

# Pratiquer et promouvoir la régates et la plaisance. 40 ans d'IRC



© YCF

Le pari raisonné de la fusion conclue courant 2022, avec la convaincante adhésion de tous les membres de l'UNCL et du Yacht Club de France, a réussi : il a permis l'essor remarquable des activités course ainsi unifiées depuis deux belles

années. Saluons tous ceux qui, restés fidèles aux valeurs et à l'engagement dont ils avaient fait preuve à l'UNCL - avec Géry Trentesaux et tant d'autres cités dans ces pages - et au YCF, ont permis de magnifier nos complémentarités pour faire aujourd'hui de nos deux clubs une seule et active institution : le YCF 2.0 !

La mission du YCF est depuis son origine la promotion de la navigation de plaisance. Dans le même temps, le YCF est un club de marins, qui partent à l'aventure des pôles à l'équateur. Quand certains investissent les côtes, d'autres embarquent en équipiers du Belem ou bichonnent leurs merveilleux canots.

Nombreux sont ceux qui pratiquent la régates et la course au large, en IRC, en Métriques (12 M JI et 6 M JI) ou en Classiques. Chacun à sa manière enrichit le récit du club et participe ainsi à son patrimoine et au rayonnement de la plaisance.

Ce guide IRC est « collector » ! Cette année, nous fêtons les 40 ans de cette jauge dont nous sommes les inventeurs avec le RORC ! Première jauge au monde, riche d'une base de 40 000 bateaux dont environ 10 % renouvellent leur certificat chaque année, l'IRC est employée dans les plus grandes courses internationales, telles que le Fastnet ou la Giraglia, et nationales, la SNIM et le Spi Ouest France entre autres. Nos membres s'y illustrent régulièrement et vous découvrirez leur palmarès dans ces colonnes. C'est aussi la jauge de la classe des Maxis qui offrent un spectacle exceptionnel, comme on a pu encore le voir aux Voiles de Saint-Tropez.

Le Yacht Club de France accompagne fréquemment nos clubs alliés ou amis dans leurs épreuves. En 2024, il est allé plus loin en coorganisant deux courses majeures :

- La Cap-Martinique, véritable Transat amateurs, conçue et dirigée par nos deux membres, Jean-Philippe Cau et Thibaut Derville, avec de magnifiques vainqueurs en solo ou double. Nos pensées vont aux proches de Philippe Benoiton, tragiquement disparu pendant cette course.
- Le premier championnat du monde Offshore double mixte (ODHWC) à Lorient, aux côtés de Lorient Grand Large, sous l'autorité de World Sailing. Notre membre, Foad Zahedi, a mis sa flotte de bateaux à disposition des 22 équipages venus du monde entier. Le succès fut au-delà des attentes de tous et cette épreuve sera pérennisée. Ce bateau Sun Fast 30 OD, promis à un bel avenir, est né d'un projet conçu par le club, sous le pilotage assidu et performant de notre membre Yves Ginoux.

« Last but not least », nous avons relancé avec succès la Coupe de France du Yacht Club de France dont le magnifique trophée (1891) est allé au bateau danois VIM à l'issue de deux ans d'épreuves dont l'avant-dernière à Barcelone pendant la Coupe de l'America. Les 12 M JI, qui ont fait la légende de la Coupe, gardent toute leur majesté et je tiens à féliciter leurs armateurs, en particulier Christophe Babule du YCF, de nous avoir offert un circuit aussi exceptionnel. Cette dynamique globale a déterminé notre développement remarqué et l'augmentation du nombre de nos membres, de 8 % en 2024, sans oublier nos « associés » issus de l'UNCL qui concourent avec nous à tous ces bonheurs en mer comme à terre, notamment au succès à venir de nos 2<sup>èmes</sup> Journées de la régates et de la course au large à Paris au Musée National de la Marine. Elles ont lieu du 13 au 16 décembre et nous vous attendons nombreux !

Je souhaite à tous de bonnes fêtes de fin d'année et une belle année 2025 ; En mer !

**Philippe HÉRAL**, Président





© Pierik



🚢 Edito.....	3	🚢 L'IRC fête ses 40 ans.....	46
🚢 Remise des prix.....	6	🚢 Le syndrome du 1/1000 <sup>ème</sup> .....	48
🚢 Les journées de la Course au Large.....	8	🚢 Le bilan de la jauge.....	50
🚢 Retour sur deux Transat.....	10	🚢 Optimiser son certificat.....	52
🚢 Les Voiles de St-Tropez.....	14	🚢 Congrès IRC.....	54
🚢 Half Ton Classics.....	16	🚢 Propirc devient Classe IRC.....	56
🚢 Rétrospective 2024.....	26	🚢 Correspondants IRC.....	57-58
🚢 Les Top 5 au classement.....	28 & 34	🚢 Jauge IRC 2025 - QR Code.....	59
🚢 Copropriété.....	40	🚢 Championnats 2025, présentation et calendriers.....	60
🚢 Le point de vue de Sam Prietz.....	42	🚢 Longitude.....	64
🚢 Honneur à la SNST.....	44		
🚢 IRC en Occitanie.....	45		

Directeur de la rédaction : Philippe Héral - Réalisation : Groupe 5 - Rédaction : Ludovic Abollivier, Patrice Carpentier, Bertrand Daniels, Sébastien David, Gilles Fournier, Yves Ginoux, Philippe Girardin, Equipage Abracadabra, Philippe Héral, Philippe Pilate, Sam Prietz, Jean Sans, Philippe Sérénon, Régis Vian 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 : irc@ycf-club.fr - Website : <https://ycf-club.fr/connexion/>  
Photo de couverture : Régate en Méditerranée. Au premier plan, le Mylius 60 FD Lady First III de Jean-Pierre Dréau : Crédit photo@Pierik.



Copyright: Pierre Bourin



## PERFORMANCE, RAPIDITÉ, DURABILITÉ

Chez North Sails, nous associons près de 60 années d'expertise à des matériaux de pointe pour vous offrir des performances inégalées sur l'eau. Nos experts sont à l'écoute pour vous offrir une solution adaptée à chacun de vos besoins. En croisière ou en course, les marins, professionnels et amateurs l'ont compris et nous font confiance.

**VANNES & LORIENT**

02 97 40 90 90

[quentin.lesaout@northsails.com](mailto:quentin.lesaout@northsails.com)

**MOUANS-SARTOUX**

04 92 28 25 00

[jean-philippe.gallois@northsails.com](mailto:jean-philippe.gallois@northsails.com)





# Remise des prix au Musée de la Marine

Début décembre 2023, s'est tenu, dans un salon privé du Musée National de la Marine au Trocadéro, la traditionnelle remise des prix rendant honneur à nos champions IRC de l'an passé félicités par les élus du club.



Géry Trentesaux et Philippe Héral remettent le prix du bateau de l'année (Lann Ael 3) à son propriétaire et skipper Didier Gaudoux



L'équipage du Drac 10.70 Fantôme, champion de Méditerranée en catégorie Vintage



Régis Vian, lauréat du Trophée Solo Manche Atlantique sur son JPK 10.10 CMG Groupe EJ



Heureux est Pascal Caussil, skipper du JPK 10.10 Nabla et champion solitaire en Méditerranée. Pascal est entouré d'Yves Ginoux et Philippe Héral



Gérard Logel, Arobas2, Champion de Méditerranée en IRC 0



Yves Ginoux (au milieu) félicite l'équipage de Chenapan IV (Gilles Caminade), champion de Méditerranée en IRC 1



Les deux Pierre, Perdroux et Grosogeat, ravis de leur victoire au championnat double en Med à bord de leur JPK 10.10 Ilogan



Patrice Carpentier, équipier du Half Tonner Aubépine (skipper Philippe Wallon), lauréat Vintage du championnat MA



Yves Ginoux (micro) et son épouse courent à bord du Farr 36 Long Nose de Jean-Rougon, premier du championnat Méditerranée en IRC 3



Philippe Girardin regarde d'un œil envieux le Duo Romain Gibon-Jean-André Hebel (JPK 10.10 Les Pt'i Doudou), vainqueurs du championnat MA Double



Teasing Machine, le NMYD d'Eric de Turckheim, gagne le championnat MA en IRC 0



Les champions et leurs amis réunis au Musée de la Marine





Rendez-vous

# 14 et 15 Décembre, les journées de la régates et de la course au large

Durant 2 jours, le Yacht Club de France organise les 2<sup>èmes</sup> journées de la régates et de la course au large en collaboration avec le Musée National de la Marine.

## Programme

**V**endredi 13 décembre, la veille de ce week-end, se déroulent une table ronde des clubs alliés, un déjeuner des clubs alliés et un dîner conjoint YCF-RORC dans les locaux du Yacht Club de France, avenue Foch à Paris.

**Samedi 14 :** le Yacht Club de France accueille le matin l'Assemblée Générale de la Classe IRC. La journée se poursuit au Musée de la Marine, place du Trocadéro, avec le colloque permanent de la Voile Classique, des conférences et la remise des prix. Retour ensuite au YCF pour le 14<sup>ème</sup> Dîner de la Voile Classique et à l'Aéro Club de France, rue Galilée, où se déroule la Nuit de la Course au Large (réservations sur le site du YCF).

Les rendez-vous au Musée de la Marine :

- 14h 00 - Conférence sur l'architecture des voiliers de course par Marc Van Peteghem
- 14h 45 - Conférence 40 ans de l'IRC
- 15h 25 - Qu'est qu'un Yacht Classique en 2024 ?
- 16h 00 - Quiz Classique - par Charlotte Franquet
- 16 h 15 - Remise des prix AFYT - par Frédéric Berthoz
- 16 h 30 - Remise de la 55<sup>ème</sup> Coupe de France
- 16 h 45 - Remise du Trophée TAITTINGER par Pierre-Emmanuel Taittinger
- 16 h 55 - Les Français dans l'America's Cup, 2024 et après - par Stéphane Kandler/Orient Express Racing Team
- 17 h 30 - Remise des prix du Bateau de l'année de Voile Magazine
- 18 h 00 - Cocktail au restaurant du musée (foyer)
- 19 h 00 - Fermeture du musée

- 19h 30 - Nuit de la course au large - Aéroclub de France
- 19h 30 - Dîner de la voile classique - Yacht Club de France

**Dimanche 15 :** une journée de dédicaces et de conférences au Musée de la Marine avec Christophe Agnus, Patrick Benoiton, Brigitte Boussuat, Marie Détrée, Michel Germain, Bénédicte Héliès, Jean-Benoît Héron, Anne Bolloré Laborde, Dominique Le Brun, Olivier Le Carrer, Bruno Troublé, Nicolas Vial. Les 5 conférences ont pour thèmes : « Les sous-marins, univers de thriller ? », « La grande croisière en famille », « La vie à bord d'un bateau de course », « Une vie d'America's Cup ». Une table ronde est prévue sur le thème : « Ecrire un livre historique. Fake News au XVIII<sup>ème</sup> ».

*Ces journées sont rendues possibles par le soutien actif de North Sails, Sevenstar Yacht Transport et les Champagnes TAITTINGER.*



# 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](http://www.contendersailcloth.com)

*Go the extra mile!*





© Marc Marsillon/Cap Martinique

## Cap Martinique : quel succès!

Il y avait 60 bateaux au départ de la deuxième édition de la Transat sans escale donné le 14 avril de La Trinité-sur-Mer à destination de Fort de France. La course fut de toute beauté réunissant solitaires et doubles mais elle fut endeillée par le décès de Philippe Benoiton, projeté à la mer lors du coup de vent qui survint en approche du Cap Finistère. Les vainqueurs nous racontent leur périple.

### Mission accomplie pour Blue Skies

«C'est en septembre 2023 que le projet de participation à la Cap Martinique 2024 a germé suite au Télégramme de Lorient. Mais avec quel objectif ? *Blue Skies*, le JPK10.30 de Gérard est le bon bateau pour ce genre de parcours. Le programme d'entraînement avec le groupe de La Rochelle dont nous faisons partie tous les deux, est en place et dès le mois d'octobre nous commençons l'entraînement. Grâce à notre ami Eric Guigné, nous soutiendrons l'association OSE qui lutte contre une maladie génétique rare : la Neurofibromatose. Bien que formé tardivement notre duo ne tarde pas à monter en puissance et l'objectif se précise : on vise le podium et, tant qu'à faire, la première place. Mais la concurrence est sévère et une bonne dizaine d'adversaires peuvent prétendre à la victoire. Le bateau est déjà bien au point après une Transquadra au compteur, mais il faut encore une belle préparation de carène, tout réviser, de nouvelles voiles et choisir la configuration du bateau. Combien de spis emporter ? Conserver ou pas les ballasts ? Nous décidons de privilégier les spis aux ballasts et partons avec 5 spis. Avoir ce spi supplémentaire nous a permis d'attaquer

dans la brise l'esprit libéré de la peur d'exploser le grand spi ou le seul spi de brise. Pour la petite histoire, un des seuls équipements non passés en revue, le détendeur de gaz, nous a lâché dès le lendemain du départ. Ce sera une traversée sans eau chaude !

Après le passage à l'intérieur du DST au Cap Finistère, le coup de vent prévu est bien là, et nous passons en revue toute la garde-robe pour finir avec un ris dans la GV et l'A5 tangonné. Lequel fait une cocotte. On le remplace par le génois tangonné avant la tombée de la nuit. Le bateau continue de surfer à 18 nds, mais dans un départ au lof, le génois sort de sa ralingue et se met à battre comme une furie. L'affalage est sportif, et nous décidons de mettre le cap à l'ouest le long de la côte du Portugal pour sortir de cette zone de vent fort. Au petit matin, tout est rentré dans l'ordre et nous mesurons notre chance de s'en être sortis sans dommage. La zone de transition avant Madère et le passage obligé entre Porto Santo et Madère a généré un regroupement. C'est un peu comme un nouveau départ.

Le vent adonne, il faut faire du VMG avec une série d'empannages avant d'aborder la dépression qui nous

barre la route et que nous devons contourner par le nord. Cette partie de la course est délicate car la flotte s'étire du Nord au Sud et il faut choisir son angle d'attaque de la dépression qui se rapproche. Notre stratégie est payante et nous contournerons la dépression dans le groupe de tête au contact avec notre *sister ship Foggy Dew*, et *Give me Five*. Maintenant, nous sommes dans un flux fort et perturbé avec des grains mais toujours sous spi de brise au capelage. C'est à ce moment que nous décidons d'attaquer en envoyant notre grand spi lourd en tête et avec un ris dans la GV. C'est le tournant de la course. Scotchés à la barre toute la nuit, à la limite de la sortie de route, cette stratégie est payante et au petit matin nous avons doublé *Foggy Dew*. Le moral est au beau fixe et la fatigue vite oubliée. La nuit suivante notre camarade Noël Racine sur *Foggy Dew* se blesse et ils sont contraints de lever le pied. Le Figaro 2 Terre d'Enfant reste en tête, nous sommes deuxièmes, et nous avons décroché nos poursuivants. Nous franchissons, fatigués mais heureux, la ligne d'arrivée dans cet ordre et remportons la victoire en temps compensé».

### Bertrand Daniels et Gérard Quenot

#### Quand l'exceptionnel devient une habitude

«Le premier soir, mon classement n'est pas particulièrement enviable. Un départ raté, du mauvais côté de la ligne, masqué, scotché, puis quelques bascules prises à l'envers vers la pointe des Poulains résumant assez bien mes premières heures de course. Les gros bras de la catégorie ont déjà quelques milles d'avance. J'espérais mieux mais la route est longue. Je me concentre sur la vitesse du bateau jusqu'au Cap Finistère : un long bord de reaching tribord amure, idéal pour prendre le rythme.

Je souhaite aborder la pointe espagnole par le nord, et empanner un peu avant le DST pour rentrer bâbord amure dans le fort coup de vent qui nous attend le long de la côte ibérique. Tout se passe comme prévu. Le vent monte à la hauteur du Cap Vilano et la descente jusqu'à Porto est ébouriffante. Je suis subjugué par le comportement de mon vaillant JPK 10.10, qui se retrouve au milieu des gros ratings à la hauteur de Porto quand le vent se calme et qu'il est temps de renvoyer de la toile, en route vers Madère. Le choc de la perte de Philippe Benoiton, tombé à la mer, est difficile à encaisser. Des liens s'étaient tissés au fil des entraînements ORLABAY, qui se sont rompus trop brutalement... En mer, comme à terre, les larmes gardent le goût du sel. La course reprend ses droits peu à peu. Le bateau avance comme un avion, mais je suis tout de même surpris de passer Porto Santo premier solo en temps réel, à vue de la tête de la flotte. Je sais que ça ne va pas durer, mais c'est de



© Marc Marsillon/Cap Martinique

bon augure pour la suite. La suite, c'est une longue descente vers les Antilles dans des alizés variables, avec ses longs surfs, ses sargasses, ses empannages (plus ou moins propres) et ses grains. C'est aussi quelques cocottes, des drisses perdues en tête de mât et son lot d'heures pénibles à remettre de l'ordre sur le pont quand tout part en cacahuète. Mais c'est surtout le souci constant de la vitesse du bateau.

Au diable le VMG des polaires! Je privilégie l'effet de la houle et des vagues : ce qui me permet de rester dans le sillage des gros de devant. C'est ainsi que je suis le quatrième solitaire à franchir la ligne devant Fort de France, suffisamment proche des premiers pour m'assurer la victoire en temps compensé. La suite n'est qu'émotions, joie, retrouvailles, et remerciements, notamment aux organisateurs qui ont su faire de cette course une épreuve unique, où l'exceptionnel devient une habitude !».

### Régis Vian

#### La 3<sup>ème</sup> édition de la CM partira le 19 avril 2026 de La Trinité-sur-Mer

Quelques changements sont prévus : un renforcement des conditions de qualification, un tarif d'inscription en légère évolution qui tiendra compte de l'inflation mais aussi de la nécessité de trésorerie pour l'organisation (acompte plus important). Ceci correspond aussi à la volonté d'avoir des navigateurs motivés et qui s'entraînent et se préparent suffisamment. Le nombre de concurrents admis ne dépassera pas 70 (contre 60 en 2024) + 5 wild cards. Ce qui ne change pas au chapitre des généralités : le parcours, la fourchette de ratings IRC qui reste à un TCC supérieur à 0,977 et inférieur à 1,081, et la longueur de coque (LH) comprise entre 8,50m et 12,00m. L'Avis de Course sera publié fin 2024 et les inscriptions seront ouvertes dans la semaine qui suivra sa publication.





Alexandre Ozon (à droite) et le duo Eric Guigné (au centre) et Tangi Caron (à gauche) du team de La Rochelle

## Transquadra : le point à Funchal

Les premiers concurrents de la TSQ sont arrivés mi-juillet à Funchal à l'issue d'une étape épique, pour les Méditerranéens comme pour la flotte Atlantique. Mistral et courants violents pour les sudistes, dépression automnale et dorsale mal placée pour les concurrents partis de la Turballe : la météo a donné du fil à retordre à ces skippers non-professionnels de plus de 40 ans. Le départ de la seconde étape vers les Antilles a lieu le 1<sup>er</sup> Février.

Rappelons que la première étape de la Transquadra à destination de Madère avait deux lignes de départ : l'une à Marseille (le 3 juillet), qui ne rassemblait que 5 équipages en double, et l'autre à La Turballe (le 7 juillet) qui accueillait 43 concurrents, répartis sensiblement à part égale Solo/Duo. Outre ce «ralliement» différencié, Mico Bolo, le «père» fondateur de cette transat emblématique née en 1993, innovait en instituant une catégorie «Croiseurs» qui n'a pas eu le succès escompté. Pour la flotte Atlantique, en solitaire «Performance», c'est un bizuth du large, mais régatier expérimenté (notamment champion du Monde Micro), qui l'emporte en temps compensé : Philippe Benaben (*Platypus*) à la barre d'un Sun Fast 3200 RC «*C'est la première fois que je fais la Transquadra. Je ne connaissais pas les autres concurrents. Je savais de réputation qu'Alex était très fort*», déclarait-il à l'arrivée.

Une fois n'est pas coutume, le tonitruant Alex Ozon, double vainqueur de la TSQ a certes coupé

en tête la ligne d'arrivée sur son Beepox 990 en bois baptisé *Team 2 Choc* (c'est sur ce même bateau qu'il occupait la tête de la flotte quand il dût abandonner la Cap Martinique à hauteur du Portugal) mais il doit s'incliner en temps compensé face au Sun Fast. Sur la troisième marche du podium figure le sympathique Henri Laurent sur son SF 3200 standard *Sailgrib*. En double, le duo Eric Guigné/Tangi Caron (JPK 10.30 - OSE) l'emporte en réel et en compensé avec une jolie marge de 2h21 sur Pierre-Yves Fouché et Luc de Camas (JPK 10.10 *Moïse*) : deux bizuths, là encore, qui se sont préparés avec beaucoup de sérieux à cette Transquadra. Le duo Pascal Bernebe /Eric Chalaux (Sun Fast 3200 Pour *Aster Bretagne*) complète ce podium à 16 minutes du 2<sup>ème</sup> : serré et tendu jusqu'au bout ! En provenance de Marseille, les Méditerranéens ont tous vécu un passage cauchemardesque en mer d'Alboran, impuissants face à des courants contraires.

Les moins chanceux sont restés en calminés 4 jours avant de

pouvoir s'extirper de la Grande Bleue! L'expérimenté solitaire Frédéric Ponsenard (5 Transquadra à son actif, notamment) courait exceptionnellement en duo avec Paolo Manganelli. Ils l'emportent en réel et en compensé avec une confortable avance. Côté «Croiseurs» marseillais, il faut saluer le résultat du tandem Ungaran/Peyron qui arrive «seulement» 10 heures après le premier «Performance» au seuil de 12 jours de navigation à bord de leur RM 10.70 *Chaac*. Côté Atlantique, le premier «Croiseur» double Atlantique *Azora* mené par les Britanniques Stephen Thomas et Chris Morton a bataillé toute l'étape dans le top 5 des doubles «Performance» pour finir avec un temps quasi identique au 4<sup>ème</sup>. En solitaire, la palme «Croiseur» revient à Jean-Yves Bonsergent sur le First 31.7 *Obane* dans un temps qui le situe à la moitié des «Performance». En février, nous verrons si les meilleurs «Croiseurs» se mêlent encore au débat des «Performance» à travers l'Atlantique.

# SAIL SMARTER\*



## NOUVEAU PROCESSEUR DE NAVIGATION TRITON™ EDGE™

Triton Edge est le cerveau d'un système optimal de navigation de régates, offrant une suite améliorée de données sur vos écrans. Découvrez des calculs avancés pour des fonctionnalités de course telles que StartLine, ainsi que des données d'étalonnage et de correction améliorées pour le vent, la vitesse du bateau, le gîte/l'assiette et bien plus encore.

Prenez le contrôle de vos données grâce à la prise en charge des navigateurs Web pour une configuration et une mise en service faciles. De plus, l'intégration à l'application B&G® vous permet de consulter et de relire les données de navigation depuis n'importe quel endroit.

Naviguez plus intelligemment et prenez une longueur d'avance.

**B&G**

Électronique Marine Pour la Voile

[www.bandg.com](http://www.bandg.com)

\*Naviguez plus intelligemment  
\*Reg. U.S. Pat. & Tr. Off. et ™ common law marks. Visitez le site [www.navico.com/intellectual-property](http://www.navico.com/intellectual-property) pour consulter les droits de marques mondiaux de Navico Holding AS.





# Les Voiles de Saint-Tropez fête ses 25 ans

La magie des « Voiles » a encore une fois opéré pour le 25<sup>ème</sup> anniversaire de cet événement vélique unique au monde. Dans des conditions météo sur mesure, 250 bateaux (Maxis, Traditions et Modernes) invités par la Société Nautique de Saint-Tropez ont vécu une semaine de régates exceptionnelle.



© GMR

Est-il nécessaire de le rappeler, les «Voiles» constituent le plus gros rassemblement de bateaux IRC sur l'hexagone (plus de 150 inscrits cette année). Georges Korhel, Principal Race Officer, a innové avec une nouvelle répartition des flottes en fonction des ratings pour une meilleure lisibilité sportive. Cette initiative a été saluée par les impétrants et sera poursuivie l'an prochain.

Les Modernes, tous IRC, ont effectué 4 régates. Au classement général, les lauréats dans chacune des 4 catégories sont : en B (Trophée North Sails

34 inscrits) le TP 52 *Nanoq*, skipité par le roi Frederik du Danemark, déjà vainqueur l'an passé, en C (Trophée BMW, 35 inscrits) le Cape 31 *Shotgunn*, au britannique Wilson Michaël, en D (Trophée Suzuki Marine, 25 inscrits) le JPK 10.10 Expresso de l'incroyable Guy Claeys et en E (Trophée Marines de Cogolin, 25 inscrits) le légendaire *Swan 44 Pride* de l'Américain Graves William.

Rappelons que ce même *Pride* avait défié le 12 M *Jl Ikra* en 1981. Ce match avait donné naissance à la Nioulargue, devenue ultérieurement les Voiles de St-Tropez. Les 40 «Maxis» en lice étaient



également répartis en 4 catégories et ont couru 5 ou 6 manches selon les flottes. En A (Trophée Byblos, 13 inscrits) la victoire finale revient au Mini Maxi *72 Jolt* de Peter Harisson. En B (Trophée La Mer, 11 inscrits) le Wally *Lyra* de 24 m de long appartenant à Terry Hui s'impose aisément au général, comme l'an passé, avec 5 régates gagnées.

Dans la flotte C (Trophée Baron de Rothschild, 17 inscrits) le skipper propriétaire du Wally 60' *Wallyño*, Benoit de Froidmont, aussi président de l'International Maxis Association, manque d'un point le doublé au profit du Vismara 62 *Yoru* à Sala Luigi. Enfin, en catégorie D (Trophée Brig, 7 inscrits) s'impose le Swan 65 britannique *Six Jaguar* d'Anthony Ball.



© GMR



© GMR



© GMR





## Retour aux sources pour la « In Advance Half Ton Classics Cup »

Notre fidèle correspondant Philippe Pilate était dans son jardin sur les bancs de Flandre pour la 14<sup>ème</sup> édition de la HTCC. Compte rendu.

C'est à Nieuwpoort, qui avait déjà vu la renaissance de la classe en 2003, que nous avons réussi à réunir 30 Halfs affûtés venant de 7 nations pour 5 jours de régates sur les Bancs de Flandre.

Gros coefficient de marée mais pas beaucoup de vent (sauf le 3<sup>ème</sup> jour) pour cette 14<sup>ème</sup> édition qui s'est déroulée dans un climat quasi méditerranéen. Les pompes à bières étaient sous pression. Elles ont tourné à plein régime pour alimenter les «after race» sur la terrasse du club de Nieuwpoort (il y a du savoir-faire local dans ce domaine).

En mer, il fallait rester vigilant pour les options tactiques car le plan d'eau est complexe dans cette configuration de courants insistants. La bagarre pour le podium s'est jouée entre *King One* (NOR), *2 Farr* (IRL), *The Evil* (NOR), *Harmony* (IRL) et *Red Cloud* (BEL). Je vous passe les détails et les rebondissements devant le jury mais, au final, la fine connaissance du plan d'eau par le team Belge *Red Cloud* a fait la différence. Leur victoire dans la grande course (coef 1,5) a propulsé les locaux en tête du classement le dernier jour de régates et relégué *2 Farr* à la 5<sup>ème</sup> place. Rappelons que ce dernier voilier a gagné fin août, le championnat d'Europe IRC dans sa catégorie à Dublin. C'était aussi le favori de cette Half avec un équipage quasi pro.

Il y avait du niveau et quelques nds de vent en plus auraient été bienvenus pour que d'autres prétendants puissent s'exprimer complètement. La flotte était globalement articulée autour de 3 pivots de rating: Les Halfs fortement modifiés et optimisés IRC +/- 0,950, ceux moyennement modifiés +/- 0,940 et les non modifiés sous 0,930.

Notre objectif est d'avoir du match dans chaque étape de la fusée. Le classement général reste malgré tout imprévisible car sur des parcours bananes de 1,1 milles, les petits ratings agiles peuvent performer et les conditions de courants ouvrent aussi le jeu, comme cela a été le cas cette année. L'essentiel, pour nous, est de créer du fun et de la compétition au meilleur niveau possible tout en gardant une enveloppe budgétaire raisonnable et rendre accessible ce type de régates internationale aux primo-accédants.

Depuis plusieurs saisons, nous ressentons tous une baisse graduelle de la participation aux compétitions en équipage. Les causes sont multiples. Malgré ce contexte défavorable, la classe Halfon maintient sa dynamique et son niveau de participation à la «HTCC». Cet événement est un peu le baromètre de notre vitalité. Il nous faut au minimum la participation de 25 bateaux pour garantir l'équilibre financier de l'organisation et faire sens à cette



compétition qui a une dimension européenne. Comment est-ce possible me demande Patrice Carpentier ? Persévérance et détermination sont nécessaires mais le plus important est le lien social et le réseau informel que nous avons créés. L'entraide pour finaliser les projets (comme la vente d'un bateau) et les bons moments passés ensemble stimulent une dynamique efficace. Nous l'entretenons via une bonne communication et grâce à notre Newsletter. Avoir un correspondant de flotte dans chaque pays actif est notre prochaine étape.

En Belgique par exemple, c'est autour du chantier Yachting Wave appartenant à Tom Florizoone (aussi propriétaire de *Red Cloud*) que la flotte se concentre et continue l'optimisation des bateaux. Ensemble, on est plus fort et les facilités du chantier apportent énormément. En Norvège, c'est un peu la même histoire. Martin Kamperhaug est propriétaire du chantier MK Båt spécialisé dans le refit des Halfs en les gardant plutôt dans leur configuration originale. Une bonne douzaine d'unités sont déjà passées entre ses mains. Actuellement, Martin rénove et refait naviguer le 12m *Jl Sverige*. En Irlande, il y a une forte envie d'optimiser au maximum les unités vers le top de la jauge IRC. C'est là que les projets les plus ambitieux se déploient actuellement avec *2 Farr* et *Swuzzelbubble* par exemple. Cette dimension européenne (qui est aussi un héritage de l'IOR), est très stimulante et tire toute la flotte vers le haut. La difficulté est de garder une motivation de participer pour les Half restés dans leur état originel : c'est la raison du classement Vintage. Cette année, une forte présence de Halfs Norvégiens non modifiés a animé le cœur de la flotte. Cela a bataillé ferme avec le mythique *Waverider* basé en Belgique et maintenu à l'identique. Le «Wave» est un véritable avion de chasse dessiné en 1977 par Laurie Davidson. Avoir la meilleure cohérence possible entre les ratings reste l'objectif de la classe. On se rapproche des bureaux de jauge IRC pour avancer dans ce domaine et l'«Endorsement» a été rendu obligatoire pour participer à la HTCC.



En résumé, c'est une classe de propriétaires où chaque bateau a son histoire, son pedigree (voir le site Histoire des Halfs). Cela justifie sans doute de l'attachement à l'exemple de Nicolas Lunven qui cajole son Silver Shamrock *Diabesse* ou de Brice Villion qui a refait le *Cardiac Blues* de son défunt père. Chacun a ses points forts et ses points faibles. Cela ouvre le jeu. Une sorte de monotypie inversée ? L'esprit de la classe compte aussi énormément. Il est difficile à définir. À Nieuwpoort, l'équipe féminine des bénévoles en charge de l'organisation à terre a attribué le «Halfon True Spirit Trophy» sur des critères qu'elles seules décident après observation de tous les équipages à terre (et au bar). *Douce Folie 2* venant de Boulogne-sur-Mer est l'heureux lauréat. Un équipage très attachant, d'une humanité folle sur un Super Arlequin rouge hors d'âge, mais déjà une star dans le Boulonnais. On est vraiment fiers de cette diversité de profils, tous différents mais très proches dans les valeurs, comme les Européens !

La prochaine édition de l'HTCC aura lieu du 4 au 8 août 2025 à Torbay (UK). C'est la ville d'Agatha Christie, Il y aura du suspens pour le podium. «Fingers crossed».

**Philippe Pilate**





# Au fil du temps

Retour en images sur des temps forts de la saison 2024. Merci aux clubs organisateurs de courses IRC, à leurs participants et aux photographes qui ont immortalisé l'événement. La liste des rencontres mentionnées chronologiquement ne peut être exhaustive en raison de la place impartie.

## 28/03-01/04 - Les grand-messes pascales

La SNIM et le Spi Ouest-France lancent traditionnellement la saison, l'une en Méditerranée à Marseille, l'autre en Atlantique à La Trinité-sur-Mer. Et ce depuis presque un demi-siècle. En cité phocéenne, la crainte d'une course blanche provoquée par un coup de Sirocco s'est dissipée au fil des jours. Finalement, des régates, 7 en tout, ont eu lieu au quotidien avec en bouquet final un côtier ensoleillé le lundi de Pâques. Preuve que la SNIM s'internationalise, c'est un équipage italien qui s'impose dans la catégorie reine des IRC 1 devant un Géry Trentesaux qui entame de belle façon sa campagne méditerranéenne à bord de *Long Courier*. En baie de Quiberon, on comptait plus de 400 voiliers sur l'eau de toutes catégories nécessitant l'engagement de 300 bénévoles. Les conditions ont été idéales sinon un peu fraîches en température avec une crête ventée lundi conduisant à l'arrêt de jeu pour les « petits » bateaux. En catégorie reine chez les Bretons, celle des Doubles, Didier Gaudoux enregistre une nouvelle victoire sur son nouvel avion de chasse nommé *Lann Aël 3* et dans la catégorie « Equipage » la plus fournie (27 IRC 2), on retiendra la domination, 5 victoires sur les 5 manches retenues, du A 35 *Locmalo* skipé par Gautier Normand.

Spi OF



Équipage vainqueur catégorie Double



SNIM

© PIERIK JEANNOUÏOT

© Davis Ademas-BPFGO



## 09-12/05 - Armen Race Uship

Partis le 9 mai à 14h00 pour une escapade au large du littoral breton, les 152 équipages de la 13<sup>ème</sup> édition de l'Armen Race Uship sont arrivés à bon port, mais nombre d'entre eux après avoir déclaré leur abandon. Hervé Gautier, directeur de course, avait certes choisi de réduire les parcours (sauf celui de la Nuit de l'Armen) à cause du petit temps prévu tout au long du week-end de l'Ascension, mais malgré un soleil omniprésent sur le terrain de jeu, des concurrents ont décidé de rentrer prématurément. Comme toujours, les participants ont été accueillis de jour comme de nuit par les équipes salariées et bénévoles de la Société Nautique de La Trinité-sur-Mer (SNT). Romain Gibon et Alban Mesnil ont été sans conteste les héros de la course puisqu'ils s'imposent à la fois en double et toutes classes IRC (une cinquantaine d'engagés) à bord de leur JPK 10.10 *Abracadabra*. Bravo aux autres vainqueurs dans leur classes respectives : IRC 1 : *Fastwave 6* - Eric Fries, IRC Solo : *Hagat* - Alain Duvivier, et IRC 2 : *Hey Jude* - Philippe Girardin.



© SNT

## 20/05 - Paprec 600 - St-Tropez

En 2023, Paprec devient le partenaire titre de cette belle course au large proposant un

Notre équipe de régatiers est à vos côtés pour vous accompagner dans le choix de vos voiles et l'optimisation de vos ratings.

Performance, fiabilité, conseils et service.

[www.incidence-sails.com](http://www.incidence-sails.com)





parcours de 600 nautiques en Méditerranée. L'épreuve est ainsi rebaptisée «Paprec 600 Saint-Tropez». Ouverte aux voiliers jaugeés en IRC, en équipage, double et solo, la course prend son départ devant la Ville de Saint-Tropez et y revient après avoir contourné les belles côtes corses et italiennes ; les bouches de Bonifacio, l'île de Giannutri, l'île de Gorgona, l'île de Pianosa, le passage de la Giraglia, l'île de la Vaquette... avant de regagner Saint-Tropez, sachant que les équipages solo et double vont sur un parcours réduit à 400 milles : déjà une belle tirée quand on connaît les caprices de la météo en Méditerranée. Des 14 duos engagés, 9 ont coupé la ligne d'arrivée à commencer par le tandem vainqueur (Michel Sastre/Arnaud Vuillemin) sur le JPK 10.10 Blue 007, empochant au passage 94 points bien utiles au décompte final du championnat Med qu'il achève en deuxième position. En équipage (8 engagés), le Grand Soleil 39 *Giogio* de Philippe Mariani devance le Judel Vrolijk 45 *Leu* de Thierry Deseine et le Nivelte 43 *Albator* de Philippe Frantz skippé par Benoît Briand.



© Fulvio Corrente

**28/05-06/06 - Porquerolle's Race**

Résumée en chiffres, la 5<sup>ème</sup> édition de la Porquerolle's Race courue, comme son nom l'indique, autour de l'île paradisiaque bien connue, a compté 28 départs, 47 bateaux, 420 marins, 16 nationalités, 77 clubs de voile représentés et 33 bénévoles. Aurélie Lhuillier, directrice du YCP se disait ravie du nouveau format «comptant une grande course pour les Class40, des parcours construits pour les IRC et les Cape31 que l'on espère encore plus nombreux l'an prochain». Malgré les petits airs, les IRC ont couru 3 régates sous le soleil exactement et les lauréats sont *Raving Swan* (IRC0-1), le Swan 42 de Jérôme Stubler, *Magic Express* (IRC2) à Laurent Lavaysse, vainqueur du tour de l'île, et le MAT 10.70 *Flower Power2* (IRC 3-4) de Karel Olsthoorn.



© GMR-PYC



**12/06 - Loro-Piana Giraglia**

Encore une course au large à mettre au crédit de la SNST et qui fait le plein d'IRC. Il se trouve que cette année des «nordiques» s'y sont illustrés, en l'occurrence nos deux derniers présidents du pôle course du YCF, Géry Trentesaux et Didier Gaudoux. Ce dernier, accompagné d'Erwan Tabarly à bord de son bleu *Lann Aël 3*, a réalisé l'exploit de s'imposer à la fois au classement double et toutes classes à l'issue d'un parcours effectué à la vitesse d'un TGV. Une première à notre connaissance dans les annales de cette épreuve historique. Après une première saison tonitruante en Manche Atlantique, Didier a fait transporter son bateau en Med au lendemain du Spi OF qu'il a gagné, et décroche la timbale dès son arrivée dans le «bassin». Il remet le couvert peu après dans l'Aegan 600, finissant, cette fois en équipage (familial), avec un «wagon d'avance» sur le deuxième. En octobre, le Parisien reprend l'exercice à quatre mains sur son 35 pieds signé Nivelte/Manuard dans la Middle Sea race. Mais patatras, le mât se casse peu après le départ lors d'un grain d'une extrême violence. Or donc, Trentesaux gagne la «Gira» dans sa classe et finit au pied du podium «Overall». Sur ce podium toutes classes, figurent aux côtés de Didier, l'IRC 2 *Telemaque 2* (JPK 11.80) d'Emmanuel Santelli, et un autre double, Vuillemin/Merciardri à bord du JPK 10.80 *Callisto*. Bref, les Français font une razzia à Genova.



© Studio Bortenghi







## Rétrospective 2024

### 17/06-22/06 - Duo Catamania

Organisée une année sur l'autre par le YC de Crouesty-Arzon et la SNT, la «Duo» est un «must» du double où se partagent bonne humeur à terre et féroce compétition sur l'eau. La course fait régulièrement le plein, limitée à 50 bateaux en raison des contraintes des ports visités en Sud-Bretagne et au-delà de la Loire. Encore cette année malgré la Cap Martinique. Au terme des 6 manches diurnes disputées et qui comptent toutes au classement général, le tandem Bouvier/Le Moal, les deux timoniers du chantier J Composites, raflent la mise devant un sistership, *Whimjy99*, mené par le trio Bentz, Fertin, Troublé qui s'est succédé à bord. Fred Bouvier se félicite de la polyvalence de «leurs» bateaux – les conditions météo ont été variées – d'autant plus que figure dans le top 4, derrière le JPK 10.80 de Marc Alperovitch épaulé par Jean-François Hamon, un autre J, le 120 de Philippe Girardin plusieurs fois vainqueur de l'épreuve. On aurait pu ajouter à ce tableau de chasse J Composite, le J109 *Felix 6* de Samuel Prietz, vainqueur l'an passé, mais qui fut mal inspiré dans une manche peu ventée puis contraint à l'abandon dans la quatrième (celle où un grain violent est passé sur la flotte). Sinon, *Felix 6* gagne 3 manches... On note que les 6 manches de l'épreuve sont remportées par des J.



50 Duos au départ de la Catamania



Le tandem vainqueur de la Catamania

### 11-21/07 - Drheam Cup

La Drheam Cup inventée et organisée par l'ami Jacques Civilise se déroule tous les deux ans au départ de Cherbourg et à destination de La Trinité sur Mer, avec des parcours différents selon la taille des voiliers en compétition. La dernière édition a été remarquable par une présence accrue d'équipages étrangers et l'arrivée tant attendue des nouveaux SF30 One Design qui n'ont pas rencontré des conditions favorables à leur potentiel (d'abord du près pour la traversée de

la Manche et puis ensuite des vents plutôt légers), et compte toujours une forte présence des voiliers menés en double [32]. Ainsi, on notait la présence du duo anglo/américain, Will Harris, le bras droit de Boris Hermann sur l'IMOCA Malizia, associé au double médaillé olympique Jonathan Mc Kee. Handicapé par un départ prématuré qui leur coûte une heure de pénalité, l'équipage du SF 3300 *Ruby* laisse filer la deuxième place au profit du SF 3600 britannique *Bellino* conduit par l'équipage Rob Craigie/Deborah Fish, actuelle Commodore du RORC, alors que la victoire revient nettement au duo normand Maxime Mesnil/Hugo Feydit à bord du J 99 *AxeSail by Issartel/Sarbacane* avec plus d'une heure en temps compensé sur *Ruby*. Maxime et Hugo ajoutent à leur panier la première place toutes classes devant *Bellino*. Mc Kee peut se consoler avec sa première place au championnat d'Europe double en IRC, cumulant les résultats de Cowes-Dinard et de la Drheam Cup. Parmi les équipages, on note la victoire du J 122 E hollandais Moana de Frans Van Cappelle en IRC 1 (et 3<sup>ème</sup> toutes classes), à l'issue d'un passionnant mano à mano l'opposant au *Fastwave 6* d'Eric Fries, relégué nettement en retrait en temps compensé. Le NMYD 52 *Teasing Machine* d'Eric de Turckheim est le premier monocoque à franchir la ligne à La Trinité mais doit se contenter d'une modeste 14<sup>ème</sup> place «Overall» dans une flotte comptant 55 IRC.



© Alexis Courcoux



© Joao Eira-Velha



© Champollion-Polyarise



# IMA MAXI RACING IN 2025

**For 2025 the International Maxi Association has inshore and offshore circuits for maxi (60+ft) monohulls in the Mediterranean and multihull circuits there and in Caribbean.**

### IMA Mediterranean Maxi Offshore Challenge 2024/2025

- Rolex Middle Sea Race 2024, Malta
- La Larga 2025, Balearic islands
- Regata dei Tre Golfi, Naples
- 151 Miglia, Trofeo Cetilar, Livorno to Punta Ala
- Loro Piana Giraglia, offshore race, Saint-Tropez to Genoa
- Aegean 600, Sounio, Greece
- Palermo-Montecarlo

### IMA Mediterranean Maxi Inshore Challenge

- PalmaVela, Mallorca
- IMA Maxi European Championship inshores, Sorrento
- Loro Piana Giraglia inshores, Saint-Tropez
- Maxi Yacht Rolex Cup, Porto Cervo
- Les Voiles de Saint-Tropez

### IMA Caribbean Maxi Multihull Series

- Caribbean Multihull Challenge Race and Rally, Sint Maarten
- RORC Caribbean 600, Antigua
- St Maarten Heineken Regatta
- BVI Spring Regatta & Sailing Festival, Tortola

### IMA Mediterranean Maxi Multihull Challenge

- IMA Multihull Tre Golfi Trophy, Naples
- Regata dei Tre Golfi, Naples
- Aegean 600, Sounio, Greece
- Maxi Yacht Rolex Cup, Porto Cervo
- Multihull Cup, Mallorca
- Rolex Middle Sea Race, Malta

**Plus an Australian Maxi Championship**

For more information please visit [www.internationalmaxiassociation.com](http://www.internationalmaxiassociation.com)

The International Maxi Association is the World Sailing-recognised organisation that develops and promotes maxi yacht racing internationally. Supported by Rolex, the IMA represents maxi owners across the world with the aim of encouraging participation in maxi yacht events and improving the quality of their racing.







## Rétrospective 2024

### 20-25/08 – Palermo-Monaco

À défaut de réunir un nombre conséquent de bateaux, cette «classique» organisée conjointement par le Circolo della Vela Sicilia, en collaboration avec le Yacht Club de Monaco et le Yacht Club Costa Smeralda, fait la part belle aux grands voiliers. A l'issue d'un duel serré opposant le 100 pieds *Black Jack* barré par Tristan Le Brun, membre du YCM, au 88 pieds *Lucky*, c'est logiquement le plus grand qui s'est imposé dans un temps canon d'un jour, 20 heures, 34 minutes et 22 secondes pour parcourir les 500 milles théoriques du parcours établi entre la Sicile et la Côte d'Azur. Ce chrono à grande vitesse lui vaut de battre le record de l'épreuve détenu depuis 2015 par un 100 pieds nommé *Esimit*. Lequel est devenu... *Black Jack*, entre les mains de son actuel armateur. En temps compensé, la victoire revient au TP 52 *Red Bandit* devant le Botin 56' *Black Pearl*. Tiens, tiens... Les deux premiers du Championnat Méditerranée en IRC 0 !



© Francesco Ferri

### 12/09-15/09 – Atlantique Telegramme E.Leclerc

Les IRC sont de moins en moins nombreux à clore la saison Manche-Atlantique lors de cette sympathique réunion fort bien organisée par le Centre Nautique de Lorient au cœur de la «City of Sails» où évoluent, en cette mi-septembre, les IMOCA venus faire un dernier tour de piste à l'occasion du Trophée Azimut avant le départ de la ronde planétaire et solitaire. Parmi les équipages présents, il y a les irréductibles de la régata à 4 mains constituant les 2/3 (27 bateaux) de la gente IRC sur zone. On a vu doubles plus nombreux, mais il y avait là du beau monde venu de Bretagne évidemment et aussi de La Rochelle. Par un vent faiblard et un soleil omniprésent, les duos se sont échinés à la besogne sauf un, le tandem vainqueur Fred Duthil/ Eric Kerscaven sur le J99 *Just Ply*, premier de toutes les manches (4) grâce notamment à des départs canon, sauf la première, signée du double mixte Catherine Adam/Jean-Louis Goblet sur leur A 35 *Galatée* tant redouté. Dans cette meute où se côtoyait la crème de la spécialité, saluons la deuxième place du JPK 10.10 *Abracadabra* devant *Ema*, un SF 3200 R2, barré par un certain Alex Ozon, roi des Transats, associé à Philippe Brisacier. En équipage, Le J 109 *Félix* de Samuel Prietz précède son meilleur ennemi, l'A35 *Tiger 7* de Marc Menesguen.



© Autre Regard-AT Leclerc



### 21-28/10 Rolex Middle Sea Race

La 45<sup>ème</sup> édition de la RMSR, dont le parcours compte environ 600 nautiques établis entre Malte (départ et arrivée), en faisant le tour de la Sicile, ne comptait pas moins de 95 inscrits IRC en compétition. Dès l'après-midi un violent orage entraîna la mise hors course de 25 bateaux dont deux candidats à une place d'honneur le Ker 40 *Chenapan IV* de Gilles Caminade et le *Lann Aël 3* de Didier Gaudoux, tous deux victimes d'un démâtage. En tête de la flotte, les deux 100 pieds *Scallywag 100* de Hong Kong et *Black Jack* de Monaco ont joué au chat et à la souris. Le premier nommé a bouclé le parcours en 2 jours, 21 h et 33' avec à peine 19 minutes d'avance sur le second. Au classement général IRC, on trouve deux IRC 2 aux avant-postes, le TP 52 *Red Bandit* de l'allemand Carl-Peter Forster devant le *Teasing Machine* d'Éric De Turckheim, passé tout près de rééditer son exploit de 2022. Le camp tricolore s'est également illustré avec la victoire du *Long Courrier* de Géry Trentesaux, servi par un super équipage de l'aveu même de son armateur/skipper, qui a constamment mené dans sa catégorie IRC 3 et a même été placé en tête toutes classes au NE de la Sicile. Dans le «top ten Overall», figurent d'autres voiliers de chez nous : *Spirit of Lorina*, 5<sup>ème</sup> et *Arobas 2* à la 8<sup>ème</sup> position, juste derrière *Long Courrier*. En double, étaient inscrits 10 bateaux dont un seul Français, celui de Didier Gaudoux... Cinq n'ont pas franchi la ligne d'arrivée. Sur l'ensemble de la flotte, la course a enregistré 35 abandons, principalement dûs aux orages à répétition et sans doute, un peu aussi, en raison de calmes lancinants au nord de la Sicile. Méditerranée quand tu nous tiens !



Scallywag

Départ



Teasing Machine

Red Bandito

© Kurt Arrigo-RMSR



## THE NEXT CHAMPION

BY X-YACHTS



X R 41

WORLD PREMIERE 2025

EXPLORE



X-YACHTS.COM

X-Yachts France

La Trinité sur mer / Port Grimaud

Chantier naval Kervilor +33 (0)630 708 583

www.lesatelliensdolivier.com

www.x-yachts.com





# Manche Atlantique

## Équipages en quête de renouvellement

Notre championnat IRC a récompensé les meilleurs dans chaque catégorie et leur légitimité n'est pas discutable. Il est logique de donner un bonus à l'assiduité car cela encourage à courir un maximum d'épreuves. Du coup, le gagnant peut ne gagner aucune épreuve et être pourtant sur la plus haute marche du podium. Un exemple du genre est l'A35 *Locmalo* qui a signé une performance exceptionnelle au Spi Ouest-France en gagnant haut la main devant un plateau de grande qualité. Il se retrouve 6<sup>ème</sup> seulement au championnat annuel car l'équipage n'a couru qu'une seule autre épreuve (l'Armen Race achevée en 3<sup>ème</sup> position). Il serait intéressant de lui demander s'il échangerait sa place avec *Karavel*, vainqueur du championnat dans son groupe, sans podium dans sa besace, mais qui comptabilise 4 courses. La classe qui reflète le mieux les performances et l'assiduité est la catégorie double qui, une nouvelle fois, aspire les meilleurs bateaux et les meilleurs équipages. Les chantiers ne s'y trompent pas. Les nouveaux JPK 10.50 et Pogo IRC sont les bateaux très attendus de la saison 2025. Sans les doubles ni les solitaires, aurions-nous une flotte IRC équipage plus fournie ? Pas sûr. Dans les gros bateaux, le renouvellement de la flotte est inexistant. Les flottes des petits IRC n'ont pas connu non plus de nouveauté majeure depuis des années.

Nous sommes orphelins des Ton Cup qui stimulaient les propriétaires à renouveler leurs bateaux pour conquérir la Ton Cup de leur goût, particulièrement les Half (lesquels poursuivent une carrière harmonieuse ponctuée par leur championnat annuel) «boostés» à l'époque par La Solitaire du Figaro. Les Anglais ne s'y sont pas trompés. Ils ont ressorti l'Admiral's Cup de la vitrine : ce qui va engendrer des bateaux neufs et un objectif pour de nombreux propriétaires dans le monde. Un autre paramètre qui n'aide pas au développement de notre activité préférée est la moyenne d'âge de nos équipages. À de rares exceptions, nous n'avons pas de renouvellement. Les quadragénaires d'*Abracadabra* (champion IRC pour la deuxième année consécutive) passent pour des gamins. L'apprentissage de la course au large via le Tour de France s'est un peu perdu en route. Espérons dans le futur que les institutions qui gèrent notre sport s'entendent pour donner un nouvel élan à cette épreuve qui permettait à tant de jeunes de naviguer au large et, après, d'irriguer nos bateaux de sang neuf. L'année 2025 est une année Fastnet qui fête son 100<sup>ème</sup> anniversaire. Gageons que la France y sera représentée en nombre et en qualité pour briller dans les différentes catégories.

Philippe Girardin

# Méditerranée

## Racing versus course croisière

Il est indéniable qu'à part les régates majeures des Championnats, comme la Massilia Cup, la SNIM, la Loro Piana Giraglia ou la Rolex Middle Sea Race, ou hors championnat comme les Voiles de Saint Tropez, qui voient leurs participations encore progresser en 2024, les autres épreuves subissent en revanche une participation en baisse sensible. Même les classes Duos et Solos voient le nombre de participants régresser pour n'intéresser qu'un noyau dur de passionnés. Nos championnats IRC deviennent-ils trop élitistes ? Comment expliquer cette relative désaffection ? Quelles solutions envisager pour relancer les régates IRC, en Méditerranée notamment ?

Si l'on en croit le Larousse, la dichotomie, terme anglo-saxon à l'origine, se définit par la «division de quelque chose en deux éléments que l'on oppose nettement», dans notre cas entre bateaux «racing» et bateaux «course croisière». Et cette dichotomie augmente d'année en année.

Dans les classes IRC 0 ou 1, les bateaux issus des Grands Prix, TP 52, GP 42 ou autres Ker 40, dominent les classements. Et il faut tout le talent d'un Gery Trentesaux sur son Sydney 43GTS avec son équipage de Figaristes chevronnés, pour en venir à



bout, surtout dans les courses offshore, alors que de magnifiques et bien menés GS 48 Racing, Solaris 50 ou ICE 52 sont réduits à jouer les seconds rôles.

Que dire des Farr 36 en IRC 3 ou du Farr 40 en IRC 2, purs bateaux de régates de 30 ans d'âge qui, dopés par leur allégeance d'âge, leur vitesse intrinsèque et des équipages expérimentés, laissent dans leur sillage les course croisière affutés tels que les Mat 10.70, Grand Soleil 39, X 35 ou First 40, X41 et Grand Soleil 44, pourtant menés par d'excellents équipages ?

En IRC 4 ou en Duos, il semble évident à lire les classements que si vous ne naviguez pas sur un JPK 10.10, excellent bateau, très homogène au demeurant mais vieillissant, vous n'avez pas beaucoup de chance d'accéder au podium, même avec un très bon course croisière comme le J 99 ou un Sun Fast 3200 R2 par exemple.

Une des particularités du bassin méditerranéen est que la période estivale est souvent réservée à la croisière vers la Corse ou les Baléares et les « course croisière » se révèlent à ce moment-là d'excellents bateaux, rapides et puissants, pour passer en famille les quelques semaines de congés. Alors que les purs bateaux «racing» tirent sur leurs amarres ou mieux sont stockés à terre dans l'attente de la reprise des régates de septembre, bien secs et prêts à dominer les classements.

Cependant la motivation de certains skippers de bateaux course croisière est évidente car les podiums des différentes classes des Championnats demeurent souvent indécis jusqu'aux dernières régates de la saison. Des équipages démontrent une réelle assiduité pour convoyer au mois d'octobre leurs bateaux afin d'aller glaner les derniers points garantissant un bon

classement final. Il faut les remercier d'assurer ainsi le spectacle jusqu'à son terme.

Pour corriger le constat de cette dichotomie, il paraît intéressant d'envisager au sein des différentes Classes IRC un sous-classement dit «Corinthien» pour les bateaux de série (ce que font nos amis anglais) avec des équipages dépourvus de professionnels de la voile à bord, afin de redonner un « horizon de victoire » à ces équipages.

La Classe IRC Vintage n'a pas encore trouvé son public, alors que des bateaux magnifiquement reconditionnés naviguent en Méditerranée. Cette classe peut surtout constituer une opportunité très économique pour un jeune équipage. Un très bon Half Tonner se négocie pour 25 000 € environ, tout en étant capable de gagner des régates dès sa mise à l'eau ! L'accent doit porter sur la promotion de cette classe, emblématique des anciens IOR.

Il faut aussi saluer les efforts réalisés par certains clubs pour améliorer l'accueil prolongé des bateaux dans leur port, la qualité des réceptions et des festivités autour de la régate et de l'organisation sportive sur l'eau. Un coup de chapeau particulier au CN Palavas, à l'AN Saint Mandrier ou au YC Bonifacio qui ont mis la barre très haut dans l'accueil des équipages. Toutefois, un effort particulier est à demander aux clubs dans le domaine de la communication, notamment sur les réseaux sociaux qui sont les seuls à intéresser un public jeune. Car sans une présence affirmée, continue et de qualité au sujet de nos régates et de nos Championnats, il est impossible de mobiliser des partenaires indispensables à la promotion et à l'évolution de la course au large.

Yves Ginoux



© Pierik Jeannoutot





Championnat IRC 2024 Méditerranée en équipage

Classement général IRC 0 (TCC ≥ 1.300)

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	265	GER8399	RED BANDIT	TP 52	Cp. FORSTER	BYC / RCYC
2	253	GBR7017R	BLACK PEARL	BOTIN 56	S. JENTZSCH	RORC / NYYC
3	236	FRA5200	AROBAS <sup>2</sup>	BOTIN 52	G. LOGEL	SNST/YCF
4	226	FRA11152	TEAM GUENIFEY	TP 52	J. LLORCA / L. CAMPRUBI	CNTL
5	176	FRA2025	SPIRIT OF LORINA	BOTIN 65	Jp. BARJON	YCF

Classement général IRC 1 (1.300 > TCC ≥ 1.150)

1	455	FRA43631	LONG COURRIER	SYDNEY GTS 43	G. TRENTESAUX / A. LE PESTEUR	SNT/RYS
2	436	LUX981	VITO 2.3	KER 40 2.60	Gm. MAGRINI	SNST
3	391	FRA53205	CHENAPAN IV	KER 40 3.00	G. CAMINADE	CNTL
4	389	GBR1180X	JACANDA 3	MAT 11.80	M. ROUANNE	CVSQ
5	364	FRA9967	APHAZIK IMPULSE - NEOJIVARO	NEO 430	Y. GROSJEAN	SNM

Classement général IRC 2 (1.150 > TCC ≥ 1.070)

1	413	FRA9743	MAGIC EXPRESS	FARR 40	L. LAVAYSSE	YCGM
2	403	FRA9741	CHAUD BOUILLANT	X 41	L. ZERBONIA	CNSM
3	347	FRA9742	ANDIAMIO	GRAND SOLEIL 44	E. BRIOIST	SNM
4	227	FRA9744	ALFAORE	GRAND SOLEIL 44 2.60	L. DELILLE	CV Bormes
5	163	FRA9749	SEVEN MANI	FIRST 40	D. MASSOT	CN Palavas

Classement général IRC 3 (1.070 > TCC ≥ 1.010)

1	428	FRA53370	CHIHUAHUA	FARR 36	O. BOUQUET	CNN
2	377	FRA43501	GIO-GIO	GRAND SOLEIL 39	P. MARIANI	IYCH
3	349	FRA9635	ROLLMOP'S 5	X 35	N. MOURET	SNM
4	344	FRA555	BART	JPK 998	S. SOLLARI	SNM
5	281	FRA39406	COULEUR SOLEIL	GRAND SOLEIL 43 B&C	B. MARIN	ASNM

Classement général IRC 4 (1.010 > TCC )

1	436	FRA36884	EXPRESSO 3	JPK 10.10	G. CLAEYS	SNST
2	349	FRA37631	HAVANA GLEN	A 31	F. TIAN	SNM
3	330	FRA38902	RAGING BEE	JPK 10.10	JL. HAMON	CNMT
4	312	FRA53341	ALMOGAVER	J 99	A. ILLES	CN Palavas
5	162	FRA39243	SCHEGGIA	SUN FAST 3200	JL. DAMBLE	SORAC

Championnat IRC 2024 Méditerranée en double

Classement général

1	542	FRA38074	ILOGAN	JPK 10.10	P. PERDOUX / P. GROSGOGEAT	CNTL
2	514	FRA35082	BLUE 007	JPK 10.10	M. SASTRE / W. BONPAIX / A. VUILLEMIN / P. CAUSSIL / F. BARBET	SNM
3	485	FRA38013	JUBILATIONS	JPK 10.10	B. MAERTEN / O. GUILLEROT	CNTL
4	407	FRA53339	MAVERICK	Xp 33	P. DRURY / M. DELNESTE	SN Bandol
5	272	FRA38089	KEEP COOL	ELAN 350	Jf. BAULER / B. BECKERS	CNTL

Championnat IRC 2024 Méditerranée en solo

Classement général

1	168	FRA43718	TELEMAQUE 2	JPK 10.10	E. MERLIER	SNM
2	140	FRA42	DUNBEE	FIGARO 2	S. HENRARD	CNTL
3	87	FRA35082	BLUE007	JPK 10.10	M. SASTRE	SNM
4	81	FRA87	FIGOLO	FIGARO 2	M. DE BRESSY	CN Port Miou
5	77	FRA45167	CIPANGO	MMW 33	Jf. OUILLET	CNTL



Red Bandit



Long Courier

IRC 0 (24 classés) : Carl-Peter Forster-TP 52 *Red Bandit* - BYC/RCYC

Ce n'est un secret pour personne, les TP 52 performant en IRC et il n'est pas rare d'en trouver en dehors du circuit très professionnel des Super Séries car nombre d'entre eux se revendent sur le marché de l'occasion à des prix attractifs. *Red Bandit* bat pavillon allemand. Il n'a couru que trois courses du championnat comme ses concurrents les plus sérieux. Sa victoire (aussi Overall) dans la Rolex Middle Sea Race lui vaut de coiffer sur le poteau les deux plans Botin, le 56' *Black Pearl* et le 52 pieds *Arobas<sup>2</sup>* de notre ami Gérard Logel. L'originalité de la démarche entreprise par Carl-Peter est que son jeune équipage (moins de 30 ans en moyenne) est composé de fins régatiers venus de la voile légère qui ont été rompus à la manœuvre de grands voiliers à travers la Forstar Offshore Foundation créée par l'armateur allemand. La seule exception est le champion Jesper Radich qui occupe le poste de tacticien.

En 2023, *Red Bandit* s'était illustré à La Giraglia mais avait dû se retirer de la MSR en raison d'une avarie technique. En octobre 2024, la météo n'as pas été tendre non plus en début de course mais le bateau a bien tenu. « Nous étions mieux préparés », souligne Carl-Peter. C'est la troisième victoire toutes classes d'un bateau allemand dans cette course qui consiste à faire le tour de la Sicile au départ et à l'arrivée de Port Lavalette sur l'île de Malte. Ses deux prédécesseurs avaient pour noms *Saudade* (1983) et *Morning Glory* (2006).

IRC 1 (35 classés) : Géry Trentesaux- Sydney GTS 43 *Long Courier*-SNT/RYS

Une fois n'est pas coutume, nous avons fait toute la saison de course en Méditerranée. A cette occasion on a bien apprécié la beauté du bassin, la douceur du climat et la qualité de l'accueil réservé par les clubs organisateurs, avec une mention particulière pour la Nautique à Marseille où nous avons une place pendant la saison au Vieux Port, et aussi pour la qualité de l'organisation des régates sur l'eau. Sur le plan sportif, on a rencontré une concurrence plus étoffée dans notre catégorie qu'en Atlantique et aussi plus assidue, si bien que l'issue du championnat s'est jouée sur la fin et notamment à la Rolex Middle Sea Race que nous avons gagnée dans notre classe. À ce propos, j'ai une pensée pour Gilles Caminade dont le Ker 40 *Chenapan*, un adversaire coriace, a démâté au large de Malte. Avec mon équipage de fidèles « facteurs » renforcé par du sang jeune, nous avons couru 7 épreuves du championnat et chaque fois figuré sur le podium avec 3 victoires à la clé. Chaque course a sa spécificité. J'ai bien aimé le Tour de Corse car le décor est superbe et aussi car ma femme Isabelle était à bord : une grande première depuis que je fais de la course au large. À la Giraglia, épreuve fameuse s'il en faut, on a eu de belles glissades au portant et à la Middle Sea Race, il y a eu ces orages très violents qui ont entraîné tant d'abandons ponctués ensuite par des calmes lancinants. En résumé, je garde de très bons souvenirs de cette campagne en Med où les conditions de navigation sont tellement variées. En 2025, *Long Courier* remonte dans le « nord » pour des courses du RORC, avec bien entendu le Fastnet en ligne de mire.»

Géry Trentesaux





**IRC 2 (24 classés) : Laurent Lavaysse-Farr 40 Magic Express-YCGM**

«Après avoir déjà remporté ce trophée en 2022, nous sommes heureux de réitérer en 2024. Notre "vieux" mais attachant Farr 40 Magic Express excelle toujours dans les petits airs... Tels que ceux rencontrés à la Porquerolles Race. Cela dit, nous n'avons pas rencontré que du petit temps, à l'image de la Giraglia durant laquelle nous avons cavale avec des pointes à 25 nœuds et éclaté notre spi lourd. Ces conditions ont révélé le caractère très marin du bateau dans ces conditions musclées. Et j'ai toujours un vrai plaisir de naviguer avec mon équipage d'amis amateurs confirmés et avec Laetitia, ma précieuse belle compagne navigatrice.»

**Laurent Lavaysse**



Magic Express

© Gilles Martin Raget



Chihuahua

© Pierik Jeannoutot



**IRC 3 (61 classés) : Olivier Erell-Bouquet-Farr 36 Chihuahua-CNN**

«Le Farr 36 Chihuahua est né de la volonté de courir le championnat IRC Méditerranée. Ramené de Grèce et «refité» en 2022, il est à présent logé au ponton du CNN, le Cercle Nautique de la Napoule, sur la Côte d'Azur. Nos premiers départs ont été pris sur le circuit 2023 où, avec un équipage d'amis, il a fini 3<sup>ème</sup> en IRC3. Le bateau promettait et ce même équipage est reparti sur le championnat 2024. Une longue campagne qui commence par le trophée Armen à St-Tropez pour rejoindre ensuite Marseille avec la SNIM et la Massilia puis St-Mandrier où un accident (qui a coûté une phalange) a failli remettre en question le Championnat et nous a obligé à annuler notre participation à la Giraglia. L'été passé, le bateau se réaligne sur la SEMAC pour poursuivre et finaliser le Championnat dans le golfe du Lion. Malheureusement, un épisode cévenol nous a privé du Brescou d'Or. On s'est consolé avec le Grand Prix de Palavas. Cette campagne 2024 couronnée par la première place du championnat a nécessité la disponibilité d'un équipage soudé autour de longues préparations du bateau (et de voyages chronophages). Un équipage d'amis, ayant tous de nombreux milles en régate, composé de moi-même, propriétaire barreur, Laurent Delage et Frédérique Peroche à la tactique et performer, Paul Williamson et Yann Cheli à la grand-voile, Adrien Baumelle et Arthur Hill aux réglages des voiles d'avant. Franck Guilbaud est au piano, Yann Geniaux et Arthur Tiimosiak sont numéro 1 et 2. Merci à eux !»

**Olivier Erell-Bouquet**



Expresso 3

© yohanbrandt

**IRC 4 (46 classés) : Guy Claeys-JPK 10.10 Expresso 3-SNST**

«Après le solo et le double, nous avons gagné le championnat Med Equipage pour la deuxième fois ou la troisième, je ne sais plus. Tout cela est une histoire d'équipe durant toute la saison 2024 : Sandrine, Laur, Maud, Winnie, Anthony, Guy, Guy (oui il y a deux Guy à bord), Vincent,... Cette année a été particulièrement ventée en Med. Sauf lors d'une régate sur les 9 courues, on a toujours été au rappel et à employer double bras et écoute sous spi. Bref du sport à bon niveau, car on ne reçoit pas un championnat comme un cadeau. Ce fut une belle saison avec tous les clubs organisateurs que je veux

remercier. Pour la saison 2025, on sera de retour sur le championnat avec le même bateau, car en rapport prix qualité le JPK 10.10 est le meilleur toutes classes confondues !». La communauté de l'IRC connaît bien le tonitruant Guy dont le haut fait d'arme date de 2017, quand il accumula dans la même année trois titres de champion IRC dans les trois catégories Solo, Double, Equipage avec en passant une victoire à la Giraglia et un titre de champion d'Europe IRC. On lui a demandé s'il avait assez de place chez lui pour remiser tous ses trophées. En réponse, Guy nous a envoyé une photo mais on ne voit pas tout...

**Guy Claeys**





© yohanbrandt

Ilogan

### IRC DOUBLE (65 classés) : Pierre Perdoux et Pierre Grosogeat-JPK 10.10 Ilogan-CNTL

«La saison 2024 a été variée et nous a réservé une bonne dose d'adrénaline, mais aussi un énorme plaisir à naviguer lors d'épreuves où le niveau ne cesse de monter, tout comme la convivialité ! Une première victoire dans la SNIM avec moins de concurrents cette année. Etonnant au regard de l'engouement que connaît le Duo en Manche/Atlantique. On enchaîne avec une deuxième victoire lors de la Mandrée avec son accueil plein de gentillesse. Bel événement malgré un temps pluvieux et venteux. Les 100M de Port Grimaud nous réussissent moins mais procurent beaucoup de plaisir: virer l'île de Port Cros au couchant, humer les parfums des garrigues, quel souvenir! Puis on enchaîne 3 régates et 3 victoires successives avec toujours de la bagarre notamment avec *Expresso* de Guy Claeys, *Blue Zero 7* de Michel Sastre et aussi *Jubilation* de Bruno Maerten : la Duo UNM vers Port Miou et son accueil légendaire, la Quadra Solo/Duo qui a été remarquablement organisée par la SNM et son comité olympien (Corinne Aubert, race officer aux derniers jeux sait donner le rythme!), 10 superbes

manches dans 6 à 30 nœuds, quelques insulations, une escale de rêve aux Embiez où son yacht club nous réserve un accueil mémorable, ambiance de folie et bonne humeur «magnétisante»...Un des meilleurs crus (anisé) depuis longtemps ! Clap de fin lors de la DUO SAIL du CNTL avec ses 20 participants et pour la première fois un "eco rating" pour mieux prendre conscience de notre impact carbone : bravo au CNTL pour cette initiative. Une passe d'arme incroyable dans un vent soutenu avec un *Expresso* au goût corsé grâce au soutien d'Eric Merlier. A noter aussi une victoire magistrale en duo de Michel Sastre et Arnaud Vuillemin lors de la Paprec 600 dans des conditions de portant extraordinaires. Au final, c'est notre 4<sup>ème</sup> trophée IRC DUO en 5 ans. Sur 24 manches courues, 15 victoires âprement glanées cette année grâce à notre complémentarité, notre fidélité et notre engagement envers la communauté IRC, et autant de remerciements à nos concurrents, aux comités et clubs du sud !»

Les deux Pierre

### IRC SOLO (10 classés): Eric Merlier, JPK 10.10 Télémaque 2-SNM

«C'est une nouvelle victoire sur le JPK 10.10 qui marque un retour aux sources après une brève escapade, aussi couronnée de succès, en 10.30. J'en suis heureux mais aussi amer car c'est la dernière fois que les solitaires auront leur championnat. Il est un fait que les solitaires sont moins nombreux que par le passé mais il reste une poignée d'irréductibles qui ont beaucoup de plaisir à croiser le fer sur l'eau, à refaire le match à terre et à s'entraider. Pour moi, le solitaire c'est la liberté et la liberté, c'est mon plaisir de régater quand je veux et où je veux. Les autorités sportives locales nous invitent à courir en double mais personnellement,

ça ne m'intéresse pas. Par contre, je suggère aux clubs de nous accueillir dans les courses en double. Ça ne fait qu'un départ, c'est simple et, à nous les solitaires, ça nous convient. A la Quadrasoloduo nous avons couru avec (et contre) les doubles. J'ai fait 2 podiums et j'étais vraiment content car on court tous sur des bateaux proches ou identiques. Pourquoi ne pas pérenniser ce schéma de course mixte, fusionner double et solo avec un championnat commun qui pourrait s'appeler « Soloduo » ? N'oublions pas que la raison d'être de l'IRC est de donner envie aux gens de venir faire du bateau et de s'amuser en compétition.»

Eric Merlier







Championnat IRC 2024 Atlantique Manche en équipage

Classement général IRC 0 (TCC ≥ 1.250)

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	144	FRA45001	CARTOUCHE	MACH 45	N. GROLEAU	SNT
2	78	FRA8668	TEASING MACHINE	NMYD 54	E. DE TURCKHEIM	RORC
3	64	FRA43534	CHALLENGE OCEAN	VOR 60	V. DOYER	
4	10	USA70000	TSCHÜSS 2	VOR 70	J. MORDAUNT	USA
5	10	FIN1527R	TULIKETTU REDKIK RACING	INFINITI 52	A. LINNERVUO	FIN

Classement général IRC 1 (1.250 > TCC ≥ 1.040)

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	426	FRA157	FASTWAVE 6	JPK 11.80	E. FRIES	YC France
2	402	FRA43857	QUALICONSULT	MILON 41	J. PELLETIER	YC France
3	307	FRA43997	STAMINA IV	MMW 40	M. PERETIE	Régates Royan
4	267	FRA36777	CODIAM	GRAND SOLEIL 43	N. LODAY	CNBPP
5	175	GBR1702T	SCARLET OYSTER	LIGHTWAVE 48	R. APPLEBAY	UK

Classement général IRC 2 (1.040 > TCC ≥ 0.970)

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	296	FRA53144	KARAVEL	JPK 10.80	F. NOUEL	SNT
2	260,5	FRA38315	MAIGAB	SUN FAST 3200	C. JACQUELIN	LRN
3	245	FRA53116	PRINCESSE GOTIONUDE II	SUN FAST 3600	N. DEZEUSTRE	SNPH
4	233	GBR3600X	KILLING TIME	SUN FAST 3600	A. BISSON	UK
5	198	FRA38387	MISS LEADING	JPK 10.10	F. GUILLEMOT	SNT

Classement général IRC 3 (TCC > 0.970)

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	88	GBR2183R	SUNSTONE	S & S 39 Custom	W. TAYLOR-JONES	RHYC
2	88	GBR1953L	ELENDYL	OMEGA 34	F. LE SAGE	SNBSM
3	87	FRA19485	BELAUAN	ELAN 333	B. MALRAISON	YC France
4	82	GBR123	XARA	SWAN 38 2.00	J. ROLLS	UK
5	82	GBR6641T	JACK RABBIT	FIRST 31.7	R. JENKINS	UK

Championnat IRC 2024 Atlantique Manche en double

Classement général

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	468	FRA37454	ABRACADABRA 2	JPK 10.10	R. GIBON / J. AUBERT / A. MESNIL / Ja. HEBEL	SRH
2	453	FRA44058	AD HOC	JPK 10.10	Jf. CHERIAUX / G. JACQUES / E. GOURDON / A. PERON	CNL
3	421	FRA43831	TIMELINE	JPK 10.80	M. ALPEROVITCH / Jf. HAMON / J. HUILLARD D'AIGNAUX / G. ALPEROVITCH	YCCA
4	379	FRA53197	MARY	JPK 10.30	F. MORICEAU / C. WAUBANT	SNT
5	316	FRA38966	MOÏSE	JPK 10.10	Py. FOUCHET / L. DE CAMAS	YCCA

Championnat IRC 2024 Atlantique Manche en solo

Classement général

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	243	FRA37916	GEORGIA	SUN FAST 3200	P. AUBERT	SNT
2	239	FRA53114	RAPHAEL	JPK 10.10	L. MENAHES	SNT
3	227	FRA37370	HAGAT/TAGAN IV	A 31 MOD	A. DUVIVIER	CN Pornic
4	218	FRA53314	DIABLO	SUN FAST 3600	A. BRACQ	CN Royannais
5	185	FRA36685	DEMAIN DES L'AUBE	POGO 8.50	C. DABIR	CCC Orleans Voile



Cartouche

IRC 0 (5 classés) : **CARTOUCHE-MACH 45, Nicolas Groleau, SNT**

En Méditerranée, les « grands bateaux » sont légion. En Atlantique, on les compte sur les doigts d'une main. Pour preuve, 5 IRC 0 (dont 2 voiliers étrangers) figurent au classement dans leur catégorie et seul l'un d'entre eux a fait 2 épreuves parmi les 13 figurant au menu. Il s'agit du 45 pieds *Cartouche*, un déplacement léger (4.6 T !) à quille pendulaire construit ça fait presque 20 ans par son skipper Nicolas Groleau sur les plans du désormais célèbre Sam Manuard. Depuis son baptême du feu, il a subi quelques améliorations comme l'installation de dérives latérales en lieu et place du canard originel et une réduction de la surface de grand-voile afin de diminuer son rating, sans entraver

ses performances, au contraire. Ce bateau atypique redoutable dès que les écoutes sont choquées a montré qu'il pouvait faire la nique à des cadors du monde anglo-saxon, en s'imposant, notamment, par 2 fois à la course du Fastnet dans sa classe et en finissant, cerise sur le gâteau, second Overall en 2021 face à du beau monde. Dans son jardin, La Trinité-sur-Mer, il est imbattable en temps réel et réussit plus que parfois à sauver son handicap de 1.331. Derrière ce *Cartouche* qui fait mouche, on trouve une redoutable machine plus récente nommée *Teasing Machine* longue de 52 pieds et qui s'est illustrée dans les mers du monde entier ou presque. En résumé, le classement de ces deux voiliers d'exception au championnat ne veut rien dire. Ils sont « hors norme ».



Fastwave VI

IRC 1 (65 classés) : **FASTWAVE 6-JPK 11.80, Eric Fries, YCF**

Comme chaque année, certains moments n'ont pas laissé de trace et ont été oubliés dans notre sillage, alors que d'autres ont imprimé nos mémoires. Je pense au final de l'Armen. Après 220 milles de course intense aux cotés de *Qualiconsult* et *Codiam*, nous abordons Belle-île au près par le sud. Mer plate. Nous tirons quelques bons bords qui nous permettent de décrocher nos camarades. Belle-île à gauche et cap au nord, il s'agit de franchir la chaussée du Béniguet. Nous sommes à un mille du trou de souris quand Joe me prévient qu'Adrena nous a lâchés... Personne devant pour nous guider, nuit sombre, les cailloux qui approchent, pas de solution de secours, ça ne s'annonce pas bien... Après quelques minutes de jurons, l'engin consent à redémarrer pour nous laisser passer sans encombre ! Nous sauvons notre 2<sup>ème</sup> place toutes classes derrière





*Abracadabra*, magistral comme à son habitude. Il y a eu aussi le grain après le départ de la Drheam Cup à Cherbourg. Cap au nord vers West Shamble, la flotte est sous spi. Une bascule est attendue mais pour l'instant c'est du portant et le ciel s'obscurcit. Il va se passer quelque chose... Et ça finit par nous tomber dessus. Nous sommes sous spi A2 et ça devient intenable à la barre, 35 puis 40 nœuds de vent. *Stamina*, à un mille sous le vent, enfourne et retombe... Du bon côté ! À la limite de l'enfournement nous affalons. À l'arrivée de cette même course créée par Jacques Civilise, notre «client» du jour est le J122 hollandais *Moana*. Un très bon bateau servi par un équipage talentueux. Au

point virtuel au large de Ouessant, nous le devançons en temps compensé. Nous naviguons avec le dernier routage capté à Wolf Rock qui incite à passer très au sud des côtes bretonnes. Pas de réception satellite à bord pour actualiser la chose. Mauvaise pioche. À l'approche des Cardinaux nous voyons *Moana* surgir de la nuit par le Nord. Désillusion, il est un mille devant et nous bat à plates coutures. On s'accroche pour finalement franchir la ligne 30 secondes devant lui ! Petite consolation. À l'arrivée à La Trinité, nous partageons le Champagne avec notre adversaire hollandais. À l'année prochaine !

**Eric Fries**



**Karavel au Fastnet 2023**

### IRC 2 (80 classés) : KARAVEL-JPK 10.80, Frédéric Nouel, SNT

Ainsi se termine l'année 2024 pour nous : au top du classement IRC Manche Atlantique ! Joie, fierté, presque une surprise après une année que nous avons perçue à tort comme étant en «demi-teinte» car les podiums avaient été somme toute plutôt rares. Après plusieurs années en double avec mon co-skipper Denis Lazat, nous avons eu envie en 2023 de partager notre passion de la course au large avec des jeunes : nous avons monté un équipage avec des régatiers ambitieux et passionnés. Et les résultats avaient été au rendez-vous avec notamment une place de premier en début de saison sur l'Armen Race, une place de 3<sup>ème</sup> à la Nuit des Iles du Ponant, et surtout une 3<sup>ème</sup> place en IRC2 (équipage) sur la Fastnet Race, l'édition la plus musclée depuis 1979. Mais chaque année on repart d'une feuille blanche. En 2024 il nous fallait à nouveau prouver que nous n'étions pas là par hasard. Cette fois, moins de podiums mais plus de régularité. Abonné aux frustrantes places de quatrième cette

année, *Karavel* s'en sort le mieux possible en laissant souvent, selon l'expression consacrée «du beau monde dans son tableau arrière». Armen Race : 4<sup>ème</sup>, Trinité-Cherbourg : 4<sup>ème</sup>, Drheam Cup : 4<sup>ème</sup>, également dans de tout petits airs qui ne sont pas les conditions préférées de *Karavel*. Certes, naviguer sur un bateau bien né comme le JPK 10.80, ça aide ! Mais comme le souligne le communiqué de la SNT, le bateau ne fait pas tout. Alors nous en profitons pour remercier ici nos équipiers qui ont embarqué cette année. Ils ont su faire preuve de persévérance, d'enthousiasme, de bonne humeur... Mais, surtout, ils ont su faire marcher le bateau pas trop mal ! Alors merci à Eliaz Morineau, Nicolas Férellec, Louis Funck-Brentano, Camille Komorn et Nicolas Nouel, et aux «anciens» Thomas Bonnier, Pierre Keszler et bien sûr Didier Gregory et Marc Chalumeau. Nous sommes un équipage amateur. Pour citer Jean-Francois Deniau, « Amateur, c'est celui qui aime », et c'est bien de cela qu'il s'agit.

**Frédéric Nouel et Denis Lazat**



**Sunstone**

### IRC 3 (23 classés) : SUNSTONE-Proto S & S 39, W. Taylor-Jones, RHYC

Ce sloop en bois des époux britanniques, Will et Jenny Taylor a été mis à l'eau en 1965 sur la rivière Clyde en Ecosse. C'est un dériveur spécialement conçu pour la navigation dans le mauvais temps. Ses précédents propriétaires ont gagné la course Sydney Hobart dans leur classe en 2000. L'an passé, ce joli plan S & S était au départ du Fastnet conduit par un équipage familial mais a dû abandonner la course. Cette année, le voilier britannique figure en tête du championnat à égalité de points avec un Omega 34 de la SNBSM, suivi de l'Elan 333 *Belauban* de B. Malraison du Yacht Club de France. Tous trois gagnent leur seule course disputée. C'est regrettable mais c'est ainsi, les «petits» sont absents des courses du championnat.

### DOUBLE (192 classés) : ABRACADABRA<sup>2</sup>-JPK 10.10, Gibon, Aubert, Mesnil, Hebert, SRH

Notre nouvelle victoire au classement général IRC Double Manche Atlantique sur notre JPK 10.10 *Abracadabra<sup>2</sup>* (ex *P'tits Doudous*) vient confirmer notre position parmi les leaders sur ce circuit. Malgré l'absence d'un bon nombre de concurrents partis en Transat, 2024 aura été une saison très accrochée. Nous pensons, en premier lieu au redoutable *Adhoc* de Jean-François Chériaux et Gwenaël Jacques, toujours présents aux avant-postes, mais aussi à certains équipages de J99 forts bien menés (qui se reconnaîtront ici !) et dont le classement final ne reflète pas leurs qualités par manque d'assiduité sur toute l'année. Elle a aussi permis quelques remises en cause sur nos acquis. Nous ne sommes que des amateurs éclairés, pères de familles, essayant de combiner vie de famille, vie professionnelle et désirant continuer à régater à bon niveau. Le Spi Ouest France – BPGO aura été une claque sanctionnée par une place de 5<sup>ème</sup> ! On débrieife, on rationalise nos manœuvres, on valide et revalide nos données de performance pour enchaîner ensuite victoires et bons résultats. Une frustration ? Ne pas avoir pu pleinement disputer la Drheam Cup à 100% de nos capacités... En effet, 24 heures après le départ, on subit une panne de moteur : plus d'énergie, donc plus d'électronique, plus de pilote, plus d'informatique,... On en rêvait de cette photo réunissant les trophées Fastnet 2023 (1<sup>er</sup> IRC3 et 1<sup>er</sup> IRC Double toutes classes), Armen 2024 (1<sup>er</sup> IRC toutes classes et 1<sup>er</sup> IRC Double) et Drheam Cup (9<sup>ème</sup> IRC toutes classes et 6<sup>ème</sup> IRC Double) ! Nouveau challenge pour 2025/6 ??



**Abracadabra<sup>2</sup>**

**Équipage Abracadabra**





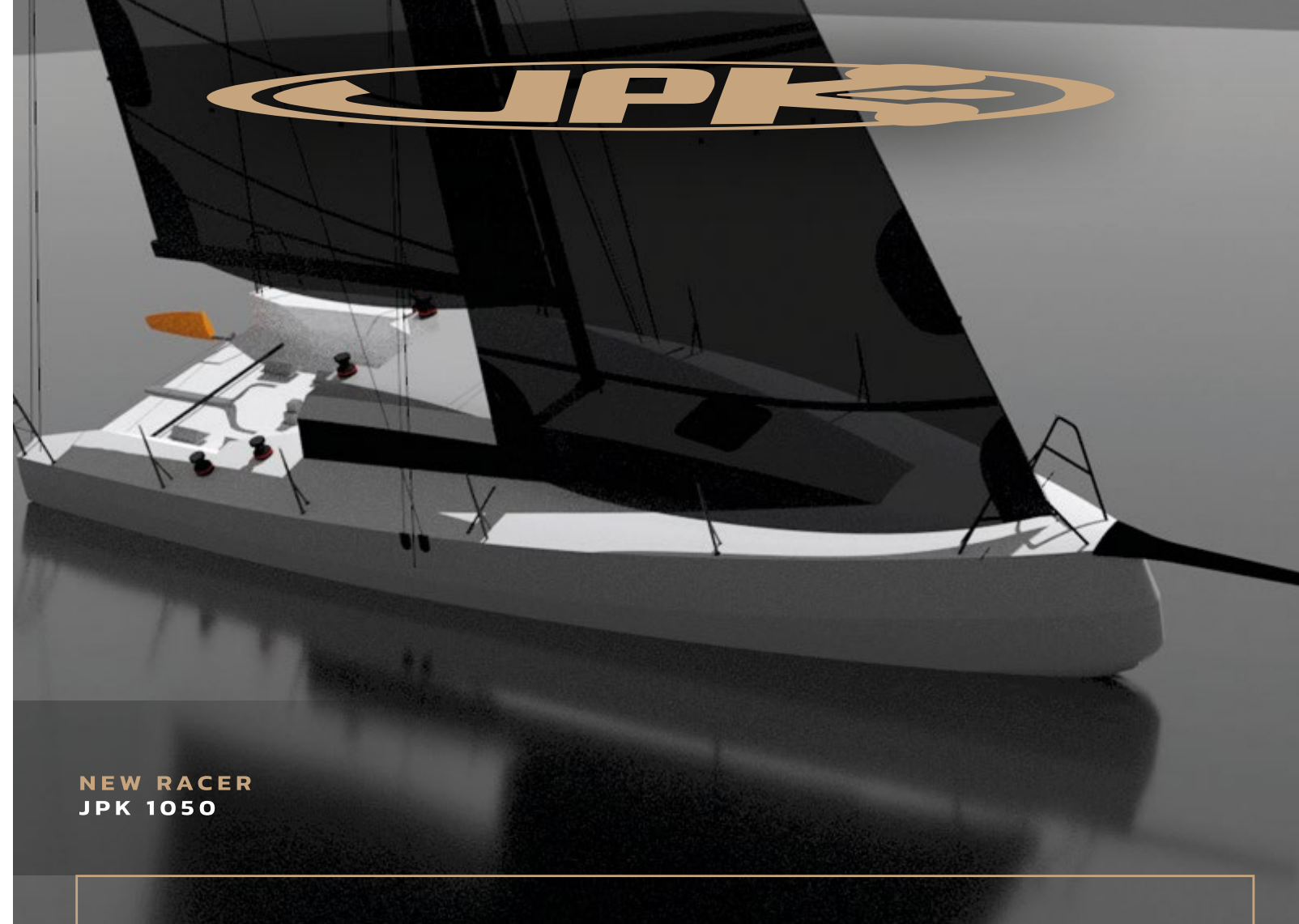
Remise des prix de la Nuit des Îles du Ponant à la SNT. De g à dr: Gilles Bricout, Thierry Bujon, Président de la SNT, Jerome Apolda, Paolo Mangione, Penny Aubert et Ludovic Ménahès

### SOLO (82 bateaux classés) : GEORGIA-SUN FAST 3200, Penny Aubert, SNT

82 skippers ont participé à une ou plusieurs des 7 courses du championnat, dont les 3 meilleures manches étaient retenues au classement. La 45.5, emportée par Henri Laurent, devant 20 solos, réalisant une excellente navigation, a bénéficié d'un accueil formidable toute la nuit par nos championnes de voile : Claire Fontaine, Anne Phelippon, Christèle Andrieu, et toute l'équipe de La Rochelle avec en prime une succulente entrecôte - frites pour les concurrents ! La Cap Martinique a été gagnée par Régis Vian, devant 19 autres solos. La Course des Îles comportait deux classements : Performance, avec Alex Ozon en tête de liste devant 28 inscrits, et Croiseurs, gagné par Nicolas Le Coz. L'Ar Men revient à Alain Duvivier. La première manche de la Transquadra est remportée par Philippe Benaben dans une flotte de 17 bateaux. La Normandie Classique est gagnée par Guillaume Goubert. La dernière course de la saison, la Nuit des îles du Ponant, courue par petit temps et traversée par un orage impressionnant en fin de parcours occasionnant une sage réduction de

parcours par l'excellent Comité de Course de la SNT, a permis de finaliser un classement très serré. C'est avec 74 secondes d'avance en compensé que j'ai l'honneur de gagner devant Briuc Lebec. J'intercale ainsi un bateau entre Georgia, 1<sup>er</sup>, Raphael, 3<sup>ème</sup> et Hagat, 6<sup>ème</sup>, et remporte le Championnat 2024 devant les très bons Ludovic Menahes et Alain Duvivier. Moi-même et Ludo, tous deux membres de la SNT, sont entraînés par Orlabay. Plusieurs skippers ont été très brillants sur l'eau : c'est le cas d'Ad Hoc, barré par Jean-François Cheriaux, 2<sup>ème</sup> Solo de la Course des îles, et 2<sup>ème</sup> du Championnat en Duo. Zéphyrin de notre ami Pierrick Penven termine 4<sup>ème</sup> de la Course des îles malgré ses voiles usagées, et enfin Paolo Mangione, 4<sup>ème</sup> de la Cap Martinique termine 7<sup>ème</sup> du Championnat en n'ayant participé qu'à deux courses. Les 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> du Championnat sont Arnaud Bracq et Claude Dabir. Le championnat honore cette année l'un des nôtres qui nous a quitté victime d'un accident survenu à proximité du Cap Finistère durant la Cap Martinique : notre ami Philippe Benoiton, vétérinaire, ami de la nature et de la mer.

Penny Aubert



NEW RACER  
JPK 1050

*JPK composites  
s'est imposé  
au fil des années  
sur le marché  
très concurrentiel  
de l'IRC.*

JPK 960 /JPK 1010/ JPK 1080/ JPK 1030 / JPK 1180 tous les modèles de la gamme, dessiné par notre "sorcier" Jacques Valer, ont remporté les titres les plus prestigieux du Fastnet à la Sydney Hobart, de la Middle Sea Race aux Spi Ouest France, de la Transquadra aux championnats du monde ORC et IRC, des championnats UK à la transat Cap Martinique, rares sont les épreuves qui ont échappé à nos bateaux !

**Le secret, le talent de Jacques Valer, une équipe chantier performante et passionnée, une motivation intacte** pour aller toujours plus loin dans la recherche de la performance.

Le nouveau bateau d'IRC du chantier était initialement prévu autour de 10.80/10.85 de longueur et sur une carène assez proche du JPK 1030.

Afin de rester dans une fourchette de rating permettant l'accès aux épreuves intéressantes du programme solo et double la taille a dû être revue à la baisse afin de pouvoir radicaliser le dessin et le concept.

Jacques Valer avait dès 2018 dessiné le 1030 dans une version "scow" pour finalement assagir le dessin afin de conserver une polyvalence que nous avons peur de perdre. Désormais il est clair que le concept fonctionne avec l'exemple du MN 35 qui malgré un rating très haut arrive à sauver très souvent son rating. Le concept, un bateau très puissant avec des sections avant pleines (type scow), un rapport voilure/déplacement inhabituel pour un bateau d'IRC et au rendez-vous un bateau très planant, ultra performant au reaching et globalement au portant mais conservant des performances intéressantes au près grâce à sa puissance qui permet d'exploiter une surface de voile très importante même dans la brise.

**JPK 1050 : la combinaison de la jauge IRC avec de nouvelles sensations de glisse.**



1 BD ANTOINE LAVOISIER  
56260 LARMOR-PLAGE  
02 97 83 89 07 - jpk@jpk.fr  
[www.jpk.fr](http://www.jpk.fr)



## « Je n'y vois pas d'inconvenient »

Il arrive que des voiliers soient menés par un équipage de copropriétaires. Une formule qui convient totalement à Jean-Philippe Cau, rompu à l'exercice, ainsi qu'au quatuor d'*Abracadabra*



Jean-Philippe Cau

Jean-Philippe Cau est une personnalité bien connue dans notre landerneau vélique. Outre le fait d'être un barreur affûté et un régatier passionné, «Jean phi» a été président de l'UNCL, est le fondateur et organisateur de la Cap Martinique avec Thibaut Derville et tient, actuellement, les écoutes de Lorient Grand Large. Il régate depuis des décennies sur des bateaux qui ont toujours été en copropriété.

Le premier fut *Cifraline*, l'ancien quarter de Daniel Andrieu. C'était en 1987, pour participer à la dernière Quarter Ton Cup officielle à Cork en Irlande. Sensiblement à la même époque, il a partagé la propriété du Swan 371 *Cygne Sauvage* avec son ami Bernard Moureau, lui aussi ancien président de l'UNCL, décédé voici quelques années. En fait, les deux compères ont été deux fois propriétaires de ce bateau qui avait changé de mains entre temps. En plus de 35 ans de régate intensive, Jean-Philippe a co-possédé bien des navires avec en tout une quinzaine d'amis qui le sont tous restés, sauf un. Le plus fidèle est Claude Charbonnier, l'actuel patron du centre de calcul de l'IRC. La plus récente acquisition qui date de la fin de la décennie passée est celle de l'Ofcet 32 baptisé *Of Course*. Le quatuor propriétaire n'a pas changé depuis. Aux côtés de Jean-Philippe, on trouve Nicolas Nadeau, Jean-Christophe Branchet et Thibaut Derville. La petite histoire veut que Jean-Christophe lui ait préféré un autre modèle pour la Cap Martinique, mais qu'au final il a été battu par son propre bateau loué pour la circonstance à un équipage de jeunes marins... Avant le plan Lombard, il y a eu des First plus grands et un proto de 40 pieds, *Cracklin' Rosie*, du nom de la chanson bien connue de Neil Diamond. A bord du rouge navire déniché sur internet, siégeaient notamment Claude, Jean-Philippe, Jean Sans, Philippe Serenon... Bref, une annexe de l'UNCL !

La fine équipe s'est retroussée les manches pour donner tout son potentiel à ce voilier unique puis l'a revendu après en avoir fait le meilleur usage. « Plus que le choix du bateau, c'est la définition ensemble du projet », qui prévaut, avertit Jean-Philippe, l'instigateur d'un programme annuel et bien ciblé de régates. Les « copro » achètent un bateau et le font fonctionner. Chacun met ce qu'il peut mais tous les frais sont partagés à part égale entre eux. De même que si l'un d'eux part se balader avec le bateau, il assume d'éventuels incidents, comme de payer la franchise en cas de sinistre (le paiement se partage entre l'équipage quand l'incident survient en compétition). « Quant au montage juridique, on utilise la forme la plus simple d'une société. C'est une SEP, société en participation, qui n'a pas besoin d'être enregistrée, et qui se résume simplement à un document entre nous définissant les principes du fonctionnement de la copropriété. Il n'y a qu'une fois ou deux avec l'achat de bateaux neufs relativement onéreux où on a utilisé un autre montage financier », précise l'habituel timonier des bateaux et qui se tient à votre dispo si vous souhaitez en savoir plus. Tous les ans est établi un programme de courses, sont affectés les postes à bord et chiffrées les dépenses à venir.

À la vente du bateau, chacun retrouve ses billes au prorata de leur part du bateau. Jean-Philippe gère « la boutique » et procède aux appels de fonds quand nécessaire. S'il y a un des comparses qui veut quitter le navire, il lui faut obtenir l'agrément de la majorité du groupe. Ça s'est produit une fois en 35 ans et un remplaçant a vite été trouvé ! « Pour que ça fonctionne, il faut un chef de produit qui soit proche de son équipe car cette formule offre deux avantages : celui de partager les dépenses et de constituer un équipage ». Avec l'âge, les « copro » ne voltigent plus sur la plage avant mais rien ne les empêche d'accueillir à bord de la vigueur juvénile. Et puis, une fois l'Ofcet vendu, la copropriété pourrait bien acquérir un Half, aisément maniable par des quinquas, sexas. Et quand on demande à Jean-Philippe les inconvénients de ce « modèle » économique, il nous répond sans détour : « Franchement, je n'en vois aucun. C'est avantageux financièrement et riche humainement. Et puis, sans cela, je n'aurais jamais autant régaté ». Il lui arrive aussi d'exercer sur des voiliers dont il ne possède pas la moindre parcelle, comme à bord du JPK 11.80 *Fastwave 6*, ces derniers temps.

## 2 x 2 = Le quatuor gagnant d'*Abracadabra*

L'arrivée du JPK 10.10 sur le circuit double de Manche-Atlantique, s'est immédiatement soldée par une moisson de victoires. Comment ce brillant quatuor fonctionne ?



Les lauréats d'*Abracadabra*

Notre équipe IRC Double a la spécificité d'être constituée de 4 personnes: Jean-André Hebel, Jérôme Aubert, Romain Gibon et Alban Mesnil. Un regroupement d'amis d'enfance rencontrés sur les pontons ou parkings de régate en dériveur. Nous nous affrontons, ou nous nous associons depuis nos 12 ans, que ce soit en Optimist, Laser, Moth-Europe, Class 8, circuit IRC, Melges 24, Mumm 30, Open 7.50, 12mJ, Maxi,... Ce fonctionnement à 4 nous convient bien. Cela rend notamment le rythme des navigations compatible avec nos vies familiales et professionnelles. Il faut dire que le calendrier IRC Double est vraiment dense et, même en ne faisant qu'une régate sur deux, nous sommes comblés !

Notre force est notre parfaite connaissance commune : nos points forts, nos points faibles, nos capacités de résilience, nos spécialités individuelles au service du collectif. Tout va plus vite, beaucoup plus vite. Chaque sortie, entraînement ou régate, est suivie d'un débriefing à 4 : les 2 navigants expliquant leurs choix, difficultés, appréhension, joies,... Les 2 autres à terre questionnent et challengent sur le « pourquoi » de telle trajectoire, le « comment » de la vitesse du bateau, le « qui » a manqué de sommeil ou d'alimentation. Il en va de même pour les choix techniques ou la préparation du bateau: confrontations des avis, expérimentations, réalisation ou suivi des modifications. Tout va plus vite. Question organisation financière, le bateau a été acquis en copropriété, à parts égales. Chacun a un droit de regard et un droit de questionnement sur les sujets transverses : budget, fonctionnement, entretien, planning,... Les

grosses dépenses sont discutées collégialement sur leurs opportunités, modalités, planifications. Moins de dépenses inutiles ou superflues, mais des dépenses rationalisées. Nous avons créé une association pour une meilleure clarté sur nos flux financiers et éviter trop d'avances personnelles. Actuellement, notre budget de fonctionnement annuel s'élève à 20.000 € environ. Les autres points à ne surtout pas négliger sont : l'engagement de nos femmes et enfants dans cette aventure, l'impact financier, les absences répétées pour naviguer, entretenir le bateau, les appels téléphoniques à répétition le midi ou le soir après dîner pour faire avancer et progresser le projet...

Nous organisons un ou deux week-ends collectifs, des points d'échange sur nos résultats, nos futures échéances et la répartition des duos. Nous souhaitons mixer les duos à bord afin de maximiser les échanges d'informations entre nous. Involontairement, nos deux saisons ont vu la création de 2 duos principaux sur les grandes épreuves, Jean-André et Jérôme, Romain et Alban, non pas par volonté d'optimisation de la performance, ni par ajustement des compétences, mais simplement par le hasard des disponibilités de chacun. Nos bons résultats sont aussi liés à nos échanges avec nos partenaires d'entraînement du centre ORLABAY de la Trinité-sur-Mer : session d'entraînement sur l'eau, réunions Teams sur les sujets Météo, réglage des centrales de navigation, utilisation d'ADRENA,... Des découvertes fondamentales pour nous et une prise de conscience qu'ils nous faudra encore plusieurs années pour acquérir une pleine maîtrise des différents outils informatiques et électroniques.

Pour synthétiser, nous avons le sentiment que notre fonctionnement à quatre est idéal. Il permet un partage des différentes tâches inhérentes à ce type de projet. Il permet également de diminuer la charge financière individuelle et, enfin, rend acceptable le nombre de jours d'absence pour nos proches. Bref, nous avons le sentiment d'avoir trouvé un vrai équilibre dans ce fonctionnement ! ».





# La transmission s'impose

Sam Prietz, bien connu des régatiers de Manche Atlantique, a mouillé son ciré sur quantité de voiliers à commencer par le bateau familial, puis les siens et d'autres encore. C'est un passionné éclectique, une fine barre et un observateur attentif. A l'heure de faire le bilan de la saison, il nous livre ses commentaires.



Sam à la barre de son J 109 Félix

C'est la fin de saison, et, comme toujours à l'heure du bilan, chacun se remémore ce championnat remporté sur le fil, ce départ anticipé, cette adonnante inespérée ... Evidemment, on relativise avec le temps : ce n'est qu'un jeu, et c'est celui qui fait le moins d'erreurs qui l'emporte. Ce n'est pas tant la performance des bateaux que la diminution du nombre d'équipages, et donc du niveau sportif, qui doit nous alarmer. Le temps où fleurissaient les 40 pieds flambants neufs au printemps, prêts à en découdre de Spi Ouest en Fastnet, est révolu. Les skippers ont vieilli, les équipages se sont recroquevillés, l'inflation des taxes portuaires et des primes d'assurance a achevé de décourager les plus enthousiastes : seule la série des duos fait encore florès ! Loin de nous consoler, cette tendance devrait nous inquiéter. En duo, le transfert de compétence, le partage de la passion, la convivialité sont limités aux portions congrues. Le skipper navigue souvent avec le plus compétent de ses copains, parfois avec le plus souple d'échine... Généralement, le seul disponible ! Ironie du sort, les plus enthousiastes sont parfois ceux qui ont longtemps démontré leur incapacité à briller en équipage, et les fossoyeurs portent souvent le faux-nez des animateurs.

Mais l'espoir de réunir davantage d'équipages doit nous guider. De l'autre côté de la Manche et en Méditerranée, de nouvelles séries se développent,

IRC ou monotypes, et offrent un spectacle excitant : des jeunes, des moins jeunes, des hommes et des femmes, sur des bateaux qui vont de l'IRC vintage au Club Swan 50 en passant par le J/70 ou le Cape 31 ! Ces bateaux sont parfois menés par des copropriétaires qui associent leurs ressources et expriment leurs talents plutôt que de s'accrocher à la barre contre les évidences.

### Les jeunes sont les bienvenus

Au-delà de la course au large, l'IRC a un rôle à jouer dans le redéploiement de la régates. L'IRC permet aux champions comme aux débutants de s'amuser en équipage, entre trois bouées. Ce n'est pas le privilège des acrobates en 49<sup>er</sup> ou des professionnels en TP52 ! Des bateaux anciens, comme des Half-Tonniers par exemple, garantissent de belles journées de plaisir, notamment lors des régates locales ou vintage, pour un coût très inférieur à celui d'un 35' contemporain. Et que dire de tous les bateaux de course-croisière des années 2000, désormais accessibles en deuxième ou troisième main ? Nombre d'entre eux sont toujours très performants, en équipage et même en duo (notamment par beau temps !) : J/92, X-332, First 40.7... Cherry on cake, ces bateaux vous permettront également de passer de bons moments en croisière ! Et quelle bonne opportunité pour mettre le pied des plus jeunes à l'étrier...

Si les longues heures au rappel, la nuit, ne font plus recette, l'évolution technique permet de mieux naviguer en duo ou en équipage réduit, et cette simplicité pour réunir un équipage et vivre de belles aventures au large explique pour partie le succès de la navigation en duo. Néanmoins, il y a urgence à accueillir des jeunes parmi nos équipages pour relever le niveau, transmettre la connaissance et partager la passion. Le jeune régatier en monotype ou match-race apportera un avantage décisif à son équipage en régates, et sera probablement très enthousiaste à

l'idée de participer à ses premières courses au large ! L'urgence impose de faire l'effort d'un petit convoi pour étendre sa saison aux plans d'eau voisins, et d'adopter une attitude plus accueillante vis-à-vis de nouveaux équipiers. Les sachants ne sont pas immortels, la transmission s'impose pour permettre aux débutants d'aujourd'hui (enfants, voisins, copains...) de devenir des champions. Chacun peut concourir à cet objectif, tout en retirant le plus grand bonheur de toutes ces belles régates. N'est-ce pas cela l'essentiel ? »



Sam à bord de Nutmeg 6 au départ d'un Cowes-Dinard copieusement venté

**Pogo RC**  
Design Sam MANUARD & Bernard NIVELT

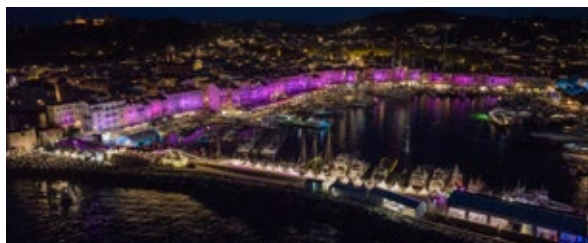
**Pogo Structures**  
ZA de Kerbenoen 29120 COMBRIT info@pogostructures.com Tél. +33 (0)2 98 51 94 73





## La société nautique de Saint Tropez : un « top model »

L'acronyme SNST est celui du club prestigieux et dynamique de Saint-Tropez, connu dans le monde entier. Yves Ginoux nous résume ses nombreuses activités.



Le port de St-Tropez la nuit lors des « Voiles », un rassemblement extraordinaire orchestré par la SNST

Depuis plus de 25 ans et la renaissance des Voiles de Saint-Tropez, après l'arrêt de la Nioulargue, la Société Nautique de Saint-Tropez, club allié du Yacht Club de France, est devenue un club incontournable des régates méditerranéennes. Le guidon de la Société Nautique de Saint-Tropez reprend les couleurs de la ville issues au 15<sup>ème</sup> siècle des couleurs de la Républicaine de Gênes : rouge, blanc, rouge, agrémenté d'une ancre marine sur fond blanc. Le premier témoignage d'une activité de plaisance sportive à Saint-Tropez eut lieu lors de l'inauguration de la Statue du Bailli de Suffren en avril 1866 où l'on annonçait de « grandes régates à la voile et à l'aviron ». Le tournant décisif du Club se situe en 1999 lorsque la Société Nautique de Saint-Tropez reprend seule l'organisation de la « Nioulargue » désormais dénommée « Voiles de Saint-Tropez » avec comme leitmotiv de garder l'esprit d'antan. Aujourd'hui, forte de près de 500 membres, la SNST organise plus de 15 épreuves tout au long de l'année, l'équivalent de plus de 50 jours de régates.

### Un fleuron de la voile méditerranéenne

Sous l'impulsion de ses présidents successifs et de Pierre Roinson, actuellement à la barre, le club tropézien et la jauge IRC forment un duo gagnant. Si vous êtes un passionné de voile, les régates de la SNST ont lieu sur un plan d'eau complexe situé aux abords d'un des plus charmants villages de Provence. Les événements phares sont les Voiles de Saint-Tropez, une concentration des plus beaux voiliers unique au monde, et La Giraglia. Son parcours emmène les voiliers de St-Tropez à Gênes en laissant l'îlot de la Giraglia, situé au nord de la Corse, sur bâbord. Elle a été créée dans un café parisien en 1952 par René Levainville du YCF et son ami Beppe Croce du YC Italiano. Depuis lors, la venue d'un partenaire prestigieux a donné le nom de « Giraglia Rolex Cup » à la course. C'est un véritable défi, lancé entre les voiliers

de prestige et les Maxis de 30 mètres, qui a construit sa renommée. Organisée conjointement par le YCI, le YCF et la SNST, la Giraglia est ainsi devenue une des plus grandes courses-croisière au large de la Méditerranée, réunissant jusqu'à 162 bateaux jaugés IRC, menés par des équipages étrangers pour partie non négligeable. En 2024, un nouveau partenaire entre dans cette course historique qui devient la Loro Piana Giraglia.

### Des événements internationaux

La SNST est aussi impliquée dans les deux plus grandes compétitions mondiales que sont la 33<sup>ème</sup> America's Cup, en étant le club porteur du défi français L'Orient Express Team, et Sail GP, véritable circuit de Formule 1 des mers. Pierre Roinson nous détaille l'engagement de son club : « L'America's Cup, compétition d'excellence, peut compter sur le soutien indéfectible de tous les membres de la Société Nautique de Saint-Tropez, très heureuse d'avoir été une pierre angulaire de la campagne 2024. Quant à Sail GP, ses organisateurs ont été séduits à la fois par le cadre naturel privilégié pour la pratique de la voile, la coopération du club ainsi que l'engouement suscité dans la région. Le Grand Prix de Saint-Tropez figure pour la 4<sup>ème</sup> fois au calendrier du circuit mondial ». Tous les acteurs locaux se réjouissent d'accueillir cet événement d'envergure internationale et le plus haut niveau de la régate à très haute vitesse sur ces catamarans volants.

### Des Classiques

Créé en 1978, le Festival Armen ouvre traditionnellement le Championnat IRC Méditerranée Equipage et accueille plus de 70 voiliers sur deux week-ends, courant mars. Le nom « Armen », contraction de Art Mer Neige, est bien sûr aussi un clin d'œil au phare éponyme. En 2010, la course « Au large de Saint-Tropez » a été créée par la SNST sur un parcours à l'origine de plus de 900 Nautiques. En 2023, Paprec devient le partenaire titre de course au large proposant un parcours unique de 600 nautiques en Méditerranée. L'épreuve est ainsi rebaptisée « Paprec 600 Saint-Tropez ». Ouverte aux voiliers jaugés en IRC, en équipage, double et solo, et aux Class 40, la course Paprec 600 Saint-Tropez présente la particularité d'offrir des « prize money » aux bateaux classés sur les podiums des différentes classes ».

Yves Ginoux



## La régate IRC en Occitanie

Un plan d'eau généreusement venté, des bateaux en grand nombre, des clubs dynamiques et accueillants... L'Occitanie est un terrain de jeu propice à la régate en IRC



Départ de régate à la Massilia Cup

L'Occitanie, avec ses côtes méditerranéennes et ses nombreux plans d'eau intérieurs, est un terrain de jeu privilégié pour les régatiers de tous bords, même si la Tramontane, grande sœur du Mistral, perturbe parfois les programmes de régates. Tout au long de son rivage, la région a vu se développer, depuis une cinquantaine d'années, de nombreux ports artificiels, dotés d'infrastructures modernes, qui accueillent des milliers de bateaux dont la majorité, monocoques ou multicoques de croisière, ne naviguent qu'en période estivale, la plupart du temps vers le sud, les côtes espagnoles ou les Baléares. D'ailleurs les grands chantiers de multicoques, tels que Outremer ou Catana, y sont implantés avec des structures imposantes pour produire de grands catamarans de luxe. Les récentes installations portuaires de la côte abritent de nombreux Clubs de voile sportifs et dynamiques, depuis Port Camargue jusqu'à Saint-Cyprien, statistiquement le port le plus venté de France n'en déplaise aux ports bretons, en passant par la Grande Motte, Palavas ou Leucate. Ces clubs organisent tout au long de l'année, le doux climat s'y prêtant les jours sans Tramontane, des régates de club très prisées courues suivant la jauge Osiris par les équipages locaux.

Afin notamment d'attirer des équipages extérieurs et challenger les nombreux équipages de régates du club, Pierre Carayon, Président du Cercle

Nautique de Palavas a décidé dès 2017 d'organiser un Grand Prix en IRC mi-octobre avec l'aide de l'UNCL devenue Pôle Course du Yacht Club de France. Le CN Palavas avait déjà en son sein une très belle flotte de Surprise mais aussi quelques figures de proue languedocienne en IRC comme Sloughi le First 40 de la famille Rivas, vainqueur d'ailleurs du dernier Grand Prix IRC 2024. Ce fut le premier Club occitan à se lancer dans l'organisation d'une régate avec notre jauge, suivi quelques années plus tard par le SORAC à Cap d'Agde. L'ambition

affichée par le Pôle Course du Yacht Club de France est de poursuivre le développement de la régate IRC vers le sud et les départements de l'Aude et des Pyrénées Orientales.

La proximité immédiate de l'agglomération montpelliéraine et des immenses marinas de La Grande Motte et de Port Camargue, le plus grand port de plaisance méditerranéen, procure à cette région un potentiel de bateaux de régates encore limité mais qui se développe régulièrement avec succès. Pour preuve le Farr 40 Magic Express de Laurent Lavaysse du YC Grande-Motte qui domine la classe IRC 2 du championnat depuis quelques années. Même avec les difficultés rencontrées pour s'imposer en voile habitable, une fois la période faste du Figaro 2 passée, le Centre d'Entraînement Méditerranée, basé à la Grande-Motte, s'est recentré sur la voile légère mais il demeure un excellent outil pour développer la compétition et la course au large. Ainsi l'initiative de Kito De Pavant, véritable héros local, en créant la Med Max cet été, a réuni avec succès les duos Class 40 et Ocean Fifty. Cette initiative doit être encouragée et élargie à d'autres supports de régate. Les qualités d'accueil et le dynamisme évident de la Région Occitanie et de ses clubs de voile laissent présager un avenir intéressant pour le développement de la régate habitable et notamment de la jauge IRC.

Yves Ginoux





# L'IRC en dix points

L'IRC, née CHS, fête ses 40 ans. Profitons-en pour revenir sur les raisons de cette remarquable longévité

## 1. Le fondement originel de l'IRC : faire simple pour renouer avec les déçus de l'IOR. Cinq préceptes :

- Écrire une jauge déclarative lors de sa création sous l'étiquette CHS.
- Conserver la philosophie des formules développées par la Jauge RORC puis celle de l'IOR, qui répartissent en 3 entités additionnelles les paramètres hydrostatiques et véliques qui définissent le «petit temps», le «médium» et la «brise».
- Supprimer la mesure de stabilité afin de tuer la course au manque de raideur des bateaux et regagner de la stabilité de forme.
- Écrire un algorithme qui incite à dessiner des bateaux habitables et plus confortable en mer, notamment avec des vraies cabines arrière.
- Favoriser des plans de voilure plus résilients par l'abandon des génois à 150%.

## 2. Une formule qui demeure secrète pour éviter une exploitation excessive même si les architectes les plus assidus de l'IRC savent bien avec le temps de quoi il en retourne.

- Stopper l'exploitation des mesures destinées à surévaluer le déplacement de jauge par rapport au déplacement réel en utilisant le poids à vide des bateaux.
- Ajouter au poids à vide le poids de l'équipage et des équipements annexes afin d'obtenir un déplacement en navigation proche de la réalité.
- Favoriser la corrélation de la longueur à la flottaison dynamique avec le déplacement. Cette décision supprimera pratiquement les élancements et conduira les architectes à dessiner des carènes plus performantes.
- Introduire dans la philosophie de cette jauge l'idée de contrôler les grands paramètres (publics) qui influent sur la vitesse (LWL, BMAX, DSPL, S, etc...) avec des «potentiomètres techniques» facilement modifiables et secrets. Cette méthode permet de contrôler les évolutions des idées architecturales et leurs éventuelles dérives.

## 3. Une jauge employée partout dans le monde et notamment dans les compétitions les plus prestigieuses.

- La liberté dans les formes des surfaces des carènes est immédiatement perçue favorablement par les architectes.
- L'optimisation du nombre de mesures de jauge et des paramètres de base d'un bateau, comme la pesée à vide, simplifie les opérations de jauge.
- L'instauration des pesées hydrostatiques pour les grands bateaux, puis l'adoption progressive des outils numériques simplifient les opérations et le temps nécessaire à la jauge.
- Un handicap matérialisé par un seul coefficient dans le calcul «Temps sur Temps (ToT)».

## 4. La facilité d'obtention d'un certificat

- Limiter la jauge aux opérations de mesures basiques, permet aux centres de calcul d'être hyper réactifs.

## 5. Un coût modique. Par exemple, comptez 42 euros pour la revalidation annuelle d'un certificat d'un bateau de 10 m dès lors que vous êtes membre affilié du YCF.

- Le coût de la première opération de jauge (bateau neuf) dépend évidemment des dimensions du bateau et du temps passé. Les revalidations annuelles restent toutefois peu onéreuses.
- Les Centres de Calculs autorisent un nombre réduit d'optimisations de jauge afin de limiter toutes exploitations.

## 5. La possibilité d'obtenir un certificat «endorsed» avec des mesures faites et validées par un jaugeur agréé.

- Depuis une vingtaine d'années, l'IRC a ajouté au système «déclaratif initial» le système «endorsed» qui consiste à faire réaliser les opérations de jauges par un mesureur agréé.
- Ce système «endorsed» est imposé dans les grandes épreuves afin d'éviter les controverses sur certaines mesures.

## 6. Une jauge applicable à tous les voiliers monocoques et foiler

- La jauge IRC s'applique au mode archimédien, mais prend en compte le planning afin de s'adapter aux évolutions des carènes.

- L'IRC autorise (et taxe) la sustentation sur foils mais limite cette sustentation afin que les bateaux restent dans le domaine archimédien.

## 7. La facilité d'obtenir son temps compensé en multipliant le temps de course par son handicap ou TCC

- L'IRC ne propose pas un «rating», ni un «VPP» mais directement le coefficient (TCC) permettant de calculer le Temps Compensé utilisé pour les classements.

## 8. Une jauge pérenne bénéficiant d'ajustements périodiques

- L'IRC est innovante... elle sera par exemple la première à autoriser les spinnakers asymétriques.
- Le Comité Technique de l'IRC a surveillé pendant ces quarante dernières années les évolutions, les tendances architecturales, et il a adapté ou créé de nouveaux algorithmes.
- Aujourd'hui les longueurs à la flottaison qui sont les bases de la vitesse archimédienne sont quelques peu bousculées par des formes avant plus rondes. Les modes de construction changent aussi, comme les plans de voilure. Autant d'évolutions auxquelles l'IRC doit s'adapter.
- Les outils numériques, maintenant largement

accessibles moyennant un peu de formation, doivent permettre aux Centres de Calculs de continuer à assurer cette pérennité pour la décennie à venir.

## 9. Une jauge qui permet à de vieux bateaux de gagner pour peu qu'ils soient bien menés

- L'alléger jusqu'ici limitée à une dizaine d'années a été largement étendue afin de permettre aux anciens bateaux de rester dans le coup. Par ailleurs, une catégorie Vintage est réservée aux doyens.

## 10. Une version club simplifiée...

- Une version IRC, nommée «IRC Go» basée sur l'analyse statistique de la base de données (50 000 bateaux jaugés IRC en 40 années) permet aujourd'hui de faire régater un bateau d'un modèle existant dans la base de données, sans déclaration préalable (mesures). Cette méthodologie permet à de nouveaux propriétaires d'aborder le domaine merveilleux de la régates côtière.
- Mais comme cela s'est produit lors de la création du CHS/IRC, encore faut-il la volonté politique des instances dirigeantes de chaque pays...

Jean Sans

**MADBrain**  
AutoPilot

**DAME**  
NOMINATED  
2024

Exigez  
le meilleur des  
co-pilotes pour  
votre bateau.

madintec.com

SIMPLE  
FIABLE  
INTELLIGENT  
PERFORMANT



# Le syndrome du TCC

Il est une constante que la valeur du TCC paraît toujours trop importante pour les propriétaires... Leur objectif, avant toute recherche d'amélioration de leur niveau de performance, est de diminuer le TCC attribué par le Centre de Calcul. Ce qu'il faut savoir.



Blue Skies

Il faut rappeler quelques bases. Le TCC est le résultat d'un algorithme :

$$\text{Rating} = 0.162 * \text{LFLot} * \text{S} / \text{POIDS} + 0.25 * \text{LFLot} + 0.22 * \text{S}$$

Cette formule comprend trois types de paramètres physiques, ceux affectés à la coque et au lest, ceux relevant des aménagements (HF) et enfin la voilure. La réduction éventuelle du TCC passe obligatoirement par une modification d'un des paramètres. Si on agit sur un paramètre qui se situe au numérateur de la formule du TCC, comme LFLot ou S, il faut les diminuer. Par contre si cette intervention se situe sur le dénominateur (POIDS), il faut l'augmenter. Sachant qu'un bateau est un volume, l'augmentation de son déplacement, donc de son poids, l'enfoncement de quelques centimètres, soit une augmentation de la longueur à la flottaison

statique (LWP), effet défavorable mais légèrement compensé par la diminution des élancements. LFLot (Longueur à la flottaison dynamique) est calculée à partir de LWP et des élancements AV et AR. Par exemple : un IRC de LH 10.34m, DSPL 3800 kg, LWP 8.88 m, TCC 1.027 et un facteur d'enfoncement de 18 kg/mm. Augmenter le poids de 90 kg, génère un enfoncement de 5mm, produit un LWP de 8.93 m (+ 50 mm) et un TCC de 1.026. Soit un gain de 1/1000 pour quand même une augmentation de 2.35% du déplacement à vide. Augmenter le déplacement n'est pas une opération simple. Le poids du bateau c'est à 85% celui de la coque, du pont, des cloisons et de la structure interne. Ajouter des gueuses dans les fonds étant taxé par l'IRC rend l'idée inenvisageable. Augmenter le volume d'aménagements intérieurs reste possible, mais de là à gagner 90 kg, est une autre histoire... Même en installant une gazinière à 3 feux + four et un chauffe-eau...

## Que représente 1/1000 de TCC en termes de vitesse ?

Partons d'un cas précis, un IRC « moderne » de longueur à la flottaison dynamique LFLot = 10 m. La vitesse archimédienne  $2.44 * (\text{LFLot})^{0.5} = 7.716$  Nœuds, soit 3.969 m/s.

Le temps mis pour parcourir 1 mille en régate sur la base de la vitesse archimédienne est : temps en sec pour parcourir 1 mille = distance (m) / vitesse (m/s), soit  $t = 1852 / 3.969 = 466.57$  secondes

**Bateau n°1 :**  
TCC = 1.000  
Temps réel : 466.57 s  
Temps compensé :  
 $466.57 * 1.000 = 466.57$  s

**Bateau n°2 :**  
TCC = 1.001  
Temps réel : 466.57 s  
Temps compensé :  
 $466.61 * 1.001 = 467.03$  s

Pour gagner, le bateau N°2 avec son TCC de 1.001 doit améliorer son temps réel de :  $(467.03 - 466.57) / 1.001 = 0.466$  seconde, soit naviguer à une vitesse supérieure de :  $1852 / (466.57 - 0.466) = 3.973$  m/s (**7.724 nds**)

LFLot	V Arch en Nds	V Arch m/s	Temps réel pour 1 mille	TCC de base	TCC base + 0.001	TC (TCC base) (Sec)	TC en Minutes	TC (+0.001) (Sec)	TC (+0.001) en Minutes	Gain à réaliser (sec)	Vitesse cible (m/s)	Vitesse cible en Nds	Gain nécessaire en %
10.00	7.716	3.969	466.57	1.000	1.001	466.57	7.776	467.03	7.784	0.466	3.973	7.724	0.1000
12.00	8.452	4.348	425.91	1.180	1.181	502.58	8.376	503.00	8.383	0.361	4.352	8.460	0.0847
14.00	9.130	4.697	394.32	1.300	1.301	512.62	8.544	513.01	8.550	0.303	4.700	9.137	0.0769
16.00	9.760	5.021	368.85	1.410	1.411	520.08	8.668	520.45	8.674	0.261	5.025	9.767	0.0709
18.00	10.352	5.326	347.76	1.510	1.511	525.11	8.752	525.46	8.758	0.230	5.329	10.359	0.0662
20.00	10.912	5.614	329.91	1.590	1.591	524.56	8.743	524.89	8.748	0.207	5.617	10.919	0.0629
22.00	11.445	5.888	314.56	1.670	1.671	525.31	8.755	525.63	8.760	0.188	5.891	11.451	0.0599
24.00	11.954	6.149	301.17	1.740	1.741	524.03	8.734	524.33	8.739	0.173	6.153	11.960	0.0575
26.00	12.442	6.401	289.35	1.820	1.821	526.62	8.777	526.91	8.782	0.159	6.404	12.448	0.0549
28.00	12.911	6.642	278.83	1.900	1.901	529.77	8.829	530.05	8.834	0.147	6.646	12.918	0.0526
30.00	13.364	6.875	269.37	1.980	1.981	533.36	8.889	533.63	8.894	0.136	6.879	13.371	0.0505
Vérif	13.371	6.879	269.24	1.980	1.981			533.36	8.889				

Il faut noter que les résultats en termes de pourcentage de vitesse à gagner pour sauver ce 1/1000 supplémentaire de TCC sont identiques lorsque les bateaux accélèrent. Dans le cas de X/1000, le gain de vitesse (en %) calculé pour 1/1000 doit être multiplié par le facteur «X».

LFLot	V Portant en Nds	V Arch m/s	Temps réel pour 1 mille	TCC de base	TCC base + 0.001	TC (TCC base) (Sec)	TC en Minutes	TC (+0.001) (Sec)	TC (+0.001) en Minutes	Gain à réaliser (secondes)	Vitesse cible (m/s)	Vitesse cible en Nds	Gain nécessaire en %
10.00	9.487	4.880	379.47	1.000	1.001	379.47	6.325	379.85	6.331	0.379	4.885	9.496	0.1000
12.00	10.392	5.346	346.41	1.180	1.181	408.76	6.813	409.11	6.819	0.293	5.351	10.401	0.0847
14.00	11.225	5.775	320.71	1.300	1.301	416.93	6.949	417.25	6.954	0.247	5.779	11.234	0.0769
16.00	12.000	6.173	300.00	1.410	1.411	423.00	7.050	423.30	7.055	0.213	6.178	12.009	0.0709
18.00	12.728	6.548	282.84	1.510	1.511	427.09	7.118	427.38	7.123	0.187	6.552	12.736	0.0662
20.00	13.416	6.902	268.33	1.590	1.591	426.64	7.111	426.91	7.115	0.169	6.906	13.425	0.0629
22.00	14.071	7.239	255.84	1.670	1.671	427.25	7.121	427.51	7.125	0.153	7.243	14.080	0.0599
24.00	14.697	7.561	244.95	1.740	1.741	426.21	7.104	426.46	7.108	0.141	7.565	14.705	0.0575
26.00	15.297	7.869	235.34	1.820	1.821	428.32	7.139	428.55	7.143	0.129	7.874	15.305	0.0549
28.00	15.875	8.167	226.78	1.900	1.901	430.88	7.181	431.11	7.185	0.119	8.171	15.883	0.0526
30.00	16.432	8.453	219.09	1.980	1.981	433.80	7.230	434.02	7.234	0.111	8.457	16.440	0.0505
Vérif	16.440	8.457	218.98	1.980	1.981			433.80	7.230				

On constate qu'en termes de vitesse, 1/1000 de TCC se chiffre par une différence très faible. Pour un bateau de 10m de LFLot (par exemple JPK 10.10) sur la base de la vitesse archimédienne, cela correspond à une évolution de 7.716 nds à 7.724 nds (+0.1%). Au portant ce sera de 9.487 nds à 9.496 nds (toujours 0.1%). Les polaires ORC donnent entre 120° et 150° et 18 nds de vent une vitesse moyenne de 9.5 à 9.8 nds.

Il est toutefois intéressant d'observer l'influence de 1/1000 sur un parcours océanique comme celui de la Cap Martinique (3800 milles sans escale, en laissant Funchal à tribord). Cette analyse porte sur l'écart en temps entre deux bateaux identiques pour 1/1000 de TCC de différence de 1/1000. La vitesse de 7.61 nds correspond à celle du bateau de Gérard Quenot, vainqueur de la Cap Martinique 2024.

LFLot	V Portant en Nds	V Arch m/s	Temps réel pour 3800 milles	TCC de base	TCC base + 0.001	TC (TCC base) (Sec)	TC en Minutes	TC (+0.001) (Sec)	TC (+0.001) en Minutes	Gain à réaliser (secondes)	Vitesse cible (m/s)	Vitesse cible en Nds	Gain nécessaire en %	1/1000 converti en Minutes
10.00	7.160	3.683	1910614.53	1.000	1.001	1910614.53	31843.575	1912525.14	31875.419	1908.706	3.687	7.167	0.1000	31.84

L'écart de 31.84 minutes paraît négligeable pour une course offshore qui a duré 499 Heures (0.1%) ... Mais, à contrario, perdre la 1ère place pour quelques minutes, alors que 1/1000 de moins de TCC assurait une petite marge « d'erreurs de stratégie ou de manœuvre », est regrettable.

## Du VPP au VRP

La précision de la conduite d'un voilier (barre et réglages) entre pour beaucoup dans cette fourchette de 0.1% (vitesse) et donc implicitement dans ce 1/1000 de TCC. On peut faire les mêmes remarques au sujet des performances du « moteur », c'est-à-dire la forme des voiles et le moment de redressement produit par l'équipage au rappel. Ce dernier item se traduit, pour les courses en double, par la pertinence d'un ballast liquide et surtout de son volume, puisque la présence d'un ballast se traduit par X/1000 de TCC, soit 4/1000 par exemple pour un Sun Fast 3300, et une amélioration du potentiel de vitesse vu par la jauge IRC de 0.4%.

Le LFLot d'un Sun Fast 3300 est de 10.04m, soit une vitesse archimédienne de 7.731 nds. 0.4% d'augmentation correspond à 0.031 nds et à une nouvelle vitesse cible de 7.762 nds.

À ce stade, les analyses et les décisions ne relèvent plus de la jauge IRC, mais de la réalité des performances de chaque bateau. Les performances réelles ne sont pas les VPP, ni les études en CFD (Computational Fluid Dynamics), même si ces deux outils numériques utilisent les meilleurs algorithmes, ni même l'IA. La réalité impose des relevés de mesures complexes, fastidieuses lors de navigations en modifiant les surfaces de voiles, le remplissage des ballasts, l'optimisation du poids de l'équipage... etc...

À l'issue de ces «VPP (Velocity Prediction Program)» qui deviennent en fait le «Velocity Real Performance» de chaque bateau dans sa configuration régate, le skipper connaissant le potentiel de vitesse réel de son bateau, peut le comparer à l'augmentation de TCC (et donc la valeur du 1/1000) résultant des évolutions de la surface de voile de son bateau. En d'autres mots, si en ajoutant 5 m2 de voilure, son potentiel de vitesse croît plus que la taxation de l'IRC, il faut réaliser cette évolution.

Jean Sans





# 2024 : un maintien attendu et confirmé

Le bilan indique que les objectifs sont atteints. Ludovic Abollivier, directeur du Centre de Calcul IRC, en appelle par ailleurs à la formation des mesureurs et à une présence accrue des contrôles sur les événements.



AFAZIK IMPULSE-NEOJIVARO

## Des chiffres à l'équilibre

En cette fin d'année 2024, le Centre de Calcul IRC est en phase avec ses objectifs prévisionnels de l'année. Eu égard aux calendriers de course, à l'absence de grandes courses bisannuelles tel que le Fastnet, nous avons prudemment envisagé le maintien de nos statistiques. Et c'est exactement ce qui s'est passé. Le Centre de Calcul IRC atteindra les 1800 certificats IRC édités à fin 2024. Il s'agit là uniquement du nombre de bateaux jaugés ... Annuellement, les modifications de certificats, les tests IRC, représentent environ 3000 opérations sur certificat. En France, avec près de 750 bateaux jaugés à la mi-octobre, nous nous situons sur une tendance identique à celle de l'an dernier qui confirme une reprise durable suite aux années Covid. La popularité des compétitions en Double et Solo, ainsi que le noyau dur et indéfectible des flottes en Équipage, sont des facteurs clés de notre réussite en France. Sur les trois façades maritimes, les Championnats IRC continuent de fédérer les flottes autour de programmes attrayants. Le Pôle

Course du Yacht Club de France met tout en œuvre pour la cohérence et la diversité de ces calendriers en collaboration avec les clubs littoraux qui sont aux manettes. A l'étranger – le Centre de Calcul IRC édite les certificats IRC pour une quinzaine de pays – nos partenaires ont réalisé une belle année. Stabilité des courbes en Bulgarie, Espagne, Grèce ou Italie, et tendance à la hausse en Belgique, Chili ou encore en Turquie ... La quotidienneté du Centre de calcul n'en est que plus intense !

## Certification des bateaux et services associés : un engagement renouvelé

Le Centre de Calcul IRC est avant tout dédié à la production de certificats IRC. On ne peut pas considérer un certificat comme un simple document administratif. Au regard du nombre des messages que le Centre de Calcul IRC reçoit de votre part, les propriétaires de bateaux, on peut considérer que vous partagez ce point de vue. Régatiers de tous niveaux, chantiers et architectes, nous sommes ravis de



vous accompagner dans vos démarches de jauge et d'éclaircir avec vous la signification et le sens de la Règle IRC. Nous avons souvent besoin d'informations bien détaillées afin d'apporter les réponses les plus précises aux demandes de tous. Vu de notre côté, nous sommes enchantés des nombreux échanges que nous partageons avec vous. Parmi nos objectifs de qualité de service, nous nous efforçons de traiter les demandes dans des délais raisonnables. Cependant, certains dossiers plus complexes requièrent une intervention du Comité Technique IRC ou des échanges approfondis entre le Centre de Calcul IRC du Pôle Course et celui de Lymington. Cela est particulièrement vrai pour les nouveaux bateaux. Le processus est légèrement plus long mais cette réflexion supplémentaire vise à assurer un résultat juste et équitable.

## Formation des mesureurs : un pilier pour plus d'équité

L'équité du système IRC repose très largement sur la qualité des mesures transmises au Centre de Calcul. Bien que la règle IRC soit conçue pour être accessible, la formation des mesureurs reste essentielle pour garantir l'adoption des bonnes pratiques et une application uniforme des procédures. En 2024, le Centre de Calcul IRC a animé plusieurs formations, pour renforcer le réseau de mesureurs agréés IRC. Nous retiendrons particulièrement cette année le stage de mesures IRC organisé par le Cercle Nautique de Nouméa en avril dernier. Quatre mesureurs IRC ont été agréés à cette occasion.

## Notre présence sur les événements : un rendez-vous incontournable

Comme chaque année, le Centre de Calcul IRC a été présent sur de nombreux événements maritimes majeurs. En 2024, nous avons participé au Spi Ouest France à La Trinité-sur-Mer, à la SNIM à Marseille, à la Cap Martinique, au Championnat du Monde des Maxi Yachts (Rolex Maxi Yacht Cup) à Porto Cervo, puis aux premiers Championnats du Monde en Double Mixte en Class 30. Lors de ces compétitions, nous intervenons soit en tant que Comité Technique National, soit en soutien au Comité Technique de l'événement, désigné par la FFVoile pour les compétitions nationales. Dans ce cadre, nous effectuons des contrôles de jauge ou apportons notre assistance au Comité Technique de l'épreuve, responsable des contrôles. De plus, tout organisateur peut solliciter notre expertise avant une compétition pour l'élaboration de points spécifiques

liés à la jauge dans les avis de course, le contrôle des listes d'inscrits ou des certificats des concurrents, ainsi que des recommandations sur les vérifications à effectuer pendant l'événement. Nous sommes heureux d'offrir un service qui bénéficie à l'ensemble des acteurs, coureurs, organisateurs et arbitres, qui peuvent nous contacter à tout moment pour toute information. Nous allons aujourd'hui plus loin dans l'organisation des contrôles sur événement. En effet, le Centre de Calcul IRC, en collaboration avec la FFVoile, son Centre de Calcul et la Jauge Osiris, travaille à l'élaboration d'une procédure commune de contrôles sur événement, qu'il s'agisse de contrôles en mer, juste après une arrivée, ou au ponton avant ou pendant l'épreuve. L'ambition est bien d'intensifier le contrôle. Hors épreuve, le Centre de Calcul IRC procède à des contrôles dits de révision de rating. Une révision consiste à remesurer totalement un bateau. Elle a pour objet de clarifier un doute sur une ou plusieurs données techniques. Cette procédure est ciblée et elle est entièrement prise en charge par le Pôle Course du Yacht Club de France. Les demandes de révisions de rating ont concerné toutes nos façades maritimes cette année.

## Nos perspectives pour 2025

En contact permanent avec les concepteurs de bateaux, le Centre de Calcul IRC, ainsi que celui du RORC, sont en première ligne pour considérer les évolutions technologiques et recueillir les retours d'expérience des utilisateurs de l'IRC. Nos rapports et propositions alimentent l'agenda du Comité Technique IRC, au sein duquel les deux Centres de Calcul sont représentés. Nos travaux sur les «Scow bows» sont proches de leur conclusion, nous étudions la nouvelle tendance pour les trimmers de quille sur les bateaux de pointe... Nous souhaitons que les modifications apportées au programme IRC pour 2025 soient synonymes d'équilibre renforcé pour la flotte IRC. Le calendrier 2025 s'annonce passionnant et nous aurons l'occasion d'intervenir sur plusieurs épreuves nationales et également sur l'Admiral's Cup 2025 et le Championnat d'Europe IRC en Corse (Bonifacio). Assurément, le Centre de Calcul IRC veillera à entretenir la plus grande qualité d'écoute et de service. Les nombreux retours positifs nous encouragent à maintenir ce joli cap !

**Ludovic Abollivier**

Directeur du Centre de Calcul IRC\*

\*Le Centre de Calcul IRC (Ludovic Abollivier et Basile Després) sont quotidiennement appuyés par l'ensemble de l'équipe permanente du Yacht Club de France, par les membres et élus du Yacht Club de France et de son Pôle Course. Qu'ils soient investis dans l'IRC Board, dans PropIRC ou dans le Comité Technique IRC, tous ont contribué au succès de cette année 2024 !





Flying Nikka, un 60 pieds à foils, développé par le cabinet d'architectes Mills Design pour la régate inshore et offshore Son TCC expérimental est 1.583.

## Optimiser son certificat IRC

### Le Centre de Calcul IRC nous livre avis et conseils

La jauge IRC laisse beaucoup de liberté car sa philosophie n'est pas d'interdire. C'est une règle qui se veut simple et universelle, propre à encourager les innovations architecturales tout en décourageant les dépenses excessives. Pour un architecte comme pour un propriétaire, ce vaste champ des possibles offre de multiples directions. Vous le savez, les mesures et données techniques constitutives de votre certificat IRC peuvent être auto-déclarées par un propriétaire tout comme elles peuvent être certifiées par un Mesureur IRC agréé Endorsed, ce qui apportera une sécurité supplémentaire à un propriétaire sans pour autant lui retirer l'entière responsabilité des données transmises au Centre de Calcul. En effet, le mesureur mesure, le propriétaire décide seul de sa configuration de navigation et de ce qu'il déclare... Règle simple et libérale, la Règle IRC offre donc une grande marge de manœuvre dans l'optimisation d'un certificat IRC. Encore faut-il savoir par quel côté aborder la question. La première tendance sera de comparer son certificat à celui des autres bateaux et de dresser l'alarmant constat selon lequel votre bateau recule mieux qu'il n'avance tout en étant bien plus taxé que tous les autres ! Je force le trait avec humour et j'en conviens ... Avant de parvenir à ce genre de conclusion, nous vous invitons à ne pas vous décourager et à faire les choses dans l'ordre !

### Premier stade : valider une base technique.

La première étape consiste à s'assurer que les mesures de coques, celles des appendices, du gréement et des voiles de votre bateau sont exactes. Il faut également

s'assurer que le bon type de quille et les matériaux de cette quille sont bien déclarés au Centre de Calcul IRC, de même pour les aménagements intérieurs de votre bateau. Plus simple mais pas dénué d'intérêt : bien vérifier le positionnement adéquat des marques de jauge sur la bôme et le mât. Sans une bonne vision de départ, il est hasardeux d'aller plus loin. Le Centre de Calcul IRC recommande par exemple de faire remesurer ses voiles avant toute demande de certificat en début de saison. Il est peu écouté – nombres de demandes de revalidation nous parviennent sans indiquer aucun changement – pourtant l'impact de nouvelles mesures vérifiées est très souvent visible. N'hésitez pas à faire appel à nos Mesureurs Agréés Endorsed et aux voileries qui disposent de personnels agréés pour les mesures de voiles en IRC : [https://ycf-club.fr/wp-content/uploads/2024/06/Correspondants-Mesureurs\\_FRA\\_IRC\\_2024.pdf](https://ycf-club.fr/wp-content/uploads/2024/06/Correspondants-Mesureurs_FRA_IRC_2024.pdf)

### Second stade : définir son programme de courses

Aujourd'hui, la publication de la page 2 de tous les certificats IRC valides de l'année en cours permet d'effectuer ces comparaisons très rapidement. N'hésitez donc pas à consulter : <https://ircrating.org/boat-data-for-valid-irc-certificates/>. Le TCC des bateaux n'apparaît pas sur la page 2 des certificats. En effet, le Comité Technique IRC ne l'a pas souhaité, ceci afin d'éviter l'exploitation de ces documents par Intelligence Artificielle. Cependant, la liste des ratings à jour étant elle aussi publiée, il suffit de recouper les informations de la page 2 et de cette liste que vous pouvez consulter sur le lien suivant : <https://ircrating.org/irc-racing/online-tcc-listings/>. Ces consultations en ligne sont gratuites. Bien

entendu, vous avez toujours la possibilité de commander la copie d'un certificat IRC en cours de validité au Centre de Calcul IRC. Vous obtiendrez ainsi les deux pages du certificat, mais c'est un service payant. La consultation de ces listings vous permettra de constater qu'au sein d'une même série de bateaux, on trouve une multitude de configurations distinctes, choisies en fonction d'un point crucial : le programme de courses. Selon que vous allez orienter votre saison vers des courses de types «Grand Prix», avec parcours construits et petits côtiers, ou vers un programme davantage tourné vers le large et constitué de grandes courses côtières, voire d'une course transatlantique, l'optimisation de votre rating aura une signification toute différente. De même, orienter sa saison vers des courses en équipage, en double ou en solo amène à considérer les choses sous différents angles. Le certificat IRC secondaire vous permet aujourd'hui d'optimiser des configurations distinctes, une configuration «Équipage» et une configuration «Double» par exemple, ou encore une configuration davantage orientée vers la course au large et une seconde destinée aux «Grand Prix» ... L'IRC vous offre la possibilité d'adapter votre rating à la diversité de votre programme. Il est aussi très important d'étudier bien en amont les avis de courses des compétitions auxquelles vous souhaitez participer. Certaines courses prévoient des limites de rating à l'inscription, l'autorisation d'un spi supplémentaire, l'ajout de conditions particulières sur les voiles d'avant admises (c'est notamment le cas des courses transatlantiques), des dates limites pour le dépôt du certificat IRC auprès de l'organisation ... Bien entendu, ce sont des éléments à prendre en compte dans le cadre de votre démarche.

### Troisième stade : optimiser sa vitesse

Optimiser un rating ne consiste pas à rechercher absolument la baisse de ce rating. Plutôt qu'un rating, il s'agit avant tout d'optimiser une vitesse de bateau en fonction d'un parcours à effectuer. Bien entendu, cela commence par une carène bien propre, un mât bien réglé et du matériel maintenu en bon état. En fonction de la course envisagée, il s'agira de bien définir les voiles à utiliser. Pour une transatlantique type Transquadra ou Cap Martinique, on pourra se passer d'un génois trop généreux et on privilégiera peut-être le nombre de spis embarqués et la puissance de la grand-voile. Entre 3 bouées, en fonction de son bateau, on s'orientera plutôt sur l'utilisation d'un tangon avec spis symétriques en nombre réduit, sur un génois plus généreux et une grand-voile plus polyvalente ... Sur une Gascogne 45, une Armen Race ou un Fastnet, il faudra probablement étendre cette recherche de polyvalence à l'ensemble de la garde-robe envisagée.

### Quatrième stade : s'adresser aux bonnes personnes et utiliser les bons outils

Changement de quille, modification de tailles de voiles, modification des aménagements intérieurs d'un bateau, matériaux utilisés, le rôle du Centre de Calcul n'est pas de vous conseiller directement dans le choix de ces options, mais de vous indiquer comment la règle IRC s'applique et traite les différentes options que vous envisagez. Un voilier ou un designer sera bien plus à même de vous accompagner dans la validation précise des bonnes options. Un exemple : un Half Tonner, dont les seuls aménagements intérieurs se limitent à des supports de banquettes en contre-plaqué dans le carré et sous la plage arrière, effectue une demande de simulation auprès du Centre de Calcul. Cette simulation porte principalement sur l'équipement intérieur du bateau. Il est envisagé d'intégrer un support de bannette double dans la cabine avant (lit breton), un WC chimique sous cette bannette, une séparation en textile entre la pointe avant et le carré, des planchers en composites et un nouveau safran aux mêmes dimensions que l'ancien, mais doté d'une mèche en carbone. Le Centre de Calcul pourra indiquer que la masse des aménagements ajoutée aura un impact positif sur le rating mais que l'évolution de la flottaison (les mesures d'élancements) viendra potentiellement atténuer cet impact. Il pourra aussi indiquer qu'en IRC, un WC chimique n'est pas mieux considéré qu'un seau, qu'une séparation en textile n'est pas considérée comme une porte, que le matériau envisagé pour la réalisation des planchers aura un impact négatif sur le rating, comme celui de la nouvelle mèche de safran... En bref, nos conseils se limitent à vous indiquer ce que dit la Règle IRC.

En revanche, seul le Centre de Calcul tranchera finalement. En effet, il est le seul organisme habilité à produire des certificats IRC, y compris des certificats tests, et c'est uniquement sous cette forme qu'il est habilité à transmettre des résultats chiffrés en termes de rating. Au fur et à mesure de votre projet d'optimisation, nous vous conseillons donc de valider vos choix en demandant des certificats tests au Centre de Calcul plutôt que de vous fier aux bruits de pontons ou à un quelconque expert en optimisation. Bien entendu, il vous faudra être le plus précis possible dans les données transmises pour vos tests IRC, mais, ici encore, le Centre de Calcul saura vous demander les éventuels compléments d'informations propres à affiner le résultat final.

Ludovic Abollivier





# Congrès IRC du 12 octobre 2024 à Dubaï

Gilles Fournier, propriétaire et skipper du J 133 *Pintia*, habitué des courses du RORC et redouté par nos voisins britanniques, était mandaté par le pôle course du YCF au congrès annuel de l'IRC. L'industriel havrais nous livre ses commentaires.



© IRC

Sous un soleil dominant et à la seule ombre des gratte-ciels, le Congrès annuel de l'IRC s'est réuni à l'invitation du très britannique Dubai Offshore Sailing Club vingt ans après le congrès initial tenu à Londres à la suite de la reconnaissance par World Sailing de l'IRC comme système international de jauge, et quarante ans après sa création par le RORC et l'UNCL. Présidé par Michael Boyd ancien Commodore du RORC, le congrès a pour fonction d'entériner les propositions du comité technique, d'orienter les futurs développements et de réunir la voile offshore de la planète. Cette année étaient représentés la Belgique, l'Irlande, le Japon, les Philippines, l'Australie, Dubaï, la Hollande, ainsi, bien entendu, la Grande Bretagne et la France renforcées par leur équipe technique. Le pôle course du YCF (ex UNCL) avait pour délégués Philippe Sérénon, Ludovic Abollivier

et moi-même. Des présentations et débats, il ressort que : le nombre de certificats de jauge émis dans l'année est une bonne mesure de la santé de notre système. Ce chiffre mesure aussi le niveau des ressources financières des bureaux de Lynington et de Paris. Pour 2024, on prévoit un atterrissage de fin d'année très proche de l'an passé. Cette stagnation, en ligne avec ce qu'on observe sur l'eau, mérite attention. Les causes sont connues : la course au large amateur peine à attirer les jeunes et le vieillissement des équipages est accentué par la compétition en double, à la fois cause et conséquence. Mettre plus en valeur les équipiers de nos bateaux à la fois par les skippers/propriétaires et par les organisateurs dans la communication qui est faite, pourrait aider à faire revenir les jeunes. À un niveau plus technique, l'IRC a une double problématique : d'une part permettre un accès

simple et bon marché aux régates de club et, d'autre part, garantir aux équipages des bateaux performants, une jauge équitable, ainsi qu'une protection contre une obsolescence trop rapide. Pour accueillir les nouveaux venus, les initiatives, britannique avec le YCT comparable dans sa finalité à l'IRC GO franco/belge, sont une bonne réponse locale pour une meilleure accessibilité. La fusion des deux systèmes et son développement planétaire sont hautement souhaités par le congrès.

Pour le haut niveau, le succès attendu de la nouvelle Admiral's Cup commande de faire évoluer la pratique de l'IRC vers la présence de jaugeurs lors des grands événements, l'augmentation des contrôles, y compris la pesée, et plus de transparence dans l'accès aux éléments essentiels des certificats des concurrents. Cette transparence permettra aussi

aux propriétaires de calculer eux-mêmes les conséquences sur leur rating des modifications projetées (voilure essentiellement). Cette avancée importante réduira inmanquablement le nombre de certificats traités par les centres de calcul et il conviendra de trouver une compensation pour maintenir les équilibres. Concernant les calculs de jauge proprement dits, la formule continue d'évoluer pour prendre en compte les nouvelles tendances architecturales en encourageant l'innovation, tout en préservant la cohérence des flottes existantes.



Voilà ce que j'ai retenu de ce congrès... Vous pourrez me dire «Pourquoi aller si loin alors qu'une bonne visio serait plus simple et bien moins chère ?». En fait, comme souvent, c'est au petit-déjeuner, puis au dîner que les contacts importants se nouent,

que les chicaneries entre les équipes s'aplanissent comme par magie. Et nous rentrons chez nous fermement convaincus que l'IRC, grâce aux équipes françaises et anglaises travaillant ensemble, est de loin le meilleur système de jauge

de la planète, prêt, grâce à sa forme évolutive, à durer encore 40 ans.

**Gilles Fournier**

## 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







# PropIRC devient Classe IRC

Ce nouveau nom pourrait paraître anecdotique mais il introduit des changements. Explications par Philippe Séréon

À l'heure où vous lirez ces lignes, votre association aura changé de nom : PropIRC est devenue la **Classe IRC** avec un nouveau logo. L'objectif est de rendre la classe plus lisible et compréhensible. Car l'organisation internationale de notre sport, World Sailing, requiert que chaque bateau appartienne à une classe : classe monotype comme le Sun Fast 30 OD, classe à restriction comme l'IMOCA ou classe à handicap comme l'IRC. C'est pourquoi il est incontournable d'être membre de la classe avant de pouvoir demander un certificat au centre de calcul. Cela donne naturellement des droits, entre autres d'être force de proposition pour l'évolution de la jauge IRC. Chaque pays fait des soumissions au congrès annuel (voir par ailleurs), issues des retours d'expérience de nos membres. Rappelons ici que la jauge IRC est faite par des coureurs pour des coureurs. Dans le jeu de gendarmes et de voleurs, la jauge est du côté des gendarmes et court après les voleurs que sont les designers imaginatifs ! Votre retour d'expérience est donc essentiel pour adapter la jauge chaque année et maintenir son équité. Enfin, la classe, sans adresse fixe depuis le départ de l'UNCL de Boulogne, a aujourd'hui une adresse prestigieuse au Yacht Club de France, 41 Avenue Foch à Paris où vous êtes les bienvenus !

En matière d'équité, rappelons que c'est une jauge mesurée déclarative (sauf « endorsement ») basée sur l'honnêteté des coureurs. Mais il arrive que la volonté de gagner autorise certains d'entre nous à manquer de « vigilance ». Rappelons que la classe a un comité d'éthique qui traite des cas les plus graves pouvant entraîner des sanctions fédérales. C'est pourquoi, à la demande de la majorité des coureurs qui analysent scrupuleusement les résultats, nous acceptons volontiers les contrôles. Je remercie à cet égard le centre de calcul IRC, les comités techniques, les arbitres et les clubs organisateurs car ce n'est pas toujours simple mais c'est à ce prix que nous continuerons à courir sans arrière-pensées.

La philosophie de la jauge IRC est d'être une jauge accessible et pragmatique. Elle fait face à une concurrence souvent virulente de l'ORC qui se veut scientifique. Les deux sont par définition des systèmes statiques dans l'univers en mouvement produit par la météo. Une jauge ne peut donc jamais être parfaite mais chacun approxime le réel à sa manière : l'IRC intègre le paramètre météo de manière statistique et constante quand l'ORC l'adapte course par course, ce qui peut paraître plus juste mais ne l'est pas plus



finalement. L'immense différence est qu'en IRC on court contre ses concurrents avec les possibilités tactiques inhérentes, alors qu'en ORC, on court d'abord contre ses polaires avant d'affronter ses concurrents, la tactique devenant secondaire.

La volonté des créateurs du CHS (devenu IRC) était de laisser la liberté aux architectes et d'éviter que la jauge soit trop normative sans toutefois leur donner toutes les clés qui avaient conduit l'IOR à sa perte. Mais, au fond, la jauge IRC n'est ni plus ni moins secrète qu'un VPP dont on ne connaît pas les formules de calcul ! Bien sûr, nous continuons à demander à la jauge d'être toujours plus explicite et compréhensible mais l'équilibre entre la propriété intellectuelle et la transparence souhaitable reste subtil.

Je voudrais conclure en rendant un hommage appuyé à Jean Sans, l'un des créateurs du CHS qui aura consacré la moitié de sa vie à la jauge, laquelle fête ses 40 ans cette année : je vous laisse faire le calcul de l'âge du capitaine ! Bonnes régates 2025 !

**Philippe Séréon, Président de la Classe IRC**



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, Zuidertlaan 13, 9000 GENT	luc@wvsv.be
Bulgarie	DUKOV	Nikola	BIRCOA, 16 Loza Street, 9010 VARNA	ircbulgaria@gmail.com
Chili	CHAVEZ	Alfredo	Yacht Club de Chile, Av Escuadra Libertadora 1800, Viña del Mar	achavez@yach.cl
Chine (Nord)	MURPHY	Nee	Seafaring International (HK) Co., Limited, Room 1906, 19/F., Ginza Plaza 2A Sai Yeungw Choi South Street, Mongkok, Kowloon, Hon Kong. Shandong Province, Qingdao 266002, P.R. China	chnirc@gmail.com
	CHOU	Leon	Shenzhen Across Four Oceans Sailing Event Management CO.Ltd	leonchou@chncup.com
Chine (Sud)	WUBIN	Alain	Room 601, Building E-6, OCT LOFT, Nanshan District, SHENZHEN 518053, P.R. China	wubin7086@gmail.com
	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	rseguir@rfev.es
Grèce	TSALIKIS	Lazaros	Hellenic Sailing Federation, Offshore Committee, Marina Kallithea, 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, MONTEVIDEO 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
	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	philippeaunay7@gmail.com
	MARMONTEIL	Thomas	15B rue francis Le Hellec, 56400 BRECH			06 13 06 65 15	tmarmonteil@gmail.com
Manche	RODRIGUES	Thierry	Immeuble Kerguelen - rue du LTV Bourelly - 56100 Lorient			06 85 56 79 26	th.rodrigues@naviconsult-expertise.com
	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	nlemarchand@aol.com
Méditerranée	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
	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@quantsails.com
Nouvelle Calédonie	SILVE	Hélène	167 rue abbe de l'épée - 13005 Marseille	04 91 47 10 25		06 64 72 61 79	helene.silve@orange.fr
	HAUTIER	Lauren	35 bis rue Jean Ohlen - 98800 - NOUMEA			+687 98 70 11	croiseurs@cnc.asso.nc
	MALIGE	Lucas	2 rue du Capitaine Desmier - 98800 - NOUMEA	04 91 47 10 25		+687 906 305	basenautique@cnc.asso.nc
	MULLER	Clément	BP10011 - 98805 - NOUMEA CEDEX			+687 85 87 55	firstclassnc32175@gmail.com
	ROPARS	Christelle	23 rue chu van - 98800 - NOUMEA	04 91 47 10 25		+687 73 84 76	ropars.c@laposte.net

## 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 Verrière 56100 Lorient			06 98 65 40 68	thibaut.agaugue@northsails.com
	ANDRE	Félix	520 rue Alain Colas, 29200 Brest			02 98 44 79 80	felix.andre@incidence-sails.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@quantsails.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
	CLOUET	Hélène	6 rue du sous marin Venus, 56100 Lorient			07 45 17 65 70	helene.clouet@incidence-sails.com





# Correspondants

MESURES ENDORSED DES VOILES							
Région	Nom	Prénom	Adresse	Téléphone	Fax	GSM	Email
	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
	GAILLARD	Lionel	All Purpose - 18 rue des Thermes - ZA 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 - Allée 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
	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 - Allée 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
	SEITE	Arnaud	7 rue Alain Colas, 17180 Perigny	05 46 41 83 52			arnaud.seite@incidence-sails.com
	TEXIER	Julien	Northsails Vannes - Allée Loïc Cadadec - 56000 Vannes			06 25 40 29 25	julien.texier@northsails.com
Manche	AUFFRET	Raphél	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 Mousans Sartoux			06 07 03 63 67	Fabien.Castellonet@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
	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
LE MOAL		Didier	JB Composites, Parc Actilonne, BP43474 Olonne sur Mer, 85342 Les Sables d'Olonne Cedex			06 14 32 09 57	dmlm@jbcomposites.com
VIAnt		Sébastien	19, rue Dumont d'Urville, 56270 - Ploemeur			06 19 60 00 54	sebastien@espace-viant.com



# IRC 2025

www.ycf-club.fr



Autorités Rating IRC



Règles IRC



Préparer mon Certificat IRC



Les tarifs des certificats IRC



Mesurer mon bateau



Mesureurs et Correspondants





# Championnats IRC Méditerranée 2025

## Du changement dans la continuité

Pour la première fois, les Championnats IRC Méditerranée ont connu une baisse de leur fréquentation en 2024. Afin de relancer la motivation des propriétaires, des équipages et des duos pour ces Championnats, le Pôle Course du YCF, en accord avec les clubs méditerranéens et les coureurs, propose plusieurs évolutions significatives pour 2025.

- Le Championnat d'Europe IRC Equipages se déroulera du 5 au 12 octobre, organisé par le YC Bonifacio, le désormais célèbre Tour de Corse à la Voile constituant la grande course de ce championnat. Plusieurs équipages anglais et italiens ont d'ores et déjà manifesté leur vif intérêt car ils pourront ainsi, par la suite, participer à la Rolex Middle Sea Race.
- Dans les classes IRC Equipages, la classe IRC2 est la moins nombreuse, souvent regroupée avec la Classe 1 durant les épreuves, alors que c'est traditionnellement la taille de bateaux la plus nombreuse dans les ports méditerranéens (40 - 44 pieds). Une redéfinition du découpage des classes est en cours d'étude afin de redynamiser cette classe.
- Avec regrets, le Championnat Solo est abandonné car il n'a pas trouvé un public suffisant, et les bateaux concernés diminuent d'autant la flotte des Duos. De plus, les régates Solo demandent aux organisateurs des dispositions de sécurité supplémentaires difficiles à accepter pour faire régater une poignée de solitaires.
- Pour les Duos, la création d'un Championnat Double Mixte au sein du Championnat Duo semble s'imposer désormais. Dans cette classe, où les Duos masculins et « moustachus » sont nombreux, un peu de fraîcheur et de compétences féminines seront les bienvenues.
- En complément sur les courses des Championnats IRC, le pôle Course du YCF invite les clubs méditerranéens à accueillir sur certaines épreuves la classe monotype Sun Fast 30 One Design, dont les lauréats se verront remettre des prix spéciaux de la part du YCF.

Ainsi, ce programme des Championnats IRC Méditerranée 2025 devrait participer à la relance de la course au large en IRC, et en monotype que le YCF entend promouvoir efficacement.

CALENDRIER DES CHAMPIONNATS IRC 2025 MÉDITERRANÉE					
Désignation épreuve	Club	Date début	Date fin	Équipage	Double
Festival Armen	SNST	01/03/25	09/03/25	X	
Massilia Cup Inshore	CNTL	04/04/25	06/04/25	X	X
SNIM	SN Marseille	18/04/25	21/04/25	X	X
La Mandrée	AN ST Mandier	26/04/25	27/04/25	X	X
Paprec 600 Saint Tropez	SNST	16/05/25	24/05/25	X	X
100 Miles de Port Grimaud	YCIPG	24/05/2025 (à valider)	24/05/2025 (à valider)	X	X
Porquerolles Race	YCP	28/05/25	01/06/25	X	
Loro Piana Giraglia	YCI/SNST	11/06/25	13/06/25	X	X
Massilia Cup Offshore	CNTL	19/06/25	29/06/25		X
Duo Cipriani Franco	UNM	04/07/25	05/07/25		X
Palerme Monaco	YC Monaco	19/08/25	24/08/25	X	
QuadraSoloDuo	SN Marseille	23/08/25	30/08/25		X
Trophée Sémac	UNM	06/09/25	07/09/25	X	
Duo Sail	CNTL	27/09/25	28/09/25		X
Championnat d'Europe IRC Equipages	YCB	05/10/25	12/10/25	X	
Tour de Corse	YCB	09/10/25	12/10/25	X	X
Brescou d'Or	SORAC	11/10/25	12/10/25	X	
Grand Prix de Palavas	CNP	18/10/25	19/10/25	X	X
Rolex Middle Sea Race	RMYC	19/10/25	26/10/25	X	X
			<b>Nb d'épreuves</b>	<b>15</b>	<b>13</b>
				6 offshore	6 offshore
				6 meilleurs résultats	5 meilleurs résultats

**17-24 mai 2025**

**Course IRC**

- Solo
- Duo
- Equipage

**PARCOURS DE 600 NAUTIQUES EN MEDITERRANEE**

**COURSE AU LARGE**

**INSRIPTIONS : regate@snst.org**  
**Tel: 04 94 97 30 54**  
**www.societe-nautique-saint-tropez.fr**





# Championnats IRC Manche-Atlantique 2025

## Le Fastnet en point de mire

Le programme 2025 comprend 17 épreuves en équipage, 18 pour les doubles et 9 pour les solos. Les 5 meilleures seront retenues pour les équipages et doubles et 3 pour les solos. Tous les plans d'eau sont concernés de La Rochelle au Havre. La dernière-née est la Vire les îles à Pornic fin septembre qui consiste en un tour de l'île d'Yeu nocturne sur une petite centaine de milles. Le programme fait la part belle à l'offshore qui reste quand même la finalité

de nos bateaux. Ce sera l'année du centenaire du Fastnet et, une fois de plus, début janvier, nous serons tous à cliquer sur la souris pour nous inscrire au top départ du RORC. Les derniers Fastnet ont été un peu agités, particulièrement le dernier. Espérons que 2025 soit plus calme. Alexis Loison, multiple vainqueur de l'épreuve déclarait qu'il n'avait pas mis son ciré pour le 1<sup>er</sup> Fastnet couru avec son père. C'était en 2013 !



© Autre regard

CALENDRIER DES CHAMPIONNATS IRC 2025 ATLANTIQUE MANCHE							
Désignation épreuve	Organisateur	Date début	Date fin	Equipage	Double	Solo	Site internet
Transquadra Madere Martinique Atlantique - Etape 2	Transquadrasolo	01/02/25			X	X	<a href="https://www.transquadra.com/">https://www.transquadra.com/</a>
Spi Ouest France BPGO	SNT	17/04/25	21/04/25	X	X		<a href="https://www.snt-voile.org/">https://www.snt-voile.org/</a>
Coupe Emilie Moulton	SNBSM	19/04/25	21/04/25	X			<a href="https://snbsm.com/">https://snbsm.com/</a>
Semaine de La Rochelle Habitable	LRN	01/05/25	04/05/25	X	X		<a href="https://www.larochellenautique.com/">https://www.larochellenautique.com/</a>
Cervantes Trophy Race	RORC	03/05/25		X			<a href="http://www.rorc.org/">http://www.rorc.org/</a>
Gascogne 45/5	LRN	07/05/25	11/05/25	X	X	X	<a href="https://www.larochellenautique.com/">https://www.larochellenautique.com/</a>
Armen Race Uship	SNT	29/05/25	01/06/25	X	X	X	<a href="https://www.snt-voile.org/">https://www.snt-voile.org/</a>
Télégramme Tresco Trophée	YCM	28/05/25	01/06/25	X	X		<a href="http://www.yc-morlaix.com/">http://www.yc-morlaix.com/</a>
Les 100 Milles et Plus	YCCA	07/06/25	09/06/25	X	X	X	<a href="https://www.ycca.fr/">https://www.ycca.fr/</a>
Trophée Audi - 100 Milles et Une Nuit	YCD	14/06/25	15/06/25		X		<a href="https://yacht-club-dinard.fr/">https://yacht-club-dinard.fr/</a>
Duo Catamania	SNT	14/06/25	20/06/25		X		<a href="https://www.duocatamania.com/">https://www.duocatamania.com/</a>
Ticket to Wight	YCC	20/06/25	22/06/25	X	X		<a href="https://yc-cherbourg.com/">https://yc-cherbourg.com/</a>
Course des Iles	CNH	23/06/25	28/06/25			X	<a href="https://www.club-cnh.org/">https://www.club-cnh.org/</a>
La Trinité Cowes	SNT, RORC	06/07/25	09/07/25	X	X	X	<a href="https://www.snt-voile.org/">https://www.snt-voile.org/</a>
Cowes Dinard/St-Malo Race	RORC / YCD	11/07/25		X	X		<a href="http://www.rorc.org/">http://www.rorc.org/</a>
Rolex Fastnet Race	RORC	26/07/25		X	X		<a href="http://www.rorc.org/">http://www.rorc.org/</a>
Tour du Finistère à la voile	CDV 29	28/07/25	02/08/25	X			<a href="https://www.cdv29.com/">https://www.cdv29.com/</a>
Trophée Audi - Le Tour des Sémaphores	SNBSM, YCD	23/08/25			X		<a href="https://snbsm.com/">https://snbsm.com/</a>
Cap 300 (Qualificative Cap Martinique 2026)	YCCA	29/08/25	31/08/25		X	X	<a href="https://www.ycca.fr/">https://www.ycca.fr/</a>
Double de Normandie	CNPV	18/08/25	23/08/25		X		<a href="https://cnpulvaine.fr/">https://cnpulvaine.fr/</a>
La Nuit des Iles du Ponant	SNT	06/09/25	07/09/25	X	X	X	<a href="https://www.snt-voile.org/">https://www.snt-voile.org/</a>
L'Atlantique Le Télégramme E. Leclerc	CNL	19/09/25	21/09/25	X	X		<a href="https://www.cnlorient.com/">https://www.cnlorient.com/</a>
Trophée des Minquiers	YCG	27/09/25	28/09/25	X			<a href="https://yachtclubgranville.com/">https://yachtclubgranville.com/</a>
Vire les Iles	CN Pornic	27/09/25	28/09/25	X	X	X	<a href="http://www.cnpornic.com/">http://www.cnpornic.com/</a>
Nb d'épreuves				17	18	9	

5 meilleures 5 meilleures 3 meilleures

**Wichard**  
**OFFSHORE RESCUE**  
**COUPEAU DE SAUVETAGE LAME FIXE ET SON ETUI**

**TRANCHANT & RÉSISTANT A LA CORROSION**

Lame crantée 3 mm Inox

Démanteleur

Etui sécurisé

Visible de nuit

Système de verrouillage

Réf: 10192  
 livré avec son étui  
[www.wichard.com](http://www.wichard.com)

**La SNT, haut lieu de l'IRC en Atlantique**

**Calendrier 2025 des principales courses en IRC à La Trinité-sur-Mer**

**Spi Ouest-France BPGO**  
17 - 21 avril

**L'Armen Race Uship**  
29 mai - 1<sup>er</sup> juin

**La Trinité-Cowes by Actual**  
6 - 9 juillet

**La Nuit des îles du Ponant**  
6 - 7 septembre

**Les Voiles de la Baie**  
16 août

**SNT**





### Le CNTL Marseille, meilleur Club IRC de France 2024

Pour la 2<sup>ème</sup> année consécutive, le CNTL Marseille est le 1<sup>er</sup> Club IRC de France grâce aux performances des bateaux de son Pôle Course animé par Yves Ginoux. A la 2<sup>ème</sup> place, on retrouve la SN Marseille et la SN Saint-Tropez finit 3<sup>ème</sup>. Le premier Club non méditerranéen est la SN Trinité qui finit 4<sup>ème</sup>. La plupart de la vingtaine de bateaux du Pôle Course du CNTL naviguent en Duos, emmenés par *Ilogan* le JPK 10.10 de Pierre Perdoux, une nouvelle fois Champion IRC Duo Méditerranée et *Jubilations*, autre JPK 10.10 de Bruno Maerten, 3<sup>ème</sup> de ce même Championnat.

Tous deux s'entraînent dans le cadre de la Massilia Sailing Academy, initiée par Ludovic Gérard, avec le support technique des équipes du CNTL. Il faut noter aussi les très bons résultats de « nos » bateaux en IRC Equipages, comme *Chenapan 4*, le Ker 40 de Gilles Caminade, *Team Guenifey*, le TP52 de Laurent Camprubi, ou *Long Nose XI*, le Farr 36 de Jean Rougnon qui trustent les podiums des épreuves IRC méditerranéennes. Depuis septembre, le Pôle Course du CNTL héberge 4 nouveaux Sun Fast 30 OD de Cap Regatta qui vont permettre de former de jeunes équipages à la course au large, dont un équipage mixte qui courra la saison 2025 sur ce monotype aux couleurs du Club, comme le confirme son président Franck Recoing.



### Championnat du monde offshore en double mixte : le couple britannique Adamson/Finlayson s'impose de 65 secondes !

Les Anglais Maggie Adamson et Cal Finlayson se sont imposés au championnat du monde de course au large en double mixte couru à Lorient fin septembre à bord des nouveaux Sun Fast 30 OD conçus à l'initiative de l'UNCL et mis à disposition de jeunes équipages représentant 16 nations par Cap Regatta. Les Français Elodie Bonafous et Basile Bourgnon, après avoir dominé les courses préliminaires avec l'autre tandem français composé de Charlotte Yven et Lois Berrehar, se sont fait battre chez eux

pour seulement 65 secondes après 151 milles de course durant l'épreuve qui rassemblait les 10 finalistes dans une compétition organisée conjointement par Lorient Grand Large, notre club, ainsi que le RORC sous l'égide de World Sailing. Les conditions météo sur la course ont été musclées et variées avec 30 nœuds et deux mètres de houle pour se terminer par des vents erratiques. Tout s'est joué à quelques milles de l'arrivée avec quatre bateaux de tête au coude à coude. « Ce ne sont que ces petites choses qui ont finalement fait la différence », commentait Maggie. Son compagnon Cal ajoutait : « Pour être honnête, battre de si grands marins est surréaliste, surtout à Lorient, berceau de la course au large française ». Malgré la déception de s'être fait dépasser au dernier moment, Basile Bourgnon, a bien apprécié ce championnat : « C'est un format de course très intéressant, avec une adversité venue de partout dans le monde. On essaiera de revenir l'année prochaine pour prendre notre revanche ! ». Le RORC accueillera le championnat à Cowes en septembre 2025. World Sailing aimerait faire entrer cette discipline aux Jeux Olympiques de Brisbane en 2032.

### Worldstar : Un tour du monde en IRC

Le Royal Western Yacht Club a annoncé le lancement d'une course autour du monde en double et/ou solo à bord de monocoques de 35 à 60 pieds de long, sachant que les 60 pieds doivent être antérieurs à 2007. Le vainqueur de cette épreuve sera le bateau ayant réalisé le meilleur temps compensé IRC. Le départ sera donné de Plymouth le 26 septembre 2026 et l'arrivée aura lieu au même endroit après avoir effectué un parcours identique à celui du Vendée Globe. Précision lue dans la « notice of race » : une éventuelle escale ne signifie pas une mise hors course.



### Le Yacht Club de Cannes lance une nouvelle grande course en IRC

Après avoir organisé le Championnat d'Europe IRC Equipage en 2023, le Yacht Club de Cannes souhaite organiser en 2025, sous l'impulsion de son Président Jean-François Cutugno, une course de ralliement Cannes-Malte courue en IRC, afin d'amener les grands bateaux de plus de 55 pieds, et surtout les Maxis, à participer à la Rolex Middle Sea Race. L'annonce de cette course lors de la remise des prix de la RMSR 2024 a été faite conjointement avec le Royal Malta Yacht Club. Elle devrait encore renforcer la participation à cette magnifique et difficile épreuve de plus de 600 milles autour de la Sicile.



### Jivaro vecteur de communication positive

Yves Grosjean et son Jivaro Sailing Team présidé par Philippe Sérénon ont initié un projet original : utiliser son bateau et son équipage

amateur comme démonstrateur d'inclusion de personnes cérébrolésées qui souhaitent réintégrer leur entreprise après un accident cérébral. À tout âge, on peut faire un AVC et ou un trauma crânien qui laisse des séquelles plus ou moins graves telles que l'aphasie. Ce handicap, souvent invisible, conduit ceux qui en sont victimes vers un isolement social et une perte de confiance en soi. La réintégration dans l'emploi est fondamentale mais elle demande une implication forte de l'entreprise et la prise en compte de la situation spécifique de chacun pour se donner le temps nécessaire et l'accompagnement idoine pour réussir. L'équipe de course au large Jivaro Sailing Team (JST) est un vecteur de communication positive et un modèle pour décortiquer la dynamique d'équipe. En régate, la performance est dictée par l'efficacité de l'ensemble de l'équipage, charge aux plus expérimentés de donner confiance et d'accompagner les moins expérimentés. La course au large est un environnement exigeant, révélateur de personnalité, où on ne triche pas, ni avec soi-même ni avec ses coéquipiers, où nous sommes tous plus ou moins handicapés. En mer, on apprend à se connaître soi-même et à connaître l'autre, à dépasser ses peurs, faire grandir sa confiance en soi et faire confiance à l'autre pour réussir ensemble. Il faut accepter ses failles et ses erreurs, les siennes propres et celles de l'autre, ne pas se bloquer sur les échecs mais en tirer les leçons et rebondir sans retard. Ce projet se construit avec l'aide de plusieurs experts : Pascale Pradat-Diehl, ex-Cheffe de Service de Médecine Physique et de Réadaptation à la Salpêtrière, coordinatrice de la Mission Interministérielle 2010 en faveur des Traumatisés Crâniens et Blessés Médullaires, Catherine Nivard, Psychopédagogue, et Dominique Nicolas, ingénieur et ex-cadre dirigeant. De grands groupes ont été contactés et ont accueilli cette démarche favorablement. Des projets pilotes sont en route pour valider la démarche.





### Orlabay : Erik Nigon succède à Antoine Croÿère

Après 3 années passées à la barre Antoine Croÿère, fondateur du Centre d'Entraînement à la Course au Large Orlabay, passe la barre à Erik Nigon et rejoint Yves Le

Blevec à sa Vice-Présidence. Erik, riche d'une longue expérience océanique sur divers supports, a déclaré : «C'est un honneur et un défi de prendre la suite d'Antoine. Orlabay est une grande réussite sportive et joue un rôle majeur pour faire rayonner notre territoire. Une de mes priorités sera de poursuivre la mise en place, avec nos fidèles partenaires». Précisons que 51 bateaux ont bénéficié, de façon fréquente ou ponctuelle, des services du centre d'entraînement basé à La Trinité-sur-Mer depuis le début de l'année 2024. Une assiduité récompensée par des résultats flatteurs de leurs équipages, notamment à la *Cap-Martinique* pour ne parler que des IRC. Par ailleurs, Orlabay, dirigé par Daniel Souben, a dans ses projets en 2025, outre d'œuvrer pour les IRC, Mini, Class40 et Ocean Fifty, d'engager un Figaro 3 au Tour Voile, comme ce fut le cas en 2024, afin de former et accompagner des jeunes régatiers.



### European IRC : après Dublin, Bonifacio

Tous les deux ans le Championnat d'Europe IRC Equipages alterne entre la Manche-Atlantique et la Méditerranée. En septembre dernier The Maples Group IRC European Championship a eu lieu en Irlande à Dublin organisé par le Royal Irish YC. Il y avait 39 bateaux en compétition, répartis en 4 catégories, dont une grande majorité d'Irlandais et aucun français... C'est quand même un voilier made in France, le J 109 de John et Suzie Murhpy (photo) qui s'est imposé. En 2025, le Championnat continue de visiter les îles, cette fois-ci la Corse. Capitalisant sur la relance réussie du Tour de Corse, le Yacht Club de Bonifacio s'est proposé d'accueillir le Championnat du 5 au 12 octobre. Au menu, des régates inshore dans les Bouches et, bien évidemment, le tour de l'île de Beauté. Ceux qui en redemandent, pourront, dans la foulée, rallier Malte et participer à la fameuse Middle Sea Race.



© RORC  
*Deb Fish et Rob Craigie, champions RORC 2024*

### RORC : honneur à *Bellino*

Le vainqueur au classement par points du Championnat 2024 du RORC, est le Sun Fast 3600 *Bellino* (GBR) conduit par le tandem Rob Craigie/Deb Fish, commodore du RORC. La deuxième place revient à l'Oyster 48 *Scarlet Oyster*, (GBR) de Ross Applebey et la troisième au Sun Fast 3600 *Diablo* (GBR) de Nick Martin associé à Cal Finlayson. 2 équipages «Two Handed» sur le podium. Et dire que voici encore quelques années, nos voisins britanniques nous prenaient pour des «crazy frogs» à naviguer en équipage réduit sur nos fringants coursiers !



© Tom van Oossanen  
*Raven*

### Foiler dans le confort

Lancé en 2023, *Raven* est un Baltic 111 de 34 m de long et 7,40 m de large. Son tirant d'eau est 4.80 m et son déplacement léger atteint 55 tonnes. Le dessin de la carène est de Botin Partners. Le design extérieur et intérieur porte la griffe Jarkko Jämsén. L'entourage de l'armateur dont le nom n'est pas communiqué est peu disert sur le programme de ce voilier doté d'un confort 5 étoiles et de foils immenses. La course IRC n'est pas d'actualité immédiate. On sait seulement qu'une traversée de l'Atlantique est prévue pour bientôt et que ce super yacht hors norme a dépassé les 20 nds de vitesse lors de ses premiers essais dans les eaux finlandaises.