nous sommes ravis d'apporter un service qui finalement apporte à tous : coureurs, organisateur, arbitres ... Ces derniers pouvant aussi nous solliciter pour toute information au cours d'une compétition.

Les inspections et contrôles de jauge sur épreuves sont très demandés par les coureurs. Nous sommes d'accord, il n'y en a pas assez. Cependant cette situation s'améliore et, au sein du Pôle Course du Yacht Club de France et en collaboration avec la FFVoile, le Centre de Calcul y travaille ! Hors épreuve, la situation s'améliore et le Centre de Calcul IRC a reçu ou déclenché plusieurs demandes de révisions ces deux dernières années. Et la tendance est à la multiplication de ces procédures.

## Définir l'IRC de demain

En contact permanent avec les concepteurs des bateaux et les coureurs, le Centre de Calcul du Yacht Club de France et celui du RORC sont en position idéale pour maintenir une veille technologique et recueillir les ressentis, témoignages, voire doléances, de tous les utilisateurs de l'IRC. Le rôle des Centres de Calcul au sein du Comité Technique IRC est donc tout à fait déterminant. Nous sommes une force de proposition en ce qui concerne l'agenda de recherches du Comité Technique et participons activement à la mise en œuvre de ces recherches. Pour 2024, nous suggérons fortement au Comité Technique IRC de se pencher notamment sur les « scow bow », le « planning effect » et le traitement des quilles : sujets sur lesquels des travaux fort intéressants ont déjà été effectués.

## Nos perspectives 2024

Notre souhait le plus cher est de voir la flotte IRC se développer encore. Les programmes de nos championnats sont alléchants, nous avons deux transats au départ de la France cette année, ce qui devrait une nouvelle fois satisfaire nos statistiques...

En termes de formation, avec pour objectif d'étendre notre réseau de mesureurs de voiles agréés Endorsed de Menton à Dunkerque, nous poursuivrons nos actions notamment en Manche et Mer du Nord. En dehors de l'Hexagone, nous envisageons des séminaires de formation en Grèce et en Nouvelle Calédonie, notamment pour accompagner le développement de l'Aegean 600 et de la New Caledonia Groupama Race organisée par le Cercle Nautique Calédonien de Nouméa.

Le Centre de Calcul sera à nouveau présent sur les épreuves majeures en France, à l'étranger, toujours ravi de vous rencontrer. Et tout au long de l'année à venir, nous souhaitons entretenir et améliorer encore ce « service client » qui, parait-il, s'impose comme une marque de fabrique reconnue et appréciée !

**Ludovic Abollivier**
Directeur du Centre de Calcul IRC*

*Le Centre de Calcul IRC ne se résume pas seulement à Ludovic Abollivier, son directeur, et à Basile Després qui réalise aujourd'hui près de 70% des certificats IRC. Toute l'équipe des permanents du Yacht Club de France s'investit dans son bon fonctionnement, sans parler des élus du Yacht Club et de son Pôle Course qui nous accompagnent au quotidien au sein des instances dirigeantes de notre Club, de PropIRC, de l'IRC Board ou du Comité Technique IRC. Tous ont contribué à ce bon bilan 2023, nous les en remercions sincèrement !

# PropIRC

## L'association des propriétaires de bateaux IRC au top !

La Jauge IRC demeure le système de rating le plus utilisé dans le monde de la course au large, la qualité des bateaux et des équipages IRC produisant des spectacles époustouflants tels les Voiles de Saint-Tropez ou le Fastnet. Malgré ce que peuvent en penser certains responsables nationaux, entre les bruits de ponton et la réalité, il y a un écart abyssal : la preuve en une année le nombre de certificats IRC a encore progressé de plus de 25% ! Certes il a fallu un peu de temps pour se remettre de la crise du Covid mais c'est maintenant loin derrière nous et nous avons depuis dépassé nos chiffres de 2019.

Tout ceci grâce à la dynamique de notre classe et surtout grâce à vous, les propriétaires qui l'animent par votre participation aux différentes régates tout au long de l'année. Soyez-en ici remerciés et félicités pour vos formidables résultats : grâce à vous la France peut s'enorgueillir d'avoir un rôle dominant en Europe, dans les épreuves nationales ou internationales, en Méditerranée comme en Atlantique et Manche. Les bilans des course ci-joints en attestent !

Lorsque l'on regarde les participants à la Jacques Vabre, nombreux sont les coureurs professionnels qui ont démarré la course au large sur nos bateaux IRC. Par ailleurs, on note une progression des courses en solo ou en double : certes les bateaux sont mieux conçus pour les équipages réduits mais c'est une tendance aussi due à la difficulté rencontrée pour trouver des équipiers compétents. C'est dans cet esprit que nous avons lancé l'initiative du Class 30 devenu Sun Fast 30 OD pour former des jeunes sur un support innovant et excitant. Il est rassurant de constater qu'un grand chantier comme Jeanneau partage la même analyse que nous. Soyez sûrs que d'ici quelque temps vous trouverez plus facilement de jeunes coureurs pour vos équipages !

Je remercie tous ceux d'entre vous qui nous ont envoyés leurs suggestions pour nous permettre de préparer notre soumission au congrès IRC qui ont été au nombre de quatre :

1. Se rapprocher des grands chantiers pour fournir un certificat IRC standard à tout nouveau bateau.
2. Proposer des classements adaptés à des bateaux non endorsed et pas préparés comme les bateaux de course les plus pointus.
3. Intégrer des éléments relatifs au développement durable qui soient mesurables. Chantier complexe mais des idées sont en cours...
4. Améliorer l'équité en ayant la possibilité de faire des contrôles de jauge durant les épreuves. Il y a des difficultés organisationnelles diverses mais nous avons bon espoir d'y parvenir.

Les autres suggestions qui nous sont parvenues seront abordées lors de l'assemblée générale.
Pour conclure, saluons la nouvelle plateforme Seazazoo qui va grandement faciliter la vie des propriétaires et régatiers pour composer des équipages de coureurs qualifiés ou trouver des bateaux performants. C'est enfin une manière moderne et dynamique qui vient enrichir la riche histoire des bourses aux équipiers. Nous avons été consultés dès l'origine de ce projet et lui souhaitons plein de réussite !
*https://www.seazazoo.com/*

Bonnes fêtes de fin d'année et bonne préparation de saison 2024 !

**Philippe Sérénon,**
Président de Propirc

# Congrès IRC

À Paris, des sujets divers ont été débattus. On retient une bonne santé de l'IRC au niveau mondial, une volonté partagée d'adapter la jauge aux innovations techniques et à renforcer sa transparence.

Le congrès international IRC de 2023 s'est tenu à Paris au Yacht Club de France, présidé par Michael Boyd, Chairman de l'IRC Board, en présence et en distanciel des représentants de nombreux pays et de l'équipe opérationnelle franco-britannique. Les bilans d'activité de chaque pays ont donné une vision globale de la jauge et tracé de nouvelles perspectives. Outre les grandes courses au large, les championnats continentaux ne cessent de croître et le nombre de certificats est revenu au niveau d'avant Covid.

Le Comité Technique et le Congrès se sont engagés à adapter l'IRC aux besoins et pratiques contemporaines ainsi qu'à l'évolution des techniques en s'appuyant sur les fondamentaux de la jauge : équité, universalité, simplicité, coût limité et protection de la flotte existante, garantie de la pérennité de la valeur des bateaux.
Les évolutions proposées (voir page 41) ont été soigneusement examinées et approuvées dans le but de renforcer l'attractivité et la compétitivité des courses IRC.

Le Comité Technique s'est engagé à renforcer la transparence de la jauge. Depuis sa création la formulation mathématique de l'IRC n'est pas publique, contrairement à celle de l'ORCi qui s'appuie sur le modèle physique ouvert de prédiction de vitesse qu'est le VPP. En 2024, dans un souci de transparence, le certificat IRC fournira des informations supplémentaires sur les bateaux et comprendra une page 2 qui visualisera les mesures des voiles dans un dessin. Ce sera plus explicite.

Les sessions de travail se sont conclues par un dîner amical sur l'ex-bateau de Thalassa, Quai Liberté, avec un écran géant à terre qui diffusait l'incroyable match Irlande-All Blacks qui passionna le président irlandais (déçu du résultat) mais aussi nombre de convives.

Le PV du congrès de l'IRC est publié ici : *https://ircrating.org/about/irc-congress/*

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

SEVENSTAR YACHT TRANSPORT

# IRC 2024

www.ycf-club.fr

**Autorités Rating IRC**

**Règles IRC**

**Préparer mon Certificat IRC**

**Les tarifs des certificats IRC**

**Mesurer mon bateau**

**Mesureurs et Correspondants**

## Autorites de rating IRC / overseas / pole course du yacht club de france

| 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@wwsv.be |
| Bulgarie | DUKOV | Nikola | BIRCOA, 16 Loza Street, 9010 VARNA | 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 Yeungw Choi Sounth Street, Mongkok, Kowloon, Hon Kong. Shandong Province, Qingdao 266002, P.R. China | chnirc@gmail.com |
| Chine (Sud) | CHOU | Leon | Shenzhen Across Four Oceans Sailing Event Management CO.Ltd | leonchou@chncup.com |
| | WUBIN | Alain | Room 601, Building E-6, OCT LOFT, Nanshan District, SHENZEN 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 | RFEV Departamento Crucero y Administracion, C/ Gamazo s/n 39004 Santander | rseguí@rfev.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 | segreteria@uvai.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 |
| Russie | KOTSIOUBA | Serge | Azur Sailing - Les Vitrines du Soleil B-5, 83310 PORT GRIMAUD, France | commercial@azursailing.com |
| Turquie | CIRAY | Can | Turkish Offshore Racing Club, Atakoy Marina Sahil Yolu, 34158 ATAKOY ISTANBUL | tayk@tayk.org.tr |
| Uruguay | KNUPPEL | Bernd | Yacht Club Uruguayo, Puerto del Bueco, MONTEVIDO 11300 | bernieknuppel@gmail.com |
| | RODRIGUEZ | Agustin | | aeredi@gmail.com |

## Mesureurs et Correspondants IRC en France

### TOUTES MESURES ENDORSED (Pesée IRC, appendices, coque, gréement et voiles)

| Région | Nom | Prénom | Adresse | Téléphone | Fax | GSM | Email |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Centre de Calcul IRC | ABOLLIVIER | Ludovic | 129 rue du Guelmeur - 29200 Brest | | | 06 62 22 17 03 | ludovic@uncl.com |
| Atlantique | BUJEAUD | Alain | 10 rue Guilbaud - 17000 La Rochelle | 05 46 67 85 25 | | 06 75 03 67 84 | alain.bujeaud@wanadoo.fr |
| | 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 | navigateur44@gmail.com |
| | LAUNAY | Philippe | 11 rue des jonquilles - 85340 Les Sables d'Olonne | | | 06 95 24 47 50 | philippelaunay7@gmail.com |
| | LEROUX | Yves-Marie | 11 impasse Jean-Marie Perret - GrandChamps - 44570 Trignac | 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 |
| | SANS | Jean | Immeuble Kerguelen - rue du LTV Bourelly - 56100 Lorient | | | 06 07 10 24 03 | jean.sans@wanadoo.fr |
| Manche | BRIAND | Jules | Voilerie Axe Sail - Quai de Misaine - 50100 Cherbourg | | | 06 75 39 44 74 | jules@axesail.com |
| | 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 | | | 06 12 71 50 75 | marc.noel@wanadoo.fr |
| | SENDRA | Eric | 3 La Falaise - 22490 Plouër sur Rance | 02 96 27 72 52 | | 06 81 72 30 72 | sendra.exmar@orange.fr |
| Méditerranée | 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

| Région | Nom | Prénom | Adresse | Téléphone | Fax | GSM | Email |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Centre de Calcul IRC | DESPRES | Basile | Pôle Course du YCF - 41 Avenue Foch 75116 PARIS | | | 06 52 18 33 55 | basile@uncl.com |
| Atlantique | AGAUGUE | Thibaut | Northsails Lorient - 35 rue Ingénieur Henry Verrriere 56100 Lorient | | | 06 98 65 40 68 | thibaut.agaugue@northsails.com |
| | AUDREN | Thomas | Technique Voile - Kermarquer - 56470 La Trinité sur Mer | 02 97 55 77 26 | | 06 62 64 55 48 | ta@technique-voile.com |
| | BERTHIER | Brice | All Purpose - 18 rue des Thermes - ZA de Bosseno - 56340 Carnac | | | 06 12 99 68 15 | berthier@allpurpose.fr |
| | 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 |
| | BOTES | Steve | Technique Voile - Kermarquer - 56470 La Trinité sur Mer | | | 06 49 23 15 44 | betv@technique-voile.com |
| | BOTHUA | Yvonnick | Delta Voiles - 2 rue de Carnac - 56470 La Trinité sur Mer | 02 97 55 80 77 | | 06 01 74 81 30 | bothua@deltavoiles.com |
| | DESAGE | David | Onesails Atlantique, Le Net, 56730 Saint-Gildas de Rhuys | | | 07 54 35 16 26 | david@onesails.fr |
| | DOIN | Pascal | All Purpose - 18 rue des Thermes - ZA de Bosseno - 56340 Carnac | | | 06 65 45 93 40 | production@allpurpose.fr |
| | DUPIN | Jérôme | Starvoiles - 98 Rue Lagrua - 33260 - La Teste | 05 56 54 12 25 | | 06 15 38 69 45 | j.dupin@starvoiles.com |

# Correspondants

## MESURES ENDORSED DES VOILES

| Région | Nom | Prénom | Adresse | Téléphone | Fax | GSM | Email |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | GAILLARD | Lionel | All Purpose - 18 rue des Thermes - Z A de Bosseno - 56340 Carnac | | | 06 82 74 50 26 | reparation@allpurpose.fr |
| | GRESSET | Julien | Technique Voile - Kermarquer - 56470 La Trinité sur Mer | | | 06 71 60 91 57 | julien.gresset@incidence-sails.com |
| | LE SAOUT | Quentin | Northsails Vannes - Alllée Loïc Cadadec - 56000 Vannes | | | 06 62 93 78 58 | quentin.lesaout@northsails.com |
| | MICHEL | Clement | Onesails Atlantique, Le Net, 56730 Saint-Gildas de Rhuys | | | 06 84 98 98 38 | clement@onesails.fr |
| | OLLIVIER | William | Delta Voiles - 2 rue de Carnac - 56470 La Trinité sur Mer | 02 97 55 80 77 | | 06 62 46 13 37 | ollivier@deltavoiles.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 |
| | PERRIER | Franck | Onesails Atlantique, Le Net, 56730 Saint-Gildas de Rhuys | | | 06 49 33 70 61 | franck@onesails.fr |
| | PONROY | Quentin | Northsails Vannes - Alllée Loïc Cadadec - 56000 Vannes | | | 06 95 18 42 81 | quentin.ponroy@northsails.com |
| | 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 La Trinité sur Mer | 02 97 55 77 26 | | 06 16 49 08 26 | quentin@technique-voile.com |
| | TEXIER | Julien | Northsails Vannes - Alllée Loïc Cadadec - 56000 Vannes | | | 06 25 40 29 25 | julien.texier@northsails.com |
| Manche | AUFFRET | Raphël | Armor Voiles Gréement, 1 place de la grande hermine, 35400 Saint-Malo | | | 06 42 41 71 11 | auffret.raphael@gmail.com |
| | LE GUERN | François | Delta Voiles - Zone Artisanale de la Ville Auvray, rue du Point du Jour 22590 Pordic | | | 06 61 13 65 25 | leguern@deltavoiles.com |
| | LETERTRE | Stéphane | Delta Voiles - Zone Artisanale de la Ville Auvray, rue du Point du Jour 22590 Pordic | | | 06 08 93 81 38 | letertre@deltavoiles.com |
| Méditerranée | CASTELLANET | Fabien | North Sails - Parc d'Activités de l'Argile, Lot 71A - 06370 Mouans 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 |
| | DUTHOIT | Olivier | Russo Yachting - Espace Nautique Grimaud - 83500 La Seyne sur Mer | | | 06 85 34 05 49 | o.duthoit65@gmail.com |
| | FRANCOIS | Christophe | Delta Voiles - Espace Commercial Fréjorgues Ouest - 519 rue Hélène Boucher - BP 25 - 34130 Mauguio | | | 06 95 66 09 97 | francois@deltavoiles.com |

## CORRESPONDANTS MESUREURS

| Région | Nom | Prénom | Adresse | Téléphone | Fax | GSM | Email |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manche et Mer du Nord | BARRET | Hervé | 97 rue des Archers - 76550 Petit Appeville | 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, 2521 Terre-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 | giraudfranck2@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 |
| | LE MOAL | Didier | JB Composites, Parc Actilonne, BP43474 Olonne sur Mer, 85342 Les Sables d'Olonne Cedex | | | 06 14 32 09 57 | dlm@jbcomposites.com |
| | VIANT | Sébastien | 19, rue Dumont d'Urville, 56270 - Ploemeur | | | 06 19 60 00 54 | sebastien@espace-viant.com |

# Championnats IRC Méditerranée 2024
## resserrés et plus denses.

À l'écoute permanente des coureurs et des Clubs organisateurs, le YCF a construit un programme des Championnats IRC Méditerranée 2024 qui prend en compte :

- Un nombre d'épreuves resserré, avec un nombre de régates en diminution de 19 à 14 courses pour les équipages afin de limiter les convoyages et de favoriser les régates majeures du calendrier en cherchant à étoffer la participation.
- Une fin de Championnat remaniée qui permet de participer aux 2 courses offshore incontournables que sont le Tour de Corse et la Rolex Middle Sea Race.
- Le maintien de 12 régates pour le Championnat Duo, avec un équilibre de 6 courses inshore et 6 courses offshore, et un souhait de développement substantiel des épreuves en double.
- Le maintien « probatoire » du Championnat Solo sur 6 courses, là aussi équilibrées avec 3 inshore et 3 offshore. Le nombre minimum de participants a été fixé à 6 pour un maintien ultérieur du Championnat Solo.
- En complément sur les courses des Championnats IRC, l'apparition de la Classe monotype Sun Fast 30 One Design, dont les vainqueurs se verront remettre des prix spéciaux de la part du YCF.

Ce programme des Championnats 2024 devrait ainsi participer à la relance de la course au large en IRC et en monotype que le YCF entend promouvoir efficacement.

**Calendrier des Championnats IRC 2024 Méditerranée - PREVISIONNEL**

| *Désignation épreuve* | *Club* | *Date début* | *Date fin* | *Équipage* | *Double* | *Solo* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Festival Armen | SNST | 09/03/24 | 17/03/24 | X | | |
| SNIM | SN Marseille | 29/03/24 | 01/04/24 | X | X | X |
| Massilia Cup Inshore | CNTL | 12/04/24 | 14/04/24 | X | X | |
| La Mandréenne | AN ST Mandier | 27/04/24 | 28/04/24 | X | X | |
| 100 Miles de Port Grimaud | YCIPG | 04/05/24 | 05/05/24 | X | X | X |
| Porquerolles Race | YCP | 08/05/24 | 12/05/24 | X | | |
| Paprec 600 Saint Tropez | SNST | 20/05/24 | 26/05/24 | X | X | X |
| Giraglia Rolex Cup Offshore | YCI/SNST | 12/06/24 | 15/06/24 | X | X | |
| Massilia Cup Offshore | CNTL | 22/06/24 | 29/06/24 | | X | X |
| Duo Cipriani Franco | UNM | 06/07/24 | 07/07/24 | | X | X |
| QuadraSoloDuo | SN Marseille | 24/08/24 | 30/08/24 | | X | X |
| Palerme Monaco | YC Monaco | 20/08/24 | 25/08/24 | X | | |
| Trophée Sémac | UNM | 31/08/24 | 01/09/24 | X | | |
| Duo Sail | CNTL | 21/09/24 | 22/09/24 | | X | |
| Tour de Corse | YCB | 10/10/24 | 13/10/24 | X | X | |
| Brescou d'Or | SORAC | 12/10/24 | 13/10/24 | X | | |
| Grand Prix de Palavas | CNP | 19/10/24 | 20/10/24 | X | | |
| Rolex Middle Sea Race | RMYC | 21/10/23 | 28/10/23 | X | X | |
| | | | ***Nb d'épreuves*** | ***14*** | ***12*** | ***6*** |
| | | | | 6 offshore | 6 offshore | 3 offshore |
| | | | | 6 meilleurs résultats | 5 meilleurs résultats | 3 meilleurs résultats |

# Championnats IRC 2024 Atlantique et Manche
## complets et équilibrés.

Le programme 2024 comprend 13 épreuves pour les équipages, 19 pour les doubles et 8 pour les solos. Une nouvelle course pourrait fédérer la Manche est et ouest, c'est la Ticket to Wight organisée par le YC Cherbourg≈: un aller-retour autour de l'île de Wight, joli parcours qui ressemble à une course du RORC. La Trinite-Cowes a vécu : vive la Trinite-Cherbourg qui cette année servira de support au National Double IRC – Trophée du YCF. Elle est compatible avec Cowes-Dinard et peut simplifier la logistique pour les coureurs de la Drheam Cup. Chaque bassin retrouvera ses classiques. Espérons que les petits bateaux inférieurs à 30 pieds nous rejoignent davantage ainsi que les IRC Vintage avec une adaptation des IC au niveau des RSO pour faciliter leur participation à des courses offshore comme par exemple la Nuit de l'Armen. Le monotype Sun Fast 300D est éligible pour toutes les régates des Championnats et aura un classement séparé à partir de 5 bateaux départ.

© Spi Ouest-France

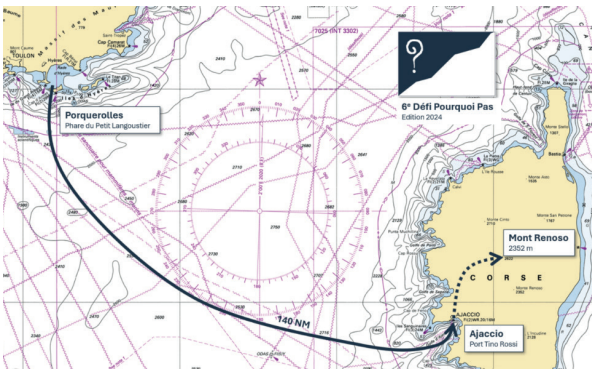
*Au Spi OF, la catégorie double IRC accueille des dizaines de bateaux.*

| PREVISIONNEL -CHAMPIONNATS IRC ATLANTIQUE MANCHE 2024 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Désignation épreuve* | *Organisateur* | *Date début* | *Date fin* | *Equipage* | *Double* | *Solo* | *Site internet* |
| Spi Ouest France | SNT | 28/03/24 | 01/04/24 | X | X | X | https://www.snt-voile.org/ |
| Coupe Emilie Moulton | SNBSM | 29/03/24 | 01/04/24 | X | | | https://snbsm.com/ |
| Cap Martinique 2024 | Cap Martinique | 14/04/24 | | | X | X | https://cap-martinique.com/ |
| Gascogne 45/5 | LRN | 18/04/24 | 21/04/24 | X | X | X | https://www.larochellenautique.com/ |
| Cervantes Trophy Race | RORC | 20/04/24 | | X | | | http://www.rorc.org/ |
| Armen Race Uship | SNT | 09/05/24 | 12/05/24 | X | X | X | whttps://www.snt-voile.org/ |
| Les 100 Milles et Plus | YCCA | 18/05/24 | 20/05/24 | X | X | | https://www.ycca.fr/ |
| Course des Iles | CNH | 26/05/24 | 31/05/24 | | | X | https://www.club-cnh.org/ |
| Duo Catamania | YCCA | 17/06/24 | 22/06/24 | | X | | https://www.duocatamania.com/ |
| Ticket to Wight | YCC | 21/06/24 | 23/06/24 | X | X | | https://yc-cherbourg.com/ |
| Trophée Audi -100 Milles et Une Nuit | YCD | 29/06/24 | 30/06/24 | | X | | https://yacht-club-dinard.fr/ |
| NATIONAL IRC en Double - Trophée du YCF | SNT, YCC, YCF | 29/06/24 | 03/07/24 | | X | | https://ycf-club.fr/ |
| La Trinité Cherbourg | SNT, YCC | 30/06/24 | | X | X | | https://www.snt-voile.org/ |
| Normandie Solo | SNPH | 20/06/24 | 23/06/24 | | | X | https://www.snph.org/ |
| Cowes Dinard/St-Malo Race | RORC / YCD | 05/07/24 | 07/07/24 | X | X | | http://www.rorc.org/ |
| Drheam Cup | Drheam Promotion | 11/07/24 | 21/07/24 | X | X | | https://drheam-cup.com/ |
| Championnat d'Europe en Double (Cowes - Dinard + Drheam Cup) | RORC | 05/07/24 | 21/07/24 | | X | | http://www.rorc.org/ |
| Transquadra Madere Martinique 2024-2025 - Etape 1 Atlantique | Transquadrasolo | 14/07/24 | | | X | X | https://www.transquadra.com/ |
| Tour du Finistère | CDV 29 | 29/07/24 | 03/08/24 | | X | | https://www.cdv29.com/ |
| Trophée Audi - Le Tour des Sémaphores | SNBSM, YCD | 24/08/24 | | | X | | https://snbsm.com/ |
| Double de Normandie | CNPV | 26/08/24 | 31/08/24 | | X | | https://cnpaulvatine.fr/ |
| La Nuit des Iles du Ponant | SNT | 31/08/24 | 01/09/24 | X | X | X | https://www.snt-voile.org/ |
| L'Atlantique Le Télégramme | CNL | 12/09/24 | 15/09/24 | X | X | | https://www.cnlorient.com/ |
| Trophée des Minquiers | YCG | 28/09/24 | 29/09/24 | X | | | https://yachtclubgranville.com/ |
| Nb d'épreuves | | | | 13 | 19 | 8 | |

© Jean MArie LIOT

**La Cap Martinique** est une Transat IRC fondée par les deux compères Jean-Philippe Cau (ancien président de l'UNCL) et Thibaut Derville. La course part de La Trinité-sur-Mer et rallie Fort de France non-stop en laissant Madère à tribord. Elle est ouverte aux voiliers IRC de 30 à 40 pieds de long dans une fourchette de rating de 0,978 à 1.080, conduits par des solitaires ou des équipages en double de 18 ans et plus. Fort du succès rencontré par la première édition, Jean-Philippe et Thibaut remettent le couvert en 2024 avec un départ programmé le dimanche 14 avril.

L'ADN de la course est bien sûr conservé, qui peut se résumer en quelques mots : convivialité, organisation de type professionnelle, sécurité et équité sportive (des contrôles de jauge et de conformité sont effectués avant le départ), et soutien des skippers à une cause de développement durable ou sociétale exigé pour pouvoir s'inscrire. Pas moins de 75 bateaux sont attendus sur la ligne de départ de cette course océanique de 3800 milles (le record à battre est de 19 jours !), soit le double de la première édition : 29 solos et 46 duos, dont 28 skippers de moins de 40 ans, en provenance de 7 pays (Afrique du Sud, Portugal, USA, UK, Pays-bas, Belgique, France). Toute l'organisation reste bénévole mais s'enrichit d'une dizaine de personnes, dont 3 anciens coureurs, et plusieurs prennent des responsabilités (inscriptions, soutiens aux causes, communication terre/mer, village...). Côté communication, un site web neuf sera mis en ligne en début d'année et l'organisation compte bien dépasser les scores de 2022 : 1 million de pages vues sur internet, 400 articles de presse, 2 heures de TV, 450 000 personnes touchées sur les réseaux sociaux, ...) seront largement dépassés ! La Cap Martinique est courue sous l'égide sportive de notre club YCF. Elle compte parmi ses partenaires sportifs techniques la SNT, le YCM (yacht club de Martinique), l'implication d'Orlabay et bénéficie du soutien des institutions locales des deux côtés de l'Atlantique (Mairies, Départements, Communautés de Communes, la Marine Nationale et les Forces Armées aux Antilles). Des sociétés privées liées au nautisme (USHIP, OneSails, Ino-Rope, Milles Solutions, ...) sont aussi dans la boucle et l'organisation de la course serait enchantée par la venue d'un partenaire titre. Enfin, les ports de la Trinité et de l'étang Z'Abricots se mobilisent pour recevoir autant de bateaux et un village qui doublera de taille.




**Le défi *Pourquoi Pas*** propose aux équipages amoureux de la mer et de la montagne d'enchainer une traversée hauturière, à la voile, et l'ascension d'un sommet célèbre, skis aux pieds, chaque premier week-end d'avril, comme une passerelle entre la saison de ski et celle de voile. Le défi s'inscrit dans les traces des explorations du Commandant Charcot. Initialement créé en 2011 par Rémy Gérin (et l'équipage de *Faïaoahé*), il est relancé en 2023 par l'équipage de *Belle Aventure*. Le 6ème défi *Pourquoi Pas* 2024 a lieu du 29 mars au 1er avril. Il combine une traversée entre Porquerolles et Ajaccio et l'ascension du Monte Renoso (2350m, dont 700 m de dénivelé positif) et sa descente en ski de randonnée. Pour plus de renseignements s'adresser au club.

**Yves Ginoux** est dévoué corps et âme au pôle course de notre club. Il en est aussi la cheville ouvrière sur le bassin méditerranéen là où il navigue en régate à la barre du *Long Nose XI*. Cette année, le Mumm 36 remporte non seulement le championnat IRC dans sa classe mais aussi le « Trophée des Trophées » qui récompense le meilleur voilier IRC de l'hexagone. Ce faisant, le plan Farr contribue pleinement à la première place du CNTL au classement des meilleurs clubs IRC devant leurs voisins de la SNM et les

MORBIHAN / LA TRINITÉ-SUR-MER > FORT-DE-FRANCE

# CAP MARTINIQUE

## 14 AVRIL 2024

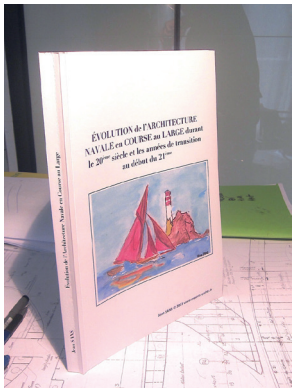
Conception : disobey. Crédits Photos : © CMT/ Guilain Grenier – © Ready Prod

# Transat unique & engagée

CAP MARTINIQUE
LA TRINITÉ-SUR-MER / FORT-DE-FRANCE

plus d'informations sur
**cap-martinique.com**

bretons du CNL à Lorient. Inutile de préciser qu'Yves est aussi un élu du CNTL.




**Jean Sans**, scientifique de son état aussi expert honoraire auprès des tribunaux, est bien connu de nos impétrants puisqu'il est à l'origine de l'écriture de la jauge CHS (devenue IRC) avec son homologue britannique. Il a aussi participé aux fondations de la jauge IMOCA. Sa retraite consiste à laisser libre cours à sa boulimie d'écriture scientifique sur les voiliers de régate avec de fréquentes publications dans des revues spécialisées (lire ses articles en p 47 et suivantes). Voici quelques années, il a également produit un livre sur l'histoire des jauges et, présentement, il vient d'achever une œuvre majeure et unique intitulée « Evolution de l'architecture navale en course au large durant le 20ème siècle et début 21ème ». L'ouvrage existe sous forme numérique mais devrait connaître un destin livresque avant longtemps.

**La famille Andrieu** cultive la voile de compétition. Daniel, le père est l'architecte naval que tout le monde connaît et, aussi, un redoutable régatier sur divers supports dont le dernier en date, son SF 3200, s'appelait Cifraline, comme son vénérable Quarter. Christelle, l'épouse de Daniel, est une amateure fort éclairée, puisqu'elle a couru une Transquadra sur le bateau du mari. Le fiston, Nicolas, est aussi un as du timon. Il vient de remporter les deux étapes de la Transat Jacques Vabre en compagnie du skipper italien Ambrogio Beccaria sur le Class40 Alla Grande Pirelli. Accessoirement, il dirige le BE de l'écurie Charal. Cécile, la sœur de Nicolas, n'est pas en reste. A son palmarès vélique, on compte une récente Mini Transat, et, au palmarès professionnel, sa présence depuis un an et demi chez MerConcept, la société de François Gabart, où elle est Team Manager de tout le secteur Course au Large.

**La Drheam Cup** créée et dirigée par l'ami Jacques Civilise se court tous les deux ans (pairs) au départ de Cherbourg cap vers La Trinité sur Mer sur trois parcours variés, selon la catégorie des voiliers engagés répartis en 11 classes. L'avis de course de La Drheam-Cup / Grand Prix De France De Course Au Large 2024 dont c'est (déjà) la 5ème édition vient de sortir. La course entre Cherbourg-en-Cotentin et La Trinité-sur-Mer franchit un nouveau pas. Elle compte désormais au classement du Championnat du RORC et fait office de deuxième épreuve du Championnat d'Europe IRC double. La Drheam Cup aura lieu du 11 au 21 juillet avec le départ de la grande course le lundi 15. Au chapitre des nouveautés, on relève la présence des Sun Fast 30 OD pour qui cette

© Thierry Martinez

course sera le baptême du feu en offshore avec un classement spécifique. Aussi, la course est désormais inscrite au championnat annuel du RORC, figure au calendrier du championnat IRC Manche-Atlantique et constitue la seconde manche du Championnat d'Europe IRC double qui fêtera sa seconde édition.

**La Société Nautique de La Trinité-sur-Mer** organise, comme chacun sait, de nombreuses régates ouvertes aux voiliers IRC et autres.. Elle a aussi vocation à soutenir techniquement des évènements organisés par des tiers. Au rang de ces contributions, on relève le Tour de Belle île, ce grand rassemblement de voiliers créé par les époux Pillard qui a été repris par OC Sport, société organisatrice d'épreuves océaniques. Le format du Tour de Belle île qui a lieu le 4 mai demeure identique au passé avec une seule et unique ligne de départ pour plus de 200 voiliers attendus et 2 parcours au menu selon la taille des voiliers et la météo. Il y aussi la contribution apportée par la SNT à la Cap Martinique, à la Duo Catamania courue en 2004 sous l'égide du club du Crouesty, et la coopération à la SNBI qui organise historiquement « son » tour de Belle île au mois d'août.

*3e génération d'emmagasineurs Karver. Graphic design J.A. Souyris - © Kapiteren.

# GAGNEZ EN PERFORMANCE !

DAME
CATEGORY WINNER

KF
**EMMAGASINEURS***
Impossible de faire plus robuste, compact et léger.

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

# DRHEAM CUP

GRAND PRIX DE FRANCE DE COURSE AU LARGE

du 11 au 21 JUILLET 2024

## CHERBOURG > LA TRINITÉ

Le Drheam-Trophy
Prologue

Parcours DC 600
600 milles
IRC, FIGARO 3, SUNFAST 30, MULTI 2000, MINI 6.50, CLASSICAL YACHTS

Parcours DC 1000
1000 milles
OCEAN FIFTY, CLASS40, OPEN LARGE MONOHULL, IMOCA

Parcours DC 1500
1500 milles
ULTIMES

## OUVERTURE INSCRIPTIONS

le 2 janvier 2024

sur www.drheam-cup.com

COMPÉTITION - PARTAGE - FÊTE

www.drheam-cup.com

CHERBOURG en Cotentin

LA MANCHE LE DÉPARTEMENT · RÉGION NORMANDIE · MORBIHAN · AURAY QUIBERON · La Trinité-sur-Mer

YACHT CLUB DE CHERBOURG · Ports de NORMANDIE · Port Chantereyne CHERBOURG · SNT · PORT DE LA TRINITÉ-SUR-MER · Compagnie des PORTS du MORBIHAN · FF Voile · MARINE NATIONALE · YACHT CLUB DE FRANCE

la trinitaine · MARINE POOL · ACCASTILLAGE DIFFUSION · COTENTIN UNIQUE PAR NATURE · APPART'CITY · UCC · UCT Union des commerçants · LE PARAPLUIE DE CHERBOURG

ouest france · VOILES et voiliers · CourseAuLarge · Virtual Regatta · bleu