

IRC 2026





Pogo Structures © JAKEZ LE GALL

GAGNEZ EN PERFORMANCE !



(KJS)

BLOQUEURS

Les **NOUVEAUX** coinçeurs
qui ne lâchent rien.



(KF)

EMMAGASINEURS

Impossible de faire plus
robustes et légers.



(KCW)

WINCHS

Ultra-compacts,
2 fois plus rapides.



(KBS)

POULIES

Éco-conçues avec roulements
inox performants.

VENEZ ESSAYER NOS PRODUITS
DANS NOTRE SHOWROOM DE LORIENT LA BASE.



Flashez ce QR Code
pour découvrir
toutes nos solutions.

KARVER
sailing experience

Une année 2025 particulièrement riche en événements



© YCF

Trois années après la fusion de l'UNCL avec le Yacht Club de France, on peut dire que les cultures des deux entités sont désormais unies et complémentaires pour animer et promouvoir l'ensemble de la pratique

de la plaisance, qu'elle soit à voile ou à moteur, traditionnelle ou sportive.

L'année 2025 a été particulièrement riche en événements pour le Yacht Club de France avec notamment l'élection au mois de mai de la première présidente de son histoire avec Catherine Chabaud qui succède ainsi à Philippe Héral dont je salue la présidence durant laquelle il a su initier et réussir la fusion.

Avant sa nomination en tant que ministre de la Mer et de la Pêche, Catherine Chabaud a su insuffler avec enthousiasme un élan nouveau au Yacht Club de France en organisant une gouvernance orientée vers l'atteinte des objectifs du Projet YCF 2030. Ainsi la structuration des activités en 4 Pôles, l'encouragement fort à inciter des jeunes navigants à rejoindre le Club, la relance de l'animation des Clubs Alliés, tout en mettant en avant les principes de respect des océans et des marins qui animent depuis toujours son parcours d'engagement, sont les axes majeurs de cette nouvelle démarche voulue par Catherine Chabaud.

Surtout la présidente demeure une régatière d'expérience et a missionné le Pôle Course, en collaboration étroite avec le RORC, pour la poursuite du développement international de la Jauge IRC, son ADN, mais aussi à mieux accompagner les régates des Clubs partenaires, à collaborer plus efficacement avec les classes de course au large et les Métriques, à relancer avec tous ses acteurs le Projet Class 30 devenu Sun Fast 30 OD, voire à s'impliquer dans le soutien à l'équipe française pour la prochaine America's Cup.

La saison de régates 2025, déjà riche en très beaux événements en France, a été incontestablement dominée par l'incontournable rendez-vous des 100 ans du Fastnet qui s'est soldé par une véritable razzia française avec 15 victoires sur les 19 classes inscrites, une première que nos amis anglais du RORC constatent avec quelque amertume. A noter dans cette course de 650 milles, le podium 100% français en IRC Overall avec la victoire de Jean-Pierre Kelbert associé à Alexis Loison sur le JPK 10.50 *Léon* et la belle prestation de notre équipe française pour l'Admiral's Cup formée par *Teasing Machine* et *Albator 2*. Suprême preuve d'élégance à la française, Géry Trentesaux termine second du classement annuel du RORC, laissant la victoire finale à la Commodore Deborah Fish.... Quelle classe !

Que dire en fin de saison de la victoire dans les eaux du Solent du duo mixte formé par Théa Khelif et Thomas André qui sont allés reconquérir le titre de Champion du Monde Double Mixte Offshore, couru sur Sun Fast 30 OD, devant une flotte de 21 équipages provenant de 16 nationalités et de 5 continents.

L'apparition de nouvelles tendances architecturales gagnantes, voie ouverte par notre ami Didier Gaudoux il y a deux ans, a incité le Board de la Jauge IRC à prendre en compte ces innovations et a demandé au Comité Technique IRC d'étudier les adaptations de la formule de la Jauge à ces évolutions techniques.

Enfin, je compte sur votre participation à la Nuit de la Course au Large, le 5 décembre prochain, qui verra la célébration des coureurs au large qui se sont illustrés durant la saison, mais aussi la récompense des vainqueurs des différents Championnats IRC de Méditerranée et Manche/Atlantique.

Au nom du Yacht Club de France, je vous souhaite de belles fêtes de fin d'année et de merveilleuses navigations en 2026, surtout si elles sont victorieuses.

Bien amicalement.

Yves Ginoux, Président du Pôle Course



© Carlo Borlenghi

Le nouveau Scow IRC français Palanad 4
au départ du Rolex Fastnet



🚢 Edito.....	3	🚢 Pilotes automatiques.....	42
🚢 Rolex Fastnet Race	6	🚢 Nouvelles pratiques en régate	46
🚢 Championnat d'Europe IRC	10	🚢 Centres d'entraînement - Orlabay	48
🚢 Rétrospective 2025	14	🚢 Scow et Flying bow.....	50
🚢 Rolex Middle Sea Race	23	🚢 Le bilan de la jauge.....	52
🚢 Half Ton Classics	24	🚢 Congrès IRC	54
🚢 Maxis IMA.....	26	🚢 La gestion de la jauge	55
🚢 Le bilan et classements des championnats IRC 2025	29	🚢 Classe IRC	56
🚢 Le gentleman de Lorient	38	🚢 Jauge IRC 2026 QR Code	57
🚢 Stamina Sailing Team	40	🚢 Championnats 2026, présentation et calendriers	58
🚢 Admiral's Cup	41	🚢 Longitude	62

Directeur de la rédaction : Catherine Chabaud - **Réalisation :** Groupe 5 - **Rédaction :** Ludovic Abollivier, Catherine Adam, Charlie Ageneau, James Boyd, Patrice Carpentier, Basile Després, Gilles Fournier, Yves Ginoux, Philippe Girardin, Philippe Pilate, Jean Sans, Philippe Sérénon -
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 : En régate aux Voiles de St-Tropez @Gilles Martin Raget



© Andreas Lindlahr



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

MOUANS-SARTOUX

04 92 28 25 00

jean-philippe.gallois@northsails.com



Rolex Fastnet Race

Les Français au firmament



© Paul Wyeth, Stephano Gattini, Arthur Daniel, James Tomlinson, Carlo Borlenghi - Rolex Fastnet Race

445 voiliers en course (doc Yellow tracking)

Nos compatriotes se sont une nouvelle fois imposés au Fastnet qui fêtait son centième anniversaire avec un nombre record de bateaux engagés (445). Les IRC constituaient les 3/4 de la flotte, précisément 380 voiliers : la plus grande confrontation mondiale de voiliers de course régis par cette jauge. Ce feu d'artifice tricolore démarre par la triple victoire, en Two Handed, en IRC 2 et toutes classes du tandem Jean-Pierre Kelbert/Alexis Loison sur le tout nouveau JPK 10.50 *Léon*. Alexis reproduit 12 ans après le même triplé extraordinaire quand il accompagnait son père à bord du JPK 10.10 *Night and Day*. Pour le constructeur Jean-Pierre Kelbert, c'est l'apothéose d'une saison démarrée tambour battant sur ce plan Jacques Valer, le seul architecte à notre connaissance qui n'utilise pas d'ordinateur pour dessiner ses bateaux mais, en l'occurrence, peut s'en référer à la modélisation effectuée par Jean-Baptiste Dejeanty. Jean-Pierre Kelbert : « J'avais déjà gagné le Fastnet en 2019 dans notre classe avec Alexis et nous avons terminé 5^{ème} overall (toutes classes). Cet été, nous avons plutôt bien navigué dans la Manche avec un bord direct jusqu'aux îles Scilly avant d'entamer la remontée au louvoyage vers le Fastnet en mer celtique dans un vent avoisinant les 20 nds. La mer était un peu chaotique en

approche du « rock ». On avait du mal. Ce n'était pas notre meilleure phase à ce moment-là. Passé le Fastnet, on envoie le grand spi, la nuit est noire. Dans les surventes jusqu'à 27 nds ça devient un peu limite car on ne voit pas les vagues pour bien négocier les sorties de surf. C'est un peu au feeling. On ne descendait pas au-delà des 150° de TWA. Le bateau va très vite. Quand il lui arrive d'enfourner, il décélère juste, il ne s'arrête pas. Quand la mer est rangée, le nez reste bien haut, c'est un régal ! Au-delà des Scilly, le vent mollit... On a fait toute la course avec *Lann Ael 3* (classé 2^{ème} overall) et *Solenn*, un autre JPK 10.50 qui a eu un peu de mal à l'arrivée et qui, de plus, a pris



À la sortie des Needles



Léon, le grand vainqueur mené par le duo Jean-Pierre Kelbert/Alexis Loison

une pénalité de 3%. *Amarris*, le nouveau Pogo finit 3^{ème} overall. Alexis Loison qui est de Cherbourg connaît bien cette zone piègeuse en raison des forts courants et on a plutôt bien joué à l'arrivée malgré des vents mollissant. Pour le reste, Dominic Vittet nous avait préparé un road book qui s'est révélé bien utile et pertinent. *Laudato*, le JPK 10.50 de Régis Vian (vainqueur de la Cap Martinique 2024 en solo) aurait dû être avec nous aux avant-postes mais il a perdu l'usage d'un safran en raison de la rupture du lashing de relevage puis celle du tirant de guidage ».



Géry Trentesaux à la barre de Long Courrier- 1^{er} IRC 1



L'équipage de Whimjy 99 – 1^{er} IRC 3



L'équipage de Raphael 2^{ème} IRC 4



Le duo victorieux d'Abracadabra 2-1^{er} IRC 4

Un OCS coûte 2 heures

Parmi les autres lauréats tricolores de ce Fastnet historique, il faut citer Géry Trentesaux qui ajoute une nouvelle victoire à son palmarès à rallonge à bord de ses « *Courrier* », en l'espèce le Sydney 43 GTS *Long Courier*. La course avait pourtant mal commencé avec une pénalité de 2 heures pour départ anticipé (OCS). Malgré ce lourd handicap, il était finalement classé 2^{ème} en IRC 1, puis est monté sur la plus haute marche du podium après la disqualification du Swan 53 australien *Bedouin* pour refus de tribord. Ajoutons que sans cette pénalité, Géry aurait terminé second overall derrière Léon. Là, il doit se contenter de la 11^{ème} place au général et, se faisant, « la première des OCS... ». En IRC 3, la bagarre a été intense jusqu'à la fin et c'est Julien Bentz accompagné de son équipage composé de plusieurs sociétaires de la SNT, dont l'excellent Vincent Fertin, qui décroche le titre à bord de son J 99 *Whimjy 99*. Philippe Girardin, longtemps donné en tête dans cette catégorie sur son J 122 *Hey Jude* peine à rallier l'arrivée face au courant et doit se contenter de la place de 6^{ème} juste devant Jean Cruse à bord du A 35 familial *Crew's Control*. Sans une pénalité de 2 heures pour départ prématuré (lui aussi !), Jean et son équipage auraient gagné en IRC 3. Enfin, en IRC 4, la flotte la plus nombreuse avec 94 bateaux parmi les 380 engagés IRC, Ludovic Menahes (également membre de la SNT) a fait une course extraordinaire sur son JPK 10.10 *Raphael* conduit en équipage mais il s'est fait dépasser durant le retour en Manche par son sistership, *Abracadabra 2* du tandem

Robin Gibon et Alban Mesnil, déjà vainqueurs voici 2 ans. A ce formidable tir groupé bleu blanc rouge, on peut ajouter le meilleur score cumulé du Team France, *Albator*, par ailleurs 5^{ème} overall, et *Teasing Machine*, dans cette course ultime de l'Admiral's Cup. En IRC Super Zéro, les plus grands monocoques, il n'y avait pas de voiliers de chez nous.

Un 50' « full scow »

En IRC Zéro, la présence du tout nouveau 50 pieds *Palanad 4* d'Olivier Magre, mis à l'eau quelques jours avant le départ du Fastnet, a été fort remarquée, car c'est un Scow sans concession, un genre de Class40 qui fait 50 pieds de long dessiné par Sam Manuard et construit par Nicolas Groleau, fabricant des fameux Mach 40 à La Trinité sur Mer (JPS Production). Nicolas barrait son dernier bébé sur la course et raconte : « Il nous a fallu à peine six mois pour construire ce bateau et j'en suis fier. Le seul souci concernait la livraison du vérin pour la quille pendulaire. Au dernier moment, on a installé un vulgaire vérin industriel de Caterpillar, qui nous empêchait toutefois d'incliner la quille à son maximum. Dès le départ de la course, on a vu qu'on se comportait très bien au près serré face aux TP 52. Plus le vent montait, mieux c'était. L'addition de la quille pendulaire ajoutée à la puissance de la carène et les dérives (3 m de profondeur) nous procurent un bon VMG. Et quand on tire un peu la barre, *Palanad 4* accélère franchement. C'est un peu comme sur un multicoque ! Les gaps de vitesse avec les autres bateaux conventionnels de longueur identique sont alors considérables. En passant au sud de Start Point, un des rares moments où on a fait du reaching, on a atteint les 17 nds de vitesse quand les bateaux à proximité butaient à 12/13 nds. Le delta est énorme ! La quille pendulaire a du tilt, c'est-à-dire que l'axe de pivotement n'est pas horizontal mais il est plus haut devant que derrière : ça fait un effet foil et ça change complètement le comportement du bateau comparé au Class40. Et puis, au portant, le bateau n'enfourne jamais. J'estime que ce scow, c'est l'avenir. Ça va plus vite qu'un voilier conventionnel de taille comparable, ça ne mouille pas sur le pont, ça se manie facilement – on était 8 à bord durant le Fastnet, 6 personnes auraient suffi – C'est hyper marin, car très raide. L'idéal pour la navigation offshore car en plus tu as un volume de dingue à l'intérieur ».



Lann Ael 3 en action - 2^{ème} overall



Le Pogo RC Amarris complète le podium overall



Championnat d'Europe Welcome to Bonifacio

Une année sur deux, le Championnat d'Europe a lieu en Méditerranée. Pour la première fois, il s'est déroulé sur une île, la Corse, et dans un endroit magique, Bonifacio. Un pari audacieux pour le YCB, et relevé avec succès selon les participants dont des équipages étrangers de top niveau.

© Ammo Visuals/MAD Visual/ Production



Championnat Europeen IRC

© Ammo Visuals/MAD Visual/ Production



Les six premières manches, courues début octobre, ont bénéficié d'un vent thermique stable s'établissant dès le début de l'après-midi. Olivier de Turckheim, Président du Comité de Course, a orchestré l'ensemble avec précision, soutenu par les bénévoles du Yacht Club de Bonifacio dont l'action a été unanimement saluée. À l'issue du Tour de Corse, 7^{ème} et dernière manche du championnat marqué par des vents légers, le titre de Champion d'Europe IRC 2025 revient à RAN, le Carkeek 40 de Niklas Zennstrom (KSSS), engagé en IRC 1. Vainqueur de deux manches inshore et du Tour de Corse, l'équipage suédois a su faire preuve d'une grande régularité. Les lauréats dans les autres catégories de cette épreuve qui réunissait 31 voiliers sont souvent étrangers comme en témoigne le palmarès : IRC 0 : Le PAC 52 *Final Final* (USA60654) – Jonathan Desmond – Royal Ocean Racing Club (également vainqueur en temps réel du 30^{ème} Tour de Corse), IRC 1 : le Carkeek 41 RAN (SWE41) – Niklas Zennstrom – Royal Swedish Yacht Club, IRC 2 : le Landmark 43 *Ivana & Aleks* (UAE43) – Chavdar Aleksandrov – Dubai Offshore Sailing Club, IRC 3 : Le Dufour

40 *Flying Dolphin* (NED7935) – Willem Ellemeet – Yacht Club de Scheveningen (également vainqueur de la Loro Piana Giraglia 2025 dans sa classe IRC), IRC 4 : Le JPK 10.10 *Télémaque 2* (FRA43718) – Victor Bordes Larridan – Société Nautique de Marseille (champion d'Europe IRC à Cannes en 2023 avec le même bateau). Derrière RAN, vainqueur en temps réel et en temps compensé du Tour de Corse crédité d'un coefficient 2 pour le championnat d'Europe, on trouve d'autres grands bateaux qui sont le Ker 46 britannique *Lisa R* et le TP 52 Français *Team Guenifey* à Julien Llorca. Le premier « petit » est le JPK 10.10 *Telemaque 2*, 13^{ème} au général.



© Ammo Visuals/MAD Visual/ Production

X^R 41

BY X-YACHTS

ORC WORLD CHAMPION 2025

L'Histoire du « Tour »

Michel Mallaroni, Président du Yacht Club de Bonifacio et aussi directeur du port s'est dit « très satisfait de l'organisation de ce Championnat d'Europe et de la confiance que nous ont accordée le Pôle Course du Yacht Club de France et la jauge IRC. Contactés il y a deux ans, ce projet représentait un vrai challenge pour notre équipe.

Aujourd'hui, avec six courses inshore disputées et un Tour de Corse mené à bien, le bilan est extrêmement positif et en phase avec les attentes des régatiers. Nous espérons avoir fait découvrir aux coureurs la richesse du plan d'eau de Bonifacio, ainsi que la singularité de notre grande course autour de la Corse ». Le premier Tour de Corse a vu le jour en 1993 à Porto-Vecchio, sous l'impulsion de Pascal Raiöla. Entouré de quelques passionnés, il confie l'organisation technique à Sébastien Tafani, comité de course national. À cette époque, l'épreuve porte le nom de l'Hivernale. En 1996, Pascal déplace le départ à Bonifacio, marquant ainsi une nouvelle étape pour cette jeune compétition. L'Hivernale devient alors la Bonifacio Classic, avant d'être rebaptisée, en l'an 2000, Tour de Corse : une course en équipage et sans escale.

Sous l'impulsion de Frédéric Verrons et du Yacht-Club de Bonifacio, l'événement prend de l'ampleur. De 12 bateaux et 84 marins en 1993, la compétition attire 64 voiliers et 468 régatiers en 2013. En 2021, un nouveau chapitre s'ouvre avec une nouvelle équipe dirigée par Michel Mallaroni.

Une nouvelle dimension

L'organisation du Yacht-Club se structure pour faire rayonner cette course exceptionnelle qui figure au calendrier du Championnat IRC Méditerranée. Michel : « La vraie difficulté, c'était d'être en mesure de passer d'une épreuve unique, qui est le Tour de Corse, avec un départ jeudi et une arrivée dimanche à l'organisation d'une épreuve qui dure une semaine.

Une semaine sur le plan d'eau, ça veut dire dix jours de logistique, les jauges, les contrôles... La marche était haute, nécessitant une grosse organisation. Ça veut dire densifier les équipes, récupérer un comité technique beaucoup plus important et arriver à fédérer tout ça, que ce soit au niveau du club et des bénévoles... L'organisation d'un Championnat d'Europe IRC sur une île et qui plus est à Bonifacio, là où je suis né, est une première. Nous avons fait le nécessaire



X-YACHTS.COM

X-Yachts France | La Trinité sur Mer - Port Grimaud
Tel: +33 (0) 630 708 583 | Email: contact@x-yachts.com
www.lesateliersdolivier.com



pour que les 50 bateaux en lice, en comptant ceux qui ne participaient qu'au Tour de Corse, soient ensemble dans le port et à proximité des diverses festivités organisées à terre.

Sur l'eau, la mise en place des parcours construits a été rendue possible malgré les grandes profondeurs grâce à l'usage des bouées dynamiques. On peut caler le parcours comme on veut à distance... Au niveau des contrôles de jauge, le travail qu'on a fait avec Ludovic Abollivier et Basile Després du YCF a été profitable parce qu'ils nous ont apporté leur expérience, leur rigueur et les compétences qu'on n'avait pas localement. Le corps arbitral a été renforcé. En plus de notre ami Marc Bouet, arbitre national, on est allé chercher trois arbitres internationaux. Un qui était en présentiel et deux en distanciel. Pour l'événement, il fallait cinq arbitres, dont un président qui soit juge international, potentiellement de trois nationalités différentes.

Un cadre magique

À l'occasion de ce championnat, Michel a constaté que le format d'une semaine correspondait aux attentes des gens qui se déplacent souvent de loin – Il y a peu de courses à courir en IRC -. Il laisse le temps aux compétiteurs de s'éclater en arrière-saison sur un plan d'eau qui est exceptionnel tant par son environnement que sur les possibilités tactiques offertes, le tout sous un climat de rêve. Outre de diriger l'événement, le club et le port, Michel courait le championnat à bord de *Télémaque 2* en IRC4. Le JPK 10.10 s'impose dans sa classe et finit 2^{ème} au général. Le meilleur résultat français. Il aime à comparer « son » plan d'eau à l'Eden Park du rugby. Le temple de la voile en somme. À cause des falaises formant un stade naturel, du terrain de jeu varié à souhait et de la proximité du port qui facilite l'accès à la régate. « C'est magique », s'enthousiasme l'enfant du pays. Le petit club de Bonifacio a vécu un grand moment en démontrant ses capacités à organiser un événement international. On lui connaissait la visite des Ocean Fifty, l'étape du circuit des Swan monotypes (un mondial pourrait y être programmé en 2027) et on se prend à imaginer une « Semaine » comme celle organisée à l'époque à Porto Cervo de l'autre côté des Bouches. Le charme corse en prime !

SAIL SMARTER*



PROCESSEUR DE NAVIGATION TRITON™ EDGE™

Triton Edge est le processeur de navigation B&G qui vous permet d'améliorer et de contrôler vos données de navigation pour maximiser les performances de votre système de navigation pour la croisière ou la régate. 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 d'enregistrer, de revoir et de partager vos données de navigation.

Naviguez plus intelligemment et prenez une longueur d'avance.

www.bandg.com



B&G®

Électronique Marine Pour la Voile

* Naviguer plus intelligemment

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



Départ à l'anglaise pour les duos du Spi OF

Au fil du temps

Retour en images sur des courses IRC qui ont marqué la saison 2025. Merci aux clubs organisateurs, à leurs participants et aux photographes qui ont immortalisé l'évènement. La liste des épreuves mentionnées n'est pas exhaustive

17-21/04 - SPI Ouest-France Banque Populaire Grand Ouest

Un succès toujours renouvelé

En cette 47^{ème} édition de la grande classique pascalle, Gilles Bricout, le nouveau directeur de course, accompagné des comités et de leurs équipes, a réussi à faire naviguer 2345 marins dans toutes les conditions : vent, soleil, pluie et pétrole. Grâce aux équipes salariées et bénévoles de la Société Nautique de La Trinité-sur-Mer (SNT) et de la Fédération Française de Voile (FFV), 164 courses auront été lancées pendant les quatre jours de régate pour l'ensemble des nombreuses catégories en lice (en tout plus de 400 bateaux) au Spi Ouest-France Banque Populaire Grand Ouest. Plus de 100 bateaux concouraient en IRC, dont 40% d'équipages Double avec pour « master piece » la première confrontation officielle des « gros nez » de la nouvelle génération : JPK 10.50 versus Pogo RC. Le duel a tourné à l'avantage du premier cité mené par Alexis Loison et Jean-Pierre Kelbert : « Nous sommes super contents. Nous avons déjà navigué plusieurs fois ensemble et notre duo fonctionne bien. L'objectif est rempli pour nous : gagner le Spi avec le JPK 10.50, un bateau sorti du chantier il y a un mois. Pour une première, c'est génial. Nous l'avons fait et bien fait. En plus, c'est la première fois qu'Alexis gagne cette épreuve », commentait le constructeur à la remise des prix. Les vainqueurs dans les autres catégories équipage ont été *Long Courier* à l'issue de 6 courses en IRC 1, *Tiger* en IRC 2 et *Belaulan* en IRC 3 devant une délégation de Half.



© Jakez

Au Spi OF a démarré le duel opposant les deux nouveaux 10.50 m à "gros nez" de JPK et Pogo. Il s'est poursuivi durant toute la saison.

29/05-01/06 - Armen Race Uship

Une armada de Double !

Parmi les 195 équipages lancés à l'assaut de la 14^{ème} édition de l'Armen Race Uship 2025, une centaine concouraient en IRC dont 56 (vous avez bien lu !) en double. Il faut dire que cette épreuve était qualificative pour la Cap Martinique. En raison d'une météo guère vigoureuse, Hervé Gautier, directeur de course, a choisi de réduire le parcours à 200 nautiques pour toutes les classes.



Armen Race 2025

Le départ donné jeudi en début d'après-midi sous un ciel voilé et un vent faiblard a été le théâtre d'un louvoyage au ralenti interrompu au passage de la Teignouse en raison d'un courant contraire. La flotte a repris ensuite sa lente progression cap à l'ouest vers une marque GPS et ce n'est qu'au retour via Belle-Ile que la cadence s'est accélérée. Merci Eole ! Les « gros nez » ont trouvé matière à s'exprimer mais en temps compensé le premier Double est le tandem Frank Lavenant et Nils Boyer à bord d'un JPK 9.60 malouin (le même que celui qui s'est illustré en équipage au Spi). En Solo, la victoire revient à Penny Aubert, le régional de l'étape à bord de son fidèle Sun Fast 3200 et en équipage (42 classés), c'est un autre adhérent de la SNT, Ludovic Menahes, plutôt habitué à l'exercice à 2 ou 4 mains, qui s'impose sur son joli JPK 10.10.

18-21/04 - SNIM

Une belle cuvée

La 59^{ème} édition de la Snim s'est achevée sur une nouvelle journée d'anthologie, mettant un terme à des régates intenses soutenues par des conditions météo à la hauteur de la rade olympique. Des centaines de marins, des manches disputées jusqu'à la dernière bouée, une organisation millimétrée et un plateau de haut niveau (56 IRC) : la grande classique pascale de la Société Nautique de Marseille confirme sa place de rendez-vous incontournable du calendrier IRC en Méditerranée. Au terme de 7 courses en IRC 0-1, c'est une 2^e victoire sur la Snim pour l'équipage transalpin de *Lisa-R* déjà arrivé en tête en 2024 et à nouveau présent. Signe de l'intensité des affrontements, le Ker 43 Italien termine à égalité de points avec le TP 52 *Team Guenifey*. En IRC 2, l'équipage de Palavas à bord de *Sloughi* monte sur la première marche du podium devant *Seven Mani* à bord duquel courrait le parrain de l'édition : Kito de Pavant. « La Snim est une

des plus importantes régates de Méditerranée, avec une super ambiance sur l'eau et sur les pontons ». En IRC 3, Yves Ginoux à la barre de son Grand Soleil 37 Week End Millionnaire renoue avec une victoire qui lui avait échappé de peu l'an dernier et remporte sa 13^{ème} coupe avant d'aller se mesurer aux régatiers bretons. Chez les duos, Pierre Perdoux et Pierre Grosogeat s'imposent une nouvelle fois à bord du JPK 10.10 Ilogan. « Merveilleux ! » déclarait le skipper, malgré une côte cassée lors d'une manœuvre sur la plage avant. A noter que la grande course a été remise au programme lors de la 45^{ème} Snim en 2010 avec la venue des Class40. Le principe est de proposer aux plus grandes classes un parcours long à boucler à l'ébauche de la nuit. Elle n'a pas été courue à toutes les éditions en raison de l'adaptation du programme à la météo, vent trop fort ou trop faible.



© GMR



© Pierik



© Pierik



© Stefano Gattini



11/06 - Loro Piana Giraglia

Une Offshore légendaire

Depuis sa création en 1953, la Giraglia reste un monument de la course offshore en Méditerranée. Cette 72^{ème} édition n'a pas dérogé à la règle avec un plateau international de haut niveau rassemblant professionnels, amateurs éclairés et skippers chevronnés. La grande course de la Loro Piana Giraglia s'est achevée en beauté à Gênes, consacrant le Ker 40 *Vito 2.3* de Gian Marco Magrini comme grand vainqueur toutes classes IRC. Dans cette édition marquée par des vents très légers et des choix tactiques déterminants, l'équipage luxembourgeois a su tirer son épingle du jeu, devançant en temps compensé les plus grands voiliers de la flotte, dont le Maxi 80 *Capricorno*. « La persévérance paye toujours », a déclaré Gian Marco Magrini à l'arrivée. « Nous étions passés tout près du podium il y a trois ans. Cette année,

dans des conditions totalement différentes, nous avons réussi. C'est une immense satisfaction ! ». Dès le départ donné à Saint-Tropez, la flotte a été confrontée à une météo capricieuse. Le comité de course a d'ailleurs décidé de raccourcir le parcours initial d'environ 30 milles nautiques pour éviter une longue dérive sous l'anticyclone installé en Méditerranée. Les choix stratégiques autour du rocher de la Giraglia au nord de la Corse et dans la descente vers Gênes ont été décisifs. Si, sans surprise, les 100 pieds *Scallywag* ou *Magic Carpet 3* ont dominé en temps réel, à l'issue d'un véritable match-racing (3 minutes seulement séparaient les 2 bateaux à l'arrivée), on relève, outre la victoire remarquable de *Vito 2.3*, la présence de plusieurs voiliers français dans le Top Ten : *Arobas*, 4^{ème}, *Soleag*, 6^{ème}, *Daguet* 5, 9^{ème}, et *Alizee*, 10^{ème}. Sur les 54 partants en IRC, 36 ont franchi l'arrivée.

© Plenik



Vito 2.3

CONTENDER SAILCLOTH®

TISSU À VOILE

Évènement:
Arrivée de la
Rolex Fastnet 2025
Bateau: JPK 10.50
Overall Winner 2025

Superkote 90 Fluor Pink

Photo : ©Armel Vrac

Depuis 1986, Contender Sailcloth®, 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 Sailcloth® propose des solutions innovantes qui font régulièrement leurs preuves sur tous les plans d'eau du monde. Depuis Juillet 2025, Contender Sailcloth® a rejoint le groupe familial belge SIOEN, acteur majeur dans le domaine des textiles techniques.



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

— www.contendersailcloth.com

Go the extra mile!

SIOEN



© Jbran Bubke

Daguet 5 au départ de la Paprec 600

19/05 - Paprec 600

Elle a tout pour elle

Le lundi 19 mai 2025 à midi, accompagnés par une légère brise de Sud Est et par mer calme, 14 IRC en double, 1 en solo et 9 en équipage, entourés de Class40, se sont élancés pour la Paprec 600 Saint-Tropez dont le parcours long de 600 milles, comme son nom l'indique, est unique en France. Elle emmène les participants vers les plus belles côtes corses et italiennes : Bouches de Bonifacio puis contournement des îles italiennes (Giglio, Gorgona, Montecristo) avant

de rejoindre le passage de la Giraglia et revenir à Saint-Tropez où est donné le départ. Le *Daguet 5* de Frédéric Puzin a rapidement pris la tête du peloton suivi du *Chenapan IV* de Gilles Caminade mais devait abandonner ultérieurement suite à la blessure d'un équipier. Cyrille Legloahec à bord de *Chenapan IV*, premier IRC en équipage devant le voilier allemand Leu et Raging Bee, après 3 jours et 15h de navigation : «C'est notre deuxième participation et on adore : le parcours et l'organisation sont top ! Il y a un plateau qui est quand même compétitif et c'est une vraie



© Clément Rospape

A la "Duo", ça rigole à terre et ça bosse en mer



régate ». Michel Sastre, *Blue 007*, 1^{er} IRC en duo devant le JPK 10.10 *Hathor 5* et le 10.30 *Srantibes Team Walili*, après 5 jours en mer : "Ravi de cette deuxième victoire consécutive. C'était une course très, très rythmée et il fallait toujours repartir de zéro car on se faisait toujours rattraper. Du coup, il faut être très calme. Il faut se dire, rien n'est jamais fini... ».

14-20/06 - Duo Catamania

On en redemande !

65 voiliers IRC menés en double participaient durant la troisième semaine de juin à cette nouvelle édition de ce rendez-vous incontournable. Malgré un vent erratique, mais un soleil omniprésent, Gilles Bricout a concocté des parcours sur mesure visitant La Trinité (départ et arrivée), Le Crouesty, Locmiquélic, Concarneau, Locmiquélic de nouveau et Port Haliguen. A terre, c'est le facétieux Anthony Durand, aussi (brillant) concurrent de cette agréable errance le long de nos rivages magnifiques, qui assure l'animation avec sa faconde légendaire et le soutien de nombreux bénévoles de la

SNT et du club du Crouesty. L'ambiance de la Catamania est vraiment sympa. Le tandem Le Moal/Bouvier a renouvelé sa victoire de l'an dernier sur le J99 *J Lance X* décidément redoutable. Le podium se complète au classement général du JPK 10.10 *Abracadabra* mené par le trio Hebel, Gibon, Aubert qui s'est succédé à bord, et le nouveau JPK 10.50 de Jean-Pierre Kelbert épaulé de Philippe Pêché puis d'Emile Martinie. Le fait est que Jean-Pierre a gagné trois manches mais n'a pu sauver son handicap dans les autres, et il faut savoir que toutes les manches comptent à la Catamania. Les régates ont connu leur lot d'inattendus : ce fut le passage du Béniguet quand plusieurs équipages durent mettre le moteur en marche pour échapper aux cailloux où le courant les drossait, une autre manche où les plus petits voiliers privés de vent eurent bien du mal à rallier la ligne d'arrivée, et puis il y eut la dernière manche courue en baie de Quiberon qui fut annulée (fait exceptionnel à la Catamania !) suite à la demande de redressement déposée au jury par deux concurrents.

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



Victoire d'Alexis Loison (membre de l'équipe Incidence Sails) et Jean-Pierre Kelbert, à bord de Léon, équipé full Incidence Sails lors de la Rolex Fastnet Race 2025

www.incidence-sails.com

© Nicolas Tourzé - Rolex Fastnet Race 2025



© GMR

28/05-01/06 - Porquerolle's Race

Un cru léger et gorgé de soleil

Les petits airs ont baigné durant 4 jours la rade de Hyères pour cette 5^{ème} édition de la Porquerolle's Race. Les 63 concurrents (en incluant 12 M JI, Cape 31 et Class40) ont offert un spectacle de toute beauté. Les vainqueurs au classement général en IRC après 6 courses disputées sont dans leurs catégories respectives : *Glen Ellen* (IRC 0-1), *Mirage 2* (IRC2), *Longnose 11* (IRC 3) et *Almogaver* (IRC 4). Dominique Tian, propriétaire du Swan 42 *Glen Ellen* qui devance l'excellent Carkeek 41 *Ran* et le TP 52 *Team Guenifey* : « C'est une très belle victoire, nous sommes très heureux ! C'est la première de cet équipage et de ce bateau. On s'est régalez. C'est la 20^{ème} fois que nous venons à Porquerolles et la 5^{ème} fois que je gagne ». En IRC 2, *Mirage 2* (J 122 - Jérôme Pignard) a remporté trois des six courses disputées Il devance *Seven Mani* (First 40.2 - Emmanuel Nebout) et *Groupe Lombardot Centre Porsche Toulon* (Grand Soleil 46 - Hubert Lombardot) complètent le podium.

En IRC 3, *Longnose 11* (Jean Rougnon) s'est régalez dans ces conditions de demoiselle. Il gagne 4 des 6 courses et s'impose naturellement au général devant *Le Lupin* (Jean Rameil) et *Flying Dolphin* (Willem Ellemet). Enfin, en IRC 4, *Almogaver* (Antoine Illes) devance *Havana Glen* (Frédéric Tian) et *Godzilla2* (Julien Lacombe).



© GMR



© GMR



© GMR



© Jeannick Oriot



© Jeannick Oriot

19-21/09 - Atlantique le Telegramme E.Leclerc En clôture de championnat

« La participation reste notable en IRC double avec 22 équipages, pas loin du pic de participants de 2022 comptant 27 équipages avec une forte participation rochelaise. Trois JPK 10.10 dans les quatre premiers et logiquement *Abracadabra 2* (Jerôme Aubert et Romain Gibon) et *Ad Hoc* (Jean-François Cheriaux et Gwenaël Jacques) se sont disputés, largement devant, les deux premières places. Derrière, jusqu'à la 7^{ème} place, les résultats sont serrés. Les 7 courses lancées dans les coureux de Groix n'excédaient pas 10 milles avec des parcours assez semblables, le vent restant de secteur S à SW. Le vendredi, conditions assez molles, avec des directions capricieuses dans l'Est de Groix, la seconde course est annulée faute de vent. Le samedi, une première course dans 10 à 15 nœuds, mais dès midi les grains se succèdent à plus de 25 nœuds avec leurs bascules de vent qui ne facilitent pas le mouillage de la ligne de départ. Les « rappel général » se succèdent et le pavillon noir est hissé pour les deux manches qui suivent avec leur lot d'abandons et de disqualifications BFD. Le dimanche, deux manches sont lancées dans de belles conditions mais avec toujours un vent surprenant en direction et force, à longer la côte sud de Groix. En conclusion, il y a eu beaucoup de courses. Les équipages les plus affûtés en manœuvre et tactique rapprochée ont apprécié, mais d'autres ont regretté que les parcours plus longs et tactiques n'aient pas été retenus. Comme dans d'autres compétitions, la flotte IRC équipage est plus réduite avec 10 bateaux en lice dont les Sun Fast 3200 *Hakuna Matata* et *Mr Hyde* et le J109 *La Belle Ginette* figurant dans les 5 premiers IRC2 du championnat, mais c'est le A35 à la quille rallongée, *Tiger 7*, qui a dominé à Lorient. L'ambiance à terre est très bonne, les équipages, de la Caravelle au Multi 2000, se retrouvant pour discuter et boire un verre autour des tables devant le grand chapiteau, sur le quai où de nombreux stands attirent aussi les visiteurs ».

Catherine Adam



© Jeannick Oriot

19-24/08 - Palerme-Monaco Une édition éprouvante

Partie le 19 août depuis le golfe de Mondello, la course Palerme-Montecarlo, organisée par le Circolo della Vela Sicilia, a réuni 36 partants, dont 27 ont terminé dans les délais impartis, et 9 se sont retirés. Après un départ en douceur, la flotte a navigué pendant la majeure partie des premières 24 heures dans des vents forts du sud, enregistrant des vitesses moyennes extraordinaires. Le grand maxi de 30 mètres *Black Jack* 100, battant pavillon monégasque, propriété de Remon Vos et skippé par Tristan Lebrun, s'est rapidement échappé. Puis la course a changé de physionomie. Tandis que *Black Jack* naviguait avec des vents favorables le long de la côte corse, le reste de la flotte a été cueilli par un mistral dont la force a augmenté jusqu'à atteindre des rafales de près de 40 nœuds. Pour compliquer les choses, des orages épars accompagnés de rafales de vent ont affecté le parcours de manière intermittente. Les dix premiers bateaux sont arrivés dans ces conditions météorologiques le jeudi 21 août. Le podium en temps compensé récompense dans l'ordre : l'Ice 52 italien *No Regret*, le TP 52 turque *Blue Moon Arkas* et le First 35 italien *South Kensington* devant un J99 mené en double. On note que ce podium IRC est identique au podium ORC !



27/09-05/10 - Voiles de St-Tropez

Unique au Monde

Les « Voiles » sont un joyau de l'univers vélique. On y rencontre les plus beaux bateaux de la planète, anciens et modernes. Et tous les ans, la fête recommence. Pierre Roinson, président de la Société Nautique de Saint-Tropez estime que le millésime 2025 a été particulièrement réussi : « Nous n'avions jamais eu autant de grandes unités parmi les 81 bateaux de Tradition, la flotte des Maxis était dense et de très haut niveau...

Les conditions de vent étaient certes un peu légères mais suffisantes pour valider l'événement dans les trois grandes familles. La présence d'autant de très grandes unités classiques était une inconnue et j'ai été épaté de voir la facilité d'évolution d'un bateau comme la goélette Atlantic qui a toujours pris de très bons départs et paradé devant les quais pour le plaisir de tous les spectateurs durant la semaine. On peut dire qu'ils ont fait le job ! A bord de ces voiliers, on ne trouve que des amoureux de la mer et du yachting, qui ont une façon de se comporter très agréable. Le fameux esprit corinthien auquel Patrice de Colmont (récemment disparu) tenait tant était bien avec nous. Et puis le feu d'artifice de vendredi qui a duré plus de 20 minutes était un merveilleux cadeau de clôture ». 118 équipages IRC étaient engagés + 44 Maxis (la plus forte concentration du genre avec la Maxi Yacht Rolex Cup de Porto Cervo), soit au total 162 voiliers IRC, en précisant qu'il n'y a ni double, ni solitaire. Ce rendez-vous constitue sans discussion le plus gros rassemblement de voiliers IRC sur l'hexagone. Dans sa globalité, les « Voiles » rassemblaient 253 bateaux servis par 3 108 équipiers. Il s'agit bien d'un événement !



19/10 - Rolex Middle Sea Race

Deux belles performances françaises

Pour sa 46^{ème} édition, la RMSR qui clôture la saison des « 600' » en Méditerranée rassemblait une centaine de voiliers IRC. Deux d'entre eux se sont distingués dans le camp tricolore : le très récent *Daguet 5* (IRC 0) et *Chenapan IV* (IRC 1).

Daguet 5 est un 54' sur plan Carkeek construit l'an dernier en Grande-Bretagne. Son propriétaire et skipper, Frédéric Puzin, est quasiment un régional de l'étape puisque c'était sa 5^{ème} giration autour de la Sicile. Il courait précédemment sur un Ker 46 avec lequel il s'était d'ailleurs illustré en 2023 dans sa classe. Deux ans plus tard, il accroche un podium en temps réel, du jamais vu au palmarès tricolore et manque la victoire dans sa catégorie de pas grand-chose en temps compensé. Son boat captain, Luca Boniface, est très satisfait du résultat, même s'il aurait préféré la victoire, car le bateau est jeune et n'est pas encore à 100% de son potentiel. Après avoir démarré sa carrière à la RORC Caribbean 600 en février dernier, *Daguet 5* s'est rendu en Méditerranée avec au menu la Paprec 600 qu'il a fallu abandonner en raison d'un équipier blessé, puis la 600' Aegean Race, et il a aussi participé à la Giraglia et aux Voiles de Saint-Tropez. La Middle Sea fut l'occasion de tester le bateau dans un spectre plus large de conditions face à un plateau de gros calibre. La bonne nouvelle est que le voilier s'avère plus rapide que prévu dans le petit temps qui a prévalu au nord de la Sicile. Au près serré sur la route de Lampedusa, il a tenu son rang et en direction de

Pantellaria, il a lâché les chevaux lancé pleine balle à 100 degrés d'un vent de 15/20 nds, les ballasts remplis à fond. Il est allé très vite sur ce segment mais pas tout à fait assez pour sauver son handicap de 2 heures sur *Django*, un TP 52 façon offshore. L'équipage de *Daguet 5* compte 13 personnes, tous des pros autour du skipper/propriétaire. Dès l'hiver 2026, le bateau remet les compteurs à 0 avec une nouvelle participation à la Transat Caribbean 600.

Le Ker 40 *Chenapan IV* court la RMSR pour la 5^{ème} fois. L'an dernier, il a démâté une heure après le départ. Son propriétaire, Gilles Caminade, en a profité pour optimiser son bateau avec un mât neuf légèrement plus court, un plan de voilure amélioré et l'ajout de ballasts d'une contenance de 400 l pour aller encore plus vite. A bord, fonctionne un équipage semi-professionnel de 10 personnes dont Cyrille Legloahec. Le voilier noir prend un léger avantage au passage du Stromboli qu'il augmente à l'ouest de la Sicile, exploite ses ballasts vers Pantellaria, distance le redoutable HH42 *Artie III* et creuse encore l'écart vers Lampedusa en profitant d'une légère brise alors que ses poursuivants tombent dans une molle. La messe est dite. *Chenapan IV* s'impose dans sa classe, sa première victoire dans cette course, avec une avance énorme dépassant les 5 heures sur le second. Le bateau est au top de son potentiel. Avis aux amateurs, car Gilles songe le mettre en vente pour acquérir un bateau plus petit. Au palmarès tricolore de la RMSR, il faut ajouter *Soleag* (Jean-Yves Thomas), 3^{ème} en IRC 3, *Arobas2* 6^{ème} en IRC 2 (Gérard Logel) et *Glen Ellen*, le *Swan* de Dominique Tian, 7^{ème} en IRC 4.



Chenapan 4



Daguet 5



© Team Optite

La Halfton Classiccup de Torquay a tenu toutes ses promesses

Avoir réuni 20 Half venant de 6 pays européens a été un premier succès...

Des bateaux UK, IRL, FRA, BEL, NOR et FIN se sont confrontés sur le magnifique plan d'eau de Torbay. Toute cette diversité est un des points forts de notre classe et tire le niveau sportif de la flotte vers le haut. Sur l'eau, le comité du Royal Torquay Yacht Club (créé en 1863) a été impeccable. C'est essentiel car la HTCC est avant tout une compétition sportive exigeante réservée aux petits rating IRC (0,900-0,960). Mission accomplie grâce au savoir-faire du comité qui a réussi à lancer 4 manches certains jours. Le reflet d'une parfaite maîtrise du plan d'eau. Une adresse à retenir aussi pour la beauté des paysages du Devon.

5 prétendants au podium

Le podium s'est joué entre *2 Farr*, *Per Elisa*, *Harmony*, *Général Tapioca* et *Quokka*.

2 Farr, le favori de l'épreuve, a confirmé son aisance dans tous les types de temps, *Per Elisa* nous a étonnés dans la brise. Le petit temps était déjà le point fort de ce plan Ceccarelli 92, le tout dernier Half construit en Italie. *Harmony*, un dessin Humphreys venant d'Irlande est un habitué de la HTCC. Il a été très régulier et a gagné deux manches. Il finit sur la 3^{ème} marche du podium. *Général Tapioca* était dans le bon tempo malgré l'âge vénérable de son équipage.



© Team Optite



© Team Optite

Vainqueur d'une manche et podium dans la grande course (à 24 secondes de *Per Elisa* après 5h05' de navigation). Tout cela se joue dans des écarts très serrés entre des bateaux obligatoirement endorsés. Plusieurs participants nous ont fait part de leur satisfaction d'avoir rendu la pesée obligatoire pour participer à la HTCC. Cela coupe court à toutes les discussions stériles autour des bateaux modifiés.

Forte présence tricolore

La présence de 6 équipages français a été fortement appréciée. Qualités des bateaux et enthousiasme des équipages tricolores ont fait l'unanimité. Merci à *Daltoner*, *Free Lance*, *Oplite*, *Insolent*, *Collector* et *Pichenette* d'avoir été présents. C'est une première et nous souhaitons développer cette tendance. Le Half Ton True Spirit Trophy a été décerné à *Oplite*. Toute la force de la jeunesse était dans cet équipage qui logeait à bord. Paul et Louis m'ont fait parvenir ces quelques lignes: « Le team Oplite du Yacht Club de Granville (France) a voulu rappeler que la HTCC n'est pas qu'une histoire de palmarès : c'est surtout une aventure entre amis régatiers accessible à qui ose se lancer. Convoyer le bateau par la mer jusqu'à Torquay, partager les frais et les quarts, dormir à bord plutôt qu'à l'hôtel... Tout cela fait partie du jeu et rend l'expérience encore plus intense. L'esprit Half-tonner, c'est aussi ça : de la débrouille, du partage et beaucoup de plaisir. Pour une jeune équipe comme la nôtre, c'est une chance unique de se mesurer à un niveau relevé. On apprend énormément. Et nous sommes fiers d'avoir tenu la cadence et de faire vivre cette classe mythique. Nous tenons à remercier le Royal Torquay Yacht Club ainsi que la classe Half Tonner pour ce super accueil. Nous nous reverrons ! »

Le Vintage Trophy a été attribué à *Insolent* mené par un équipage français plein d'expérience (6^{ème} overall) Quelques mots de Charles Benoît, skipper: «C'était notre première participation et on peut dire que nous nous sommes régalés. On en reparle souvent. Un plateau relevé, des machines ultra performantes et

extrêmement bien préparées lancées sur tous types de parcours, construits et côtiers. Insolent, un Delph de 28 pieds de 1976 était le plus petit rating de la flotte. Avec une seule ligne de départ, notre obsession a été de trouver du vent frais. Nous réalisons 2 manches de 3^{ème}. Malgré notre petit rating, nous sommes dans le match. C'est notre meilleure motivation pour revenir sur les prochaines éditions de la HTCC encore plus affûtées».

En 2026, rendez-vous en Norvège

A terre, le RTYC nous a offert une ambiance club typiquement britannique. Un accueil « tailor made » avec, pour les participants, un bar plein de bonnes surprises, un BBQ royal sur sa terrasse en étages avec la vue sur le plan d'eau de Torbay au soleil couchant. Vraiment de bons moments. Pour clôturer la semaine de régates, une remise des prix accompagnée d'un dîner de gala s'est tenue à l'hôtel The Imperial, là où Agatha Christie avait ses habitudes.

Il y a un certain charme dans ce mélange de traditions et de compétitions sportives.

En résumé, la classe HT Europe encourage la régate au meilleur niveau possible sur des voiliers autour de 9 mètres mesurés en IRC (Endorsed), le tout dans un environnement international. C'est une classe de « petits » IRC avec des budgets raisonnables compte tenu des prix d'achat. Le niveau sportif est ambitieux. Evidemment, il y a ensuite du travail pour optimiser ces voiliers et les rendre compétitifs dans une flotte relevée. La passion demande de l'engagement. L'IRC apporte aussi sa pierre à l'édifice car chaque seconde compte au classement général. A terme, nous espérons resserrer les « cut » de rating pour s'approcher d'un temps compensé facile à calculer mentalement. Je terminerai par notre devise en version anglaise: « Halfton, twice the fun ». La prochaine HTCC se déroulera à Hankø en Norvège du 1 au 8 août 2026.

Philippe Pilate
Skipper de Général Tapioca



© Team Oplite



© Team Oplite



IMA, MMOC, MMIC, MINI Maxi... Voyons Voir !

Ces acronymes ont une lettre commune, le M pour Maxi : ces très grands voiliers IRC de plus de 60 pieds de long ont leurs circuits et leurs championnats. Promenade guidée dans ce monde merveilleux des « happy » pas si « few » que ça, avec James Boyd



© Carlo Bortolighi

Alors que certains domaines de la course à la voile sont en déclin, le maxi yachting ne l'est pas, avec des chiffres qui restent élevés pour la saison 2025 et l'arrivée de nouveaux bateaux impressionnants. Cette fine fleur du sport vélique est supervisée par l'International Maxi Association qui, au cours des 12 années de mandat de son secrétaire général sortant, Andrew McIrvine, est passée d'un seul événement, la Maxi Yacht Rolex Cup annuelle, à plusieurs circuits de championnats côtiers et hauturiers en Méditerranée, tous disputés sous le régime IRC. En outre, l'IMA a mis en place des circuits pour la flotte croissante de maxi multicoques (c'est-à-dire pour les Gunboat et des voiliers rapides privés) en Méditerranée et dans les Caraïbes.

En 2025, 71 Maxis ont participé aux épreuves du Mediterranean Maxi Offshore Challenge (MMOC) de l'IMA. Comme d'habitude, ce circuit comprenait 7 épreuves et a débuté avec la Rolex Middle Sea Race 2024 pour se terminer en août dernier avec la Palermo-Montecarlo. Cette dernière a été remportée pour la deuxième fois par le Botin 65 *Spirit of Lorina* de Jean-Pierre Barjon avec 238,5 points, soit seulement quatre points d'avance sur

le *SHK Scallywag* de 100 pieds, propriété de l'homme d'affaires malaisien Seng Huang Lee. Barjon, qui avait remporté le MMOC pour la dernière fois en 2021/22, a décroché sa dernière victoire après avoir terminé deuxième de la Rolex Middle Sea Race 2024 derrière le Maxi 72 *Balthasar* de Louis Balcean. Dans cette course, le *SHK Scallywag* était le 1^{er} à franchir la ligne d'arrivée mais se classait 4^{ème} en temps compensé.

Au sein du calendrier maxi, l'Aegean 600 peut se comparer avec la brutalité de la Rolex Sydney Hobart Yacht Race, car le Meltem local peut atteindre, voire dépasser, les 40 nœuds. Le parcours sinueux de cette course consiste en un tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre de la mer Égée, avec un départ et une arrivée au Cap Sounion (au sud d'Athènes) et s'étendant jusqu'à Rhodes au sud-est, en passant par de nombreuses îles rendues célèbres par la mythologie grecque, telles que Milos, où la célèbre sculpture de Vénus a été découverte en 1820, et des merveilles géologiques telles que la Caldeira de Santorin. Cette année, la classe Maxi a été remportée par le Swan 80 *Umiko* de Philip Rann, devant le VO70 *Aiolos* de George Prokopiou.



Les Régates Maxi 2026

En 2026 l'International Maxi Association aura des championnats multi-épreuves côtiers et au large.



**IMA Mediterranean
Maxi Offshore Challenge
2025/2026**

Rolex Middle Sea Race 2025

La Larga 2026

Regata dei Tre Golfi

151 Miglia-Trofeo Cetilar

Loro Piana Giraglia (offshore)

Aegean 600

Palermo-Montecarlo



**IMA Mediterranean
Maxi Inshore Challenge**

PalmaVela

IMA Maxi European Championship
(inshores)

Loro Piana Giraglia (inshores)

Maxi Yacht Rolex Cup

Les Voiles de Saint-Tropez

Pour en savoir plus, visitez
www.internationalmaxiassociation.com



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



La course côtière reste la discipline préférée des propriétaires et 83 Maxis ont participé aux cinq épreuves du Mediterranean Maxi Inshore Challenge 2025 de l'IMA. Comme d'habitude, les épreuves qui ont attiré le plus de participants ont été la Maxi Yacht Rolex Cup et Les Voiles de Saint-Tropez en septembre, qui ont toutes deux compté près de 50 inscriptions. Organisée par le Yacht Club Costa Smeralda (YCCS) en collaboration avec l'IMA, la Maxi Yacht Rolex Cup reste l'événement phare du calendrier Maxi et, cette année, grâce au statut de l'IMA, association de classe reconnue par World Sailing, elle comprenait deux championnats du monde : pour les classes Maxi 1 et Maxi Grand Prix. Le premier, réservé aux bateaux de course de 80 à 100 pieds, s'est déroulé pour la deuxième année consécutive et a été remporté par le Wallycento *Galateia* de David M. Leuschen et Chris Flowers face au champion en titre, le *Leopard 3* de Joost Schuijff.

Les Maxi 72 en IRC

La classe Maxi Grand Prix est le nouveau nom de ce qui s'appelait auparavant Maxi 2, Maxi 72 et Mini Maxi Racing. Dans le passé, lorsqu'ils couraient sous le nom de Mini Maxis et selon leur propre règle Maxi 72, ces voiliers aux allures de TP 52 avec 20 pieds de plus avaient leur propre championnat du monde. Pour la première fois en 2025, ils ont couru en classe IRC. Du coup, ces bateaux ont tous été modifiés avec des quilles plus profondes, des bulbes plus légers et des ballasts liquides, tandis que certains ont des doubles gouvernails et de minuscules volets sur le tableau arrière. Le *Jolt* de Peter Harrison est le mieux classé, car il dispose d'un trimmer sur sa quille, tandis que certains, comme le *Jethou* de Sir Peter Ogden, ont été allongés à 77 pieds.

Le championnat du monde Maxi Grand Prix a été remporté par *Django 7X*. Lancé au printemps, ce bateau conçu par Botin appartient à Giovanni Lombardi Stronati, propriétaire italien de plusieurs maxi-yachts, qui, en plus d'aligner sa propre équipe de deux bateaux dans l'Admiral's Cup (représentant le YCCS), a également lancé son nouveau bateau-amiral, le *BeCool*, premier Swan 128. Le *Django 7X* est un Wallyrocket 71, le grand frère du Wallyrocket 51, que Stronati a utilisé pour l'Admiral's Cup. Comparé à ses concurrents, le *Django 7X* est plus court, plus léger (12,1 T) de deux tonnes, en partie grâce à un bulbe plus petit (sur un tirant d'eau de 4,9 m), mais conserve sa stabilité grâce à 2,7 tonnes de ballast liquide. Le ballast est devenu populaire dans la flotte maxi, en partie parce qu'il ne semble pas être trop pénalisé par l'IRC, mais aussi grâce à l'avènement de nouvelles canalisations et pompes qui permettent des transferts de ballast d'eau spectaculairement rapides.

Cette année, le Mediterranean Maxi Inshore Challenge de l'IMA s'est terminé par une lutte entre deux anciens Wallycento, le V de Karel Komárek et le *Galateia* de David M. Leuschen et Chris Flowers. Le résultat ne s'est décidé qu'à l'issue de la dernière épreuve de l'année, Les Voiles de Saint-Tropez, au profit de *Galateia* qui l'emporte avec 320 points, 7 petits points devant son rival.

Magic Carpet e

La nouveauté la plus impressionnante en 2025 est sans aucun doute le *Magic Carpet e* de Sir Lindsay Owen-Jones, conçu par Guillaume Verdier. Après *Comanche* co-conçu avec VPLP, il s'agit de son premier maxi destiné à courir à la fois en eaux côtières et au large en Méditerranée. *Magic Carpet e* a une forme de carène qui s'inspire quelque peu des IMOCA de Guillaume, et il présente de nombreuses innovations, notamment le fait d'être électrique. Alors que les grands Maxis ont besoin d'un moteur fonctionnant en permanence pour alimenter leurs systèmes hydrauliques complexes, *Magic Carpet e* s'appuie quant à lui sur un gigantesque banc de batteries. Sa quille est particulièrement radicale pour un bateau de cette taille, car elle peut non seulement s'incliner de chaque côté, mais aussi être inclinée vers l'arrière de 45°, ce qui réduit son tirant d'eau de 7,1 à 4,6 m. D'autres lancements sont prévus en 2026, notamment de nouveaux Maxis dotés de foils.

PS. Deux autres événements importants sont le championnat d'Europe IMA Maxi, qui s'est déroulé pour la 4^{ème} fois, et le Mediterranean Maxi Offshore Challenge, qui comprend 7 épreuves au large et 5 épreuves côtières.

James Boyd



© Studio Bortenghi

Magic Carpet e



Méditerranée

De belles régates mais peu de nouveaux bateaux en 2025

La tendance observée en 2024 s'est encore accrue cette saison : les grands événements continuent leur pouvoir d'attraction de la flotte IRC, alors que les régates plus locales du Championnat ont des difficultés manifestes à remplir convenablement leurs listes d'inscrits. Par ailleurs la saison 2025 n'a vu arriver que très peu de nouveaux bateaux par rapport aux années précédentes, signe d'un essoufflement évident. Les classes IRC demeurent étoffées et compétitives lors de la Massilia Cup Inshore, la SNIM, la Rolex Giraglia ou la Rolex Middle Sea Race, ou hors championnat comme les Voiles de Saint Tropez, car leurs organisateurs essayent de se renouveler pour attirer plus de bateaux. L'exemple donné par le CNTL Marseille lors de la Massilia Cup Inshore qui a proposé une inscription gratuite pour tous les bateaux, devrait faire réfléchir car la flotte de cette régate a ainsi progressé de 20% par rapport à la saison précédente. Dans les Classes IRC 0 ou 1 les bateaux issus des grands prix, TP 52 ou autres Ker 40, trustent encore une fois les premières places. Ainsi le TP52 *Team Guenifey* de Julien Llorca domine largement le Championnat, tandis que la bataille entre les deux Ker 40, *Chenapan 4* à coque noire et Vito 2 à coque rouge, a tourné cette année à l'avantage de Gilles Caminade qui termine magnifiquement sa saison par une victoire de classe à la Rolex Middle Sea Race. À noter les belles saisons du nouveau *Glen Ellen*, le Swan 42 de Dominique Tian, ou de *Soleag*, le ICE 53 de Jean Yves Thomas qui démontrent une belle régularité.

Alors qu'elle devrait être la classe la plus fournie, car la plus représentée dans les ports méditerranéens, la classe IRC 2 manque de participants. Pourtant, elle fait la part belle aux vrais bateaux de course-croisière. Événement notable cette année, le First 40 *Sloughi* de la famille Rivas laisse la victoire, auquel il était habitué depuis plusieurs saisons, au très beau Grand Soleil 44 de Eric Briost, mené lui aussi avec un équipage familial. Malgré quelques belles épreuves remportées par des purs course-croisière comme notre Grand Soleil 37 *WeekEnd Millionaire 3*, vainqueur de la SNIM et de la Massilia Cup, l'indémontable et très vélocé Mumm 36 *Long Nose XI* de Jean Rougnon, brillamment mené par Jean-Pierre Laville, s'adjuge facilement la Classe IRC 3 grâce à une bonne fin de saison, devant *Gio-Gio* le Grand Soleil 39 de Philippe Mariani et *Intrépide*, l'Elan 410 de Marco Sanjuan. En IRC 4 ou en Duos, il est évident que si vous ne naviguez pas sur un JPK 10.10, excellent bateau mais quelque peu vieillissant, vous n'avez pas beaucoup de chance d'accéder aux podiums. Ainsi il en est des 3 premiers de la Classe Duo, emmenée par l'excellent Michel Sastre sur *Blue 007*, suivi de *Jubilations* de Bruno Maerten et de *Hathor V* de Paul Van Gaver ou du 1^{er} de la Classe IRC 4, le toujours vert *Raging Bee* de Jean-Luc Hamon. Fort de ce constat, il

apparaît nécessaire de redonner un « horizon de victoire » aux bateaux de série de course-croisière et d'envisager, au sein des différentes Classes IRC, un sous-classement dit « Corinthien » chez nos amis anglo-saxons réservé aux bateaux de série avec des équipages dépourvus de professionnels de la voile à bord.

À l'image d'autres Clubs des Championnats, comme le YC Porquerolles, l'A.N. Saint Mandrier ou le C.N. Palavas par exemple, le Y.C. Bonifacio, organisateur du championnat d'Europe, a brillé dans l'accueil prolongé des bateaux dans le port, la qualité des réceptions et des festivités autour de la régate et de l'organisation sportive sur l'eau. Que tous ces clubs soient remerciés.

Yves Ginoux

Manche / Atlantique

Un air de déjà vu !

Nous serions tentés de dire que le film 2025 ressemble à celui des années précédentes : les mêmes et on recommence. La participation est flatteuse, car dopée par les Anglais sur les courses du RORC Les épreuves phare (Spi Ouest France, Armen, Duo-Catamania et Fastnet), ont connu un franc succès. Nous étions avec des bateaux en liste d'attente pour la « Duo ». Nous avons eu une belle bataille en IRC 1 et 2 et connu de la stabilité en IRC 3 au Spi Ouest France. Les vainqueurs en double sont, sans surprise, les *Abracadabra* « boys » *Ad Hoc* et *Léon*. Quand ce dernier a couru, il s'est quasiment imposé à chaque fois et « Quand vous embarquez Alex Loison, cela équivaut à 10/000^{ème} de TCC », dit Géry Trentesaux. Le nouveau JPK 10 50 est indiscutablement la vedette de l'année et particulièrement *Léon*. En équipage, *Fastwave* s'impose avec une belle troisième place au Fastnet. À signaler que *Long Courier*, troisième du championnat, gagne le Fastnet malgré une pénalité de deux heures pour départ anticipé. En IRC 2, *Raphael* abandonne la navigation en double, voire en solo, pour l'équipage. Bien lui en a pris, car il s'impose avec quatre victoires sur cinq épreuves courues. Les catégories 0 et 3 sont peu représentatives vu la maigre participation. Gageons qu'une Half Ton organisée en France doperait la série des IRC3. *Hagat*, le A 31 pornicais d'Alain Duvivier remporte le championnat Solo qui ne sera sans doute pas renouvelé en 2026, autant en Méditerranée qu'en Manche/Atlantique. Beaucoup de JPK figurent dans le classement, et on note les belles prestations du J 99 à la Duo-Catamania et au Fastnet avec la victoire de la relève Trinitaine sur *Whimjy 99*.

Philippe Girardin



Championnats 2025 - Le Top 5 Méditerranée

CHAMPIONNAT IRC 2025 Méditerranée en équipage

Classement général IRC 0

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	478,00	FRA11152	TEAM GUENIFEY	TP 52	J. LLORCA	CNTL
2	315,00	FRA5200	AROBAS²	BOTIN 52	G. LOGEL	SNST/YCF
3	241,00	USA60564	FINAL FINAL	PAC 52	J. DESMOND	RORC / NYYC
4	229,00	TUR3535	BLUE MOON - ARKAS SAILING TEAM	TP 52 J/V	B. ARKAS	Arkas Cesme sailing Club
5	179,00	FRA36000	DAGUET 5	FP 54	F. PUZIN	SNM

Classement général IRC 1

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	495,00	FRA53205	CHENAPAN IV	KER 40 3.00	G. CAMINADE	CNTL
2	491,00	LUX981	VITO 2.3	KER 40 2.60	Gm. MAGRINI	SNST
3	474,00	ROU01	GLEN ELLEN	CLUBSWAN 42	D. TIAN	SNM
4	428,00	FRA15043	SOLEAG	ICE 53	Jy. THOMAS	SNM
5	394,00	GER6009	LEU	JV 45	T. DESSEINE	SNM

Classement général IRC 2

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	420,00	FRA9742	ANDIAMO	GRAND SOLEIL 44	E. BRIOIST	SNM
2	343,00	FRA6120	SLOUGHI	FIRST 40	P. RIVAS	CN Palavas
3	291,00	AUT4808	QUO	ELEVA 42	L. BOESS / G. BOESS	CYC
4	221,00	FRA9744	ALFAORE	GRAND SOLEIL 44 2.60	L. DELILLE	COYCH
5	175,00	UAE43	IVANA & ALEKS	LANDMARK 43	C. ALEKSANDROV	DOSC

Classement général IRC 3

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	523,00	FRA3651	LONG-NOSE XI	FARR 36	J. ROUGNON	CNTL
2	466,00	FRA43501	GIO-GIO	GRAND SOLEIL 39	P. MARIANI	IYCH
3	435,00	FRA5540	INTREPIDE	ELAN 410	M. SANJUAN	CNTL
4	410,00	ITA3500	LE LUPIN	X 35	J. RAMEIL	CNMT
5	355,00	FRA9635	ROLLMOP'S 5	X 35	N. MOURET	SNM

Classement général IRC 4

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	472,00	FRA38902	RAGING BEE	JPK 10.10	JL. HAMON	CNMT
2	465,00	FRA53341	ALMOGAVER	J 99	O. ILLES / A. ILLES	CN Palavas
3	289,00	FRA37631	HAVANA GLEN	A 31	F. TIAN	SNM
4	283,00	FRA36884	EXPRESSO 3	JPK 10.10	G. CLAEYS	SNST
5	235,00	FRA38074	ILOGAN	JPK 10.10	P. PERDOUX	CNTL

CHAMPIONNAT IRC 2025 Méditerranée en double

Classement général

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	552,00	FRA35082	BLUE 007	JPK 10.10	M. SASTRE / M. COHEN (M1,7) / A. AUTRIC (M2) / Jp. BALMES (M4,9) / L. DAUNAR (M8,10)	SNM
2	497,00	FRA38013	JUBILATIONS	JPK 10.10	B. MAERTEN / O. GUILLEROT	CNTL
3	478,00	FRA44608	HATHOR 5	JPK 10.10	Pau. VAN GAVER / S. AUBRY (M1,7,8,9,10) / A. VAN GAVER (M2,4)	SNM
4	367,00	FRA38089	KEEP COOL	ELAN 350	Jf. BAULER / B. BECKERS	CNTL
5	348,00	FRA38074	ILOGAN	JPK 10.10	P. PERDOUX / P. GROSGOGEAT	CNTL



Blue 007



Blue 007

IRC DOUBLE (47 classés) : Michel Sastre – JPK 10.10 Blue 007 – SNM

Après avoir couru en solitaire, puis en mixte solo/duo, Michel s'est entièrement consacré au duo en 2025 puisque de compétition solitaire il n'y a plus en Méditerranée. Pour preuve de ce nouvel exercice à 4 mains, le skipper du JPK 10.10, magistrat de son état, a embarqué pas mal d'équipiers différents en fonction de leurs dispo et de leurs affinités. Il a couru 7 épreuves d'un calendrier en comportant 13 et en a gagné plusieurs. Interrogé sur sa course préférée de la saison, il répond lui aussi sans hésitation la Paprec 600 : une course pourtant longue et exigeante surtout en duo mais disputée sur un parcours magnifique et riche en rebondissements. On constate au passage que ses adversaires à figurer dans le top 5 du championnat sont tous des JPK 10.10, hormis l'Elan 350 du duo Bauler/Beckers qui s'intercale à la 4^{ème} place devant le redoutable *Ilogan* qui n'a fait que 4 courses... Et, en a remporté 3 ! Michel revient sur le terrain en 2026, même s'il rêve un jour de monter en Bretagne pour jouer des coudes dans des flottes de Duos comptant 2 à 3 fois plus de concurrents que dans sa Méditerranée.



© Yohan Brandt

Team Guenifey

IRC 0 (40 classés) : Julien Llorca – TP 52 Team Guenifey – CNTL

Ce proto, un plan Judel Vrolijk construit en Nouvelle Zélande voici 18 ans, est l'ancien *Paprec* devenu *Alizé* quand il fut racheté par Laurent Camprubi. Après avoir été partenaire du *Tonnerre de Glen*, Julien a partagé le bateau avec Laurent l'an passé puis l'a acheté, conquis par les performances et les sensations que procurent le navire. Première participation du nouveau propriétaire avec une victoire à la clé. Le bonheur est au rendez-vous, partagé par une équipe de copains tous amateurs, dont quelques partenaires (une quinzaine de personnes en tout), gérée par le fameux boat captain Eric Daher. Llorca aime tout particulièrement la compétition face à d'autres TP, comme *Arobas*² classé second du championnat.

Il garde un bon souvenir des régates de la Giraglia qui précèdent la longue course et reconnaît humblement quand les résultats ne sont pas au rendez-vous que : « C'est nous qui faisons des boulettes, pas le bateau ». Du coup les sorties le soir ont été écourtées pour mieux performer le lendemain... En 2026, la fine équipe remet le couvert sur le championnat et nourrit par ailleurs le projet d'une tentative de record entre Marseille et Carthage.



© Kurt Arrigo-Rolax

Chenapan IV

IRC 1 (37 classés) : Gilles Caminade – Ker 40 Chenapan IV – CNTL

Gilles est un compétiteur dans l'âme. Il aime gagner et s'en donne les moyens. Il connaît son bateau par cœur et ne cesse de l'optimiser au fil du temps, comme en témoignent les nombreuses (3) victoires de championnat à son actif qui ne sont pas nécessairement des fins en soi mais la conclusion logique d'une assiduité exemplaire et de résultats exceptionnels obtenus avec la complicité du très capé Cyrille Leglohaec et d'un équipage 100% pro. En 2025, son bateau a couru sept épreuves, dont pas moins de trois offshore « 600' » avec des victoires à la clé, dont la plus belle acquise lors de la Middle Sea Race (lire p 23) en octobre. Il finit avec seulement 4 points d'avance au classement final sur son quasi sister-ship Vito 2.3 lui aussi bien connu au panthéon du championnat. Le fameux bateau rouge (*Chenapan IV* est le fameux bateau noir !) privilégie les Inshore. Comme quoi, il y en a pour tous les goûts au championnat ! Cet été, Gilles a particulièrement apprécié la Paprec 600, « une course fabuleuse où départ et arrivée sont au même endroit (St-Tropez) qui mériterait plus de participants ». Et un peu moins les modestes résultats du bateau au Championnat d'Europe et Tour de Corse, auquel il n'a pas pu participer personnellement : « la faute à un vent faiblard et au fait d'avoir couru avec le certificat IRC offshore pénalisant autour de trois bouées ».



© GMR

Andiamo

IRC 2 (27 classés) : Eric Brioist – Grand Soleil 44 Andiamo – SNM

Andiamo, de trois ans d'âge, illustre totalement l'esprit original de l'IRC voué aux bateaux de course-croisière et plus particulièrement en Méditerranée où il fait bon marier la régate et la flânerie vélique. De fait, il n'est pas aisé pour un équipage amateur sur un joli « multi cabines » grand confort doté d'un mât en alu (presque une incongruité aujourd'hui !) de résister aux bolides poids plume tout de carbone vêtus conduits par des mercenaires. C'est pourtant ce qu'ont réussi Eric et son équipage d'amis comptant, 10 personnes, dont 3 à 5 femmes, à force d'assiduité et de talent, pour finir en haut de tableau avec une confortable avance en points sur les suivants au classement. Curieusement, le meilleur souvenir du commandant en 2025 reste la Giraglia

malgré des vents pour le moins erratiques. *Andiamo*, qui compte de 2 à 3 000 milles au compteur annuel, toutes navigations confondues, sera bien présent l'an prochain amélioré pour le petit temps. Eric demeure très motivé et défendra vaillamment le modèle course-croisière.

IRC 3 (50 classés) : Jean Rougnon – Mumm 36 Long Nose XI – CNTL

Pour ceux qui ne le sauraient pas, le Mumm 36 est un « old age » coursier conçu en 1993 par le cabinet Farr, incontournable à l'époque, et construit alternativement par Cookson Marine en NZ (tel le bateau de Jean, vainqueur par 3 fois du Mondial de la série), Carrol Marine aux USA, aussi en Malaisie et chez... Bénéteau. C'est un poids plume de 36 pieds de long qui est irrésistible dans les petits airs



© CNTL - Pierik

Long Nose



notamment avec du clapot, et « limite la casse » (ou plutôt son rating 1,063) ailleurs, à condition d'avoir un équipage au complet et de préférence de forte corpulence. Il a appartenu à Yves Ginoux avant d'être cédé à Jean Rougnon dont le père a occupé le devant de la scène vélique sur des voiliers éponymes, à commencer par le premier du nom qui était un Requin à l'étrave fine et élancée, comme un « long nose » en somme... Inutile de revenir sur le passé récent de ce Mumm emblématique (3 victoires de championnat IRC) et au blaze cousu d'or. « La saison doit beaucoup à mon ami Jean-Pierre Laville (un ancien de la Cup) qui s'occupe de l'entretien du bateau et de la gestion de l'équipage. Moi, - Jean avait précédemment un Mumm 30, gueusé et moins toilé que le monotype, avec lequel il courait avec succès en double - je fais en sorte que la machine fonctionne à 100% de son potentiel et dans la meilleure ambiance possible ». Il y a de la compétition en IRC 3 et le « Long Nez » a fait le break en fin de saison. « En fait, rapporte Jean, on avait prévu de faire une saison en double, mais on a rapidement constaté que c'est plus de notre âge et que le bateau a impérativement besoin de contre-poids. Le bateau a plus de 30 ans et l'équipage a une moyenne d'âge supérieure à 60 ans. A ce titre, la voile est un sport formidable ».

IRC 4 (41 classés) : Jean-Luc Hamon - JPK 10.10 Raging Bee - CNMT

Dans des conditions variées on s'est bien bagarré en avant-saison avec *Almogaver* de nos amis de Palavas et *Expresso*, le JPK10.10 de Guy Clayes

qui a remporté les deux épreuves. La Snim s'est jouée au finish dans une dernière manche à rebondissements. Bravo à Guy et à son équipe. Cette année nous avons décidé de courir en équipage la Paprec 600 Saint Tropez. Un parcours magique entre la Corse, les îles italiennes de Giglio, Gorgona, Elbe et Montecristo. Dès la première nuit on prend une option ouest Corse qui sera payante. En tête au compensé à Bonifacio on va surfer par 30 nœuds sous spi vers l'Italie tout l'après-midi sur un bateau qui devient difficile à dompter dans les rafales. Il est temps d'affaler. Le passage de Montecristo dans 25 nœuds, une mer hachée et à la tombée de la nuit restera un temps fort de la course tant ce rocher est mythique. On contourne la zone interdite avec *Blue 007* aux trousses et on est bien content de choquer les écouteurs direction la Gira. Podium toutes classes à l'arrivée. On remercie la SNST pour son formidable accueil en espérant être encore plus nombreux l'an prochain. Notre saison se poursuit à Bonifacio pour l'Européen et le Tour de Corse où l'on retrouve les meilleurs équipages de la série. Pas vraiment à notre aise sur les parcours construits devant Bonifacio, on se rattrape au Tour de Corse. *Télémaque* prend la même option à l'Est de l'île et nous devance à l'arrivée. Merci au Yacht Club de Bonifacio qui a été à la hauteur de l'événement pendant toute la semaine de régates. À peine le temps de souffler, on reprend la mer pour Malte et la Middle Sea Race. On loupe les bons bords et en plus on prend une pénalité... Une consolation quand même : on gagne le championnat et c'est la troisième fois !



À bord de Raging Bee



Championnats 2025 - Le Top 5 Manche Atlantique

Championnat IRC 2025 Atlantique Manche en équipage

Classement général IRC 0 (TCC ≥ 1.250)

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	167	IVB2047	BEAU IDEAL	BOTIN 41	C. COWAN	RHKYC
2	156	MON100	LEOPARD 3	FARR 30 Mod	J. SCHJUIFF	
3	151	FRA45001	BT-BLUE / CARTOUCHE	MACH 45	N. GROLEAU	SNT
4	139	FRA8668	TEASING MACHINE	TEASING 52	E. DE TURCKHEIM	YC France
5	127	GER5676	RAFALE	ELLIOTT 52 SS	M. PAESLER	RORC, VsaW

Classement général IRC 1 (1.250 > TCC ≥ 1.040)

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	407	FRA157	FASTWAVE 6	JPK 11.80	E. FRIES	SNT
2	385	FRA43997	STAMINA SAILING TEAM	MMW 40	M. PERETIE / C. AGENEAU	Régates de Royan
3	355	FRA43631	LONG COURRIER	SYDNEY GTS 43	G. TRENTESAUX	SNT
4	283	FRA43857	QUALICONSULT - L'ANGE DE MILON	MILON 41	J. PELLETIER	RORC,YCF,SNT,CNH
5	281,1	FRA53004	VASCO	POGO 36	B. FONDRILLON	SNT

Classement général IRC 2 (1.040 > TCC ≥ 0.970)

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	463	FRA53114	RAPHAEL	JPK 10.10	L. MENAHES	SNT
2	390,5	FRA53116	PRINCESSE GOTIONUDE II	SUN FAST 3600	N. DEZEUSTRE	SNPH
3	379	FRA35914	HAKUNA MATATA	SUN FAST 3200	Jf. NOUEL	CN Pornic
4	375	FRA1092	LA BELLE JINETTE	J 109	C. GURY	YCCA
5	363	FRA43868	MR HYDE	SUN FAST 3200	T. BIDON	CNL

Classement général IRC 3 (TCC > 0.970)

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	267	FRA53307	HYLAS	CARTER 37	Jm. HOARAU	SNBSM
2	212	GBR6388T	MARTA	SIGMA 38	B. SKEET	
3	126	FR46683	SEABIRD	NICHOLSON 33 RC	N. GRANOVSKY	CNPV
4	94	GBR2183R	SUNSTONE	S & S 39 Custom	W. TAYLOR-JONES	RHYC
5	90	FRA19485	BELAUAN	ELAN 333	B. MALRAISON	YC France

Championnat IRC 2025 Atlantique Manche en double

Classement général

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	488	FRA37454	ABRACADABRA 2	JPK 10.10	A. MESNIL (M2, 6,13) / Ja. HEBEL (M2,6,9,11,17) / R. GIBON (M2,9,13,18) / J. AUBERT (M9,11,17,18)	SRH
2	427	FRA44058	AD HOC	JPK 10.10	Jf. CHERIAUX / G. JACQUES (M2,4,6) / H.LEFEBVRE (M9)	CNL
3	425	FRA53524	LEON	JPK 10.50	Jp. KELBERT / A. LOISON (M2,6,13) / P. PECHE (M9) / E. MARTINIE (M9) / M. FLAO (M18)	SNLP
4	353,5	FRA53264	HURLEVENT	JPK 10.30	G. BODMER / Jy. CATROUX	CV Morsang
5	352,5	FRA9843	FASTLANE III	JPK 10.30	J. APOLDA / L. APOLDA / T. CARON (M18)	LRN

Championnat IRC 2025 Atlantique Manche en solo

Classement général

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	268	FRA37370	HAGAT/TAGAN IV	A 31 MOD	A. DUVIER	CN Pornic
2	248	FRA37916	GEORGIA	SUN FAST 3200	P. AUBERT	SNT
3	228	FRA53314	DIABLO	SUN FAST 3600	A. BRACQ	CN Royannais
4	220	FRA44379	BOWLOOM	SUN FAST 3200	M. BREUVART	SNT
5	175	FRA53114	RAPHAEL	JPK 10.10	L. MENAHES	SNT



IRC DOUBLE (249 bateaux classés) : A. MESNIL (M2, 6,13) / JA. HEBEL (M2,6,9,11,17) / R. GIBON (M2,9,13,18) / J. AUBERT (M9,11,17,18) – JPK 10.10 ABRACADABRA 2-SRH

C'est la 3^{ème} victoire consécutive au championnat pour ce quatuor de co-propriétaires, co-skippers, aussi amis d'enfance qui se relaient deux à deux pour courir les principaux rendez-vous. C'était un vrai motif de satisfaction en fin de saison d'avoir réussi à bien fonctionner quelles qu'étaient les combinaisons d'équipage. Ils font un carton en remportant 6 des 8 épreuves disputées, et en finissant 5^{ème} du Fastnet (mais 1^{er} en IRC 4) et 3^{ème} de la Duo Catamania. Leur meilleur souvenir 2025, enfin celui de Romain Gibon, notre interlocuteur, est une nouvelle victoire au Fastnet, acquise non pas en Double, mais dans leur catégorie IRC. Aucune modification majeure n'a été apportée sur leur bateau basé à La Trinité sur mer, sinon quelques ajustements inspirés de l'ergonomie des derniers 10.10 produits (allongement de la

delphinière, modification des cale-pieds). Le bateau navigue avec trois spis à bord, alternant S2 en tête, A3 arisable, A5 et un Code 0 ou S4 selon les conditions. Lors de notre entretien, l'équipage était en pleine réflexion sur ses projets pour 2026. Le JPK 10.50 suscite de l'intérêt et du "rêve" parmi les coureurs, mais Romain exprime des réserves quant à l'homogénéité de la flotte que ce nouveau bateau pourrait "casser". Malgré l'attrait de nouveaux modèles, il souligne que la jauge IRC fonctionne bien et qu'il est possible de gagner avec une variété de bateaux ne se limitant pas au 10.10. Bref, *Abracadabra 2* n'était pas à vendre cet automne, mais d'autres options pourraient voir le jour ultérieurement.



© Clément Rospape

Abracadabra 2 à la Duo



© Kurt Arrigo-Rolux

Beau Idéal

IRC 0 (54 bateaux classés) K. Kwok – Botin 41 Beau Idéal- RHKYC

Enlevez la Rolex Fastnet et le championnat en IRC 0 se résume à portion congrue. *Beau Idéal* représentait l'équipe de Hong Kong à l'Admiral's Cup et termine 3^{ème} de son groupe au classement individuel. Ses deux bons résultats à Cowes-Dinard et au Fastnet, les deux seules courses du championnat IRC qu'il a disputées lui valent la plus haute marche du podium devant le Farr 100 *Leopard 3*, vainqueur de Cowes-Dinard dans sa classe, et le vénérable BT *Blue/Cartouche* de Nicolas Groleau qui a gagné les 2 classiques trinitaines que sont l'Armen Race Uship et la Nuit des îles du Ponant. On manque cruellement de grands IRC de ce côté de l'hexagone! Le Manuard 43 de 20 ans d'âge précède le 52 pieds *Teasing Machine* d'Eric de Turckheim dans ce classement qui, avouons-le, ne signifie pas grand-chose.



Championnats 2025 Manche Atlantique - Parole aux vainqueurs

IRC 1 (178 bateaux classés) E. Fries – JPK 11.80 *Fastwave 6*-SNT

Il faudra un jour écrire un livre relatant l'histoire des *Fastwave* et de son armateur Eric Fries, présent au meilleur niveau et depuis des lustres au championnat IRC déjà remporté l'an dernier et sans doute avant. Sa place de 3^{ème} décroché au Fastnet restera un temps fort de la saison et aussi l'occasion de constater, une fois encore, qu'il faut naviguer avec le nombre maximum d'équipiers autorisés à bord comme c'était le cas sur *Dawn Treader* (10 poids, lourds de préférence, et prompts à faire du rappel), son sistership britannique arrivé deuxième. Un autre temps fort de la saison a été cette très longue glissade au portant en montant vers l'île de Groix lors de la Nuit des îles du Ponant. Le JPK, tiré par son grand spi dans des surventes atteignant les 30 nds est resté calé à 16 nds de vitesse durant un temps délicieusement long. Un moment moins euphorique a été quand le grand bateau bleu foncé a déchiré sa grand-voile lors de la première manche du Spi Ouest-France. Ses victoires dans d'autres épreuves bretonnes lui procurent toutefois suffisamment de points pour le hisser en tête de championnat avec 5 épreuves courues devant *Stamina* et *Long Courrier*. A noter que le recrutement d'équipiers, souvent un casse-tête en IRC 1, s'opère, pour partie, auprès d'anciens Ministres encore jeunes et vaillants qui, après avoir clos leur histoire transatlantique et vendu leur 6.50, sont ravis de s'éclater sur le grand *Fastwave 6*. On ne sait s'il s'appellera *Fastwave 7* mais Eric devait toucher fin novembre un nouveau coursier : un XR41, identique à celui qui a remporté le championnat du monde ORC mais optimisé IRC avec une quille et un safran spécifiques. L'histoire continue.



© Jakez

Fastwave



© Christophe Breschi

Raphaël

IRC 2 (179 bateaux classés) L. Menhaes – JPK 10.10 *Raphael*-SNT

Bien connu au bataillon du championnat qu'il a déjà gagné dans les deux catégories double et équipage simultanément, Ludovic a fait, en 2025 carton plein de victoires (5), cette fois en équipage, à l'exception d'une place de 4^{ème} à La Trinité Cowes. Son 10.10 de 6 ans d'âge s'est pourvu d'une longue delphinière de 10.30 et régate avec 3 spis (S2, A3 et Code 0) et exceptionnellement 4 au Fastnet avec un S3 supplémentaire. Ludovic a navigué à 3, 4 et 5 personnes à bord, tous des copains, sur des courses au large, et affectionne le $2 \times 2 = 4$. Son meilleur souvenir de la saison est la Gascogne 45/5 parce qu'il la gagne « overall » et en plus chez ses amis rochelais.

Ludovic a aussi fait 2 courses en Solo avec 2 podiums à la clé en guise de préparation à la Cap Martinique qu'il court cette fois en solitaire. Un nouveau challenge pour ce sympathique skipper membre de la SNT. Au championnat IRC 2, le JPK 10.10 *Raphael* devance le Sun Fast 3600 havrais *Princesse Gotionude II* qui n'a pas trempé sa quille dans l'Atlantique...



Hylas

IRC 3 (38 bateaux classés) JM. Hoarau – Carter 37 Hylas-SNBSM

Hylas trouve ses origines dans la conception d'Ydra, prototype de course au large, conçu en 1973 par Dick Carter, un modèle novateur à l'époque et vainqueur de la One Ton Cup l'année de sa création. *Hylas* fait partie des tout premiers modèles de série à avoir été construit pour des britanniques à qui Jean-Michel a acheté cet élégant voilier en 2021. La restauration complète du bateau a pris 3 ans et cette saison 2025 fut une découverte du bateau en régate avec au menu un voyage entre Saint-Malo (le port d'attache du plan Carter) et La Trinité, puis la participation à la Trinité-Cowes, Cowes-Dinard et le Fastnet. Jean-Michel avait 2 bonnes raisons de courir cette épreuve qui s'achève désormais à Cherbourg : ce même voilier sous pavillon britannique l'avait remportée ça fait 50 ans et à cette époque le malouin naviguait à bord d'un Carter 39 et s'était promis d'y participer à son tour sur un même Carter 37. Curieusement, il n'y avait que 14 bateaux engagés dans sa catégorie. *Hylas* finit en milieu de tableau mais décroche la première place au championnat en comptabilisant les points acquis dans les trois autres courses disputées. En 2026, Jean-Michel sera présent à quelques régates locales à bord de son beau « vintage » et à la Coupe des Carter organisée à La Baule.

© Laurence Mao



Tagan IV

IRC SOLO (59 bateaux classés) A. Duvivier – A 31 modifié Hagat/Tagan IV- CN Pornic

Alain possède son plan Joubert-Nivelt depuis plus de 10 ans. Il l'a abondamment modifié avec 2 safrans, mât raccourci carbone, bôme carbone, ballast liquide, grand bout-dehors, ce qui ne l'empêche pas de naviguer en mixte spis asy/sym. Alain, 59 ans, connaît son bateau sur le bout des doigts et en tire le meilleur parti. Il a dominé la saison avec 4 victoires sur les 5 épreuves courues (sur les 9 proposées), ne laissant son meilleur ennemi, Pesnny Aubert (vainqueur l'an dernier), le devancer que dans la Course des îles, la plus prisée des épreuves Solo avec 30 engagés en piste, et qui fut remportée par Alex Ozon sur le 10.50 de Jean-Pierre Kelbert. Alain conserve pour sa part un souvenir « ému » de la CAP 300 qui a été bien musclée au début. Il est parti avec un peu d'appréhension et a franchi la ligne heureux du comportement de son bateau et de sa victoire acquise avec une large avance sur ses rivaux. Alain aime bien le format du championnat et sera au rendez-vous de la saison 2026 avec son fidèle navire.



CAPITAINE AD HOC

Dans les régates du championnat IRC de Manche Atlantique et ailleurs, il est un navigateur qui collectionne les places d'honneur à bord de son JPK 10.10 prénommé *Ad Hoc*. L'homme est discret, efficace, amoureux de la mer, de son bateau et de la joute vélique.



Jean-François Chériaux habite Larmor en Bretagne Sud mais n'est pas né dans un Optimist pour autant. Ses parents ne faisaient pas de bateau. C'est quand le jeune ado s'est vu proposé un camp de vacances qu'il a choisi un camp... de voiles. Il avait 13 ans et ce fut un coup de foudre. Des années plus tard, il acquiert un 470 dès qu'il en a eu les moyens et puis ensuite un catamaran. Curieusement, c'est bien après, à bord d'un voilier habitable, un First 33.7 acheté en copropriété avec son beau-frère, qu'il découvre la régate dans les eaux morbihannaises. « On a fait venir des copains à bord et l'exercice m'a bien plu. En fait, je m'ennuie en croisière. Et quand le bateau a été vendu, mon beau-frère est parti pêcher le maquereau et moi j'ai continué à régater ». Jean-François vit alors à Rennes où il dirige et développe sa petite entreprise achetée en 1986 à l'âge de 26 ans. Il est crépin, fournisseur des cordonniers en machines et consommables. Son premier habitable perso est *Raoul*, un JPK 9.60 qu'il va troquer 5/6 ans plus tard contre un 10.10 neuf avec lequel il vient de fêter 10 ans de vie commune. C'est un bi-safran lui aussi, mais les pelles sont sous la voûte contrairement au 9.60. Jean-François se découvre un goût prononcé pour la régate en double. « En équipage sur le 9.60 on faisait des bananes, alors qu'en double on fait des côtiers et des offshore. Je préfère. Et puis en double, on fait plus de choses à bord et il n'y a pas le problème de gérer un équipage ». Le format qu'il affectionne est 48h en mer. « Le Fastnet, ça va encore, par contre une Transat, c'est un peu long ». Cela dit, Jean-François, qui adore barrer et tactiquer, a quand même couru la première édition de la Cap Martinique en 2022. Contraint à une escale à Madère qui lui vaut de

rester immobilisé au moins 12 heures comme le veut le règlement, il finira 10^{ème} à Fort de France. « Je pense que sans ce contretemps, on aurait pu faire 3^{ème} ». Un podium pour le skipper du voilier *Ad Hoc*, ainsi nommé car le bateau lui convient tout à fait, que le mot est facile à mémoriser et « qu'on reste dans le domaine maritime avec le personnage bien connu des Tintin », c'est comme un but pour Mbappé. Il les collectionne. Pour la troisième année consécutive, il termine deuxième du championnat. En 2025, il a couru 7 épreuves sur son bateau plus beau que neuf. « Mon budget global inscriptions pour l'année s'élève à 2 881 euros », relève l'armateur, qui achève la saison au Télégramme à Lorient derrière le « dark horse » *Abracadabra 2* mais devant le nouveau JPK 10.50 *Léon*. Le secret de cette constance aux avant-postes, outre d'éviter les erreurs sur l'eau, est un cocktail composé d'une carène amoureusement préparée, d'une voilure performante made in Allard à l'enseigne Elvström locale, d'un handicap, 0.992, aux « petits oignons », d'une préparation minutieuse et d'un tandem qui fonctionne à 100%. Pendant que Jean-François, désormais à la retraite, entretient sa forme, son fidèle équipier, Gwenaél Jacques, à peine 40 ans, ingénieur aéronautique, répare les avions à Lann Bihoué. Il est un virtuose de la manœuvre et assure le suivi météo à bord dans les courses au long cours. Il accompagne Jean-François sur la Cap Martinique à venir. « J'y retourne pour le vivre avec lui car la dernière fois, il avait été empêché », commente le capitaine. Encore un podium ? Pas évident, car cette fois les « gros nez » surfant sont du voyage.





Vainqueur IRC double
Spi Ouest France 2025

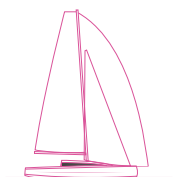
JPK 1050

Vainqueur IRC overall
Rolex Fastnet Race 2025

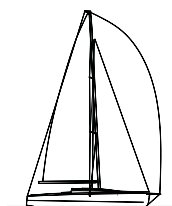
Carène scow, poids léger et surface de voile généreuse : le JPK 1050 bouscule les codes avec un design radical, une vitesse exceptionnelle et une stabilité rare, pour gagner les courses IRC les plus prestigieuses en équipage réduit.



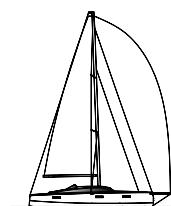
JPK Nomad 40
Une vedette
confortable, économe
et élégante



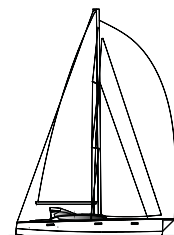
JPK 1050
Racing IRC en
équipage réduit



JPK 1180
Racing IRC en
équipage complet



JPK 39 FC
Croisière rapide : une
synthèse entre confort
et performance



JPK 45 FC
Croisière rapide : un
voilier conçu pour le
grand voyage

✉ jpk@jpk.fr

☎ 02 97 83 89 07



1 Bd Antoine Lavoisier 56260 Larmor-Plage



Stamina Sailing Team

Former les marins de demain sur le circuit IRC

Le projet Stamina Sailing Team est né d'une envie simple : rendre la course au large plus accessible, sans rien sacrifier à l'exigence de la performance, tout en remettant la pratique en équipage au devant de la scène.

Issu d'un parcours de sportif de haut niveau au Pôle France de La Rochelle (470), puis devenu cadre dirigeant dans l'IT, j'ai longtemps rêvé d'un projet où les valeurs de la voile — courage, esprit d'équipe, humilité, goût de l'effort — seraient autant de leviers pour apprendre, progresser et transmettre. En 2022, cette idée a pris vie à travers STAMINA : une équipe qui se veut à la fois incubateur sportif et collectif formateur, engagée sur le circuit IRC. Notre ambition est de construire une écurie ouverte, performante et durable. Chaque saison depuis trois ans, 25 membres — jeunes marins, ingénieurs, étudiants, professionnels — participent activement au développement du projet. Nous sommes autonomes dans la préparation du bateau, la planification sportive et la budgétisation. Tout est géré en interne : de la stratégie de course à la communication, en passant par la maintenance, la logistique, les relations partenaires... et les actions sociétales.

Nous sommes présents sur le bateau tous les week-ends de l'année, à bricoler, naviguer, tester, peaufiner les réglages, apprendre ensemble. Et nos chefs de projet (Direction Technique, Team Management, Communication, etc.) se réunissent régulièrement en semaine pour définir les actions à mener et orchestrer la suite.

Cohésion et Mentalité

Cette structuration du projet nous a permis de rivaliser rapidement avec des équipages bien plus expérimentés et de décrocher plusieurs podiums sur le circuit IRC Manche-Atlantique (2^{ème}

du Championnat IRC 2025). Mais au-delà des résultats, notre vraie victoire réside dans la dynamique humaine que nous avons créée et dans l'engagement collectif qui ne cesse de croître d'année en année. Chaque début de saison, nous ouvrons les recrutements via un post sur les réseaux, avant d'étudier les candidatures reçues. Nous tenons compte du CV sportif, du projet professionnel dans le nautisme et des souhaits d'implication dans le projet. Les qualités organisationnelles, essentielles pour contribuer à la gestion du collectif, sont également très observées. Chaque nouvel arrivant intègre ensuite une période d'essai de quelques semaines, afin de s'assurer que le feeling, l'état d'esprit et les valeurs correspondent à la culture de l'équipe. Car au-delà du niveau de jeu, c'est la cohésion et la mentalité d'équipage qui font la force de STAMINA.

Le financement du projet repose sur un modèle équilibré et responsable : sponsoring, mécénat et quelques financements publics (collectivités locales et appels à projets éducatifs, etc.). L'année dernière, notre budget tournait autour de 70 000 €, hors bénévolat et partenariats techniques. Cette année, il devrait être multiplié par quatre, pour répondre à une ambition renforcée : préparer notre entrée sur le circuit Figaro et professionnaliser la structure en créant les premiers postes salariés pour accompagner notre croissance.

Le passage du Fastnet

C'est aussi dans cet esprit qu'a débuté notre collaboration avec Michel Péretié, propriétaire du *Stamina*. Michel a cru au projet dès le départ et nous a confié la barre de son MMW40, sur lequel nous avons bâti toute notre progression. Cette confiance mutuelle nous a permis d'allier performance

sportive et développement collectif, dans une logique de partenariat gagnant-gagnant. Nous le remercions sincèrement pour son soutien et pour cette vision partagée d'une voile qui forme autant qu'elle rassemble.

Parmi les moments forts de notre jeune histoire, la Rolex Fastnet Race 2025 restera à jamais gravée dans nos mémoires. Le passage du phare, après deux ans de préparation, a été un moment d'émotion rare : une descente sous spi dans plus de 25 nœuds, quatre « peelings » (foc, Code 0, A3, A2, A3) enchaînés en moins de deux heures, entre adrénaline et euphorie pure. C'était la première Fastnet pour tout l'équipage, et enrouler ce phare mythique représentait bien plus qu'une performance : un symbole fort de réussite collective, fruit de milliers d'heures de travail, à terre comme en mer. Aujourd'hui, le Stamina Sailing Team s'affirme comme une source d'inspiration sur la scène IRC : une équipe soudée, performante et responsable, qui navigue avec la conviction que la compétition peut aussi être un formidable levier d'éducation et d'inclusion. STAMINA, c'est aussi un message d'espoir pour les marins et les propriétaires qui cherchent à naviguer et à performer ensemble : la preuve qu'un modèle vertueux est possible, dès lors que la passion rassemble.

Charlie Ageneau
Directeur Sportif /
Fondateur / Skipper



Admiral's Cup : une renaissance plebiscitée

Une équipe de deux voiliers français participait cet été à Cowes à la nouvelle édition de l'Admiral's Cup : *Albator* de Philippe Frantz et *Teasing Machine* d'Eric de Turckheim, deux plans Nivelt de respectivement 43 et 52 pieds. Ils ont eu du mal lors des petites régates dans le Solent mais se sont illustrés au Fastnet. Les commentaires de Philippe Frantz.



Éric et moi avons 2 bateaux avec des ADN offshore un peu près équivalents et c'est à l'initiative de Laurent Pagès que nous sommes tombés d'accord pour engager nos bateaux dans les deux catégories de l'AC sans trop savoir comment ça allait se passer. Avec toutefois le sentiment que ça allait être difficile sur les inshore mais avec l'espoir de se distinguer sur les 2 courses au large (Channel Race et Fastnet), respectivement à coefficient 2 et 3, en raison de la conformation de nos voiliers typés offshore. Parmi les 30 voiliers engagés, et notamment les « petits » du groupe AC2, j'ai vu des bateaux pas vraiment offshore et je me suis dit que si le Fastnet était aussi venté que lors des deux précédentes éditions, ça poserait problème. Heureusement pour eux, nous avons eu un Fastnet clément. Dans les inshore du Solent dont le départ était donné face au vent, on a tout de suite vu que ces machines avaient un meilleur VMG que nos bateaux et il nous a fallu se mobiliser pour sauver les meubles. A la Channel Race, je n'étais pas à bord, et l'équipage s'en est plutôt bien sorti malgré un arrêt buffet au Havre faute de vent puis un Code O déchiré. Le Fastnet était la dernière manche de l'AC et on n'avait pas le droit à l'erreur. Le retour vers l'arrivée à Cherbourg depuis le caillou s'est principalement déroulé au portant : une allure qu'affectionne *Albator*. On allait vite et Jules Ducellier, notre navigateur stratège éminent Figariste actuellement porte-drapeau de la Normandie, nous a concocté une jolie trajectoire. On décroche la deuxième place à 3 minutes du vainqueur et *Teasing Machine* fait lui aussi un podium, si bien que notre team aux couleurs

du Yacht Club de France réalise le meilleur score cumulé de toute la flotte. Au classement final, on figure tous deux en milieu de tableau à la fois en individuel dans notre groupe respectif et par équipe. L'événement a été bien organisé par nos amis britanniques autant en mer qu'à terre. Personnellement, j'aime bien régater dans le Solent et la course du Fastnet me plaît énormément. Le niveau de compétition était relevé avec beaucoup d'équipages 100% pros et une grosse logistique. Par exemple, sur *Jolt 6*, le voilier monégasque, vainqueur de la « Cup », les navigants débarquaient dès leur arrivée au ponton, remplacés à bord par l'équipe technique... Il est loin le temps où à bord de *Revolution*, un de nos fleurons des courses du RORC, l'équipage dormait à bord et, en course, un cuisinier se consacrait 100% à sa tâche sans mettre le nez dehors. Globalement, j'ai suffisamment aimé cette épreuve qui renaît de ses cendres, pour songer y revenir dans deux ans mais ce ne sera pas avec *Albator* qui a été mis en vente. Peut-être avec *Albator 3*, un Botin 44 que je viens d'acquérir en Méditerranée. C'est un bateau "pas étanche" comme on dit car le gréement courant traverse le pont. Pas fait pour l'offshore à l'inverse du plan Nivelt mais qui s'avère redoutable au près serré. Avant de me décider à revenir sur l'Admiral's Cup, il faudrait rendre le plan Botin étanche, examiner les éventuelles modifications apportées au règlement de l'AC suite à l'enquête diligentée par le RORC auprès de tous les participants de la course (avec Eric, nous avons demandé à ce que soit augmenté le coefficient des courses offshore), et, le cas échéant, si le projet devenait réalité, trouver un compagnon d'équipe figurant en AC 2. De son côté, Eric a fait l'acquisition d'un TP 52, car sa priorité va comme pour moi à la régate inshore, tout en sachant que le TP performe aussi en offshore, vu sa taille, dès lors que la machine est marinisée. Jamais vous ne verrez un Fast 40 du type de *Jolt 6* faire un Sydney-Hobart, mais on voit de nombreux TP 52 caracoler dans les grandes classiques de 600 nautiques.

Philippe Frantz



Ils barrent mieux que nous

Avec l'avènement des courses au long cours en solo ou en duo, les pilotes automatiques ont fait des progrès considérables en termes d'efficacité.

Autrefois, l'histoire, celle des circumnavigateurs et des « Transateux » puis des Figaristes, se déclinait au régulateur d'allure : cet appareil perché à l'arrière du navire qui combinait l'action du vent entre un aérien et un fletner immergé dans l'eau ou directement à la barre. Cet instrument présente l'avantage de ne nécessiter aucune autre source d'énergie que celle du vent. Il fonctionne très correctement aux

allures sur l'avant du travers mais s'avère moins fiable au portant. On lui trouva au début des années 80 un remplaçant électrique : un vérin fixé à la barre et connecté à un compas électronique de façon à conduire le bateau sur un cap donné. Rapidement, on a rajouté l'information produite par la girouette fixée en tête de mât pour conduire le bateau sur un angle de vent donné. En somme la même action que le régulateur d'allure, la

précision en plus. A partir de ces deux fonctions essentielles, les appareils n'ont cessé de se perfectionner, plus précisément les capteurs (vitesse, vent, compas) et les calculateurs, tandis que ce qu'on appelle les unités de puissance, vérins hydrauliques ou mieux encore électriques, restent en immense majorité ceux qu'on utilisait déjà à la fin du siècle passé. Le « vulgum navigus » agit sur son pilote depuis une télécommande, choisit le mode (compas, vent apparent ou réel) et sélectionne les paramètres de réglage en fonction des conditions du moment (gain, contre-barre, coefficient de barre, lissage du vent...). Le but est de faire aller le bateau tout droit en minimisant les va et vient de la barre. Facile dans les petits airs, problématique dans la brise quand la mer se fâche. Précisons que la stabilité de la carène et les capacités de tenue de route du bateau pèsent notablement sur le comportement du pilote.

Capteurs

Si les solitaires du Vendée Globe sont capables de tenir des moyennes insensées des jours durant dans les mers les plus dures du globe, c'est

bien grâce aux progrès des pilotes automatiques de nouvelle génération. Plus exactement de la précision obtenue par les capteurs de vent, de mouvement (voire d'assiette sur les foilers), de vitesse, de rapidité de transmission des infos, et de l'extrême sophistication des calculateurs associés. Les ingénieurs sont au taquet ! Sur les voiliers océaniques, on voit désormais poindre dans le mât des capteurs ultrasoniques qui présentent l'avantage d'être dénués de pièces mécaniques comme en ont les anémo-girouettes conventionnels. Ils ne sont pas nécessairement installés en tête de mât et offrent une résistance accrue pour un coût potentiellement inférieur. On note par ailleurs que les IMOCA utilisent pour l'information vitesse surface majoritairement des roues à aube installées sur la quille, placées à l'avant du bulbe et le dépassant de quelques millimètres. Malgré une apparente vulnérabilité, elles ne posent pas de problèmes majeurs. Cela dit, nombreux sont les skippers à préférer la vitesse fond à la vitesse surface dans un souci de précision cruciale pour les calculateurs. Aussi, pour échapper aux variations magnétiques des



MADBrain AutoPilot

PRÊT(E)S À ATTAQUER ?

Équipez le pilote qui tire le meilleur de votre bateau

- Tenue de barre et stabilité de route exceptionnelle
- Performance et sécurité dans les conditions extrêmes
- Conçu pour la compétition, adopté par les champions

MAD !n TEC

madintec.com



compas gyroscopiques, les systèmes modernes sont dotés d'une centrale inertielle offrant des informations de cap stables partout sur la planète et qui maintiennent une grande précision basée sur les mouvements du bateau. Gare, le coût d'une centrale inertielle peut devenir très élevé selon la rapidité de son taux de rafraîchissement.

Surcouches

Au-delà des pilotes basiques à deux couches (cap et vitesse), des modules de centrale de navigation (des "surcouches") viennent s'ajouter au calculateur principal. Ces modules collectent toutes les données du bateau (cap, vent, etc.), calculent un vent plus précis, et ajoutent des logiques de pilotage supplémentaires. Ces surcouches de performance réparties en divers modes s'activent depuis une télécommande ou un clavier dédié, voire des interfaces utilisateur tactiles. Citons deux fonctions principales : 1/Vitesse : l'appareil saisit en temps réel les vitesses min/max du bateau et optimise la trajectoire pour aller le plus vite possible. 2/Gîte : ce mode permet au skipper de définir une cible de gîte optimale, que le pilote s'efforce de maintenir pour une efficacité maximale. Aussi, sont intégrés des algorithmes de détection de pannes issus de l'aéronautique. Si un capteur tombe en panne, le système le détecte et bascule automatiquement sur un mode de secours (ex: compas ou second aérien), permettant de continuer la navigation sans interruption et en sécurité. L'Italien Ambrogio Beccaria avait perdu l'usage de son aérien en tête de mâât lors d'une Transat en Class40 mais, grâce à cet algorithme (Madintec), il avait pu conserver toute l'efficacité de son pilote et gagner la course. NKE et B&G sont des acteurs historiques du pilote automatique pour la compétition, notamment

NKE qui équipe les Figaristes, lesquels migrent ensuite vers d'autres séries... Ces dernières années, deux sociétés ont développé de nouveaux systèmes. Madintec ne fournit pas les écrans ni les capteurs, mais recommande des marques partenaires. L'établissement, sis à La Rochelle et à Lorient, propose une solution complète et intégrée (calculateur, centrale de navigation, capteurs), et commercialise des boîtiers électroniques qui remplacent les systèmes de contrôle et d'intelligence d'autres marques. Il s'est ouvert au marché des Class 40 et IRC. Pixel adopte une approche modulaire développée du pilote B&G de base amélioré via des modules (centrale de navigation, « Data Logging »...). Pixel est apprécié pour son interface utilisateur conviviale et sa gestion des données. B&G est reconnu pour la qualité de ses afficheurs et capteurs.

Le matériel des champions IRC

Nous avons demandé leurs avis à deux champions IRC de la navigation solo. Alex Ozon, en plus d'être imbattable sur l'eau, est un technicien de haute volée. Il conseille, vend du NKE et reste fidèle à la marque bretonne qui offre des surcouches depuis la sortie du pilote Gyropilote 3 « Je trouve que ça marche très bien, que l'offre NKE est complète, ça consomme peu et puis ça a fait ses preuves. Par contre il faut que ça soit bien monté. Parce que ceux qui ont eu des soucis, c'est ceux qui n'étaient pas toujours très bien montés... En solo, je recommande deux installations complètes et surtout de bien connaître son pilote». Régis Vian a gagné la dernière Cap Martinique en solo sur son JPK 10.10 et se prépare pour la prochaine édition sur son nouveau JPK 10.50 qu'il conduira en double avec sa fille. Pour son équipement électronique, il a longuement hésité entre Madintec et NKE, et a finalement choisi... Pixel, en raison de sa mixité avec B&G : « Je suis passé par Pixel pour l'ensemble de la fourniture et de l'architecture du système et c'est un installateur à moi qui l'a monté. J'ai des répéteurs B&G en pied de mâât ; J'ai sélectionné comme infos la vitesse surface du bateau, le cap compas, le pourcentage polaire, la force du vent réel, l'angle de vent réel et l'angle de vent apparent et j'ai deux répéteurs dans le cockpit à commande tactile. C'est très pratique et surtout les possibilités de configuration sont infinies. Tu peux choisir le nombre de données que tu veux sur le cadran : la taille du caractère, leur positionnement, etc... C'est hyper dynamique ! Dès l'activation du pilote, le bateau maintient son cap. Après, tu passes en mode vent, si tu veux, et tu sélectionnes le mode performance de 1 à 5. Ensuite, je choisis une surcouche. Par exemple, je donne l'ordre au pilote d'atteindre une vitesse moyenne. Typiquement, je



m'en suis pas mal servi au près. C'est-à-dire que je donne la vitesse cible du bateau, de manière à ce que quand il est en dessous de cette vitesse cible, il tire un peu la barre pour aller la chercher, pour relancer le bateau, et quand il est au-dessus, il l pousse légèrement la barre pour plus de cap. Ça réagit comme un barreur. Je dois dire que ça marche plutôt bien ». Sur certains bateaux, les IMOCA par exemple, les skippers s'accordent à dire que leur pilote barre mieux qu'eux. Passons à la surcouche gîte. « La « boîte noire » te propose une valeur de gîte moyenne calculée sur les 30 dernières secondes ou les dernières minutes. En fait, quand tu enclenches une surcouche, le système te propose une valeur en fonction des 30 dernières secondes de navigation. Et toi, si tu n'es pas satisfait de cette valeur, tu appuies sur une touche pour la modifier. Moi, j'utilisais beaucoup la surcouche vitesse cet été pendant les courses. J'étais très content. Et puis là, à l'entraînement, je me suis dit, tiens, pour le près, je vais tester la surcouche gîte. Au dernier entraînement Orlabay, j'avais un bateau derrière moi en référence en termes de distance. J'ai mis la surcouche gîte. Je ne suis pas allé plus vite. Par contre, j'ai créé du latéral au vent sur lui. J'utilise aussi beaucoup la polaire de routage. Elle t'indique si tu peux router avec cette vitesse-là, à cette allure-là... Elle est nécessairement un peu plus basse que la polaire de performance. Mais ça t'évite de te plant-

er dans les routages. Autrefois, j'avais l'habitude de prendre la barre quand le vent mollissait avec du clapot et maintenant, je sens (avec un peu d'habitude) que le pilote va se débrouiller mieux que moi. C'est vexant ! Avec cette nouvelle génération de pilotes, je me suis déjà vexé plusieurs fois... ». Pour clôturer cet échange avec Régis, nous lui avons posé la question qui fait mal : combien ça coûte ? Il nous a répondu : « Autour des 40 000 euros l'installation complète, inclus le PC du bord ».

PC

L'emploi du pilote en course doit être spécifié par le règlement

Dans les RCV 52 (Énergie Manuelle), il est écrit : «... Les appendices mobiles de coque doivent être réglés et manœuvrés uniquement par la force fournie par l'équipage ». Autrement dit l'usage du PA est prohibé. L'autorisation de son usage doit figurer dans le règlement de la course. Pour exemple, il est stipulé dans l'Avis de Course de la Cap Martinique : « Modification de la RCV 52. Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique agissant sur le seul cap du bateau ».

PARTENAIRE DU YCF



L'escapade parisienne des membres du club

Empire Elysées - Paris



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

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



Nouvelles pratiques

Samuel Cartier est responsable des événements nautiques au CNTL (Cercle Nautique et Touristique du Lacydon). A ce titre, il a notamment en charge l'organisation des régates au club marseillais depuis une quinzaine d'années. Son métier l'amène à adopter de nouvelles pratiques. Explications et commentaires scindés en 5 chapitres

© Yohan Brandt



Samuel Cartier

1. Dématérialisation du tableau officiel

Elle a été adoptée sous contrainte durant la période Covid pour limiter les points de contact et les regroupements de personnes. WhatsApp est apparu comme un bon outil mais l'application a rapidement montré ses limites, tel le nombre d'utilisateurs par groupe (limité à 254 à l'époque) et l'absence d'historique des messages pour les nouveaux arrivants. Ce qui compliquait l'intégration des participants tardifs. Samuel s'est tourné vers Telegram, qui offre trois avantages majeurs : 1/ Une grande capacité des groupes, jusqu'à 200 000 personnes, éliminant toute contrainte de nombre. 2/ Un accès à l'historique : les nouveaux membres peuvent consulter les 100 dernières publications, garantissant à tous l'accès aux informations importantes. 3/ Telegram permet de créer des "sujets" au sein d'un groupe (ex: documents de course, comité de course, organisateur, classements, comité technique...), offrant une organisation claire et un accès facile aux arbitres et organisateurs pour publier des informations catégorisées. La réputation de Telegram (messaging très cryptée d'origine russe) a freiné des utilisateurs au début. Aussi, le changement d'habitude pour les coureurs habitués à WhatsApp a nécessité une période d'adaptation, désormais bien ancrée.

2. Dématérialisation des réclamations

Les multiples fonctionnalités de Telegram permettent des salons de visioconférence avec des salles d'attente. Les administrateurs (arbitres, organisateurs...) peuvent poster, et les coureurs peuvent les contacter en privé. Ainsi, un coureur peut envoyer un message privé au président du jury (identifié par un titre spécifique sur son profil) pour déposer une réclamation. Celle-ci peut être rédigée sur papier libre, à condition de contenir les informations requises (numéro de voile du réclamant/ réclamé, situation, règle invoquée...). Le président peut ensuite convoquer les parties dans un salon de Visio virtuel pour instruire la réclamation à distance.

La procédure apporte un gain de temps notable pour les coureurs (en évitant les déplacements physiques) qui s'avère particulièrement utile lors de régates où les participants rentrent le soir dans leurs ports respectifs (ex: les challenges d'hiver). Les limites à cette méthode peuvent gêner certains qui trouvent les jugements en présentiel plus convenables.

3. Parcours côtiers adaptés aux conditions météo (marques fixes)

La démarche a été inspirée par des pratiques observées dans les îles Anglo-Normandes où des marques fixes sont utilisées pour composer les parcours. Par le passé, Le CNTL utilisait un catalogue de 10 à 40 parcours côtiers souvent inadaptés aux conditions réelles ou à la flotte présente. Désormais, nous avons mis en place un nouveau dispositif dans la rade de Marseille, 40 points fixes (îles, bouées existantes, marques spéciales) ont été répertoriés, numérotés et identifiés. Le comité de course compose le parcours au dernier moment en fonction de la météo, de la composition de la flotte et du temps disponible. Le parcours est annoncé sur le tableau officiel dématérialisé (Telegram) via une codification simple (ex: "départ, 44 T, 13 B, Île du Frioul B,... Cette adaptabilité permet d'avoir des parcours toujours intéressants tactiquement et d'éviter les "courses de petits trains". Cela facilite l'ajustement des longueurs de parcours aux différentes catégories (ex: IRC0/1 vs IRC3/4), et, de facto, la multiplication du nombre de courses sur un week-end.

4. Utilisation des bouées géostationnaires

Ces bouées automotrices, quasi indispensables pour mouiller un parcours dans des zones de grande profondeur, sont de petits catamarans gonflables d'environ 1,5m x 1m, équipés d'un moteur électrique, de deux antennes GPS, d'un dongle de communication 3G/ GSM, et d'un mini-ordinateur. La hauteur des flotteurs est ajustable. Son nom est « MarkSetBot ». Elle est employée de 2 façons : 1/ La bouée est amenée sur zone et reste immobilisée à une position GPS précise en appuyant sur un bouton. Elle maintient ensuite cette position. 2/ La bouée peut être dirigée à distance via une application smartphone vers une coordonnée GPS, où elle se stabilise. Simon : « Ça fonctionne bien. On l'a testée jusqu'à 2 mètres de creux et 25 nœuds de vent pendant

8 heures. Des dysfonctionnements occasionnels (pertes de signal GPS, algues dans le moteur) peuvent survenir mais demeurent gérables ». Au rang des avantages, citons la réduction des moyens humains et matériels, la diminution du nombre de bateaux mouilleurs nécessaires, et, en conséquence, une consommation de carburant fortement réduite ainsi qu'un moindre impact environnemental (pas d'ancres sur les fonds marins). Ces marques de parcours sont faciles à déplacer, elles sont protégées contre les chocs et, en cas de collision, elles reviennent à leur place initiale. Elles sont louées à un prestataire monégasque : ce qui représente un coût partiellement compensé par les économies de logistique sur l'eau.

5. Remplacement du logiciel de classement FREG par SCORE

Le logiciel FREG a été développé par Robert Bramoullé, un bénévole de la Fédération Française de Voile (FFV). Il est utilisé pour la gestion des régates et a été compilé sous WinDev. Très polyvalent, capable de classer toutes les disciplines et formats de course à voile, il présente toutefois l'inconvénient d'être écrit dans un langage informatique obsolète. Sa maintenance est complexe. Son interface est peu conviviale et peu intuitive. Récemment, la Fédération Française de Voile a opté pour SCORE : un nouveau logiciel inspiré d'une solution espagnole. C'est un logiciel "full web", ne nécessitant



© YCC_Jehan Lerin

Bouée géostationnaire

aucune installation sur PC, mais requérant une connexion internet. Son interface est plus conviviale et plus intuitive que FREG. Samuel l'utilise depuis septembre. Malgré des réflexes encore liés à FREG, il reconnaît la supériorité de l'interface de SCORE. Le logiciel est encore en phase de démarrage, avec quelques bugs remontés par les utilisateurs pour amélioration. L'important est que n'importe quelle personne connaissant les règles de course peut l'utiliser.

En conclusion, le CNTL, par l'intermédiaire de Samuel, a mis en œuvre ou adopté plusieurs innovations technologiques (Telegram pour le tableau officiel et les réclamations, marques fixes pour les parcours, bouées géostationnaires, nouveau logiciel de classement) visant à moderniser l'organisation des régates, avec des moyens plus efficaces, plus flexibles et plus adaptés aux attentes actuelles.

Propos recueillis par PC

Pogo RC

CHAMPION D'EUROPE
IRC DOUBLE 2025

Pogo Structures

Za de Kerbenoen 29120 COMBRIT — info@pogostructures.com — Tél : +33 (0)2 98 51 94 73

Formations Orlabay

Se perfectionner à la compétition en habitables, c'est possible grâce aux structures mises en place en divers lieux de l'hexagone. Orlabay, sis à la Trinité-sur-mer, est un modèle du genre malgré son jeune âge. Elle propose un large échantillon de formations sur divers supports. Explications et commentaires avec son directeur Daniel Souben



Daniel Souben

voilure entouré de compétences locales et invita Daniel Souben, régatier et entraîneur de renom, à prendre la barre du dispositif. Orlabay s'est vite imposé comme une structure clé pour la formation à la voile, couvrant un large éventail de disciplines et de niveaux. Daniel a participé activement à la mise en place du centre avant même sa création officielle. Il est épaulé d'une assistante mais les formateurs sont des prestataires externes, travailleurs indépendants ou micro-entrepreneurs. Le financement d'Orlabay est hybride. Il provient pour 60% des coureurs et participants via les prestations (entraînements, formations). Prenons le cas d'un propriétaire d'un voilier de 10 m désirant se préparer en vue de la Cap Martinique, une catégorie en vogue à La Trinité. Il lui faut adhérer à Orlabay (60 euros de cotisation annuelle) et payer un forfait incluant les entraînements sur l'eau (le cœur de métier d'Orlabay) dispensés tous les deux week-ends (de trois jours) en automne, puis en hiver de début février à mi-avril. Le tarif par bateau en 2025 était dégressif en fonction du nombre de jours passés sur l'eau, de 100 euros jour/bateau au minimum à 140 euros/jour maximum. Ne sont pas incluses à ce forfait les formations à terre proposant de nombreuses thématiques (météo, électronique, gréement, mécanique...) dont le coût de participation peut varier de 25 à 100 euros selon le nombre d'auditeurs. Les 40% restant de financement proviennent de soutiens institutionnels (L'AQTA, la Ville de La Trinité-sur-Mer et le Conseil départemental du Morbihan) et de mécènes. En tant qu'association reconnue d'Intérêt Général, Orlabay reçoit des dons allant de 500 à 10 000 euros. Les formateurs recrutés ont un passé de coureur avec des connaissances techniques et en prime une notoriété reconnue par les stagiaires. La plupart d'entre eux sont diplômés ou en passe d'obtenir leur sésame.

Sur tous les fronts

Aux côtés des IRC, il y a les Mini 6.50 qui sont une vingtaine à s'entraîner à La Trinité, et qui, de ce

Orlabay est né début 2022 à l'initiative d'Antoine Croyère quand il a quitté la présidence de la Société Nautique de La Trinité-sur-Mer qui enseigne la voile et la compétition sur dériveurs et Sportboats, mais pas en voiliers habitables pourtant nombreux dans la région. Il y avait matière à créer un centre d'entraînement spécifique pour répondre à la demande. Antoine, homme de défi et d'entreprise, hissa la



fait, bénéficiant d'une place sur le terre-plein en darse Nord. « Leur niveau est hétérogène et leur dénominateur commun la difficulté à trouver des sponsors dans la période actuelle... », relève Antoine Croyère. Ils sont 8 Mini Orlabay engagés dans la Transat qui a été réduite à une étape entre les Canaries et les Antilles en raison de l'annulation de la première manche. Orlabay entraîne également des Class40 avec des forfaits annuels, comme en IRC, et avec des stages organisés sur différents plans d'eau, autres que la baie de Quiberon, car seulement 7 à 8 bateaux peuvent stationner au port à l'année. Daniel se déplace ainsi personnellement sur des sites, tels que Lorient (où stationnent de nombreux coursiers océaniques), Concarneau, St-Malo... Aussi, les Ocean Fifty avec là encore la nécessité de se déplacer car ces trimarans aussi larges que longs (50 pieds) ne trouvent pas de place à La Trinité, sinon le nouvel *Edenred*, l'enfant du pays, et occasionnellement d'autres unités. « Orlabay entretient d'excellentes relations avec Lorient Grand Large. On collabore sur l'utilisation des locaux et le partage de ressources », précise Daniel Souben. Orlabay est par ailleurs engagé sur le Tour de France à la voile avec un Figaro 3 à ses couleurs. « Notre objectif est de former les jeunes qui viennent de la voile légère et de les initier à la course au large. On n'a que des candidatures spontanées générées par le bouche-à-oreille. On les choisit sur leur CV, leur formation et leur disponibilité pour voir comment ils souhaitent aussi organiser leurs études ou leur boulot par rapport à un programme de stages et de courses... Un de mes gros repères, c'est leur capacité à travailler en équipe », indique Daniel, qui a été un des fers de lance du « Tour » sur des voiliers aux couleurs de Dunkerque. Le haut niveau de l'entraînement prodigué par Orlabay se confirme par des résultats en compétition : « Figaro 3 : 2^{ème} au Tour de France à la Voile en 2024, plusieurs victoires au Trophée Laura Vergne, 3^{ème} au Spi Ouest-France et vainqueur du National Equipages 2025. En Class40, les bonnes performances sont au rendez-vous avec un podium en course en double et un bateau vainqueur du championnat "Pointus" l'année dernière. En Ocean Fifty, Les équipes entraînées par Orlabay occupent souvent les premières places, comme lors des 24H Ultim courues en septembre au large de Lorient avec un podium complet. En IRC, la progression est

visible. Régis Vian, pour ne citer que lui, gagne la Cap Martinique en solitaire. Avec d'autres, ils taillent une brèche dans la délégation rochelaise qui dispose d'un centre d'entraînement dédié depuis bien avant Orlabay. « Last but not the least », Orlabay propose des sessions « Grande Croisière ». Ils s'agit principalement de formations à terre (météo, médical, préparation du bateau, survie) pour des croisiéristes propriétaires de grands bateaux qui ont besoin d'acquérir des connaissances et de progresser avant de se lancer dans de longues traversées. Ce secteur est animé par des navigateurs chevronnés, tels Eric Nigon, l'actuel président d'Orlabay, et Antoine Croyère, son prédécesseur.

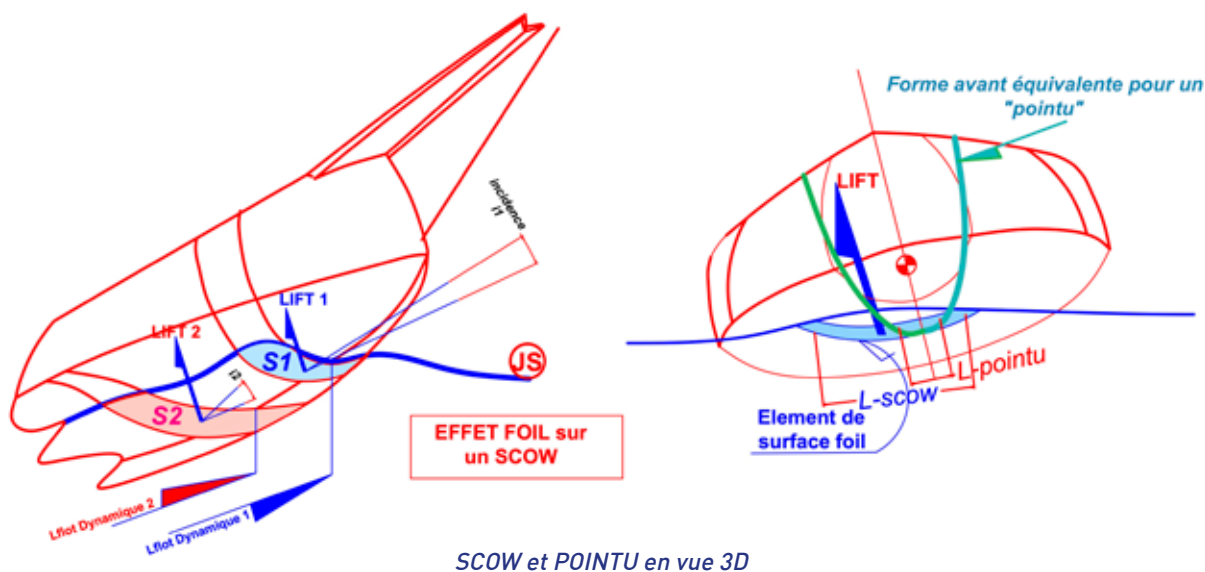
Défis et perspectives d'avenir

Daniel analyse sans détour les axes et les limites au développement d'Orlabay. Les capacités d'accueil du port de La Trinité-sur-Mer sont insuffisantes, notamment pour les Class 40, avec des demandes supérieures aux places disponibles. Il faut aussi accroître les ressources humaines. Malgré un effectif de 170 adhérents, Orlabay manque de capacité financière pour embaucher du personnel supplémentaire afin de gérer une charge de travail croissante. Une autre nécessité est d'adapter et d'enrichir les propositions pour maintenir l'intérêt et la progression des adhérents sur le long terme. Il y a enfin un sujet que notre interlocuteur omet de commenter. Daniel prévoit de prendre sa retraite après la Route du Rhum 2026. Et la question de son remplacement se pose dès maintenant. « Un dossier ! » relève Antoine, car l'homme est de grande qualité. Orlabay est une réussite remarquable par la diversité de ses activités, la qualité de son accompagnement, et ses succès sportifs, tout en faisant face aux défis inhérents à sa croissance rapide et à la nécessité d'une consolidation structurelle et financière. Le centre se positionne comme un acteur majeur dans la formation à la course au large au même titre que d'autres pôles comme La Rochelle ou Marseille avec la jeune Massilia Sailing Academy. Le pôle France Course au large de Port La Forêt étant essentiellement orienté vers les coureurs professionnels. Ajoutons que d'autres structures de formation que celles citées voient le jour autour du Morbihan, comme à La Turballe ou à Concarneau, vouées aux Mini 6.50. Comme quoi la demande est bien là !

Propos recueillis par PC

Scow IRC : ils s'invitent au débat

Quand on voit la suprématie des « nez ronds » à certaines allures, on peut se demander pourquoi ils n'ont pas fleuri plus tôt en IRC. C'est maintenant chose faite et même sans retenue avec le nouveau 50 pieds *Palanad 4*. Nous avons demandé à Jean Sans, un des mousquetaires du CHS devenu IRC, comment on pouvait envisager quantifier les performances de ces carènes inspirées des Mini.



SCOW et POINTU en vue 3D

En 2011, David Raison propose une carène de Mini 650 à « nez rond » et surprend en gagnant la Mini Transat. Le bateau confirme sa suprématie les années suivantes. A cet instant les crayons s'énervent. Sans vouloir minimiser le trait de génie de David, ces formes avant arrondies de la carène sont apparues sur des dinghies à la fin des années 1900 aux USA, sous le nom de Scow (péniche en anglais). Ce type d'architecture se caractérise par des volumes avant généreux associés à des volumes arrière qui fournissent l'appui hydrostatique nécessaire lorsque le bateau se cabre et plane. L'effet « spatule » produit réduit la longueur à la flottaison dynamique et la surface mouillée. Cette évolution dynamique de la carène autorise de très importants gains de vitesse. L'architecture Scow se matérialise par des lignes d'eau à forte tendance elliptique. C'est particulièrement visible lorsqu'on superpose une carène Scow avec une carène « classique ». On constate que la carène Scow est pratiquement symétrique aussi bien en longitudinal qu'en transversal.

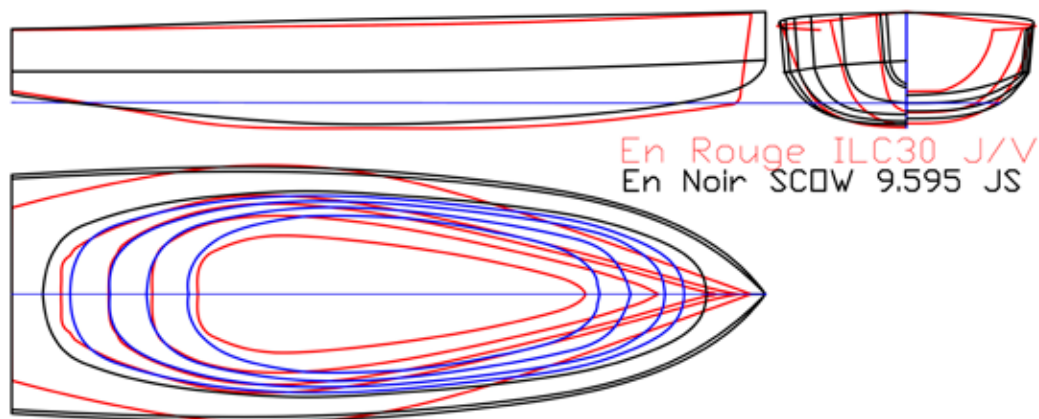
Sur une carène Scow, dès que le bateau gîte, l'ensemble des lignes d'eau elliptiques se translate sous le vent en restant parallèle à l'axe longitudinal du bateau. Ce glissement sous le vent augmente la distance horizontale (D) entre le centre de carène (CB)

et le centre de gravité du bateau (CG). Le moment de redressement RM (Poids du bateau*D) augmente ainsi que l'aptitude à porter une surface de voiles plus importante. Autre conséquence : le centre de carène recule sous l'effet du cabrage. Ce qui favorise l'aptitude à planer.

Comme un foil

Sur une architecture Scow, le profil longitudinal entre l'étrave et le début de la flottaison apparaît visuellement peu différent de celui de bateaux pointus dessinés avec un brion d'étrave implanté largement au-dessus du plan de flottaison. Cette architecture dénommée Flying Bow diminue la longueur à la flottaison statique (LWP), mesurée par la jauge, et n'interdit pas de retrouver, dès que le bateau gîte, une longueur à la flottaison dynamique (LFLOT) supérieure à LWP.

La différence se situe dans la zone où l'étrave tangente la surface de flottaison. Sur une coque Scow, le profil transversal, très évasé, se comporte comme un foil courbe dont la coque matérialise l'intrados et produit une portance hydrodynamique (Lift). Cette forte portance hydrodynamique (Lift + volume immergé) des formes avant rend inappropriée l'analyse actuelle de la jauge IRC, basée sur l'influence des élancements avant, appliquée notamment sur les Flying Bow. L'architecture



Superposition des lignes d'eau entre un Pointu et un Scow

type Flying Bow recherchant un accroissement de la longueur à la flottaison dynamique (Lflot) afin d'améliorer $V \text{ (en nœuds)} = 2.44 * L_{\text{flot}}^{0.5}$.

Lors de l'apparition de ce nouveau type de forme de carènes, on a pensé que leurs gains de performance se limiteraient à des conditions de navigation assez étroites : c'est-à-dire au large, à des angles de vent oscillant de 120° à 150° associés à une vitesse de vent réel au minimum de 15 nœuds.

Cette analyse découlait de l'importante surface mouillée du volume immergé (effet des formes elliptiques des lignes d'eau) à une gîte de navigation usuelle. Le passage des formes avant aussi volumineuses dans un clapot prononcé apparaît impossible aux skippers habitués à la finesse des étraves pointues.

Dans un premier temps, ce type d'architecture semble donc peu adapté à la flotte des bateaux de jauge, conçus pour une polyvalence des carènes confrontées à la variété des parcours et des conditions de vents souvent instables en force et direction. Mais il faut se méfier de ces jugements, souvent péremptaires, basés sur des comparaisons exclusivement visuelles et des habitudes de navigation. L'expérience montre que les formes en Scow s'affranchissent relativement bien des conditions de mer en navigation au près, à condition d'adapter l'assiette transversale (gîte) à la forme évasée des volumes avant. Une assiette de navigation très gîtée (25°) transforme le volume « très cylindrique » en gîte 0° en un volume immergé, carène + muraille verticale, s'approchant d'un « V ». Cette forme acceptant un passage, certes très inconfortable, dans du clapot ou dans une mer formée.

Quantifier les potentiels de performance

Visuellement, l'observateur n'a pas de doute lors de l'identification d'un Scow. On parle ici de volume, c'est à dire une forme en 3 dimensions. Un plan de forme d'une coque, permet d'analyser, à la fois les sections longitudinales et transversales

d'une carène et les œuvres mortes. La jauge IRC n'utilise pas les plans de forme. Elle se base uniquement sur les paramètres généraux qui identifient une carène : paramètres que l'on trouve principalement dans le plan de profil de la coque. Elle laisse ainsi aux architectes une totale liberté de conception dans l'espace transversal (au BMAX et déplacement près, qui sont pris en compte) autour des paramètres longitudinaux de base (LH, LWP, élancements, tirant d'eau, poids à vide, etc...). Les particularités des plans Scow sont très identifiables dans le plan longitudinal du bateau. Toutefois cette identification ne suffit pas pour quantifier et hiérarchiser les potentiels de vitesse de chaque dessin (l'objectif d'une jauge). Une caractérisation des formes transversales est nécessaire. Est-elle possible et matériellement réalisable ? Pour évaluer les formes transversales, sans réaliser un relevé géométrique de la forme avant, une mesure de largeur dans un plan horizontal au niveau du point remarquable « 45° IRC », associée à l'élancement avant, peut-être une solution. A priori, il apparaît possible d'établir une hiérarchie dans les potentiels de performance des formes avant, qu'elles soient à brion immergé, ou du type Flying Bow et maintenant Scow. Certes, on ne concurrencera pas un VPP, mais on introduira un nouvel équilibre dans la flotte tout en laissant aux architectes la liberté du dessin.

Il est intéressant de constater que cette forme architecturale Scow ancienne (1894), appliquée à des dessins offshore, révolutionne les certitudes relatives à l'importance de la longueur à la flottaison dynamique dans les performances.

PS : pour accéder à l'analyse complète sur les Scow, aller sur le lien : <https://www.experts-yachts.fr/jauges-class-rules/jauge-irc.html>

Jean Sans



À l'écoute de tous les acteurs de l'IRC

Le bilan annuel du Centre de Calcul IRC

Équilibre global et belle progression en France

Dans un contexte de diminution générale des flottes, le Centre de Calcul IRC s'était fixé en 2025 un objectif prudent : maintenir l'activité et le nombre de bateaux jaugés IRC. Nous ne sommes pas très éloignés de nos prévisions !

A fin 2025, le Centre de Calcul IRC du Pôle Course du Yacht Club de France aura jaugé en IRC près de 1750 bateaux. On parle ici uniquement du nombre de bateaux jaugés en IRC ... Si l'on tient compte des certificats IRC pour événement unique, des modifications de certificats existants et des tests IRC pour lesquels la demande est en forte croissance, ce sont plus de 4000 opérations sur certificat que le Centre de Calcul IRC aura traitées annuellement. En France, avec près de 800 bateaux jaugés à la mi-octobre, nous sommes à la hausse par rapport à l'an dernier, ce qui confirme le dynamisme et la solidité du socle IRC national.

Le nombre de bateaux jaugés est une chose, la participation aux compétitions en est une autre. Pour 2026, le Pôle Course du Yacht Club de France a revu le cadre des championnats IRC de façade, notamment en Méditerranée avec la création d'un Championnat Promotion spécifiquement destiné aux bateaux de course-croisière. Il faut reconnaître que la compétition avec l'ORC au niveau international et avec l'OSIRIS au niveau national ne facilite la tâche de personne. Toutefois, la popularité des compétitions en Double, ainsi que le noyau dur et indéfectible des flottes en Équipage, constituent des atouts majeurs pour l'IRC en France. Sur les trois façades maritimes, les Championnats IRC vont continuer de fédérer les flottes autour de programmes attractifs. Le Pôle Course du Yacht Club de France, en étroite collaboration avec les clubs littoraux – véritables maîtres d'œuvre des compétitions – veille à la cohérence et à la diversité de ces calendriers.

À l'étranger, où le Centre de Calcul IRC édite les certificats pour une quinzaine de pays, nos partenaires ont connu une année globalement satisfaisante, malgré un léger ralentissement observé sur le bassin méditerranéen. Ni le Pôle Course du Yacht Club de France, ni le Centre de Calcul IRC ne restent sans ressource pour assister nos partenaires. Nos actions passées, en cours et à venir visent notamment à redynamiser l'activité IRC dans cette zone.

Certification et services : nous avons besoin de vous, les propriétaires !

Le Centre de Calcul IRC est avant tout dédié à la production de certificats IRC. Ce document n'est pas un simple acte administratif : il représente la synthèse d'un ensemble de données techniques garantissant l'équité sportive. Au vu du grand nombre de messages que nous recevons de la part des propriétaires, régatiers, chantiers et architectes, il est clair que vous partagez cette vision. Nous sommes toujours heureux de vous accompagner dans vos démarches de jauge et de clarifier avec vous la signification et les subtilités de la Règle IRC.

Nous souhaiterions encore accélérer le traitement des demandes, mais pour cela nous avons besoin de votre aide. Les données techniques nous parviennent parfois de manière dispersée. Rappelons que le propriétaire reste seul responsable des éléments transmis au Centre de Calcul IRC, qu'ils proviennent de mesures, de voileries agréées ou de déclarations. Nous vous recommandons donc de rassembler et vérifier l'ensemble des données avant de nous les transmettre de façon complète et synthétique.

Toutes les informations nécessaires pour vos demandes de certificats IRC sont disponibles en ligne sur le site du Yacht Club de France : <https://ycf-club.fr/preparer-mon-certificat/>. Les listes des TCCs et les secondes pages des certificats IRC sont également consultables : <https://ycf-club.fr/tccs/>

Le traitement rapide des demandes reste l'un de nos principaux objectifs de qualité de service. Certains dossiers complexes nécessitent toutefois une concertation avec le Comité Technique IRC ou un échange entre les Centres de Calcul du Yacht Club de France et du RORC. C'est souvent le cas pour les nouveaux bateaux : le processus est plus long, mais cette rigueur supplémentaire garantit un résultat juste et équitable.

Formation des mesureurs en France et à l'étranger: la clé de l'équité

L'équité du système IRC repose en grande partie sur la qualité des mesures transmises au Centre de Calcul. Bien que la règle soit conçue pour être accessible, la formation des mesureurs demeure essentielle pour assurer l'uniformité des pratiques.



En 2025, le Centre de Calcul IRC a animé plusieurs formations auprès de voileries agréées pour les mesures ENDORSED des voiles en IRC. Ce réseau de mesureurs continue de se renforcer, même si beaucoup reste à faire en ce domaine.

À l'étranger, le Centre de Calcul a pu mettre à profit un déplacement en Turquie pour établir et valider avec le Turkish Offshore Racing Club, un chef mesureur national basé à Istanbul. Par ailleurs, un court séjour à Athènes a permis de valider les connaissances et pratiques de mesures d'un groupe de mesureurs liés au Hellenic Offshore Racing Club, organisateur de l' Aegean 600, et au Yacht Club of Greece.

Notre présence sur les événements : un rendez-vous incontournable

En 2025, le Centre de Calcul IRC a été présent sur de nombreux événements majeurs : Spi Ouest France et SNIM, Admiral's Cup, National Class30 (le Centre de Calcul étant également impliqué dans la jauge C30) et enfin, Bonifacio IRC European Championship. Lors de ces événements nous multiplions les contrôles, et cette démarche est fort appréciée de tous, plus particulièrement des compétiteurs et des organisateurs. A titre d'exemple, quelques 76 contrôles de jauge IRC ont été effectués sur la SNIM, tandis que plus de 200 voiles ont été contrôlées en termes de conformité avec le certificat IRC en amont du Bonifacio IRC European Championship (toutes les voiles à bord des 31 bateaux participants), et les premiers de chaque Classe IRC ont eu le plaisir de subir un nouveau contrôle à l'arrivée du Tour de Corse...

Présents sur 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.

Tout organisateur peut également solliciter notre expertise en amont pour l'élaboration de points spécifiques liés à la jauge dans les avis de course, le contrôle des listes d'inscrits, l'établissement d'un plan de vérifications adapté. Ce service profite directement à l'ensemble des acteurs : organisateurs, arbitres et compétiteurs.

L'organisation des contrôles progresse chaque année en quantité comme en qualité, notamment grâce à la collaboration étroite avec la FFVoile. De plus en plus d'arbitres nous sollicitent en amont pour préparer leurs épreuves, anticiper les questions de jauge

et définir les points de contrôle prioritaires. Cette coopération est efficace et permet d'intervenir dès les phases de préinscription, et de détecter par exemple d'éventuels certificats falsifiés (fraude rarissime, mais pas inexistante).

Hors épreuve enfin, le Centre de Calcul IRC réalise des contrôles dits de révision de rating. Une révision consiste à remesure partiellement ou totalement un bateau. Elle permet de lever tout doute sur des données techniques. Cette procédure ciblée, entièrement prise en charge par le Pôle Course du Yacht Club de France, a concerné en 2025 nos trois façades maritimes.

Nos Perspectives pour 2026

En contact permanent avec les cabinets d'architectes, le Centre de Calcul du Yacht Club de France, tout comme celui du RORC, est en première ligne pour observer les évolutions technologiques et recueillir les retours d'expérience des utilisateurs IRC. Nos analyses et propositions alimentent l'agenda du Comité Technique IRC, au sein duquel les deux Centres de Calcul sont représentés. Le Centre de Calcul IRC s'efforce d'y faire entendre ses arguments, souvent proches de ceux des propriétaires. Cependant, il n'y a pas de « 49.3 » au Comité Technique IRC. Il faut donc faire preuve de ténacité et persévérer dans un esprit de concertation !

Le calendrier 2026 s'annonce passionnant, avec une participation prévue à plusieurs épreuves nationales et internationales : SNIM, Spi Ouest France, Porquerolles' Race, Cap Martinique, Sardinia Cup, Championnat du Monde des Maxis Yachts et Voiles de Saint-Tropez.

Assurément, le Centre de Calcul IRC continuera à cultiver la qualité d'écoute et de service qui fait sa réputation. Les nombreux retours positifs reçus lors du dernier Championnat d'Europe nous encouragent à poursuivre dans cette voie. Et cette exigence de qualité reste la clé de notre réussite collective.

Remerciements

Le Centre de Calcul IRC (Ludovic Abollivier et Basile Després) s'appuie au quotidien sur l'ensemble de l'équipe permanente du Yacht Club de France, ainsi que sur ses membres et élus. Qu'ils soient investis au sein de l'IRC Board, de la Classe IRC France ou du Comité Technique IRC, tous ont contribué au succès de cette belle année 2025.

Ludovic Abollivier
Directeur du Centre de Calcul IRC



Congrès IRC du 11 Octobre à Cowes

Le congrès IRC qui s'est tenu l'an dernier sous le soleil de Dubaï nous a réuni cette année à Cowes, dans les magnifiques locaux nouvellement rénovés du RORC, ce confort nous a fait oublier les brumes anglaises, Chris Zonka représentant nos amis Australiens ayant la palme de la plus grande distance parcourue pour nous rejoindre.

L'Irlandais Michael Boyd, ancien commodore du RORC, francophile et francophone, après quatre années de management adroit du board IRC, passe la main au britannique Andrew McIrvine, lui même ancien commodore et amiral du RORC qui vient de quitter le secrétariat général de l'International Maxi Association.

La profonde connaissance de la problématique de l'IRC et des besoins des coureurs d'Andrew et les bonnes relations qu'il entretient de longue date avec l'équipe du Yacht Club de France nous autorisent à l'accueillir avec optimisme pour le futur de notre jauge.

Quelle vision avons-nous de l'évolution de notre sport et du rôle de l'IRC ?

Le nombre de certificats émis en 2025 est en léger repli par rapport à l'année précédente, pas vraiment normal pour une année impaire qui bénéficie de l'effet Fastnet et nos collègues de l'ORC font le même constat. D'autre part on imagine une augmentation de l'âge moyen des marins participant à nos compétitions, sans que ce dernier point ait fait l'objet d'une véritable étude faute de source fiable.

Nous avons cependant des raisons de nous réjouir. L'Admiral's cup a été un succès manifeste, dépassant les espérances du RORC club organisateur, à la fois par le nombre et la qualité des équipes concurrentes que par les retombées en terme d'image et la satisfaction exprimée par les participants. Cela a entraîné un fort surcroît d'activité pour l'équipe IRC qui s'est mobilisée pour garantir la justesse de la jauge de chaque concurrent.

Le retour en 2026 de la Sardinia Cup dans un format compatible avec l'Admiral's cup ainsi que la confirmation du maintien de l'IRC comme système de Jauge par l'association des Maxis, confortent la



© Carlo Borlenghi

Gilles Fournier

place préférentielle de l'IRC dans le haut niveau. C'est bien, évidemment, mais le congrès rappelle que l'IRC n'a pas vocation à s'adresser seulement à l'élite. La jauge doit rester simple, accessible à tous, à la fois par son coût et sa simplicité d'usage, et favoriser les bateaux véritablement capables de partir en croisière familiale avec des aménagements fonctionnels.

La jauge proprement dite est entre les mains du comité technique qui gère son application et son évolution avec des objectifs pas toujours faciles à concilier sont :

- préserver la compétitivité des flottes existantes
- encourager l'innovation
- permettre de contenir les coûts pour les propriétaires.

À cet égard, le sujet le plus délicat aujourd'hui sur la table du comité technique concerne la jauge des bateaux à avant large, inspirés des anciens scows dont les performances ne sont pas véritablement prises en compte dans la jauge actuelle. Il faut s'attendre à une évolution en 2026 qui ne sera vraisemblablement pas la dernière.

Gilles Fournier
Membre du board IRC,
représentant le YCF

La gestion de la Jauge IRC

Qui fait quoi ?

La question est souvent posée. Yves Ginoux y répond



© RORC

L'un des objectifs de la jauge IRC est de fournir un rating à chaque bateau qui permette à la flotte existante de rester compétitive sans pour autant freiner le développement et l'innovation ; un exercice d'équilibriste délicat, plus important que jamais dans le contexte actuel.

Sous la direction technique de Jean Sans et de Mike Urwin, la jauge IRC est née en 1983 à la suite de l'avènement de la jauge CHS (Channel Handicap System) issue elle-même des principes de base de la défunte jauge IOR. Avec plus de 40 ans d'existence, la jauge IRC est le système de mesure de performances de voiliers dont la durée de vie est à ce jour la plus longue, une preuve de sa pertinence et de sa capacité à s'adapter.

Dès l'origine détenue à parts égales par le RORC et l'UNCL, devenu le Pôle Course du YCF, la gouvernance de la jauge est assurée par le Board IRC qui est constitué de 4 membres, 2 issus du RORC et 2 issus du YCF, représenté par Philippe Serenon et Gilles Fournier actuellement, pilotés par un Chairman qui est depuis peu Andrew Mc Irvine. Le Board IRC détermine les orientations de la jauge qui sont

étudiées et mises en œuvre par le Comité Technique IRC.

Le Comité Technique IRC (TC), dirigé par Jason Smithwick est basé à Lymington, constitué à parts égales de membres du RORC et du YCF, pilote les 2 centres de calculs IRC. Le centre de calcul du YCF, constitué par Ludovic Abollivier et Basile Despres, établit et diffuse les certificats IRC pour les bateaux français mais également pour le reste du monde non anglo-saxon, à savoir les pays méditerranéens dont la Turquie, l'Amérique du Sud et une partie de l'Asie dont la Chine par exemple.

Par ailleurs le YCF héberge la Classe IRC (ex PropIRC) qui est l'association de propriétaires de bateaux IRC, afin de se conformer aux prescriptions de la FFVoile pour la structuration des associations de classes, elle-même assujettie aux prescriptions de World Sailing. C'est la Classe IRC, dirigée par son bureau, qui établit et valide annuellement les soumissions de modifications de la jauge IRC pour la partie française, qui sont présentées lors du congrès IRC tenu traditionnellement à la mi-octobre (lire ci-contre). Outre le Board IRC, le congrès se tient en présence des représentants des pays utilisateurs de la jauge IRC qui, par leurs votes, adoptent ou non les modifications de la jauge proposées. Lesquelles sont mises en œuvre par le TC à partir du 1^{er} janvier de l'année suivante.

Ainsi, tout en restant secrète dans sa formule, ce qui permet d'éviter les « dérives architecturales » connues sous d'autres systèmes de jauge, la jauge IRC s'adapte chaque année aux évolutions techniques de nos bateaux en évaluant au mieux leurs performances et dans le souci permanent de préserver la flotte existante.

Yves Ginoux



Vigilance et Détermination

À la veille de quitter la présidence, Philippe nous livre ses ultimes commentaires



Il y a un an votre Association changeait de nom pour devenir la **Classe IRC**, s'alignant ainsi avec les règles internationales de World Sailing. Il faut rappeler que pour demander un certificat de jauge, il est impératif d'être membre de la classe.

L'an dernier je disais que dans le jeu des gendarmes (la jauge) et des voleurs (les boat designers), la jauge court toujours derrière l'innovation. Cela s'est avéré plus vrai que jamais cette année.

Ce fut particulièrement frustrant pour beaucoup de coureurs car les nouveaux bateaux à étraves dites « Scow », (JPK, Pogo entre autres) ont souvent raflé la mise. Au Fastnet, le problème s'est avéré d'autant plus criant que ces bateaux étaient menés en double avec un Figariste expérimenté à bord, soit 50% de l'équipage. L'un d'eux a gagné le Figaro ensuite.

Je tiens à remercier tous les coureurs qui se sont impliqués en me faisant part de leurs analyses qui d'ailleurs étaient toutes convergentes. Cela nous a permis de bâtir des soumissions pour le congrès IRC qui a eu lieu en octobre afin de demander que ces bateaux aient un rating conforme à leur potentiel de vitesse. Le travail est en cours mais à l'heure où j'écris ces lignes, je ne suis pas en mesure de vous garantir que la solution idéale sera trouvée pour 2026. Leurs œuvres vives très évasées à l'avant leur

confèrent une aptitude à se sustenter et donc, dans certaines conditions, à planer très tôt, très vite et très longtemps : ce qui est complexe à mesurer. A ce propos, je remercie les membres français du comité technique et Jean Sans qui ont beaucoup travaillé sur cette question. J'ai bon espoir que nous aboutirons à une solution acceptable pour tous, bien que la plupart de ces bateaux étant français, la perception de l'urgence n'est pas la même de l'autre côté de la Manche.

L'autre innovation de l'année est l'apparition de Code Zéro nouvelle génération avec un guidant très tendu qui permet d'utiliser une voile de portant ou de reaching pour remonter au près dans des vents légers. Ce sont de véritables boosters qui ne sont pas pris en compte dans le TCC alors que le gain de performance est patent et majeur. Il est naturel que chacun cherche à accroître les performances de son bateau. Mais pour rester dans l'esprit de la jauge, il faut à tout prix éviter une course à l'armement mortifère qui exclut de nombreux coureurs ne souhaitant pas investir au-delà du raisonnable. J'appelle ici les voileries à la modération et il nous faut trouver une solution pour taxer justement ces nouvelles voiles.

Cette année, nous avons eu au moins un cas de certificat falsifié. Sachez que le comité d'éthique de la classe, avec l'aide de la FFVoile, sera intraitable sur ce point.

Avant de conclure, je voudrais remercier Basile et Ludovic qui font un travail formidable, à notre écoute, pour jauger nos bateaux, animer les comités techniques des courses, effectuer les contrôles et produire nos certificats. Ils sont l'expression concrète de la jauge IRC et, sans eux, nous serions bien en peine de courir sereinement.

Pour finir, après 5 ans de bons et loyaux services à la présidence de votre classe, il est temps pour moi de passer la main. Je continuerai pour ma part à représenter le Yacht Club de France au Board IRC l'an prochain, aux côtés de Gilles Fournier pour toujours faire évoluer la jauge dans le sens de l'intérêt des coureurs.

Bonnes régates 2026 !

Philippe Sérénon, Président de la Classe IRC



IRC 2026

www.ycf-club.fr



Autorités Rating IRC



Règles IRC



**Préparer
mon Certificat IRC**



**Les tarifs
des certificats IRC**



**Mesurer
mon bateau**



**Mesureurs
et Correspondants**



La relance des Championnats IRC Méditerranée 2026

Afin de relancer la participation aux Championnats IRC grâce à une motivation accrue des propriétaires et des équipages, en accord avec les Clubs méditerranéens et sur la base des conseils des coureurs les plus impliqués, le Pôle Course du YCF propose plusieurs évolutions significatives pour 2026.

Afin d'encourager la participation aux épreuves phares des Championnats, il a été décidé de resserrer les Championnats avec moins d'épreuves, 13 au lieu de 16 pour les équipages, 12 au lieu de 15 pour les Duos, et de ne retenir que les 5 meilleurs résultats, au lieu de 6 précédemment.

Dans une phase probatoire durant la saison 2025, la principale évolution pour 2026 est la création au sein des classes de rating IRC 2, IRC 3 et IRC 4 d'un sous-classement « **IRC Promotion** » réservé aux bateaux de course-croisière de série. Un bateau concourt en « IRC Promotion » si c'est un bateau de série, produit à plus de 15 exemplaires, avec un « age date » de plus de 15 ans, un DLR supérieur à 150, un mât en aluminium et pas de professionnel à bord. Cette disposition devrait permettre de faire revenir en IRC des bateaux de série en leur redonnant un « horizon de victoire » face aux bateaux typés racing, protos affutés, JPK et autres Pogo RC.

La réduction du nombre de bateaux dans la classe IRC 4 est surtout due à la disparition des petits bateaux vers d'autres jauges. Afin de relancer l'attractivité de cette classe, la mise

en œuvre d'un accès plus économique aux certificats IRC pour les petits IRC 4 (Lht \leq 9,60 m) et les IRC Vintage devrait aider dans l'atteinte de cet objectif de relance.

L'attribution des points avec l'utilisation de la table Cox-Sprague a démontré son efficacité et va être renforcée avec la prise en compte, dans l'attribution des points, de la présence dans l'équipage de féminines ou de jeunes équipiers de moins de 26 ans.

Un effort particulier a été mené en 2025 pour augmenter le nombre de contrôles de jauge en cours d'épreuve qui ont démontré toute leur efficacité. Le renforcement de ces contrôles va se poursuivre en 2026 aussi bien hors épreuves qu'en cours de compétition avec l'appui du Comité Technique.

Le Pôle Course du YCF a également modifié le règlement des Championnats pour y intégrer une charte de bonnes pratiques à destination des Clubs organisateurs de régates IRC qui visera à promouvoir une réelle démarche RSE lors des épreuves afin de réduire l'impact environnemental et social de celles-ci (équipage paritaire, suppression des copies papier (IC, réclamations,...), des emballages en plastique, des goodies, des autocollants,...).

Ainsi, avec la redéfinition du programme des Championnats IRC Méditerranée 2026 et les différentes dispositions pratiques précitées, le Pôle Course du YCF attend une relance significative de la course au large en IRC.

CALENDRIER DES CHAMPIONNATS IRC 2026 MÉDITERRANÉE					
Désignation épreuve	Club	Date début	Date fin	Équipage	Double
Massilia Cup Inshore	CNTL	20/03/26	22/03/26	X	X
SNIM	SN Marseille	03/04/26	06/04/26	X	X
Paprec 600 Saint Tropez	SNST	17/04/26	25/04/26	X	X
La Mandréenne	AN ST Mandier	02/05/26	03/05/26	X	X
Porquerolles Race	YCP	14/05/26	17/05/26	X	
100 Miles de Ste Maxime	YCSM	30/05/26	31/05/26	X	X
Loro Piana Giraglia	YCI/SNST	17/06/25	20/06/25	X	
Massilia Cup Offshore	CNTL	21/06/26	27/06/26	X	X
Duo Cipriani Franco	UNM	04/07/26	05/07/26		X
Palerme Monaco	YC Monaco	18/08/26	23/08/26	X	
QuadraSoloDuo	SN Marseille	22/08/26	29/08/26	X	X
Trophée Sémac	UNM	05/09/26	06/09/26		
Duo Sail	CNTL	26/09/26	27/09/26	X	X
Tour de Corse	YCB	08/10/26	11/10/26	X	X
Grand Prix de Palavas	CNP	17/10/26	18/10/26	X	X
Rolex Middle Sea Race	RORC	16/10/26	24/10/26	X	X
Nb d'épreuves				13	12
				7 offshore	5 offshore
				5 meilleurs résultats	5 meilleurs résultats



PAPREC 600 SAINT-TROPEZ

du 17 au 25 avril 2026



PAPREC



**Course au large
en Méditerranée
depuis 2010**

Départ le 20 avril 2026

Organisation : Société Nautique de Saint-Tropez
Tel: 04 94 97 30 54 - Inscriptions : regate@snst.org
www.societe-nautique-saint-tropez.fr



Perspectives en Manche Atlantique

Il y a quelques dizaines d'années nous avions en Atlantique le Spi Ouest-France, l'Obélix et la Semaine de la Rochelle. Maintenant, chaque club veut sa régate et on assiste à un calendrier surchargé qui dissémine la flotte. A moins d'être célibataire et sans emploi, il est très difficile de pouvoir participer à tous les événements. Le parcours banane a eu raison de l'Obélix et du Grand Prix du Crouesty dans son ancien format. Lorient demeure en sursis côté équipage. L'offshore fait toujours recette surtout quand il sert de qualification pour un Fastnet ou une Transat. A avoir un calendrier trop chargé, les épreuves se diluent, les organisateurs et les concurrents sont déçus. Force est de constater que dans les épreuves où les organisateurs font de gros efforts pour les participants, cela marche. Comme au Spi Ouest France, à la Duo-Catamania ou à la 45/5, ce sont toujours les mêmes qui gagnent, et si on veut motiver ceux qui ne gagnent jamais, il faut leur donner un bon motif de revenir et ça, c'est le job des

organisateurs. Grâce à Ludovic Abollivier qui a formé les maître-voiliers aux mesures de voiles et aux contrôles diligentés au vu de performances visiblement au-dessus des TCC, ou de certificats louches, les contrôles de jauge n'ont rien révélé d'exceptionnel cette année. Chacun sait maintenant que le pôle course peut demander à peser ou à mesurer n'importe quel bateau et cela d'évidence calme les ardeurs des contrevenants. Il est arrivé par le passé que des propriétaires aient de désagréables surprises après l'acquisition d'un bateau en seconde main au moment de le remesurer. Ceci s'apparente à une forme de dopage. Basile et Ludovic en intervenant sur toutes les grosses épreuves sont là pour éviter ces dérapages. La classe IRC va changer de gouvernance et devrait être beaucoup plus présente en 2026. Des coureurs principalement issus du double vont rafraîchir l'association des propriétaires et l'inscrire dans une activité de classe plus dynamique qui devrait booster la flotte.



© Philip Plisson

Hey Jude



CALENDRIER DES CHAMPIONNATS IRC 2025 ATLANTIQUE MANCHE

Désignation épreuve	Organisateur	Date début	Date fin	Equipage	Double	Site internet
Spi Ouest France BPGO	SNT	02/04/26	06/04/26	X	X	https://www.snt-voile.org/
Coupe Emilie Moulton	SNBSM	03/04/26	06/04/26	X		https://snbsm.com/
Cap-Martinique	YCF / SAS TRANSATIRC	19/04/26			X	https://cap-martinique.com/
Gascogne 45/5	LRN	23/04/26	26/04/26	X	X	https://www.larochellenautique.com/
Semaine de La Rochelle Habitable	LRN	30/04/26	03/05/26	X	X	https://www.larochellenautique.com/
Cervantes Trophy Race	RORC	01/05/26		X		http://www.rorc.org/
Ticket to Wight	YCC	08/05/26	10/05/26	X	X	https://yc-cherbourg.com/
Trophée Audi - Diagonale du Fou de Bassan	SNBSM	09/05/26			X	https://yc-cherbourg.com/
Télégramme Tresco Trophée	YCM	13/05/26	17/05/26	X		http://www.yc-morlaix.com/
Armen Race Uship	SNT	14/05/26	17/05/26	X	X	https://www.snt-voile.org/
Grand Prix 100 Milles et Plus	YCCA	22/05/26	25/05/26	X	X	https://www.ycca.fr/
Duo Catamania	YCCA	14/06/26	19/06/26		X	https://www.duocatamania.com/
Trophée Audi - 100 Milles et Une Nuit	YCD	20/06/26	21/06/26		X	https://yacht-club-dinard.fr/
100 NM de Baie de Seine IRC	CNPV	27/06/25	28/06/25	X		https://cnpaulvatine.fr/
La Trinité Cherbourg	SNT / RORC	28/06/26		X	X	https://www.snt-voile.org/
Cowes Dinard/St-Malo Race	RORC / YCD	03/07/26		X	X	http://www.rorc.org/
Grand Prix de France de Course au Large DRHEAM CUP	Drheam Promotion	09/07/26	18/07/26	X		https://drheam-cup.com/
40 ^{ème} Tour du Finistère à la voile	CDV 29	27/07/26	01/08/26	X		https://www.cdv29.com/
Trophée Audi - Tour des Sémaphores	SNBSM	29/08/26			X	https://snbsm.com/
Double de Normandie	CNPV	24/08/26	29/08/26		X	https://cnpaulvatine.fr/
La Nuit des Îles du Ponant	SNT	05/09/26	06/09/26	X	X	https://www.snt-voile.org/
L'Atlantique Le Télégramme E. Leclerc	CNL	18/09/26	20/09/26	X	X	https://www.cnlorient.com/
Trophée des Minquiers	YCG	26/09/26	27/09/26	X		https://yachtclubgranville.com/
Vire les Îles	CN Pornic	03/10/26	04/10/26	X	X	http://www.cnpornic.com/
Nb d'épreuves				18	17	

5 meilleures 5 meilleures

Spi Ouest-France BPGO
2 - 6 avril

L'Armen Race Uship
14 mai - 17 mai

La Trinité Cherbourg
28 juin

Les Voiles de la Baie
15 août

La Nuit des Îles du Ponant
5 - 6 septembre

La SNT, haut lieu de l'IRC en Atlantique

Calendrier 2026 des principales courses en IRC à La Trinité-sur-Mer





© Cap Martinique

Cap Martinique Y a du niveau !



Pour sa troisième édition, la Cap Martinique part toujours de La Trinité-sur-Mer, le dimanche 19 avril cette année, et arrive toujours à Fort-de-France à l'issue d'une traversée de l'Atlantique non-stop en laissant Porto Santo à tribord. La course fondée et toujours organisée par Jean-Philippe Cau et Thibaut Derville avec le soutien du Yacht Club de France affichait début novembre la participation d'une soixantaine de bateaux avec une proportion sensiblement équivalente à la dernière fois entre les Duos (60%) et les Solitaires (40%). Le règlement n'a pas été modifié (la fourchette de

rating reste 0.978-1.080) sinon quant aux qualifications rendues plus strictes et à l'obligation de se présenter au départ avec des bateaux Endorsed, ou pour le moins pesés, postérieurement à 2022. N'a pas changé non plus l'obligation de porter les couleurs d'une association de soutien sociétal et/ou de développement durable. Un totem défendu dès le début avec succès par l'organisation et qui a démontré sa pertinence auprès des coureurs. On en veut pour preuve la présence physique de ces associations dans le grand chapiteau érigé à La Trinité. En fait, plus que la lecture de l'avis de course, c'est celle de la liste des participants qui interpelle. "Y a du beau monde", comme on dit. Un nouveau cap a été franchi à commencer par l'arrivée des « nez ronds » JPK 10.50 et autres POGO RC, particulièrement rapides dès que les écoutes sont choquées. Tellement qu'ils devraient pouvoir sauver aisément leur « gros » handicap pour peu que les alizés soient au rendez-vous. Et comme par hasard, ces bolides, à priori 3

en solo et 3 en duo, sont menés par des tout bons, dont des vainqueurs de Transat. Aux côtés de ces candidats désignés à la victoire, on retrouve de fines lames sur des voiliers conventionnels, une palanquée de JPK et de Sun Fast, ayant leur mot à dire si la météo ne correspondait pas à la norme printanière. Figurent également sur la liste des jeunes compétiteurs (il n'y a pas de limite d'âge comme à la Transquadra), des nettement moins jeunes que la pudeur m'interdit de citer, mais toujours aussi peu d'étrangers - en tout cas pas de Russes ni de Biélorusses interdits de jeu chez nous par décision fédérale - et de couples mixtes. Citons Régis Vian (vainqueur 2024 en solo) et sa fille Clémence, ainsi, et c'est une nouveauté, qu'un couple 100% féminin composé d'une maman et sa fille à bord d'un JPK 9.60 joliment baptisé les *Elles du Large*. La Cap Martinique, 3^{ème} du nom, consolide sa notoriété et sa postérité, même si les partenaires financiers, collectivités ou sociétés privées, ne se précipitent pas au portillon de l'abondance.

Vers une harmonisation mondiale des mesures : l'Universal Measurement System (UMS)

World Sailing a franchi une étape décisive dans la normalisation des procédures de jauge à l'échelle internationale avec l'adoption du Universal Measurement System (UMS) pour la certification des voiles. Ce nouveau système, développé en collaboration avec l'IRC et l'ORC, vise à établir un langage commun entre jaugeurs, voiliers et autorités nationales, pour des mesures plus fiables et plus facilement vérifiables. Grâce à cette base de données unifiée, chaque voile certifiée selon l'UMS sera identifiée par un numéro unique, associé à ses mesures, son fabricant et sa date de validation. Cette normalisation permettra de réduire les redondances et d'accélérer le traitement des certificats IRC, tout en renforçant la transparence et la cohérence des contrôles. Jaime Navarro, Technical and Offshore Director de World Sailing : « Nous remercions le directeur de l'IRC Rating, Jason Smithwick, et le chef jaugeur de l'ORC, Zoran Grubisa, pour leur collaboration sur ce projet. C'est un progrès significatif pour tous les marins utilisant l'un ou l'autre de ces systèmes de jauge ».



UMS

Championnat du Monde Double Mixte Offshore : la France triomphe à Cowes

Le World Offshore Double Handed Championship 2025, organisé à Cowes sous l'égide de World Sailing, a consacré Thomas André et Théa Khelif (FRA 1) champions du monde à bord de leur Sun Fast 30 One Design. Face à vingt nations engagées, le duo français s'est illustré par sa régularité et son sang-froid dans des conditions légères et très tactiques sur le Solent. Il a effacé la défaite subie l'an dernier in extremis à Lorient face à un équipage britannique. Théa Khelif : « Cette course demandait de la patience et du calme...

Rien n'était acquis avant les dernières minutes. Gagner ici à Cowes, contre des équipes venues du monde entier, c'est un rêve ». Cette victoire tricolore

marque un nouveau jalon pour la course au large double mixte : une discipline désormais pleinement intégrée dans la dynamique IRC et soutenue par le Pôle Course du Yacht Club de France.



Monotypes et IRC : équilibre et innovation

La coexistence entre régates monotypes et la jauge IRC illustre toute la richesse de la régate. Là où le monotype met en avant la pureté du geste, l'égalité des armes et la maîtrise de l'équipage, la jauge IRC permet l'évolution technique et l'expression des architectes navals. L'article publié dans Seahorse Magazine (avril 2025) rappelle que les deux approches se complètent : les monotypes favorisent la tactique, la cohésion et la précision du réglage, les classes à développement encouragent la recherche, l'innovation et la performance. L'IRC, en offrant un cadre de comparaison neutre entre ces univers, préserve l'équité tout en valorisant l'évolution des bateaux. Ce système agit comme un régulateur : il limite la dérive vers la surenchère technologique tout en maintenant une saine émulation entre les différents types de voiliers. L'IRC demeure ainsi un espace de rencontre entre la tradition du monotype et la créativité du développement, garantissant à la fois la diversité des flottes et la justesse des classements.



IRC et Monotype



Une voie commune pour l'IRC : l'Admiral's Cup 2027 et la Sardinia Cup 2026

Le Royal Ocean Racing Club (RORC) a officialisé deux événements majeurs : la Sardinia Cup 2026, organisée par le Yacht Club Costa Smeralda (YCCS) et l'Admiral's Cup 2027, rendez-vous mythique du RORC, dont le retour en 2025 a été plébiscité. Ces compétitions seront disputées selon des classes IRC unifiées, permettant aux équipes de se préparer et de concourir sur une base commune de rating. Cette mutation s'inscrit dans la continuité de la collaboration entre les principaux clubs organisateurs européens, avec l'objectif de renforcer la cohérence sportive et la reconnaissance mondiale de la jauge IRC, et témoigne d'une volonté partagée : offrir aux coureurs un cadre stable et équitable, tout en mettant en valeur la diversité des flottes et l'excellence technique des bateaux IRC.



© Arthur Daniel

Admirals Cup



© Paul Wyeth

Amarris

Amarris sacré Champion d'Europe IRC Double 2025 - Une victoire française signée Achille Nebout

Après une saison placée sous le signe de la persévérance, Achille Nebout, habituellement skipper de Class40, s'est imposé comme Champion d'Europe IRC Double 2025, à bord du Pogo RC *Amarris*. Aux côtés de Gildas Mahé puis de Tanguy Bouroullec, le skipper français a dans un premier temps remporté la Cowes - Dinard - Saint-Malo

Race, puis a décroché un podium au Fastnet à la fois dans sa classe et Overall. De quoi lui garantir le titre européen qui se joue sur ces deux compétitions. Les deux autres marches du podium se sont jouées entre le JPK 9.60 *Sur la mer contre le cancer* de Frank Lavenant/Nils Boyer et le JPK 10.50 *Pilou* d'Hervé Chataigner/Gildas Morvan. Au final, *Pilou* s'impose à l'arrache avec 1,2 pts d'avance sur le 9.60.

2025 RORC Season's Points Championship - Trentesaux sur la deuxième marche du podium

Le Royal Ocean Racing Club (RORC) fête son 100^e anniversaire, une étape importante qui marque un siècle d'engagement en faveur de la course au large et de l'excellence dans le domaine du yachting. Le vainqueur au classement général IRC 2025 est déterminé par le meilleur score cumulé sur l'ensemble de la saison et six titres IRC sont attribués en fonction des cinq meilleurs

résultats de chaque voilier sur les 16 courses possibles. Le vainqueur du championnat par points de la saison 2025 du RORC, qui conserve le trophée Jazz pour une troisième année consécutive, un fait sans précédent, est le Sun Fast 3600 *Bellino* (GBR) de Rob Craigie, qui court en double avec la Commodore du RORC Deb Fish. La deuxième place revient au Sydney 43 GTS *Long Courier* de Géry Trentesaux et la troisième au Sun Fast 3300 *Zephyr* (GBR) de Simon Toms.



© Jakez

Long Courier



© Paul Wyeth

L'équipage du Bellino

La Règle IRC : des modifications en 2026

Le Comité Technique IRC a validé, lors du Congrès international de Cowes le 14 octobre 2025, les modifications qui entreront en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2026. Comme chaque année, ces ajustements visent à renforcer la clarté, la cohérence et l'équité de la jauge IRC, tout en s'adaptant à l'évolution du matériel, des pratiques et des règlements internationaux de World Sailing. Il ne s'agit pas d'une refonte complète mais de plusieurs précisions techniques qui viennent enrichir la règle, accompagnées d'améliorations administratives ou terminologiques sans incidence sur le rating des voiliers. Pour en savoir plus, visiter le site du YCF.



La Dhream Cup fête ses 10 ans.

L'arrivée est désormais à Lorient

Lancée en 2016, la Drheam-Cup / Grand Prix de France de Course Au Large fêtera ses dix ans à l'occasion de sa sixième édition qui aura lieu du 9 au 18 juillet 2026. De nouveau qualificative pour la Route du Rhum-Destination Guadeloupe, la course dont le départ est toujours donné à Cherbourg continuera à évoluer, avec une nouvelle destination d'arrivée, Lorient, en remplacement de La Trinité-sur-Mer précédemment, et un nouveau directeur de course, Francis Le Goff. « La raison majeure à cette arrivée à Lorient explique Jacques Civilise, fondateur et dirigeant de la « Drheam » est que pour fêter le dixième anniversaire de la course, nous souhaitons garder tous les bateaux dans le port d'arrivée jusqu'à la remise des prix, le 18 juillet, ce qui n'était pas possible en plein été à La Trinité-sur-Mer. Nous avons ce luxe incroyable à Cherbourg-en-Cotentin pour le départ, Lorient nous l'offre avec enthousiasme pour l'arrivée ».



Catherine ministre

Notre présidente est ministre

Catherine Chabaud a été nommée ministre de la Mer et de la Pêche par le premier ministre Sébastien Lecornu, dimanche 12 octobre. Âgée de 62 ans, elle a été une navigatrice renommée, en parallèle d'une carrière de journaliste. Son principal fait d'armes a été de devenir la première femme à terminer un tour du monde en solitaire et sans escale en course : le Vendée Globe 1996-1997, bouclé en sixième position. Engagée dans la préservation des océans, membre de l'Académie de Marine, vice-présidente de l'Institut Français de la Mer, récemment élue présidente du Yacht Club de France, Catherine n'est



Catherine, présidente du club

pas non plus une novice en politique. Engagée depuis 2010, la navigatrice est membre du Modem. Elle a été déléguée à la mer et au littoral au sein du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, de février 2016 à novembre 2017. Elle a également été députée européenne, de 2019 à 2024, sous l'étiquette Renaissance. Le 15 octobre, trois jours après sa nomination au gouvernement Lecornu, elle a fait savoir dans un courrier adressé au club : « Je n'abandonne pas mon mandat de présidente de notre club, mais vais m'organiser avec l'aide du bureau élargi au président du Comité stratégique Patrick Boissier et les remercie ».

Pour la 3^{ème} année consécutive, le CNTL Marseille sacré meilleur Club IRC de France

Les performances des bateaux et des équipages du Pôle Course du CNTL Marseille qui se sont encore illustrés sur les plans d'eau méditerranéens dans les courses IRC ont permis au club marseillais de remporter ce titre envié. La collaboration avec Massilia Sailing Academy, le centre d'entraînement initié par Ludovic Gérard, fait intervenir avec l'appui du CNTL des entraîneurs de renom tels que Bernard Mallaret ou Christopher Pratt entre autres, qui ont sensiblement haussé le niveau global de la trentaine de bateaux du Club qui régatent régulièrement. Depuis quelques années, la politique sportive volontariste mise en place par son Président Franck Recoing et son équipe porte ses fruits alors qu'il est lui-même plutôt

un adepte de la croisière en bateau à moteur. Comme quoi « Marseille, ville d'ouverture » n'est pas un vain mot ! Rappelons que ce classement national des clubs s'obtient en faisant le total de points acquis en championnat par les 3 meilleurs bateaux du Club.



DRHEAM

GRAND PRIX DE FRANCE DE COURSE AU LARGE

CUP

CHERBOURG-EN-COTENTIN

Du 9 au 12 JUILLET 2026

LORIENT

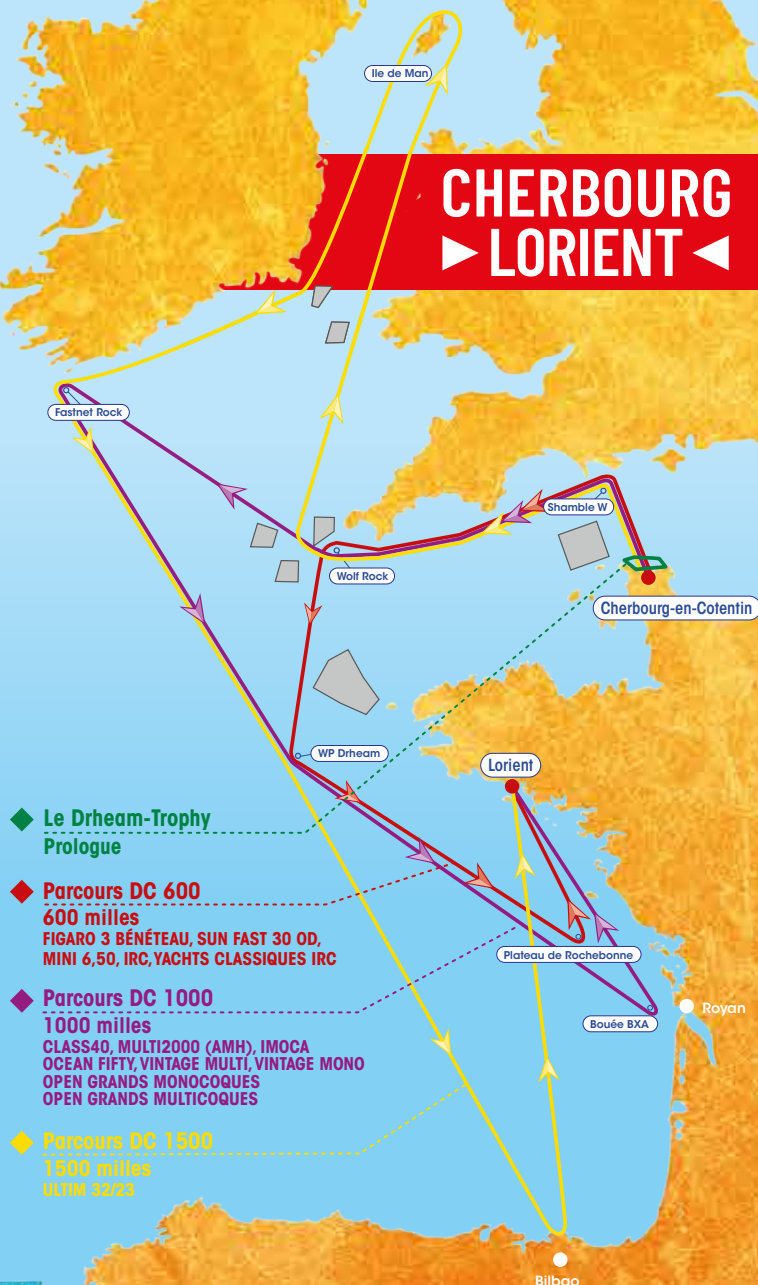
Du 14 au 18 JUILLET 2026

**OUVERTURE
des
INSCRIPTIONS**

le 2 janvier 2026

sur www.drheam-cup.com

**CHERBOURG
► LORIENT ◀**



COURSE QUALIFICATIVE POUR LA ROUTE DU RHUM - DESTINATION GUADELOUPE 2026

CHERBOURG
en Cotentin

LORIENT
AGGLOMÉRATION



**L'IRC C'EST TOP.
TAILLÉ POUR LA CLASS J/99,
C'EST ENCORE MIEUX !**

EUROCUP J/99
19-20 JUIN 2026
CHERBOURG



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