
© DR

Félicitations à tous les vainqueurs qui ont porté leur équipage sur les podiums, et bravo également à l'ensemble des concurrents qui, par leur participation et leur engagement, font vivre la course au large. Vous avez été les ambassadeurs de notre Club sur les plans d'eau français et internationaux. Merci d'avoir représenté le Yacht Club de France et d'avoir porté haut ses couleurs. Nous sommes fiers de cette activité qui contribue pleinement à son rayonnement. La diversité de nos pratiques est une richesse. Régate, course au large, croisière et rallye, à voile ou à moteur, participent d'une même passion pour la mer et la navigation. Ces activités sont complémentaires et doivent continuer à se nourrir les unes des autres, dans un esprit de partage, de transmission et de convivialité.
Au cœur de notre engagement sportif, la jauge IRC occupe une place essentielle. Elle permet à des bateaux de conceptions et de générations différentes de se mesurer sur une même ligne de départ, avec des chances équitables, et de partager le plaisir de la compétition. Le Yacht Club de France, et tout particulièrement son Pôle Course, entend rester pleinement engagé dans la défense, la promotion et le développement de cette jauge, en France comme à l'international. Nous avons également de beaux projets à explorer, notamment autour des métriques et, pourquoi pas, de l'IRC Vintage, en collaboration avec nos clubs alliés.
L'année 2027 sera aussi particulière pour notre Club, avec la célébration de ses 160 ans et des cinq années écoulées depuis le rapprochement avec l'UNCL. Ces anniversaires doivent être l'occasion de renforcer nos liens et de nous retrouver, notamment à travers des événements organisés dans différentes régions, pour tenir compte de la diversité de nos lieux de résidence et de nos ports d'attache.
Je souhaite poursuivre cet engagement aux côtés de notre équipe de permanents et de bénévoles, dont je tiens à saluer le dévouement et l'investissement. Leur énergie est indispensable pour faire vivre et progresser la course au large et la jauge IRC.
Je vous souhaite à tous une très belle saison 2027, de belles courses, de beaux résultats et, surtout, beaucoup de plaisir et de convivialité sur l'eau.

Patrick Simon Letertre,
Président du Yacht Club de France


© DR

L'année 2026 a été particulièrement riche en évènements pour le Yacht Club de France avec notamment l'élection à la présidence de Patrick Simon-Letertre et l'arrivée de Sandrine Thuillier en tant que Déléguée Générale qui va être largement associée au plan de développement du Pôle Course.
Tout d'abord, il faut saluer la participation active des membres du Pôle Course du YCF aux différentes épreuves de la saison 2026 avec notamment la victoire toutes classes à la Cowes-Dinard-Saint-Malo, les différentes victoires et podiums aux courses du RORC, de la Cap-Martinique et de la Rolex Middle Sea Race. Pour une première participation, la 5ème place de l'équipe du YCF lors de la Sardinia Cup qui rassemblait la fine fleur de la course au large en IRC est très encourageante. Ces très bons résultats sont aussi le fait de l'implication croissante du Centre de Calcul IRC auprès des propriétaires. La domination des nouveaux bateaux IRC qui ont adopté des formes avant de type scow, conçus et produits par des architectes et des chantiers français, s'est définitivement affirmée cette saison. En plus d'animer les discussions d'après régates, ces bateaux ont trusté de nombreuses victoires sur tous les océans.
La Classe IRC, qui représente les propriétaires de bateaux IRC, s'est dotée d'une nouvelle gouvernance animée par de talentueux régatiers qui ont élaboré une remarquable soumission technique lors des travaux du Congrès IRC d'octobre dernier. Qu'ils en soient remerciés.
Pour la deuxième année consécutive, Thomas André associé cette fois à Colombe Julia, a remporté le titre de Champion du Monde Double Mixte de Course au Large à Marseille, course courue pour la 3ème fois sur Sun Fast 30 OD, devant une flotte de 17 équipages provenant de 13 nationalités et de 4 continents.
Enfin je compte sur votre participation à la Nuit de la Course au Large, le samedi 28 novembre, durant laquelle les meilleurs coureurs au large seront récompensés.
Très fier de ces résultats, et au nom du Yacht Club de France, je vous souhaite de bien belles navigations en 2027, surtout si elles sont victorieuses.
Amicalement.

Yves Ginoux,
Président du Pôle Course

Sommaire



- Edito 3
- Maxi Yacht Rolex Cup 6
- Les Voiles de St-Tropez 10
- Rétrospective courses IRC 2026 12
- Rolex Middle Sea Race 24
- Half Ton Classics 26
- Championnat du RORC 28
- Le bilan et classements des championnats IRC 2026 30
- Paroles aux vainqueurs 32
- Pas de Championnat pour les solitaires . 40
- Statistiques 40
- YC Cherbourg 42
- SN Baie de St-Malo 44
- Yacht Club de Porquerolles 46
- L'Admiral's Cup 47
- Les Foils et l'IRC 50
- Bilan jauge 2026 52
- Congrès 54
- Évolution de la jauge en 2027 55
- QR Codes 56
- Classe IRC. Le mot du président 57
- Championnats 2027 : présentation et calendriers 58
- Longitude 62

Directeur de la rédaction : Patrick Simon Letertre - **Réalisation :** Groupe 5 - **Rédaction :** Ludovic Abollivier, Catherine Adam, Patrice Carpentier, Basile Després, 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 :** TypoLibris - **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 : Maxi Yachts en régate au large de Porto Cervo. Crédit : studio Borlenghi



© Charles Crisp - www.charlescrisp.com

INNOVATION, PERFORMANCE, FIABILITÉ

Depuis près de 60 ans, North Sails repousse les limites de l'innovation pour offrir aux marins des voiles toujours plus performantes. Notre expertise, associée aux technologies et matériaux les plus avancés, nous permet de concevoir des solutions adaptées à chaque programme de navigation.
En croisière comme en compétition, marins amateurs et professionnels nous font confiance pour les accompagner dans tous leurs projets de navigation.

VANNES & LORIENT
06 62 93 78 58
quentin.lesaout@northsails.com

FRÉJUS
06 77 86 62 01
jean-philippe.gallois@northsails.com



© Studio Borlenghi

L'IRC au cœur de la Maxi Yacht Rolex Cup

La course des géants bat un record de participation.

Du *Leopard 3* de 100 pieds en tête de la flotte Maxi 1 aux voiliers de course-croisière performants engagés dans la catégorie Maxi 5, l'IRC a fourni la plateforme de classement commune à l'ensemble de la compétition monocoque de la Maxi Yacht Rolex Cup. Les cinq divisions IRC ont réuni des types de voiliers, de taille, de génération et de conception très différents. Le temps compensé IRC a permis le classement de deux championnats du monde IMA ainsi que les titres des classes Maxi 3, Maxi 4 et Maxi 5. L'IRC reste solidement ancré au plus haut niveau de la compétition internationale de Maxi-yachts grâce à un partenariat continu avec la Maxi Yacht Rolex Cup depuis 2003. Cette épreuve est l'un des événements phares du calendrier international des Maxi-yachts et des compétitions IRC à travers le monde. Elle réunissait en septembre à Porto Cervo pour sa 36ème édition certains des voiliers de course les plus avancés technologiquement démontrant une fois de plus le rôle de l'IRC au plus haut niveau de ce sport. Cette épreuve organisée par le Yacht Club Costa Smeralda (YCCS) en collaboration avec l'International Maxi Association (IMA) et avec le soutien du sponsor principal Rolex, entretient une relation de longue date avec notre jauge. Cette tradition s'est poursuivie en 2026, l'IRC fournissant des certificats et le système de classement pour l'ensemble des monocoques en compétition. La semaine de course en Sardaigne a offert des conditions météorologiques très variées, allant de vents légers au début de la régate à un puissant mistral avec des rafales dépassant les 28 nœuds. La flotte IRC s'est opposée sur des parcours côtiers spectaculaires à travers l'archipel de La Maddalena. Les flottes IRC Maxi 1 et IRC Maxi Grand Prix ont également disputé des parcours construits au large de Porto Cervo.

Leopard 3 remporte le titre mondial IRC Maxi 1

Le championnat du monde Rolex IMA Maxi 1 a été remporté par le Farr 100 *Leopard 3* de Joost Schuijff, avec Chris Nicholson à la tactique. Il s'agit de la deuxième victoire de *Leopard 3* au championnat du monde Rolex IMA Maxi 1, après son succès lors de la première édition à Porto Cervo en 2024. Le directeur d'équipe, Chris Sherlock, a attribué ce résultat au travail considérable accompli tant sur le bateau que sur l'équipe. Il a décrit Porto Cervo comme l'un de leurs lieux de course préférés et a confirmé que le *Leopard 3* prévoyait de revenir en 2027 après de nouveaux développements.

Le nouveau *Northstar III* domine le championnat du monde IRC Maxi Grand Prix

Le Championnat du monde Rolex IMA Maxi Grand Prix s'est joué en classe IRC en faveur du *Northstar III* de Peter Dubens, avec le double médaillé olympique Nick Rogers à la tactique. Pour ses débuts à la Maxi Yacht Rolex Cup, *Northstar III* a immédiatement marqué la compétition IRC de son empreinte en remportant quatre victoires consécutives dès le début de la série (lire plus loin). Le titre de champion du monde de l'IRC Maxi Grand Prix avait été décroché avec une course d'avance, mais le nouveau plan Vrolijk a terminé la régate en beauté en renouant avec la victoire lors de la dernière course côtière. Il a terminé la série IRC avec 14 points, devant *Balthasar* de Filip Balcaen, qui en totalisait 25. *Jolt* et *Proteus* de Peter Harrison ont tous deux terminé à 28 points. *Jolt* est classé 3ème grâce à ses deux victoires remportées au cours de la semaine.

Artemis Bleu s'impose en IRC Maxi 3

La compétition a été tout aussi intense en IRC Maxi 3, où le Botin 65 britannique *Artemis Bleu* de James Neville, membre du RORC, qui courait avec le tacticien néo-zélandais Dean Barker, a réalisé une belle fin de course pour s'imposer dans la catégorie. Neville a qualifié cette victoire de particulièrement gratifiante compte tenu de la diversité des conditions rencontrées. Ce résultat vient couronner une saison mémorable en Sardaigne pour l'ancien commodore du RORC, après sa victoire à la Sardinia Cup acquise plus tôt dans l'année.

Yoru gagne en IRC Maxi 4...

La lutte dans la catégorie IRC Maxi 4 est restée indécise jusqu'à la dernière course. *Wallyno* de Benoît de Froidmont a remporté la dernière course, mais la victoire au classement général de la catégorie est revenue au Vismara 62 *Yoru* de



© Studio Borlenghi



© Studio Borlenghi

Luigi Sala. Pour *Yoru*, cette victoire fait suite à plusieurs tentatives précédentes de s'imposer à Porto Cervo. Le tacticien Gabriele « Ganga » Bruni a souligné l'importance d'avoir enfin remporté la catégorie après une bataille d'une semaine contre *Fra Diavolo*.

...Et *H20* en IRC Maxi 5

Dans la catégorie IRC Maxi 5, le Vallicelli 78 *H20* de Riccardo De Michele, avec Lorenzo Bodini à la tactique, a réalisé l'une des meilleures performances de la régate. *H20* a remporté quatre des cinq courses, dont la dernière, pour terminer la série avec seulement six points. Le Swan 651 *Lunz am Meer*, propriété de Riccardo Genghini, s'est classé 2ème au classement IRC avec 12 points, tandis que le Swan 65 *Shirlaf* de Giuseppe Puttini a terminé 3ème avec 13,2 points.

Pourquoi *Northstar III* va si bien ?

Les règles de jauge à handicap s'appuient toujours sur des formules mathématiques (jauges RORC, IOR, CHS, IRC, ORC etc....). Ces formules s'appuient sur les règles universelles de la physique que l'on trouve dans l'hydrostatique, l'aérodynamisme, les mouvements des vagues etc... Toutefois, si la formulation physique du passage d'un corps dans l'eau et dans l'air se traduit par des lois intangibles, leurs transpositions en formules utilisables pour produire un handicap à chaque type de bateau (TCC, TMF, VPP...) génèrent parfois des situations non prévues ou sous-estimées par les concepteurs des règles. L'étude approfondie des formules mathématiques ou de l'évolution d'un certificat de jauge, permet de repérer d'éventuelles « sous-estimation » d'une taxation et, en l'exploitant, de bénéficier d'un calcul avantageux du handicap (TCC ou TMF...) attribué à un équipement. C'est ce que la flotte des Maxi vient de constater avec le nouvel *Northstar III* dessiné par le cabinet Judel Vrolijk.

De l'intérêt d'une quille peu inclinée

Pour bien comprendre, il faut revenir la fin des années 1990 ou les quilles basculantes s'immiscent dans l'architecture. En 2006, l'IRC intègre les quilles basculantes dans le calcul du handicap. Dans l'esprit des coureurs, l'objet d'une quille basculante (angulée de 30 à 35°) est d'augmenter le moment de redressement sans augmenter le déplacement du bateau. Certes l'effet antidérive du voile de quille se trouve très diminué. Qu'à cela ne tienne, on installe une dérive dans l'axe du bateau juste devant la quille.
Les concepteurs de la règle IRC, mettent au point une formule de taxation principalement basée sur le poids du bulbe, le tirant d'eau et l'angle de gîte mesuré au port lorsque la quille est angulée (Nommé SHA à l'époque et LIST ANGLE aujourd'hui). La taxation IRC est très prononcée pour les LIST ANGLE importants (angle basculement de 30 à 40° environ) qui augmentent le moment de redressement.
La conception de ces quilles basculantes implante l'axe parallèle à la flottaison : ce qui se traduit par un flux symétrique de l'eau sur les 2 flancs du voile de quille. Il faut attendre que les IMOCA se lancent dans l'aventure des foils pour que les architectes cherchent à ajouter à la portance du foil celle du voile de quille. Pour cela, ils cabrent l'axe de rotation d'un angle de 2.5° à 8° (nommé TILT). Certes la portance du voile de quille diminue le moment de redressement, mais avec le foil sous vent ce n'est pas grave. Pour la règle IRC, ce « TILT » ne change rien, puisque l'objectif est de taxer l'augmentation du moment de redressement. Une période d'une bonne dizaine d'années s'écoule jusqu'à 2026 où *Northstar III* énerve tout le monde dès les premières confrontations. Quel est son secret, si secret il y a ?
Le cabinet Judel Vrolijk a constaté que lorsqu'une quille basculante est angulée d'une dizaine de degrés sur une carène large, le LIST ANGLE mesuré par la jauge IRC avoisine les 6°. Dans ces conditions, la taxation est très faible (3/1000ème) au motif que l'effet gain de moment de redressement est insignifiant. Ce TILT associé à une faible inclinaison de la quille (CANT) génère un angle d'incidence du voile de 3° à 4° et produit une portance qui translate le bateau au vent... Ajoutons qu'avec une faible inclinaison du voile de quille, la dérive complémentaire, fortement taxée, devient inutile.

Un voilier très élaboré

Outre cette configuration qui fait grand bruit dans le landerneau des Maxis, le bateau de Peter Dubens, long de 76 pieds, n'a pas de ballast liquide : ce qui lui permet d'enchaîner les virements à bonne cadence et accessoirement de gagner du poids. Le propriétaire a fait le choix de la performance malgré le prix à payer en termes de handicap. De fait, on a vu en Sardaigne qu'il prend vite les devants et peut évoluer sans être gêné par les autres voiliers. Le cockpit du bateau est encore plus dépouillé que celui d'un TP 52 : Il n'y a même pas de moulins à café ! Aussi, on observe que le mât est rotatif grâce à des barres de flèche articulées. L'angle de rotation reste faible mais à ce niveau de compétition, il n'y a pas de petit profit.



© Studio Borlenghi


© GMR

Voiles de St-Tropez
Un défilé d'élégance

171 voiliers IRC aux "Voiles". Un succès qui ne se dément pas

Le rendez-vous tropézien a été une nouvelle fois la plus forte concentration de voiliers IRC en France (171) avec notamment la participation record de 51 Maxis, le plus fort rassemblement au monde de ces grands bateaux répartis en plusieurs catégories selon leur rating. *Jethou*, le plan Judel Vrolijk de Sir Peter Ogden s'adjuge le Trophée Edmond de Rothshild. Bel exemple de longévité pour ce bateau de 2012 rallongé à 77 pieds et toujours maintenu à très haut niveau, aussi bien pour son plan de voilure que l'évolution de ses appendices. Dans la catégorie des voiliers modernes de moins de 60 pieds de long, le Trophée BMW revient au TP 52 sur plan Botin *Spirit of Lorina* de Marcelo Pica et Jean-Pierre Barjon. En IRC 1, le Ker 46 *Lisa R* sort vainqueur devant le Nacira 47 *Prétexte 2*, assez loin devant le troisième *Searcher 2*, un autre Ker 46. En IRC 2, le J 133 ukrainien *J Wow* ne fait pas de détail avec uniquement des manches de premier ou deuxième toute la semaine. En IRC 3, le Farr 30 *Topaz* a résisté sans faillir une seule fois aux assauts du Swan 44 *Pride* qu'il détrône, alors que c'est un autre Farr 30, *Letto di Pletto*, qui complète le podium. En IRC 4 enfin, le Sun Fast 3200 de la Société Nautique de Saint-Tropez *Overdose Neo* grave son nom à cette 28ème édition des Voiles de Saint-Tropez devant le Swan 391 *Iskareen* et le First 34.7 *Corto Maltese*. Les Voiles ont aussi reçu la visite de trois majestueux Class J et accueillaient, comme tous les ans, une collection de magnifiques voiliers de tradition dont 18 bateaux centenaires maintenus dans un état remarquable.


© GMR


© GMR



© GMR



© GMR

Au fil du temps

Retour en images sur des courses du championnat IRC qui ont marqué la saison 2026. Merci aux régatiers, aux clubs organisateurs et aux photographes qui ont immortalisé ces compétitions. La liste des épreuves mentionnées n'est pas exhaustive



© Thomas Brégardis



© Thomas Brégardis



© GMR



© GMR

La 60ème édition de la Snim s'est achevée le 6 avril, au terme d'une dernière journée de régate engagée, mettant un point final à la hauteur de cet anniversaire pas comme les autres placé sous le parrainage de la navigatrice Justine Mettraux. À l'image des noces de diamant, symbole de solidité et de longévité, l'épreuve marseillaise célèbre six décennies de passion, de fidélité et d'exigence sportive. Dans une rade olympique à la hauteur de sa réputation, les équipages ont dû composer avec des effets de site et des conditions météorologiques changeantes, offrant un terrain de jeu idéal à des affrontements serrés jusqu'aux dernières bouées. Il y avait 65 IRC en lice répartis en 5 catégories. Au classement général, les lauréats sont le TP 52 *Team Guenifey* en IRC 0-1, le Cape 31 monégasque *Terrible Joy* en IRC 2, le Mumm36 *Long Nose XI* en IRC 3 et le JPK 10.10 *Ilogan* en double. La Snim a également permis de remettre le tout premier Trophée IRC Promotion créé par le pôle course du Yacht Club de France pour mettre en avant les bateaux de série de conception antérieure à 2011. Ce sont le Dehler 39 *Yenael 3* en IRC 3 et le J 109 *Happy Few Too* en IRC 4.

La grosse machine du Spi est bien huilée

Après quatre jours de régates engagées autour du week-end de Pâques, la 48ème édition du Spi Ouest-France Banque Populaire Grand Ouest a tenu toutes ses promesses en baie de Quiberon et à terre. Du premier au dernier jour, le plan d'eau

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.

a été un véritable stade pour les marins, avec des conditions variées permettant aux comités de course d'enchaîner les courses à un rythme soutenu. 213 parcours, construits techniques et côtiers, ont été disputés. Thierry Bujon de l'Estang, président de la Société Nautique de La Trinité-sur-Mer : « Cette édition s'est très bien déroulée, avec des conditions variées : du vent et de la mer en début de semaine, puis un final sous le soleil. Avec près de 400 bateaux, la participation est très satisfaisante, et les retours des coureurs, qu'ils soient amateurs, professionnels ou en handivalide, sont très positifs. Cette réussite, on la doit aussi à l'engagement de nos 220 bénévoles de la SNT et de la mairie. Leur mobilisation, sur l'eau comme à terre, est essentielle. Et c'est aussi très encourageant de voir à la fois des fidèles et de nouveaux bénévoles s'impliquer, pour préparer la suite ». 140 de ces bénévoles sont de la SNT et de la FFV et 80 de la mairie de La Trinité-sur-Mer. En termes de chiffres, la SNT se décline ainsi : 26 séries, 213 courses disputées, 390 équipages, 2 043 marins, 26 séries, 5 ronds de course, 53 J80, constituant la série la plus représentée, 35 arbitres de la Fédération de Française de Voile, 30 bateaux logistique mer, 113 clubs représentés. Les lauréats en IRC (près de 90 voiliers) sont *l'Ange De Milon* (Jacques Pelletier) en IRC 1, le JPK 10.50 *Persai Vert* (Jean-Pierre Kelbert) en double (30 bateaux), l'A35 *Locmalo* de Gautier Normand (en IRC 2) et le Half Tonner *Général Tapioca* du Belge Philippe Pilate en IRC 3 (35 voiliers). Sans oublier *Whim*, le Fast 40 de Julien Bentz, seul concurrent en IRC 0.

Cap Martinique : la supériorité des nouveaux Scow IRC

La 3ème édition de la Transat en double et en solitaire comptait 45 bateaux au départ de La Trinité le 19 avril. Sa particularité résidait en la présence des nouveaux IRC typés Scow (JPK 10.50 et Pogo RC) qui ont clairement affiché leur supériorité de vitesse dès le départ. Ils prennent les premières places à Fort de France dans les deux catégories, double et solitaire, à la fois en temps réel et en temps compensé. Au scratch, l'architecte Samuel Manuard et son coéquipier Erwann Le Mene, qui officie à Orlabay, ont constamment occupé la première place sur leur Pogo abondamment toilé mais se font souffler la victoire en temps compensé par le tandem Eric Guigne/Paul Maxime sur le JPK 10.50 *Ose*. En solo, la lutte pour la plus haute marche du podium s'est jouée sans surprise entre Alex Ozon et Jean-Pierre Kelbert, tous deux en JPK 10.50, au bénéfice du premier cité. Les « Pointus », IRC conventionnels, ont dû se contenter des accessits : en double le JPK 10.80



© Cap Martinique

L'arrivée du JPK 10.50 victorieux en double



© Cap Martinique

Les vainqueurs en temps réel...


© Cap Martinique

... Et ceux qui ont gagné en temps compensé

Slenergies V1D2 finit 5ème, donc derrière 4 Scows, et en solo (moins nombreux que les doubles), Ludovic Menahes, prend la place de 4ème (derrière 3 Scows) sur son fidèle JPK 10.10. La CM, dont le parcours oblige à laisser l'île de Porto Santo à tribord, se joue pour beaucoup au passage de Madère qu'on va contourner par le nord si on choisit une route ouest, voire NW, pour rallier la Martinique, ou par l'est si on choisit la « Route des Alizés ». En cette 3ème édition, tous les bateaux sauf 3, ont emprunté la route sud et même très sud pour se tenir dans un flux de NE puis d'Est soutenu. Cette option présente l'inconvénient de rallonger singulièrement la route mais l'avantage de naviguer au portant. Ainsi, le Pogo, vainqueur en temps réel a effectué près de 5 000 milles sur l'eau (pour 3 600 nautiques de distance théorique) à une vitesse moyenne de 10 nds... Rendez vous pour la 4ème édition de cette Transat non stop en 2028, toujours à La Trinité mais le 30 avril.

Paprec 600 : une course à la fois passionnante et exigeante

La Paprec 600 Saint-Tropez, organisée par la SNST, s'est achevée le samedi 25 avril, marquant le terme d'une édition où la stratégie et le sport ont été à l'honneur. Une fois de plus, toutes les conditions météo étaient réunies sur l'un des plus beaux parcours de Méditerranée. 35 voiliers étaient en lice, repartis en 4 groupes Duo IRC, Équipage IRC, Class40 et Multi. Le nouveau record en temps réel de la course établi par l'équipage finlandais sur *Tulikettu* en seulement 2 jours 23 heures 18 minutes, soit près de quinze heures de moins que le record précédent établi en 2025 par Mikael Mergui, a été l'évènement marquant de cette édition. L' Infiniti 52 équipé d'un foil DSS transversal rétractable s'impose non seulement en temps réel mais également en temps compensé IRC devant *Leclerc Hennebont Cocody* skippé par le Breton Richard Fromentin et l'équipage de *Raging Bee* de Jean-Luc Hamon. Côté Duo IRC (15 bateaux), c'est le JPK 1010 *Telemaque 2* avec


© GMR



© GMR

Départ Paprec 600



© GMR


© GMR

Eric Merlier et Bernard Mallaret qui l'emporte en temps compensé devant *Sakifo* avec Luca et Philippe Mao et *Blue 007* avec Michel Sastre et Jonathan Freze. Eric Merlier est enthousiaste : « J'avais fait le format des 400 nautiques de la Société Nautique de Saint-Tropez en solitaire au moins quatre fois mais c'est la première fois que je fais 600 nautiques et cette fois en duo. Le terrain de jeu est sensationnel, c'est magnifique entre la Corse enneigée, les îles italiennes, c'est somptueux. Donc, là on s'est régalé avec des conditions météo exceptionnelles, on a eu quelques molles mais pas de trop gros coups de vent non plus ! Bref tout était super sympa comme d'habitude et une organisation sensationnelle ! Franchement je ne comprends pas pourquoi il n'y a pas plus de monde sur cette épreuve ! ».


© Christophe Breschi

Gascogne 45/5 : patience et persévérance

Comme chaque année, le Club de La Rochelle Nautique organise fin avril la première course au large de la saison ! Au programme : une traversée au cœur du golfe de Gascogne, avec un départ (le 23 avril) et une arrivée depuis le port de La Rochelle. L'objectif reste inchangé :

CONTENDER SAILCLOTH®
TISSU À VOILE

Évènement :
Rolex Sydney Hobart 2025
Bateau : **JPK 10.30**
Overall IRC Winner

Superkote 150 Natural

Photo : ©CYCA/Salty Diego pic.

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

aller contourner la bouée météo positionnée à 45°N – 5°W, soit 340 nautiques aller/retour et deux jours et deux nuits au large minimum ! Les 29 IRC en lice (solo, duo et équipage) constituaient le gros d'une flotte comptant près de 40 navires. L'aller s'est fait à bonne vitesse sous spi. Les grands bateaux ont atteint la bouée le 24 au matin sous un grand soleil. Quelques heures plus tard, changement de décor pour les unités d'une dizaine de mètres et moins : le brouillard avait enveloppé la zone, transformant la recherche de la marque en véritable jeu de cache-cache. Au retour, la route la plus courte n'était pas forcément la plus rapide. Seul le 12 mètres *Stamina Sailing Team* a réussi à passer sur la route directe et rallier La Rochelle avec plus de 8h d'avance sur son poursuivant le plus proche. Inutile de préciser qu'il l'emporte overall ! Derrière, il fallait éviter une bulle sans vent au milieu du parcours, en passant soit par le sud, soit par l'est, comme le fit *Mispik 7*, arrivé 2ème. Les vainqueurs en temps compensé sont *Stamina* en équipage, le Sun Fast 3200 *Ahezenn Brao II* en double, et le JPK 10.10 *Vari* de Yann Jestin en solitaire.

Dur, dur l'Armen !

C'est par une météo exécrable et un froid inhabituels en ce jour de l'Ascension que se sont lancés les 133 concurrents, toutes catégories confondues, de l'Armen Race 2026 et de la Nuit de l'Armen. Météo tellement sympathique et engageante que plusieurs équipages ont décidé de rester au port. La photo ci-dessous est éloquente quant au temps régnant au départ de cette classique organisée par la SNT et dans les heures qui suivirent, avec au bilan une quarantaine d'abandons survenus avant même le contournement de Basse Capella. Hélas, il y en aura d'autres avec deux démâtages à déplorer… Sans parler du long bord de près qui s'en suivit, avant qu'Eole calme enfin ses ardeurs pour un retour paisible vers La Trinité. Cette année, le parcours ne contournait pas l'Ile d'Yeu. Les nombreuses zones éoliennes interdisant le longe côte, les marques Sud du parcours se retrouvaient bien au large de l'ile. Le Mach 50, *Leclerc Ville La Grand*, skippé par Olivier Magre a signé un temps canon de 1j 9h 00'et 54s laissant bien loin dans son sillage les autres IRC 1 et s'impose

PUB POGO



© Phplisson

Départ de l'Armen

très largement en temps compensé. En IRC2, Marc Alperovitch finit 1er à bord de son JPK 10.80 *Timeline*, et, en double, le Rochelais Gérard Quenot, vainqueur de la Cap Martinique 2024, s'impose sur son JPK 10.30 devant une flotte composée de 21 voiliers au départ mais moitié moins à l'arrivée… Un ratio d'abandons observé dans les autres groupes IRC.

Porquerolles, c'est le bonheur !

La 6ème édition de la Porquerolle's Race s'est terminée de la plus belle des manières le dimanche 17mai avec deux parcours construits disputés dans un vent de nord-ouest d'une petite dizaine de nœuds. Après plusieurs journées marquées par un mistral soutenu et des courses annulées, cette ultime journée a offert un magnifique final au large de Porquerolles. Les lauréats de cette 6ème édition qui réunissait 47 IRC sont : *Daguet3* (IRC 0-1), *Terriblejoy* (IRC 2), *Longnose XI* (IRC 3) et *Telemaque2* (IRC 4). Jean Rougnon, propriétaire du Mumm 36 *Longnose XI* : « Toute l'équipe est ravie de ce titre et nous reviendrons avec plaisir l'année prochaine. Naviguer à Porquerolles est toujours un bonheur, quelles que soient les conditions. Même quand le mistral souffle fort, ce plan d'eau reste exceptionnel. Je navigue à Porquerolles depuis l'âge de cinq ans, cela fait maintenant soixante ans, et c'est toujours le même plaisir. Un grand bravo également à toute l'organisation et aux bénévoles pour cette magnifique édition ». Un rendez-vous à ne surtout pas manquer en 2027 puisque c'est à Porquerolles qu'a lieu le championnat d'Europe IRC (lire p 46).



© GMR

Il peut y avoir du vent à la Porquerolle's Race

Duo Catamania : un succès toujours renouvelé

La Duo Catamania s'est déroulée du 15 au 19 juin 2026 entre Le Crouesty et Lorient, sous l'égide du YCCA (Yacht Club du Crouesty Arzon) et de la SNT (Société Nautique de la Trinité sur Mer). Une édition une nouvelle fois très disputée, mêlant technicité, variété de parcours et conditions météorologiques exigeantes. Pas moins de 61 bateaux (le plus gros rassemblement de Double en 2026) étaient au départ, couvrant un large éventail de ratings IRC (de 0,918 à 1,067). La flotte rassemblait notamment des First 31.7, Sun Fast 3200 et 3300, JPK 10.10 et 10.30, A35, ainsi que plusieurs J (J99, J109, J105). Le programme proposait six étapes entre Le Crouesty, La Turballe, Belle-Île, Groix, La Trinité-sur-Mer et Port-Haliguen, offrant des profils variés. Le Comité de Course, présidé par Gilles Bricout (SNT), a dû composer avec une météo capricieuse. L'absence totale de vent lors de la 2ème étape a contraint la flotte à un ralliement au moteur, mais cinq manches ont pu être validées, souvent dans des vents faibles et instables, rendant la lecture du plan d'eau déterminante. Comme souvent dans cette rencontre tant appréciée pour sa convivialité, mais où tous les résultats comptent, plusieurs bateaux pouvaient encore viser la victoire avant l'ultime étape qui sera remportée par l'A35 de Gautier Normand/JP-Nicol. *Locmalo* finit ainsi premier au général devant *Crescendo* (JPK 10.10 – P. Sauzières / Y. Chuberre) et *Yakalélo* (Sun Fast 3300 – A. & T. Ozon). À noter que le X 332 *Coconux* remporte la catégorie des petits ratings (< 0,981) et termine 4ème au général et le JPK 10.50 *Al* (plus grand rating de la flotte) complète le top 5. Victime de son succès, la « Duo » reste contrainte par les places vacantes dans les ports visités. Toutes les places disponibles en 2026 ont été remplies en seulement trois jours après l'ouverture des inscriptions ! En 2027, la Duo démarre le 12 juin.



© Clément Rospape

Duo Catamania. À tirer des bords le long de Belle Ile

Giraglia Loro Piana : une course emblématique

Le 17 juin, une flotte de 83 voiliers IRC (la plus forte participation aux courses du championnat Med après la Middle Sea Race) a pris le départ de 73ème édition de la Giraglia dans le golfe de St-Tropez à



© GMR

Au départ de la Giraglia



© Studio Bortenghi

À l'arrivée, avec si peu de vent

destination de Gênes, en laissant le rocher de la Giraglia sur sa gauche. Les prévisions laissaient présager une course lente et difficile, mais les bateaux de tête ont progressé mieux que prévu. Le parcours de 241 milles marins exigeait tout de même du discernement et une grande précision tactique. La victoire en temps réel a été le théâtre d'un magnifique duel entre les deux 100 pieds *Arca SGR* de Furio Benussi et le *Magic Carpet E* de Sir Lindsay Owen-Jones. *Arca SGR*, originaire de Trieste, en Italie, a franchi la ligne d'arrivée à Gênes avec un temps de 1 jour, 1 heure, 5 minutes et 56 secondes. *Magic Carpet E* a terminé à seulement 5 minutes et 11 secondes derrière. Cette bataille achevée dans un vent quasi nul, s'inscrivait dans une véritable histoire. Le grand bateau de Trieste avait remporté la victoire au temps réel en 2021, tandis que le nom « Magic Carpet » est profondément ancré dans la légende moderne de la Giraglia, avec de précédentes victoires. *Arca SGR* embarquait de jeunes marins issus du projet jeunesse de l'équipe transalpine. Ian Walker, à la barre de *Magic Carpet E*, a décrit une épreuve au cours de laquelle les bateaux ont navigué presque côte à côte pendant une grande partie du parcours, le récent plan Guillaume Verdier ayant même compté à un moment donné près de quatre milles d'avance sur son adversaire. Le ClubSwan 80 *My Song* de Pier Luigi Loro Piana complète le podium. « Nous avons eu des conditions modérées à très légères. C'est toujours un défi technique, qui exige de la concentration, de l'engagement et parfois un peu de chance », indiquait le vice-président de Loro Piana. Le TP52 turc *Arkas Blue Moon* de Bernard Arkas a remporté le classement général. On note côté tricolore la place de 4ème du 52 pieds *Spirit of Lorina* de Jean-Pierre Barjon et la 7ème place d'*Arobas 2* de Gérard Logel dans le Top Ten.

Cowes-Dinard : la totale victoire de *Sun Hill IV*

Un soleil radieux et un vent qui montait en puissance



© Paul Wyeth

ont offert un cadre spectaculaire au départ de la course Cowes-Dinard-St-Malo Race organisée début juillet par nos amis du RORC. La flotte comptait 72 IRC et c'est un équipage de Morlaix qui décroche la timbale overall sur le J/133 *Sun Hill IV* skippé par François Charles : « Nous n'avons pas pris un très bon départ. Peut-être avions-nous encore en tête le souvenir de la pénalité du dernier Fastnet, et nous étions aussi en train de découvrir nos concurrents. Mais les choses se sont bien passées dans le Solent et nous sommes restés au contact de la tête de flotte. Ensuite, nous avons pris la décision assez tôt de rester sur le côté droit du plan d'eau en anticipant le renversement de marée. Nous avons beaucoup gagné dans les vents faibles en choisissant une route plus au sud vers Aurigny. Nous formons un équipage intergénérationnel, âgé de 19 à 70 ans, et nous avons passé un moment formidable ensemble. Avant la course, nous espérions gagner en IRC 1, mais remporter le classement général et soulever ce magnifique trophée nous rend incroyablement fiers. La Cowes-Dinard n'est jamais une course facile. L'équipage est donc ravi ». En IRC 1, *Sun Hill IV* devance deux autres bateaux français sur le podium : *Orange Mecanix 2* de Maxime de Mareuil et *l'Ange de Milon* de Jacques Pelletier. *Tous à Bord*, le J/92 malouin de Cédric Milnaire s'impose en IRC 4 devant *Abracadabra* et d'autres voiliers tricolores font un podium en IRC 2 (*Farr Breton et Nutmeg*) et IRC 3 (*Raging Bee 2 SL Energies*).



© Drheam Cup

Départ venté à Cherbourg



© Drheam Cup

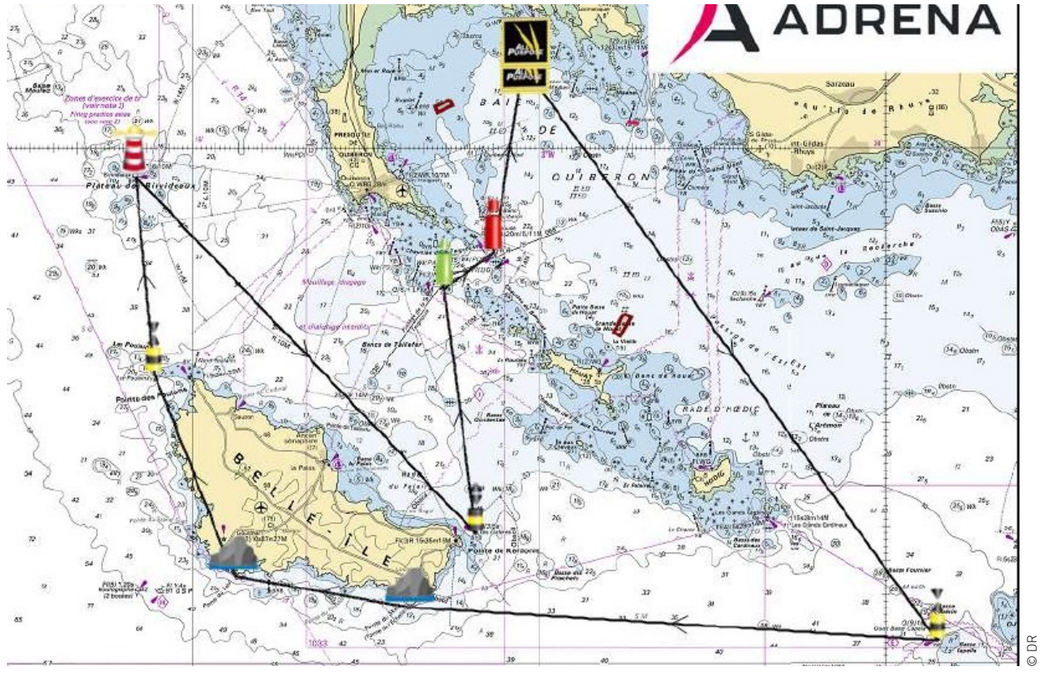
Le tandem d'*Abracadabra*

Drheam Cup : Insatiable Charmy

À l'occasion de son sixième anniversaire (et du 80e anniversaire de Jacques Civilise, fondateur et toujours organisateur), la Drheam-Cup/Grand Prix de France de course au large (106 participants dont 43 IRC) a quitté Cherbourg un jour avant la date officielle en raison de vents puissants de NE annoncés en Manche. Malgré cela, une forte brise soufflait toujours sur la flotte partie cap à l'ouest vers Wolf Rock ou Fastnet Rock (selon les catégories). Des conditions qui ont occasionné plusieurs abandons. Plus tard, le vent est tombé au large de la Bretagne et dans le golfe de Gascogne. Et il a fallu s'armer de patience pour arriver au terme de ce parcours long de 673 milles qui s'achevait à Lorient, et non pas à La Trinité sur mer comme précédemment. Le premier monocoque à franchir la ligne fut le Volvo 70 du suisse Alain Roura dont le rating, 1.621, le reléguait en milieu de tableau d'un classement overall remporté par le JPK 10.80 *SL Energies V1D2* de Laurent Charmy. Lequel fut décidément de toutes les courses en 2026, à commencer par la Cap Martinique et aussitôt après la Duo Catamania puis des courses du RORC... Le vénérable *Cigare Rouge* mené par Sydney Gavignet finissait à une flatteuse 2ème place overall (et la première en IRC 0) tandis que le duo Alban Mesnil/Jérôme Aubert, s'imposait en temps réel et compensé en IRC double sur le JPK 1010 *Abracadabra* soutient *Don Bosco*. Xavier Bellouard gagne en IRC 2 sur son Lift 45 *Maxitude*.

La Nuit des Iles du Ponant : une douceur estivale

Pour cette 6ème édition de La Nuit des Îles du Ponant organisée début septembre par la SNT, 68 équipages étaient sur la ligne de départ dont 48 IRC ayant un classement commun. En raison des conditions légères annoncées, le directeur de course Gilles Bricout avait réduit le parcours à 83 milles. Le départ s'est joué dans très peu d'air, les spis portaient avec difficulté jusqu'à la Basse Capella, l'essentiel de la flotte restant au contact. Le vent n'est revenu qu'en début de soirée au contournement de Belle-Ile, secteur E/NE, ce qui a permis aux équipages de monter vers les Birvideaux en jouant des coudes puis d'aborder la descente au débridé et mer plate vers les Galères avec 10/15 nœuds de vent. La course s'est achevée par un louvoyage dans le chenal de la Teignouse suivi d'un bord direct vers le gyrophare de la ligne d'arrivée. En IRC, la victoire en temps compensé toutes classes revient à *Loïza* (JPK 1010), skippé



© DR

Le tracé de la Nuit des Iles du Ponant

par le duo Adrien et Damien Zucconi (SNT.) Ils devancent le JPK 9.60 *Groupe 5* de Patrice Carpentier (SNT), 1er équipage, et le tandem *Ad Hoc* (JPK 10.10) de Jean-François Cheriaux et Ludovic Menahes (CNL/SNT). Le premier IRC Solo, Alain Duvivier (A31) sur *Hagat* (CN Pornic), termine en 7ème position. En temps réel, Nicolas Groleau sur son MACH 45 *BT Blue* (SNT) s'impose en clôturant le parcours en 16h46'.

Tour de Corse : il faut y aller

Avant de participer au Tour de Corse - une classique en Méditerranée organisée début octobre par le YCB où se côtoyaient IRC, Osiris et même un multicoque – il faut atteindre Bonifacio à l'entrée des Bouches. Depuis Marseille, comptez une trentaine d'heures de navigation. Quand on atteint, la nuit venue, le port corse niché au fond d'un défilé cerné par sa citadelle médiévale perchée sur une falaise illuminée, le spectacle est extraordinaire ! En raison d'une météo fortement agitée sur le NW de l'île de Beauté, le directeur de course Gilles Chiorri fait partir dans le sens horaire, et avec quelques heures de retard, les 37 voiliers en piste. Un départ donné au près. A mi-hauteur de l'île de Beauté, le vent adonne et forcit jusqu'à 30 nds avec une mer formée. Au nord, passé le rocher de la Giraglia, il mollit et adonne encore pour passer au secteur N/NE, comme prévu par une météo que consultent assidument les équipages. Dès lors, on s'observe attentivement aux jumelles et à l'AIS pour éviter les molles intempestives parfois tout près de la côte, parfois plus au large : un exercice propre au tour de Corse qui s'achève au près par un vent revenu et quelques gouttes de pluie en traversant les Lavezzi. Au final, le vainqueur en temps compensé IRC est le MAT 11.80 *Jacanda 3* de Marc Rouanne, le deuxième, le JPK 10.10 *Télémaque* d'Eric Merlier suivi du SF 3200 *Mystic* de Quentin Duforest, mené en double. Le premier à franchir la ligne d'arrivée est le TP 52 *Team Guenifey* de Julien Llorca.



© DR

Au départ du Tour de Corse



© Rolex MSR

Daguet 5

Middle Sea Race une réussite tricolore

Les Français étaient fort peu nombreux à courir mi-octobre la 47ème édition de la MSR qui réunissait une centaine de bateaux conduits par des équipages de toute nationalité sur ce parcours immuable de 600 milles tracé entre le port de Lavalette à Malte, direction Messine puis contournement de la Sicile par le nord et retour vers Malte en laissant sur sa gauche les îles de Pantellaria et de Lampedusa. Peu nombreux, mais fameux : en l'occurrence, Frédéric Puzin, Géry Trentesaux et Ludovic Gérard.

Frédéric est le propriétaire de *Daguet 5*, un 54'Carkeek de 2 ans d'âge reconnaissable à sa robe flashy. C'est une machine de guerre conduite par 13 solides gaillards qui a été allégée et modifiée au niveau de la quille pour aller encore plus vite sans augmenter son handicap. Le bateau collectionne les « 600 milles » avec au menu cette année la Caribbean 600, l'Aegan 600 (après la Giraglia) dans les eaux helléniques, et la Middle Sea Race qui reste son meilleur résultat avec une victoire en IRC 0 et un podium toutes classes derrière *Django* et *Balthasar* (vainqueur l'an passé), 2 voiliers plus grands que le sien. On connaît les facéties de la météo en Méditerranée qui rendent hasardeuses les comparaisons entre des bateaux de taille diverse. Son principal adversaire en temps réel avait pour nom *Varuna* et il a été battu. Bravo à *Daguet 5* qui repart en 2027 sur une campagne du genre de 2026 avec pour hors d'œuvre la compétition aux Caraibes. Géry Trentesaux, l'armateur des « *Courrier* » est connu dans le monde entier pour s'être illustré dans les courses les plus réputées du globe. La MSR n'échappe pas à son pedigree. Il l'a même gagnée



Courrier Pogo



© Rolex MSR

Solenn for Pure Ocean



© Rolex MSR

Black Jack est le premier à couper la ligne d'arrivée

toutes classes dans un passé récent sur un JPK 11.80. A la différence de ses collègues armateurs dont la taille des navires augmente avec le temps, Géry courait avec 3 fidèles équipiers sur un « petit » Pogo RC, scow IRC redoutable aux allures débridées avec son gros museau. Le même *Courrier* qui a gagné plus tôt en saison le tour d'Irlande, puis couru le Tour de Corse avec moins de succès. Le plan Nivelt/Manuard a bien maitrisé son sujet à Malte puisqu'il termine avec 3 heures d'avance sur son poursuivant direct et finit 7ème Overall. Exceptionnel pour un 10,50 mètres ! Ludovic Gérard possède un JPK 10.50, concurrent direct du Pogo. Il était ravi avec son compère Nicolas Brossay de franchir la ligne d'arrivée pour deux bonnes raisons. La première est que l'an dernier, il avait été privé de MSR pour avoir démâté en se rendant au départ. La seconde est que lui aussi a gagné dans sa catégorie, non pas en IRC mais en ORC. La course est ouverte aux deux jauges et on peut même courir sous les deux casquettes. Résumons : *Solenn For Pure Ocean* s'impose en ORC 5, se classe 2ème en IRC 5 et 2ème en double. Ludovic regrette toutefois de n'avoir pas taquiné les Bretons du *Courrier* « Ils ont mieux tactiqué que nous », reconnait le Marseillais qui récapitule ses conditions de course en IRC 5 : « il y a eu un vent modéré puis deux regroupements faute de vent, au Stromboli et à l'ouest de la Sicile, et pour finir un vent plus soutenu vers les iles du sud, voire fort sur le dernier segment cap à l'est au reaching, dans des conditions qu'affectionne le 10.50. Les deux Scow vont se retrouver en 2027 au Fastnet (en double pour *Solenn*), la plus iconique des « 600 Rolex », et puis Ludovic restera en Atlantique pour s'entraîner en solitaire et tenter une nouvelle victoire à 2 mains sur la Cap Martinique.



© Rolex MSR

Django : premier overall

SELDÉN HALF TON CLASSICS CUP

1 HALF TON CLASS 2 EUROPE

Un bateau de Hawaï gagne en Norvège



© Trond Teigen

32 Half Tonners étaient présents cet été dans l'Oslofjord pour participer à la Seldén Half Ton Classics Cup 2026. Six nations participantes et un sérieux niveau sur l'eau. On peut parler d'un réel succès dans le contexte que nous connaissons tous. La venue d'un équipage californien en Norvège a été un point d'orgue de notre championnat. Très sympas les gars de Long Beach et du Santa Barbara YC. Pleins de confiance et de positivité en plus d'un talent éclatant sur l'eau. Une Amérique qu'on aime et qui a gagné la Cup sur *2 Farr* . Le skipper américain, membre du Lahaina YC (basé à Hawaï !) avait renforcé son team par deux équipiers danois spécialistes du Star. Un cocktail gagnant sur l'eau pour cette édition courue dans des conditions légères. Avoir réussi à faire venir ce « top team » de Californie tout en gardant la porte ouverte à des jeunes équipages quasi « primo accédant » comme l'équipage féminin de *HalfMoon* n'a pas été simple. Cette diversité et la croissance d'un niveau sportif exigeant demande énergie et créativité. Depuis 2003, avec Bert Janssen, nous avons amorcé un « Revival » de la classe Half Ton. Issus de l'I.O.R, les Half sont connus dans le monde entier, nous avons des correspondants jusqu'en Tasmanie.

Les atouts du Half

- Ces bateaux jouissent d'une reconnaissance internationale et font partie de l'histoire moderne du Yacht Design (www.histoire des Halfs.com). Une façon de faire naviguer quelques légendes tout en continuant à les optimiser. Garder aussi le plaisir de naviguer et même gagner en équipage comme avec *Général Tapioca* au Spi-Ouest France ce printemps en IRC3.
- On peut parler d'une forme d'économie circulaire au départ de bateaux existants ayant déjà eu plusieurs vies. Prix d'achat très abordable et ensuite reconstruction en fonction des moyens et des compétences.
- Deux chantiers, en Belgique (Yachting Wave et MK Boat) et en Norvège, dirigés par des propriétaires/skippers de Half apportent toutes les facilités nécessaires à prix compétitifs aux membres de la classe.
- En plus du classement général, il existe un classement Vintage pour les bateaux qui n'ont pas été modifiés (majoritaires à Hankø) spécifiquement pour l'IRC (voir règles de la classe).
- Une solidarité forte existe et apporte un support concret et rapide aux (nouveaux) propriétaires. Par exemple, en leur faisant bénéficier de notre expérience dans les optimisations ou la reconstruction IRC.
- La classe garde des liens réguliers avec le centre de calcul IRC et facilite l'endorsement des certificats. L'objectif est de garder « l'église au milieu du village » en s'appuyant sur l'expertise IRC.
- Le site de la classe a déjà permis la vente de plus d'une dizaine de bateaux via sa « Market Place » mais actuellement nous souhaitons axer nos efforts sur le support aux jeunes équipages.
- Les Half ont aussi la possibilité d'être transportés par la route (transport exceptionnel catégorie 1). Toujours un peu stressant mais redoutablement efficace. Là aussi, un expert (professionnel) et membre de la classe est disponible pour trouver les solutions adéquates. Cela évite d'avoir une place au port et facilite grandement l'hivernage ou le stockage.
- Un convoyage par la mer est toujours possible. Cet été, *Morning Breeze* (Feeling 8.5 Racing) a rejoint l'Oslofjord depuis Dunkerque !

Rendez-vous au Crouesty

En France, ça bouge avec l'arrivée à la Trinité de *Per Elisa*, le dernier Half construit et qui a déjà fait des étincelles cet automne à Lorient est aussi annoncé et va renforcer la douzaine de Half déjà actifs du Crouesty et à Granville. L'objectif est d'avoir entre 25 et 30 bateaux présents lors d'une HTCC. Cela permet d'équilibrer financièrement l'événement tout en préservant la convivialité. Retour aux sources en 2027. La baie de Quiberon a été un des berceaux historiques du Half, longtemps



© DR

Per Elisa

support de la Solitaire du Figaro. Le Yacht Club du Crouesty Arzon, ses partenaires et la Half Ton Class Europe sont fiers d'annoncer la tenue de la prochaine édition de la Half Ton Classics Cup en baie de Quiberon, du 26 au 30 juillet. Couru en IRC, le plus important rdv européen des Half Tonners attend une trentaine de bateaux rassemblant plus de 180 coureurs.

Philippe Pilate
Président HTCE



© DR



© Arthur Daniel

Palanad 4 nommé RORC Yacht of the Year

À l'issue d'une saison marquée par de nombreuses victoires, le Scow français *Palanad 4* s'est vu décerné le titre de Yacht of the Year par le RORC. Aussi, d'autres voiliers tricolores figurent en bonne place du championnat britannique 2026

Palanad 4 a remporté le Somerset Memorial Trophy, tandis que Rob Craigie et la commodore du RORC, Deb Fish, ont décroché leur quatrième titre consécutif au championnat par points de la saison du RORC à bord du *Bellino*. Leurs exploits figurent en tête du palmarès 2026 du club. Le Mach 50 *Palanad 4* d'Olivier Magré a été sacré Yacht of the Year par le RORC et se voit décerner le trophée Somerset Memorial pour ses performances exceptionnelles en course, à l'issue d'un vote du comité du club britannique, ainsi que la Coupe d'Europe dans la catégorie IRC Zero. Pour le skipper Antoine Magré, qui court aux côtés de son père Olivier, figurer sur le palmarès de ce trophée a suscité chez lui « un léger syndrome de l'imposteur ». « C'est une liste de noms qui figurent dans les livres d'histoire de la course au large », a déclaré Magré. « En tant qu'amateur, on n'a pas forcément l'impression d'avoir sa place là-dedans. Pour nous, c'est la plus grande récompense en course au large.



© Paul Wyeth-RORC

Ange de Milon

C'est un exploit immense ». À bord du Scow évoluent une équipe fondée sur la famille et l'amitié, avec le concepteur Sam Manuard et le constructeur Nicolas Groleau (JPS Composites) qui étaient souvent à bord. « *Palanad*, construit en 2025, était vraiment un projet de voile familial, puis il s'est élargi avec des amis », explique le skipper. « J'ai fait ma première course en double avec Jean-Philippe Saliou, un ami proche de la famille, et ma première traversée de l'Atlantique avec



© Paul Wyeth

Foggy Dew



© Arthur Daniel

Daguet 5

mon père. C'était une façon de profiter de la course au large pendant notre temps libre, comme un loisir. Aujourd'hui, nous nous retrouvons aux côtés de vainqueurs de la Volvo Ocean Race et de propriétaires de certaines parmi les meilleures équipes de course au large ». Ce prix récompense à la fois une saison exceptionnelle et l'ambition qui sous-tend le projet. « Le bateau a parcouru de nombreux milles au cours de sa première année (Fastnet, Transat, Caribbean 600, courses en Bretagne, tour des îles Britanniques, Aegan Race…) sans aucune défaillance technique. C'est une reconnaissance du pari que nous avons pris en construisant un bateau avant-gardiste, et de notre pratique de la voile ». La RORC Caribbean 600 a également démontré la polyvalence de sa conception : « Ce n'est pas uniquement une machine de guerre au reaching. Il peut aussi aller très vite au près ». Antoine souhaite voir davantage de Scow les rejoindre : « Ce serait bien d'avoir trois, quatre ou cinq carènes de ce genre réunis dans une même course ». En attendant, *Palanad 4* fera équipe avec *Whim* à l'Admiral's Cup cet été à Cowes sous l'égide d'un défi porté par la Société Nautique de La Trinité-sur-Mer.

Des lauréats de « chez nous » au championnat

Le championnat du RORC prend en compte les résultats obtenus par les bateaux totalisant les points acquis dans un large éventail de courses organisées par le club et auxquelles participent régulièrement des équipages français. On relève ainsi la 4ème place en IRC 0 de *Daguet 5*, le 52 pieds Carkeek de Frédéric Puzin, la 2ème place en IRC 1 du proto Valer *l'Ange de Milon* de Jacques Pelletier et en IRC 2, les places de 2 et 3 des Pogo RC *Midnight Blues* (Jean-Eudes Renier) et *Courrier Pogo* (Géry Trentesaux). Ajoutons que le JPK 10.30 *Foggy Dew*, classé modestement 9ème en IRC 3 (il ne compte que 4 courses au compteur) s'est vu décerné le Stradivarius Trophy remis au meilleur équipage étranger. On ne peut s'empêcher de penser que ce trophée aux allures d'Oscar consacre un armateur et skipper havrais, Noël Racine, qui a tout gagné au RORC à bord de ses JPK *Foggy Dew*, depuis le 9.60 à l'actuel 10.30.



© Paul Wyeth

Midnight blues

Méditerranée

Des Championnats IRC de plus en plus compétitifs

La saison 2026 a vu une légère baisse du nombre de bateaux participant aux Championnats IRC en Méditerranée, de l'ordre de 5 %, surtout chez les grands bateaux en IRC 0 et IRC 1, et une stabilisation de la participation dans les autres classes et les doubles, voire une progression relative dans les classes intermédiaires IRC 2 et IRC 3. Mais la qualité et la compétitivité des bateaux et des équipages de pointe sont en très nette augmentation avec des équipements derniers cris pour les voiles, l'accastillage et l'informatique embarquée et nombre d'équipiers venant de l'olympisme. D'où La difficulté de certains propriétaires pour suivre le rythme de cette course à l'armement et pour constituer des équipages stables et performants sur des bateaux de plus de 40 pieds. C'est la principale raison de cet essoufflement ressenti dans les 2 grandes classes. A cette contrainte s'ajoute un niveau de plus en plus relevé lors des épreuves majeures de la saison (Porquerolle's Race, Loro Piana Giraglia et Rolex Middle Sea Race, par exemple), qui décourage certains skippers ou propriétaires de s'aligner sur ces régates.

Du fait de leur arrivée tardive sur la saison, les nouveaux bateaux typés Scow, *Solenn for Pure Ocean* et *Courrier Pogo* par exemple, n'ont pas pu capitaliser aux Championnats IRC 2 et Duo sur leur remarquable potentiel de vitesse.

Hors Championnat, l'édition 2026 des Voiles de Saint Tropez fut magnifique et a réuni 124 bateaux IRC dont 56 Maxis, un véritable record, qui ont ainsi offert un spectacle étourdissant dans la baie de Pampelonne et sur les quais du port.

La saison 2026 a vu la mise en œuvre du classement « IRC Promotion » réservé aux bateaux de série pour les classes IRC 2, 3 et 4, qui a rencontré un écho favorable auprès des skippers malgré la réticence de certains clubs à établir les classements correspondants. Il va falloir faire preuve de plus de communication et de pédagogie auprès de ceux-ci, ainsi qu'auprès des coureurs, pour que ce classement « Promotion » permette de redonner plus encore un « horizon de victoire » aux bateaux de course-croisière face aux purs racers.

Plusieurs clubs des Championnats, comme le YC Porquerolles, la SN St-Tropez, l'A.N. Saint Mandrier, le C.N. Palavas, la Nautique, le CNTL ou le Y.C. Bonifacio, ont su briller par 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 et tous les autres clubs méditerranéens soient encore remerciés pour leur attachement à nos Championnats IRC.

Yves Ginoux

Manche/ Atlantique

Marier compétition et convivialité

Les mêmes ingrédients ont délivré la même recette que l'an dernier Peu de bateaux neufs en dehors de quelques Pogo RC , JPK 10,50 et d'un X41, ainsi qu'une pyramide des âges qui ne joue pas en notre faveur. On relève ainsi une lente érosion en termes de participation. Gageons que les équipages présents aient trouvé des motifs de satisfaction pour revenir l'année prochaine! L'inquiétude d'une certaine hégémonie des « nez » ronds ne favorise pas non plus l'enthousiasme des propriétaires de bateaux plus classiques. Plusieurs unités sont restées sur leur ber une bonne partie de la saison. Et c'est regrettable, car il est possible d'obtenir des résultats avec des bateaux anciens quand ils sont bien voilés et bien menés comme le Mumm 36 et le Wasa 55... L'IRC 0 est le parent très pauvre de notre championnat qui survit avec les bateaux étrangers classés sur les courses du RORC. En IRC3, les Half Tonners grossissent les rangs de la classe avec la perspective d'une Half ton cup Classic organisée l'an prochain au Crouesty. Les notes positives sont la dynamique des clubs qui proposent de belles régates et lèvent une armée de bénévoles indispensables à notre pratique. À noter que les gros succès de fréquentation sont des régates conviviales sur un format d'une semaine et composées de parcours côtiers (Duo Catamania-Tour des ports de la Manche -Tourduf). Nos régatiers amateurs répondent présents quand ils pensent pouvoir passer un bon moment indépendamment de leur classement. À méditer pour les clubs organisateurs.

Philippe Girardin

CHAMPIONNAT IRC 2026 MÉDITERRANÉE en ÉQUIPAGE

Classement général IRC 0

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	417	FRA11152	TEAM GUENIFEY	TP 52	J. LLORCA	CNTL
2	267	TUR3535	BLUE MOON - ARKAS SAILING TEAM	TP 52 J/V	B. ARKAS	ARKAS
3	240	FRA5200	AROBAS²	BOTIN 52	G. LOGEL	SNST/YCF
4	164	FRA36000	DAGUET 5	FP 54	F. PUZIN	SNM
5	163	MON52100	BLACK JACK 100	RP 30	R. VOS	YC Monaco

Classement général IRC 1

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	468	GBR1180X	JACANDA 3	MAT 11.80	M. ROUANNE	CVSQ
2	404	FRA49	GLEN ELLEN	CLUBSWAN 42	D. TIAN	SNM
3	375	FRA15043	SOLEAG	ICE 53	Jy. THOMAS	SNM
4	346	GER6009	LEU	JV 45	T. DESSEINE	SNM
5	215	GBR2045R	MILLENIUM CONDOR	FARR 45 Mod	Jb. FERAUD	SNM

Classement général IRC 2

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	359	FRA9742	ANDIAMO	GRAND SOLEIL 44	E. BRIOIST	SNM
2	294	FRA37280	BONNE NOUVELLE	SLY 42	L. LAVAYSSE	YCGM
3	243	FRA6120	SLOUGHI	FIRST 40	P. RIVAS	CN Palavas
4	224	FRA9749	SEVEN MANI	FIRST 40	D. MASSOT / E. NEBOUT	CN Palavas
5	197	MON2211	TERRIBLE JOY	CAPE 31	L. POMPEE	YCM

Classement général IRC 3

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	472	FRA3651	LONG-NOSE XI	FARR 36	J. ROUGNON	CNTL
2	433	FRA9766	AUDI ODICEE	DEHLER 38	E. LACOSTE	CNTL
3	415	FRA43501	GIO-GIO	GRAND SOLEIL 39	P. MARIANI	IYCH
4	354	FRA27580	CONTACT IV	FIRST 40.7	T. REVILLON	SNM
5	351	FRA37964	HABANERA	FIRST 40.7	P. MEDIONI	YCGM

Classement général IRC 4

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	420	FRA38902	RAGING BEE	JPK 10.10	Jl. HAMON	CNMT
2	406	FRA38052	OVERDOSE CHARLY	DEHLER 36 SQ	L. BARADAT	CNTL
3	388	FRA37631	HAVANA GLEN	A 31	F. TIAN	SNM
4	295	FRA36719	FIRSTY 3	A 31 1.90 T	P. GUYON	SN Bandol
5	242	FRA17271	NUAGE II	J 97	O. KAYSER	ANSM

Classement général Promotion IRC 3

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	172	FRA9687	SELMA RACING - NOISY OYSTER	J 122	W. KOBRYN	POL
2	164	FRA9535	KICK	BAVARIA 42 MATCH	Y. LAOUT	UNM
3	162	FRA7117	YENAEL 3	DEHLER 39 Mod	F. PERRIER	YCCA
4	155	FRA37964	HABANERA	FIRST 40.7	P. MEDIONI	YCGM
5	144	FRA19847	BABY BLUE	X 362 S	Pe. FRAYE	CNTL

Classement général Promotion IRC 4

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	410	FRA38052	OVERDOSE CHARLY	DEHLER 36 SQ	L. BARADAT	CNTL
2	318	FRA37631	HAVANA GLEN	A 31	F. TIAN	SNM
3	230	FRA36697	MYSTIC	SUN FAST 3200	Q. DUFOREST	CNTL
4	153	FRA36719	FIRSTY 3	A 31 1.90 T	P. GUYON	SN Bandol
5	136	FRA53086	BLACK PEARL	SUN FAST 3200	M. JEANDEL	CNTL



© ochanbrandt

Team Guenifey

IRC 0 *Team Guenifey* -TP 52 - SNM - Julien Llorca (Propriétaire)/Eric Daher (Boat Captain)

Pour sa deuxième saison en IRC, *Alizée by Guénifey* conserve son titre de champion de Méditerranée en IRC 0. Un titre bâti sur la régularité : victoire à la SNIM, 3ème place à la Massilia, 4ème à la Porquerolles Race comme au Tour de Corse. Seule la Giraglia (12ème) aura vu *Arobas²*, notre concurrent direct, terminer devant nous. Ces résultats racontent surtout une progression. À la SNIM, nous sommes passés de la 5ème place en 2024 à la 2ème en 2025, puis à la victoire cette année. A la Massilia, de la 6ème à la 3ème . Les heures d'entraînement, les convoyages et le travail de l'ombre finissent par payer. Derrière le TP 52, il y a un équipage d'amateurs passionnés, de collaborateurs et de partenaires de Guénifey, qui partagent les mêmes valeurs à terre comme en mer : rigueur, anticipation, confiance et sens du collectif. Ce titre est le leur. Merci aux clubs organisateurs, aux comités de course et à tous ceux qui font vivre le championnat. Nous serons sur l'eau en 2027, avec l'ambition de défendre ce titre et le plaisir intact de régater au plus haut niveau en Méditerranée.

Guillaume Pastor

IRC 1 *Jacanda 3* - Mat 11.80-CVSQ - Marc Rouanne

En IRC 1, la vente en début de saison des deux Ker 40, animateurs des Championnats les années précédentes, a laissé un vide certain sur les lignes de départ. Le Mat 11,80 *Jacanda* de Marc Rouanne a su profiter de l'occasion avec une belle régularité aux avants postes et s'imposer devant le très affuté *Glen Ellen*, le Swan 42 de Dominique Tian, et *Soleag*, le ICE 53 de Jean Yves Thomas. *Jacanda 3* a disputé 7 manches du championnat et finit en beauté avec une victoire toutes classes au Tour de Corse après s'être illustré dans des épreuves précédentes, comme en témoigne un total de 468 pts, loin devant ses rivaux directs.

IRC 2 *Andiamo* - Grand Soleil 44 Perf - SNM - Eric Brioist

Une longue saison, beaucoup de courses pour finir par la Rolex Middle Sea Race. Nous avons alterné entre des courses offshore et inshore. Notre Grand



© DR

Jacanda 3

Soleil 44 est plus adapté pour le large et moins pour les bananes par petit temps ! De très beaux souvenirs comme un long bord sous spi dans la SNIM, le passage du détroit de Messine. Des choix tactiques osés mais pas toujours payant notamment au passage de la Giraglia et avant le passage de Comino qui nous coûte une place au général à la Middle Sea. Au final, de très bons moments passés ensemble à bord avec un équipage d'amis amateurs. Nous avons encore une très belle marge de progression dans cette classe très ouverte avec d'autres bateaux très compétitifs. Le niveau est élevé et il faut être bon partout ! *Andiamo* est un véritable bateau de course croisière comme nous aimerions en trouver beaucoup d'autres en IRC en Méditerranée ! Le programme est varié et alterne la régate et la croisière, le compromis n'est pas toujours facile ! Cette saison nous a permis



© Pierik

Andiamo

d'identifier précisément les axes de travail pour cet hiver et la saison prochaine, notamment pour optimiser le bateau dans le petit temps qui est de plus en plus présent sur nos régates.

Eric Brioist

IRC 3 *Long-Nose XI* - Farr 36-CNTL - Jean Rougnon

Deux mots simples me viennent à l'esprit pour qualifier la saison de course IRC 2026 de *Long-Nose XI* : engagement et sérénité. Engagement autour du bateau qui est une formidable machine, dessinée par un architecte de talent et que nous entretenons avec grand soin. Engagement de l'équipage, présent pour la préparation des courses et qui donne tout pendant les régates. Certains d'entre eux font gagner les *Long-Nose* depuis plusieurs décennies. Le concentré et la complémentarité de compétences réunies à bord du bateau sont remarquables. Au-delà de l'expertise de chacune et chacun, il y une vraie volonté partagée de faire gagner le bateau. Cette harmonie est un atout considérable. Sérénité qui permet de ne pas douter quand on prend un départ et de « dérouler » le choix des options et l'exécution des manœuvres dans la fluidité. Dans la pétole comme dans la brise. Cette confiance en nous et dans le bateau permet de gagner en s'amusant et en se faisant plaisir. Cette sérénité nous a aussi permis de souvent virer en tête la bouée de près ou de revenir dans le match quand il le fallait. La réussite, enfin, nous a souri et nous a permis de tangenter l'excellence dans la bonne humeur.

Jean Rougnon

IRC 4 *Raging Bee* - JPK 10.10-CNMT - Jean-Luc Hamon

De quoi rêvent les régatiers ? De victoires bien sûr ! Mais certainement aussi de comprendre et maîtriser ce jeu complexe de la voile en compétition. A chaque nouvelle course, inshore ou offshore, on apprend.



© GMR

Long-Nose XI



© Pierik

Raging Bee

Car les situations sont toujours différentes. Les paramètres à intégrer sont si nombreux qu'on ne vit jamais deux fois la même régate. La Massilia, la SNIM, la Mandréenne, la PAPREC 600, la Porquerolles cup, les 100 milles de Sainte Maxime, le Tour de Corse, c'était notre programme 2026 sur *Raging Bee*. Nous avons choisi de courir principalement en équipage. On peut dire que nous avons une certaine expérience compte tenu du nombre d'années que nous sommes sur le circuit IRC. Par contre, l'âge moyen à bord reflète cette longue expérience... Et pourtant nous continuons d'apprendre, grâce à nos potes concurrents, aux organisateurs, aux comités de course, comités techniques, juges arbitres... Sans oublier le club nautique de la marine de Toulon, dont le soutien est un facteur clé de la performance. Et qu'y a-t-il de plus intéressant que d'apprendre et comprendre le monde dans lequel nous vivons ? Et le monde maritime en particulier ? Heureusement, des jeunes arrivent sur le bateau quand leur emploi du temps le permet et nous espérons leur transmettre le plaisir de ce jeu passionnant. Nous restons convaincus que l'IRC est la jauge la plus pertinente pour comparer les performances de bateaux différents et que ses règles, bien que perfectibles, sont un cadre idéal pour développer la voile de compétition.

Jean-Luc Hamon

IRC DOUBLE *Telemaque 2* - JPK 10.10 - SNM - Eric Merlier/Bernard Mallaret

La rigueur au service de la performance

Avec Éric Merlier, remporter le championnat de Méditerranée cette année a été l'objectif qui a


© Pierik

Telemaque 2

mobilisé toute notre concentration à bord de son JPK 1010 *Télémaque 2*, parfaitement préparé et optimisé pour l'IRC. Éric connaît intimement son bateau après de nombreuses courses en solitaire. Sportif accompli, il assure principalement les manœuvres à l'avant, tandis que je suis à la barre et me consacre particulièrement au réglage des voiles. Notre complémentarité nous permet d'appliquer les principes que j'enseigne comme coach à Massilia Sailing Academy : procédures rigoureuses, compréhension des forces aérodynamiques, finesse des sensations et stratégie associant routages et expérience. Toutes les décisions stratégiques sont prises à deux. La maîtrise des manœuvres nous libère pour rechercher sans relâche la vitesse et affiner nos choix stratégiques. Le bilan est très positif : 3ème à la Massilia Cup Inshore, 2ème à la Semaine de

Marseille, vainqueurs de la Paprec 600 en double et 2ème au classement général, puis vainqueurs de la Quadrasoloduo et de la Duo Sail. Au Tour de Corse, couru à trois, nous terminons 2ème toutes classes, en inshore comme en offshore. Notre plus beau souvenir reste la Paprec 600 : 450 milles bord à bord avec le JPK 1010 *Blue 007*, avant de creuser enfin l'écart dans les 150 derniers milles. Merci à la Société Nautique de Marseille pour son aide technique et à Yannick Peduzzi Yachting Performance pour le gréement et la carène.

Bernard Mallaret

IRC 3 PROMOTION *Selma Raging - Noisy Oyster* - J/122- Pologne-Olivier Parchet (Propriétaire)/Wiktor Kobryn (Skipper)



Noisy Oyster

Dans la foulée de notre victoire en IRC 5 à la Middle Sea Race 2025, *Noisy Oyster* a signé une nouvelle belle saison. Notre J/122 est un course-croisière vraiment bien né : il marche fort à toutes les allures et nous permet de tirer notre épingle du jeu en offshore face à des bateaux plus affûtés. Nous devons aussi ce résultat à la fidélité d'équipiers amateurs talentueux, certains venus de toute l'Europe. Ils apportent leurs compétences au cockpit, apprécient l'ambiance amicale du bord et partagent notre devise : faire les choses sérieusement, sans se prendre au sérieux. Une belle aventure humaine et sportive. Merci à toute l'équipe et vivement les prochaines courses !

Olivier Parchet

IRC 4 PROMOTION *Overdose Charly*-Dehler 36-CNTL-Luc Baradat

Le championnat Med Promotion est une idée intéressante et j'y ai adhéré en engageant dans l'esprit (pas de pro, mixité) mon Dehler36sq de course croisière et j'ai rallié en croisière les lieux de départ. Mais peu de propriétaires s'y sont intéressés et, finalement, seules les bagarres avec les bateaux de régate de la classe auront été excitantes : celle avec *Lexington* lors de Palermo-Montecarlo, où seulement 8 secondes après 95 heures de course nous privent de la 2ème place toutes classes des IRC (de quoi regretter le bain autorisé à l'équipage après une très, très chaude journée de bonasse le deuxième jour..), celles face aux classes 3 et 4 de régate lors des épreuves marseillaises qui nous ont valu des victoires de manche. Ces résultats nous permettent de terminer 2ème du championnat IRC 4 (soit, si j'ai bien compté un 4ème podium) et de gagner l'IRC 4 Promotion. MERCI à tous les membres de l'équipe qui m'ont accompagné pendant cette saison.

Luc Baradat

CHAMPIONNAT IRC 2026 MÉDITERRANÉE en DOUBLE

Classement général

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	456	FRA43718	TELEMAQUE 2	JPK 10.10	H. MERLIER / B. MALLARET	SNM
2	439	FRA38074	ILOGAN	JPK 10.10	P. PERDOUX / P. GROSGOGEAT	CNTL
3	435	FRA35082	BLUE 007	JPK 10.10 V2	M. SASTRE / J. FREZE (M1, M2, M3) / L. DAUNAR (M7, M8, M9)	SNM
4	415	FRA38013	JUBILATIONS	JPK 10.10	O. GUILLEROT / B. MAERTEN (M2, M4, M6, M7, M8, M9) / C. OCHARD (M1)	CNTL
5	392	FRA53337	SAKIFO	JPK 10.30	L. MAO / P. MAO (M1, M3, M6) / C. BAYOL (M2) / Y. BLACHER (M2)	CNTL
6	387	FRA44608	HATHOR 5	JPK 10.10	P. VAN GAVER / S. AUBRY (M1, M2, M4, M7, M8, M9) / A. VAN GAVER (M6)	SNM
7	348	FRA45031	ARCHI MED	A 35	P. PERRIN / B. ZUFIC (M1, M2, M4, M6) / R. STEINSCHNEIDER (M7)	CNTL
8	342	FRA53339	MAVERICK	Xp 33	P. DRURY / M. DELNESTE	SN Bandol
9	279	FRA36697	MYSTIC	SUN FAST 3200	Q. DUFOREST / J. DUCROS (M4) / A. OGEREAU (M4, M9) / F. MOTTE (M6) / Mv. NIVET (M7)	CNTL
10	273	FRA43907	CALLISTO	JPK 10.80	G. SIMONPAOLI / A. STEPHAN (M3, M12) / F. GAUTHIER (M6) / L. FERRARI (M8)	YC Campoloro

CHAMPIONNAT IRC 2026 ATLANTIQUE MANCHE en ÉQUIPAGE

Classement général IRC 0

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	181	FRA8H	LE GICARE ROUGE	PROTOTYPE	S. GAVIGNET	CAP HORN
		BATEAUX NON CLASSES (NC) EN VERTU DE L'ARTICLE 6-4 DU REGLEMENT DU CHAMPIONNAT : "Pour qu'un bateau puisse être classé, il devra participer à au moins deux compétitions du CHAMPIONNAT"				
NC	95	FRA50	PALANAD 4 - LECLERC VILLE LA GRAND	MACH 50	O. MAGRE	RORC / SNT
NC	94	GBR5N	INO VERITAS	TP 52 BOTTIN	J. NEVILLE	RORC
NC	79	FRA43534	CHALLENGE OCEAN	VOLVO 60	V. DHOYER	CC Ocean
NC	79	AUT10	OCEAN BREEZE - MAJORICA	VOR 70	A. ROURA	Sea to See

Classement général IRC 1

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	437	FRA1437	FARR BRETON	FARR 36	E. BASSET	YCVA
2	430	FRA43997	STAMINA SAILING TEAM	MMW 40	M. PERETIE / C. AGENEAU	Régates de Royan
3	310	FRA53560	KARAVEL 2	JPK 10.50	F. NOUEL	SNT
4	236	FRA157	FASTWAVE 7	XR 41 Mod	E. FRIES	SNT
5	224	FRA35800	IRITIS	FIRST 40	H. BÉNIC	YC Dinard

Classement général IRC 2

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	328	FRA9855	LET'S GO	WASA 55	O. LURTON	SNBSM
2	314	FRA34628	BLACK TROMBONE	A 35	T. BIDON	CNL
3	313	FRA1092	LA BELLE JINETTE	J 109	C. GURY	YCCA
4	235	FRA53458	GWAIHIR VENTURI	J 99	P. RIOS	YCC
5	234,5	FRA28381	JUST A RABBIT	DEHLER 34 CR	I. KOUNAKOWITCH	YCCA

Classement général IRC 3

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	146	GBR1953L	ELENDYL	OMEGA 34	F. LE SAGE	SNBSM
		BATEAUX NON CLASSES (NC) EN VERTU DE L'ARTICLE 6-4 DU REGLEMENT DU CHAMPIONNAT : "Pour qu'un bateau puisse être classé, il devra participer à au moins deux compétitions du CHAMPIONNAT"				
NC	87	BEL7548	GENERAL TAPIOCA	HALF TONNER	P. PILATE	BEL
NC	87	FRA45216	TOUS A BORD	J 92	C. MILINAIRE	SNBSM
NC	81	FRA19485	BELAUAN	ELAN 333	B. MALRAISON	YC France
NC	81	GBR123	XARA	SWAN 38	J. ROLLS	UK

CHAMPIONNAT IRC 2026 ATLANTIQUE MANCHE en DOUBLE

Classement général

Place	Points	N° Voile	Bateau	TYPE	Skipper / Propriétaire	Club
1	306	FRA44058	AD HOC LEUCEMIE ESPOIR 56	JPK 10.10	Jf. CHERIAUX / G. JACQUES (M3, M17) / H. LEFEBVRE (M9) / L. MENAHES (M16) / T. ROAMIN (M17)	CNL
2	298	FRA53107	ISHSHA	JPK 10.10	E. BASTARD / G. JEGO	SNT
3	249	FRA37454	ABRACADABRA 2 - SOUTIEN DOM BOSCO	JPK 10.10	Ja. HEBEL / R. GIBON (M11, M12) / J. AUBERT (M14)	SRH
4	245	FRA36507	GALATEE (M7,M16,M17: + 4pts)	A 35	C. ADAM / Jl. GOBLET	CNM Locmiquelic
5	238	FRA43510	LOIZA - POUR LA FABULEURSE ARMADA	JPK 10.10	A. ZUCCONI / D. ZUCCONI	SNT
6	231	FRA9857	POULICO 12	J 112 E	F. LAMAIGNERE / C. POULIGNY (M2) / R. RICHARD (M7) / L. TILLEAU (M9)	CVA
7	228	FRA43831	TIMELINE	JPK 10.80	M. ALPEROVITCH / Jf. HAMON	YCCA
8	225,5	FRA35906	PENCOAT	SUN FAST 3200	P. BIGOT / Y. BETTLER (M7, M9) / A. BIGOT (M16)	SNT
9	217	FRA43901	CORTO	SUN FAST 3200 R2	O. SEZE / D. MOREAU	CN Royannais
10	197	FRA45724	GWELANN VOILE-EN-PRESQU-ILE.FR	JPK 10.30	B. VAN DEINSE / D. RIVOAL (M2, M7, M9) / S. COUPEY (M13)	SHYC

Les vainqueurs ont la parole



© phplisson

IRC 0

Le Cigare Rouge - Prototype - Cap Horn-Sidney Gavignet

La fine carène de ce plan Mortain Mavrikios dessinée pour le 2ème Vendée Globe de Jean-Luc Van den Heede affiche une fière allure grâce à sa complète remise en état faite par son précédent propriétaire, Jean-Marie Patier. Aucun voilier au monde ne totalise autant de milles que ce 2 mâts qui a changé d'armateur début 2026 (Laurent Givry) et de skipper en la personne de Sidney Gavignet, marin chevronné. Au début de l'histoire, il était prévu que Sidney entraîne Laurent en prévision du Rhum. Puis Laurent a dû renoncer et Sidney a fait quelques courses en équipage, notamment l'Armen Race, composé de membres de l'association Le Cercle du *Cigare Rouge*, pour le bateau et alimenter la caisse du bord, et, en double, à la Drheam Cup. Chemin faisant, le vénérable voilier désormais inscrit au patrimoine maritime national restait inscrit au Rhum mais avec un jeune skipper. Puis les circonstances ont voulu que Sidney en reprenne la barre pour la Transat en solitaire. Le *Cigare Rouge* est un bateau facile, bien moins sauvage que les IMOCA de dernière génération, et performant au près. Toutefois, il sera opposé en catégorie Vintage à des voiliers à quille pendulaire et donc nettement plus puissant que le sien. « Maintenant mon ambition c'est de prendre soin de moi, et donner le meilleur de moi au bateau. On verra bien où ça nous mène, mais de toute façon tu ne peux pas faire mieux que bien t'occuper de toi et de ton bateau », nous disait l'heureux Sidney peu avant le départ du Rhum.

IRC 1

Farr Breton - Farr 36 - Ycva - Eric Basset

L'objectif que l'on s'était fixé en début de saison est atteint . Parfait . Quels sont les ingrédients de ce résultat ? Vous prenez un vieux bateau, si possible de plus de 30 ans d'âge, et vous mettez dessus un gros tas de bons copains et copines qui savent tous faire à peu près du bateau à voile, et qui ont choisi comme mot d'ordre « gagner en s'amusant » . Vous n'avez pas peur, non plus, de faire des milles et des milles de convoyages... Et roulez jeunesse... Et vieillesse... Ont



© FAFA.PICS

participé à ce joyeux programme : Laurent Corazza, dit « Enzo » et copropriétaire de l'engin, Jean Charles Scale, Philippe Claude, Thierry Berger, Bertrand Daniels, Kilian Le Quere, Daniel et Christelle Andrieux, Loic Berthelot, Thomas Deslandes, Robin Larroque, Anne Autret, Philippe Quemerais, Valérie Granjon, Anne Katell Quentric, Sabine Le Men, Nicolas Nadaud, Arnaud Barral, Jerôme Legeai, Gael Buzare, Timothée Chimienti, Sébastien Renault, Louna Vautier, Léandre Le Gall, Loic Botrel, Stéphane Gérard, Emmanuel Le Men, Albane Plurien, Jerôme Allain, Fanch Le Guern .

Bravo et merci à tous

Eric Basset



IRC 2

***Let's Go* - Wasa 55 - Snbsm - Olivier Lurton**

Très heureux d'offrir à *Let's Go* et à son équipage cette victoire au championnat en IRC 2. Le Wasa 55 n'est pas exactement ce qu'on peut appeler un bateau typé IRC. Il approche de ses 50 ans ! C'est vraiment passionnant de le faire évoluer d'année en année afin de pouvoir naviguer en course au contact de bateaux plus récents. La jauge IRC est géniale pour cela. En 2014, avec Nils Boyer, nous avions remis *Let's Go* en état de naviguer. L'objectif à l'époque était de faire découvrir l'univers de la course au large à de jeunes équipiers à bord de ce bateau dont l'histoire n'est plus à écrire (VDH a fait le tour du monde à son bord comme d'ailleurs sur le *Cigare Rouge*). C'est toujours cet objectif qui fait vivre le bateau aujourd'hui, et ça marche. Les équipières et équipiers découvrent souvent le bateau à l'occasion de régates locales ou de sorties vespérales organisées par le club, puis progressent à bord au contact des plus anciens, au fur et à mesure des navigations. Cette dynamique est poussée par un partenariat entre le club et le port de plaisance qui facilite bien la vie pour participer aux régates du club.

Ainsi, nous participons chaque année au maximum des courses IRC locales, dont la principale est le trophée Audi en double qui s 'étale sur toute la saison. Nos résultats y ont été constants cette année, mais pas des meilleurs, faute de vent peut-on dire.

L'objectif chaque année est aussi de pouvoir inscrire le bateau à des courses offshore pour lesquelles *Let's Go* est nettement plus adapté. Cette année, après la traditionnelle Cowes - Baie de Saint Malo, notre plus grande course était la Drheam Cup, un format idéal pour *Let's Go*. Deux quarts de 2, simple à organiser, efficace. Un quart moins de 25 ans, Quentin et Tim, jeunes étudiants à l'école de la Marine Marchande à Saint Malo, parfaitement autonomes à bord. Un quart moins jeune, Léo, habitué des courses au large, lui aussi officier de marine marchande, et moi. Chacun navigue à bord depuis plusieurs années, connait le bateau parfaitement et peut gérer tous les postes. La confiance est donc de mise, laissant une grande place à la bienveillance, la bonne humeur et l'amitié. Les 24 premières heures de la course dans un vent fort, au portant, resteront marquées dans nos mémoires. *Let's Go* allait très, très vite, particulièrement à l'aise dans ces conditions de mer et de vent. Hélas, la perte de notre spi lourd au bout de 24 heures nous a freiné durant plusieurs heures et surtout nous a privé, vu l'état de la mer, des plus beaux surfs.

À défaut de concurrents à portée d'AIS, suite à cette mésaventure, nous pensions avoir été distancés. Petite phase de démotivation, heureusement rapidement oubliée après un échange VHF avec un concurrent fort sympathique qui nous a transmis un classement plutôt encourageant. Nous n'avions pas d'internet à bord, donc pas de donnée météo récente, pas de routage. Nous nous sommes alors appliqués à faire marcher au mieux le bateau sur une trajectoire des plus simples, proche de la route directe, guidés par les nuages, à l'ancienne... Sans le savoir, nous avions pris pas mal d'avance durant les 24 premières heures sous spi, nous permettant de finir la course avec un très beau classement, 2ème en IRC 2, 4ème en IRC overall. Ce classement a dû bien nous aider pour gagner le championnat Manche Atlantique en IRC 2.

Olivier Lurton



IRC 3

***Elendyl*-Omega 34-Snbsm-Florent Le Sage**

Elendyl est un voilier d'exception de 1982 qui conjugue l'élégance intemporelle de la construction suédoise du chantier Vindö et la performance d'un plan signé Ron Holland. Cet Oméga 34 illustre à merveille la rencontre entre la robustesse légendaire des unités scandinaves et des lignes taillées pour la régate. *Elendyl* est mené par un équipage de 4 à 5 passionnés skippé par Florent Le Sage et composé régulièrement de Stéphane Leray, Olivier Thome, Jacques Madelon et Laurent Briantais. Le programme de cette année nous a permis de participer à la coupe Emily Moulton en début de saison dans des conditions musclées ainsi qu'à la mythique Cowes Dinard que nous avons terminée bord à bord avec *Lovelace*.

Florent Le Sage

IRC DOUBLE

Ad Hoc Leucémie Espoir 56-Jpk 10.10-Jf. Cheriaux Associé À G. Jacques, H. Lefebvre, L. Menahes, T. Roamin-Cnl-Jean-François Cheriaux

Cette première place au championnat IRC double Manche-Atlantique est une belle surprise ! Ayant participé à la Cap Martinique cette année, je n'ai pris part au total qu'à quatre courses alors que le championnat est établi au meilleur de cinq courses. Mais cela aura été suffisant cette année. Je reçois cette récompense en pensant que ça vient saluer une certaine régularité, ayant terminé deuxième en 2023, 2024 et 2025 derrière les excellents équipages du JPK 10.10 *Abracadabra*. Évidemment, je salue ici mon partenaire Gwénaël Jacques qui sait faire avec dynamisme et humour... Le gros morceau cette année fut la transat Cap Martinique. Compliquée avec des zones sans vent qui nous ont obligées à descendre très sud et parcourir 4 670 milles sur les 3 880 milles de l'orthodromie. C'était ma deuxième participation à cette épreuve et, malgré un classement moyen, nous avons eu le plaisir d'être en mer durant 25 jours émaillés de petits évènements pour se terminer par un accueil pour le moins festif. Par chance, j'ai pu rejoindre la Duo Catamania in extrémis après le déchargement du cargo retour ! Puis ce fut la course des iles du Ponant terminée à une jolie deuxième place et l'Atlantique Télégramme Leclerc à Lorient organisé par mon club le CNL. Sera-ce la dernière fois que nous verrons un « bout pointu » gagner le championnat ? L'arrivée des nouveaux bateaux risque de bouleverser les classements si les choses restent en l'état.

Jean-François Cheriaux



Les courses en solitaire ne figurent plus au championnat IRC

En 2025 en Méditerranée, et depuis la saison 2026 en Atlantique/Manche, le Pôle Course du YCF a décidé de ne plus reconduire les Championnats IRC Solos.

Cette décision a été principalement motivée par la faible participation à ces Championnats mais surtout pour éviter d'exposer les clubs partenaires à des risques, des contraintes et des coûts supplémentaires.

Face à la relative incompréhension des quelques coureurs très attachés à cette pratique, il nous est apparu évident de devoir expliquer plus avant cette décision.

La course au large en solitaire pour les amateurs est une spécificité bien française, dont l'origine tient sûrement à la légende issue des exploits d'Eric Tabarly. Cette pratique où les risques d'accidents sont évidents, d'autant plus avec le vieillissement relatif des pratiquants, bénéficie pour l'instant d'un mode dérogatoire. Les drames passés risquent fort d'entraîner un durcissement de la règlementation à terme et de limiter fortement cette pratique aux coureurs professionnels. D'ailleurs nos pragmatiques amis du RORC ont abandonné depuis bien longtemps ce mode de navigation en course.

Lors des dernières années, nous avions constaté que l'intérêt pour ces Championnats Solo était limité et en grande majorité préservé par la préparation des transats comme la Transquadra ou la Cap Martinique. De plus, nous avons observé que la pratique du solitaire nuit à la participation en double que le Pôle Course du YCF veut résolument encourager.

À cela s'ajoute les contraintes de plus en plus couteuses et difficiles à maîtriser imposées au Clubs organisateurs pour une course en solitaire amateur. Ils doivent désormais adapter leur structure pour gérer le Plan de Sécurité, les moyens de contrôle d'équipement, les dispositifs de tracking, l'arbitrage compétent, voire la Direction de Course, etc ….

Il faut également rappeler que la Règle 5 des RIPAM impose que chaque skipper naviguant en solitaire est le seul chef à bord de son navire et demeure personnellement responsable du respect permanent de celle-ci par une veille visuelle et auditive continue. L'usage des aides électroniques, alarmes et pilotes automatiques ne dispense en aucun cas le concurrent de sa responsabilité exclusive quant à la sécurité de son navire et des tiers (sic).

C'est pourquoi, en concertation avec les clubs organisateurs présents aux réunions de coordination des Championnats IRC, le Pôle Course du YCF a décidé de ne plus programmer de Championnat Solo IRC. Bien évidemment, il est laissé toute latitude aux clubs qui souhaitent encore programmer des courses pour les solitaires en IRC.

Yves Ginoux

Statistiques

A l'issue des Championnats IRC de Manche-Atlantique et de Méditerranée, le pôle course du Yacht-Club de France recense les participants, catégorie par catégorie. Ces chiffres synthétisés en nombre de bateaux départ appellent des commentaires.

Participations du Championnat Med 2026	IRC 0	IRC 1	IRC 2	IRC 3	IRC 4	Total Equipage	IRC DH	Total Général
Total	74	65	75	121	71	406	117	523

Participations du Championnat Atlantique Manche2026	IRC 0	IRC 1	IRC 2	IRC 3	Total Equipage	IRC DH	Total Général
Total	10	97	167	21	295	265	560

Les enseignements généraux qui en découlent sont :

- Le nombre de bateaux/départs est à peu près équivalent en Manche/Atlantique (A/M) et en Méditerranée (Med) mais avec une disparité importante. Précisons que les Voiles de St-Tropez, la plus grande épreuve IRC de l'année avec 171 bateaux recensés en 2026, n'apparaît pas dans ce décompte pour la bonne raison qu'elle ne figure pas au calendrier du championnat. D'autres courses où se côtoient des voiliers IRC hors championnat ne figurent pas non plus dans ces tableaux.
- En effet, les doubles A/M sont 2,5 fois plus nombreux que les doubles Med. C'est notamment dû à l'impact des Transat et des grandes courses en double.
- Les équipages sont 50% plus nombreux en Med qu'en A/M car les bateaux sont plus grands, donc nécessitent un équipage en course, et ont souvent un double usage course/croisière en Med alors que cet usage est orienté uniquement compétition en A/M.
- En Med, les deux plus importantes épreuves ne sont pas nationales (Rolex Middle Sea Race et Loro Piana Giraglia), la SNIM ne réunissant que 65 IRC.
- En A/M, le Spi Ouest BPGO est au même niveau que les 2 principales épreuves de Med, suivi par Cowes Dinard, la Duo Catamania et l'Armen à l'identique de la SNIM.
- En année paire, hors Rolex Fastnet, l'IRC 0 est quasi inexistante an A/M, alors qu'elle demeure active en Med grâce aux bateaux italiens et à quelques IRC 52 français.
- L'IRC 3 en A/M est historiquement très faible, mais on constate aussi une baisse en IRC 4 en Med alors qu'elle constituait un point fort : pas mal de bateaux de ces classes sont partis en Osiris ! Il va falloir réattirer ces bateaux en urgence.
- Les classes intermédiaires, IRC 1 et 2 en A/M et IRC 1, 2 et 3 en Med, sont à peu près stables malgré le départ de certains bateaux en Osiris.
- Ne figure pas dans ces deux tableaux l'IRC Promotion qui a démarré assez lentement en Med à cause d'une communication pas optimale et en raison de la réticence de certains clubs à établir ces classements.

Yves Ginoux



© Breschi

CMG Régis Vian



Le Yacht Club de Cherbourg : Passion & Compétition

2027 est une année de Rolex Fastnet Race dont l'arrivée se juge depuis 2021 à Cherbourg-en-Cotentin. Preuve de la capacité d'accueil et du dynamisme de la cité normande et de son club, le Yacht Club de Cherbourg (YCC).



Veille de départ de la Drheam Cup

Fondé en août 1938 afin d'aider au développement de la navigation de plaisance, d'offrir aux bateaux de passage un accueil agréable et sûr et d'organiser des régates de bateaux à voiles, situé en face de la côte sud anglaise, le port de Cherbourg recevait déjà les visites des yachts du Solent et de la baie de Poole.
La réalisation du port de Chantereyne en 1976 a permis d'accueillir des grands yachts et des courses événementielles pour lesquelles les membres du Yacht Club s'impliquent largement, comme les Courses de l'Europe, les étapes de la Course du Figaro et très souvent le Tour de France à la Voile.
Depuis de nombreuses années, le Yacht Club de Cherbourg (YCC), Club Allié du Yacht Club de France, partage une relation de proximité forte avec les clubs britanniques dont le renommé Royal Ocean Racing Club (RORC), mais aussi le Weymouth Sailing Club. Le YCC a ainsi le plaisir, tous les ans, d'organiser la Cherbourg/Weymouth, la Ticket to Wight mais aussi d'accueillir tous les ans l'arrivée de la Cherbourg/Cowes, dernière course du championnat du RORC. Cette volonté d'esprit de la navigation transmanche se traduit, avec le soutien du RORC, par l'arrivée de la célèbre Rolex Fastnet Race, mais aussi à travers de nouveaux évènements, tels que l'organisation de la 1ère J/CUP Europe en Juin 2026.
Sous la conduite de son Président, Olivier Gossselin, et de son Vice-Président de la Commission Sportive, Eric Le Roi, le projet voile sportive du YCC pour les régates IRC s'inscrit dans une dynamique de structuration et de positionnement stratégique au cœur de la Manche, s'appuyant sur plusieurs axes forts :

1. Un positionnement d'étape incontournable pour les courses hauturières anglo-normandes

Par sa position géographique unique à la pointe du Cotentin, Cherbourg demeure une escale et un port d'arrivée ou de départ privilégié pour les grands parcours IRC en Manche. Le YCC capitalise sur cette position de carrefour pour s'affirmer comme un pôle incontournable de la course au large.



L'entrée dans la rade de Cherbourg est ligne d'arrivée du Fastnet

2. Développement de l'entraînement et de l'accompagnement sportif

Conscient des attentes des propriétaires et des équipages, le YCC structure activement des cycles d'entraînements et de formations offshore dédiés aux projets IRC. L'objectif est d'offrir un accompagnement technique adapté tant aux équipages affûtés qu'aux coureurs cherchant à progresser en course en équipage ou en double, dynamisant ainsi le vivier de coureurs locaux.
En parallèle des courses au large, le YCC organise son Championnat d'Hiver en J/80 réparti sur 5 étapes distinctes. C'est le rendez-vous idéal pour maintenir le niveau des équipages avant la reprise des courses hauturières IRC au printemps.

3. Synergie avec les grands événements internationaux et le dynamisme local

Le club bénéficie des retombées et de l'émulation insufflées par les grandes épreuves de course au large qui font escale ou partent de Cherbourg, comme la Drheam-Cup les années paires ou la Rolex Fastnet Race, dont l'arrivée à Cherbourg a ancré durablement la ville dans le paysage de la course internationale, illustrée par la vitalité des marins locaux à l'instar d'Alexis Loison. Cette effervescence profite directement à la visibilité de la filière habitable et IRC du club.
En somme, l'avenir du YC Cherbourg en IRC repose sur une offre sportive modernisée (formations et entraînements pointus) couplée à un rôle d'hôte stratégique pour les grandes courses en Manche, consolidant son statut de place forte de la voile habitable dans le Cotentin.

Les épreuves majeures IRC à Cherbourg en 2027

- **Ticket to Wight du 4 au 6 juin :** organisée conjointement avec Axe Sails
- **Arrivée de la Rolex Fastnet Race à partir du 25 juillet :** organisée avec le RORC.
- **La Cherbourg Race du 3 au 5 septembre :** Course historique de fin de saison organisée en double ou en équipage avec le JOG (Junior Offshore Group) reliant Cowes à Cherbourg.

Yves Ginoux

La Société Nautique de la Baie de Saint-Malo : une institution !

La SNBSM, club allié du YCF, a été fondée en 1887. La docte association a joué un rôle essentiel dans l'évolution et le développement de la plaisance et de la course. Plusieurs épreuves ont pour escale la cité corsaire qui accueille tous les 4 ans la très médiatique Route du Rhum Destination Guadeloupe



SNBSM & Trinquette-Saint-Malo


Branlebas de régates - SNBSM

La très récente Route du Rhum a mis en lumière l'activité de la Société Nautique de la Baie de Saint-Malo (SNBSM), acteur historique et central de la ville de Saint Malo. Club Allié du Yacht Club de France, cette association créée en 1887, le 2ème plus ancien Club de France après la Société des Régates du Havre, continue à jouer un rôle essentiel dans l'évolution et le développement de la plaisance. La SNBSM participe régulièrement comme partenaire à l'organisation de grandes courses telles que la Cowes-Dinard-Saint-Malo, la Route du Rhum, la Transat Québec/Saint-Malo et de nombreuses régates régionales courues en IRC. Sous la conduite de son Président, Xavier Etraves et de Christian Rouxel, Président d'Honneur, la SNBSM a retrouvé depuis quelques années le dynamisme et la notoriété qu'elle avait connus dans les années 80-90, à l'époque où les nombreux bateaux IOR malouins, tel Révolution de Jean-Louis Fabry, raflaient les trophées des courses du RORC.

Ce renouveau est le résultat d'une organisation efficace de l'activité de la SNBSM, centrée sur la formation et le support de jeunes régatiers, éclatée sur plusieurs sites stratégiques de la cité corsaire, chacun disposant de ses propres référents et infrastructures :

- Le Port des Sablons où se trouve le siège du club et la base de voile habitable avec la gestion notamment de la flotte de J/80 ,
- Le site de La Trinquette sur le Bassin Vauban, point central de la SNBSM,
- Les Bases de Bon Secours et de Rothéneuf pour la voile légère
- La Base du Naye pour l'aviron.

Ainsi l'avenir de la Société Nautique de la Baie de Saint-Malo s'inscrit au cœur d'une transformation majeure du paysage nautique malouin. Entre la refonte des infrastructures portuaires de la cité corsaire et le développement des nouvelles pratiques sur l'eau, le club historique réorganise son projet sportif et logistique autour de plusieurs axes clefs avec la création du nouveau Pôle Nautique Course au Large

Le projet global de réhabilitation du port, porté par la Région Bretagne, modernise le quai de Terre-Neuve dans le bassin Duguay-Trouin.

- **Capacité d'accueil et base technique :** la création d'une nouvelle zone de levage (jusqu'à 40 t), de hangars techniques et la réorganisation des accès aux pontons offrent à la SNBSM et à ses skippers une logistique haut de gamme pour la course au large (Class40, Ocean Fifty, IMOCA).
- **Vitrine événementielle :** ce pôle renforcé soutient l'accueil des grandes échéances de la course au large, au premier rang desquelles figure la Route du Rhum.
- **Engagement environnemental :** alignement avec les chartes de décarbonation des ports bretons (aires de carénage écoresponsables, gestion sobre de l'eau) et sensibilisation des jeunes pratiquants lors des grands rassemblements nautiques.

Un acteur majeur de la course au large et de la régate en IRC en Bretagne Nord.

Tout au long de l'année, la SNBSM anime la baie de Saint-Malo en organisant de nombreuses régates et événements nautiques. Ouverts aux passionnés de tous horizons, ces rendez-vous mêlent entraînements, compétitions sportives et moments conviviaux.

En Solo, en Duo ou en équipage, les marins viennent mesurer leur savoir-faire sur un plan d'eau très exigeant et reconnu, au cœur d'un patrimoine maritime unique. Des régates locales aux grandes épreuves de niveau international, la SNBSM fédère une véritable communauté de navigateurs et contribue à faire vivre la tradition nautique malouine.

Les principales épreuves et rendez-vous du calendrier sportif malouin accueillant la classe IRC, dont certaines figurent aux Championnats IRC Manche sont :

- Challenge de Printemps : 4 week-ends de régates en baie de Saint-Malo,
- Challenge d'Automne : 4 week-ends de compétition en fin de saison réunissant la flotte IRC et OSIRIS,
- La Coupe Émilie Moulton et le Trophée Audi (ex. Tour de Chausey),
- Le Branlebas de Régates : événement festif et populaire du mois d'août réunissant voiliers classiques et modernes en IRC ou en OSIRIS,
- Des régates hauturières et semi-hauturières comme Cowes-Dinard-Saint-Malo : épreuve mythique transmanche coorganisée avec le Royal Ocean Racing Club, ou la 40 Malouine réservée aux Class 40.

N'hésitez pas à venir vous mesurer aux équipages malouins sur ce magnifique plan d'eau, car vous serez très bien reçus à la SNBSM.

Yves Ginoux


Un autre branle-bas : celui de la Route du Rhum

Début mai, Porquerolles accueille le championnat d'europe IRC

Le Pôle Course du Yacht Club de France a décidé de confier au Yacht Club de Porquerolles l'organisation du Championnat d'Europe IRC 2027 (CEIRC 2027), qui se déroulera du 3 au 9 mai 2027, dans le cadre de la Porquerolle's Race. Avec l'organisation de ce championnat, la Porquerolle's Race et le Yacht Club de Porquerolles franchissent une nouvelle étape.


© GMR

Le Yacht Club de Porquerolles est particulièrement fier d'accueillir ce grand rendez-vous européen de la voile, qui réunira sur le plan d'eau de Porquerolles des bateaux et des équipages venus de différents pays. Depuis plusieurs années, la Porquerolle's Race se développe. En 2027, elle franchit ainsi une nouvelle étape et affirme sa dimension européenne et internationale. L'organisation de cette compétition de haut niveau vient également saluer le savoir-faire reconnu du Yacht Club de Porquerolles dans l'organisation de régates et sa volonté de faire évoluer chaque année la qualité de ses événements. Sébastien Le Ber, président du YCP : « Cette nouvelle édition représente un beau défi pour toute l'équipe. Après avoir organisé le Championnat du Monde des 12m JI, accueillir le Championnat d'Europe IRC 2027 est pour nous un nouveau très beau challenge. Nous sommes vraiment heureux de pouvoir faire grandir nos rendez-vous et de leur donner une dimension de plus en plus internationale. C'est une belle reconnaissance du travail réalisé par le Yacht Club au fil des années, mais surtout une motivation supplémentaire pour continuer à progresser et à améliorer la qualité de nos organisations. Toute l'équipe du Yacht Club est heureuse de relever ce nouveau défi, avec toujours la même envie de faire bien ». Aurélie Lhuillier, directrice du Yacht Club : « Nous sommes très fiers que le Pôle Course du Yacht Club de France ait choisi Porquerolles pour accueillir le Championnat d'Europe IRC 2027. C'est une belle reconnaissance de notre engagement dans l'organisation de régates. Nous sommes heureux de pouvoir contribuer au rayonnement de la voile IRC en Europe et de mettre en lumière un territoire exceptionnel, avec Porquerolles, Hyères et la rade de Hyères qui offrent un terrain de jeu exceptionnel pour la régate. Nous avons à cœur de faire de ce championnat un beau rendez-vous... La Porquerolle's Race poursuit son développement et confirme sa place parmi les rendez-vous de référence de la voile en Méditerranée ».

Champion Overall

Chaque vainqueur dans sa catégorie IRC a droit au titre de champion d'Europe, mais le véritable Graal revient au bateau qui gagne dans la catégorie la plus représentée : souvent un bateau de taille petite ou moyenne, un IRC 3 par exemple de 10,50 m de long à 12 m. Ce fut le cas à Poole en 2026 (les championnats alternent la Med ou le nord d'une année sur l'autre). Le dernier championnat d'Europe couru en Méditerranée se déroulait à Bonifacio. Au terme de sept courses, dont la 30ème édition du Tour de Corse sans escale marquée par des vents faibles et un suspense haletant, le titre de Champion d'Europe IRC 2025 était revenu 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 et d'une stratégie maîtrisée, imposant sa domination dans toutes les conditions. Il devançait un plateau de voiliers étrangers. En 2024, à Dublin, le champion fut un J 109 irlandais et en 2023, la victoire revint à *Télémaque 2*, le JPK 10.10 de Victor Bordes Larridan, sociétaire de la Nautique à Marseille. Porquerolles et ses environs sont un paradis pour la navigation à voile. On peut donc tabler sur une forte participation début mai.

P.C.

Admiral's Cup : une équipe française aux couleurs de la SNT

Autrefois considérée comme un véritable championnat du monde, tellement cette épreuve réunissait l'élite mondiale de la voile outre-Manche, l'Admiral's Cup renaît de ses cendres en 2025. Le succès de la première réédition laisse à penser que cette confrontation biannuelle au plus haut niveau va perdurer. En tout cas, une équipe de 2 bateaux français relève le gant et portera cet été à Cowes les couleurs de la SNT. Présentation avec Julien Bentz et Vincent Fertin du bateau *Whim*.

Quel est le format de l'AC ? Les concurrents représentent désormais un club, et non plus un pays, et chaque équipe est constituée de 2 bateaux qui naviguent tous ensemble mais qui sont classés en 2 flottes, les AC1 et les AC2. Globalement l'AC1 correspond au format TP52 et l'AC2 au format GP42 ou Fast 40. L'organisation a ensuite défini des critères précis avec : 2 bandes de rating, 2 longueurs max et 2 tirants d'eau max (voir tableau en fin de document). L'épreuve comporte 8 régates : 1 offshore moyenne (250 nm), suivie de 6 inshore courues dans le Solent, puis le Fastnet (630 nm). Le tout disputé en 12 jours, du 16 au 28 juillet 2027. Les offshore comptent pour 5 coefficients (2+3) et les inshore pour 6 coefficients, 1 par course. Les voiles sont limitées en nombre (14 et 13 max respectivement pour les AC1 et AC2), mais l'inventaire embarqué peut changer à chaque course. Pour l'équipage, la règle impose d'avoir des jeunes et des femmes à bord, et les changements sont possibles mais limités. En bref il faut des projets solides et polyvalents. *Whim* est un Ker 40+ conçu et construit, du temps où la famille des Fast 40 a défrayé la chronique vélique de l'autre côté de la Manche. Régis par une box rule, ils s'avèrent de redoutables petits bolides, très nerveux et véloces. En 2025, ils constituent le gros de la flotte AC2. En cette même année, Julien Bentz entouré d'un équipage de copains, pour la très grande majorité, formés à la voile au sein du club de La Trinité-sur-


© John Green

Whim

Mer, à l'instar des frères Fournier le Ray, participe au Fastnet à bord du J 99 *Whimjy 99*. La concurrence est énorme dans leur catégorie IRC 3 (86 bateaux). Ils vont gagner. Julien et Romain Troublé, ont usé leurs premiers cirés ensemble, d'abord en dériveurs, puis en JOD 35, puis en Mumm 30 au Tour de France et sur d'autres supports ensuite, avant d'être aspirés par leurs obligations professionnelles. Après une saison pleine, ce Fastnet sur le J99 sonne comme des retrouvailles et marque le départ de leur engagement dans l'Admiral's Cup. Ils s'étaient promis de relever le défi en cas de victoire sur *Whimjy 99*.

De retour en Bretagne, « Yapluka » !. Le trio se met en quête d'un AC 2 : Julien, skipper et tacticien à bord, Romain, pièce maîtresse du projet, fort de son expérience de deux America's Cup (2000 et 2003) et navigateur en mer, et Vincent Fertin, chef de projet technique à terre et barreur en mer. Leur recherche aboutit dans la banlieue de Stockholm, où ils trouvent un bateau démonté en pièces détachées, relégué au fond d'un hangar. Son précédent propriétaire, un Suédois, s'était entre-temps offert un Classe J. L'idée est d'acquérir ce bateau à fort potentiel, à le prendre en mains en baie de Quiberon puis d'aller se frotter à du bon fretin en Angleterre. Le Ker 40 + (c'est un bateau de 2ème génération) est typiquement un Fast 40, fortement déconseillé pour un Fastnet venté mais, on l'a dit, terriblement efficace autour de trois bouées. Durant l'hiver, Vincent passe un temps fou à faire en sorte que la machine soit plein potentiel. Le bilan du test estival en « glaouchie » se révèle assez positif pour que Julien confirme le défi de l'Admiral's Cup. On peut s'étonner qu'un vieux bateau comme *Whim* puisse rester dans le coup. Vincent remet les pendules à l'heure : « L'analyse du classement final de l'AC 2025 montre des choses étonnantes. On observe qu'en AC2 le vainqueur *Jolt* est un bateau de 2016 qui termine 1 point devant *Callisto* qui date lui de 2009 (!), lequel termine 12 points devant *Beau Ideal*, qui était le seul AC2 de l'année construit spécialement pour l'AC 2025 ! Et sans un résultat relativement moyen au Fastnet, *Callisto*, de 16 ans d'âge, aurait gagné le classement individuel des AC2. En fait, il faut savoir qu'à l'exception de *Beau Ideal* construit en 2025, aucun 40 pieds performant n'a été construit depuis 2018, quand le circuit des Fast 40 s'est arrêté en UK. Donc les bateaux livrés en 2017/2018 sont parmi les plus récents, et le nôtre date de 2017... À noter aussi que beaucoup de ces bateaux ont bénéficié de développements divers, et qu'ils ont globalement peu servi depuis l'arrêt des Fast 40. L'âge d'un bateau est donc moins important que son état et surtout son développement ». Sur les 40 pieds, la tendance, toujours selon Vincent, est à : « Rallonger les quilles, réduire les poids de bulbe, rallonger les bout-dehors, convertir en bi-safran, et installer des ballasts latéraux avec des systèmes sophistiqués pour qu'ils soient utilisables en offshore. Et je n'oublie pas le développement des voiles ou encore la pose d'autres gadgets comme les interceptors. Donc, les grosses écuries n'hésitent pas à lancer des développements majeurs qui plombent singulièrement les ratings, et dont le coût est déraisonnable car très élevé par rapport à la valeur résiduelle des bateaux ». Concernant *Whim*, la job list est conséquente : poursuivre ce qui a déjà commencé pour fiabiliser et « offshoriser » le bateau. Ce qui comprend plusieurs choses : créer une casquette de descente, simplifier et rendre étanche les systèmes qui traversent le pont, installer un 2ème ris dans la bôme, prévoir quelques aménagements et rangements à l'intérieur. « Côté performance nous allons refaire la carène, puis reculer le bulbe sur le voile de quille pour mieux assoir le bateau, et tester un interceptor. Nous allons aussi couper la bôme de 25 cm car la base de nos GV est inutilement longue, ce qui améliorera le rating. Enfin, nous aurons 15 voiles neuves ou récentes à tester et à mettre au point », indique Vincent, qui conclut : « Nos principes sont simples : on évite d'innover ou d'inventer. Dit autrement, toute modification doit garantir l'atteinte d'un des objectifs suivants : simplifier l'usage du bateau, le rendre plus marin, plus étanche et moins volage dans la brise, et enfin le faire aller plus vite ou réduire son rating ».



© Arthur Daniel

Palanad 4

Palanad 4 : un Scow de 52 pieds

Le plan Samuard construit début 2025 par Nicolas Groleau pour les Magré père et fils n'a rien à voir avec un Fast qui aurait été rallongé de 3m ni avec un TP 52, la valeur étalon des AC 1. C'est un prototype qu'on peut qualifier de révolutionnaire car c'est la première fois qu'un Scow de cette taille voit le jour. L'embonpoint de la carène sur sa partie avant confère un notable surcroît de puissance associé à une quille pendulaire, et donc deux dérives latérales, et à la légèreté de la plateforme. Ses allures de prédilection sont le reaching dans la brise. Il va bien au près également, comme on a pu le voir à la Caribbean 600 l'hiver dernier. Depuis sa récente mise à l'eau, l'AC 1 au look de grand Class40 a construit un palmarès exceptionnel qui lui vaut le titre de Yacht of the Year décerné par le RORC (lire en page 28). À l'Aegan 600, il s'est confronté avec succès à *Daguet 5*, un plan Carkeek de longueur équivalente, propriété de Frédéric Puzin, qui évolue au meilleur niveau dans sa catégorie. La seule inconnue, du « porte-avions » Samuard encore unique en son genre est sa capacité à jouer du VMG dans les eaux piégeuses du Solent lors de ces inshore qui mises bout à bout comptent autant que les offshore où le Scow devrait imposer sa loi. Au moment d'écrire ces lignes, le bateau blanc était au chantier JPS Composites pour une grande visite après avoir parcouru l'équivalent d'un tour du monde à la voile en un an, et aussi recevoir quelques améliorations en vue de l'Admiral's Cup. Figurez-vous qu'il remet le couvert transatlantique cet hiver avec une nouvelle transat anglaise suivie d'une Caribbean 600. Programme surprenant à la veille de la grande confrontation en Manche, mais les Magré ont un mot d'excuse : le bateau est loué à des gens motivés à la perspective de franchir le Rubicon, entendez par acquérir un Scow : un genre qui fait tousser du côté de la bien pensance britannique encore rebutée par ces voiliers à l'esthétique, il est vrai, discutable. Est-ce qu'il y aura d'autres « gros museaux » cet été à l'AC ? Rien ne l'indique en cet automne, sinon des rumeurs... Quand bien même, Vincent estime qu'une mise à l'eau au printemps laisserait vraiment peu de temps pour la mise au point du nouvel engin.

Le discours de la méthode

Au menu, nous avons donc deux bateaux très différents : l'un dans la mouvance, l'autre dans l'innovation. Mais quid des équipages, d'ailleurs plus nombreux à bord du « petit » bateau que sur le « grand » tellement puissant ? A parler avec les uns avec les autres, on s'aperçoit qu'il y a beaucoup de points communs. Ils sont amateurs mais possèdent une solide expérience de la course, avec pour les Magré une longue pratique du Class40. Il n'y a pas de mercenaires rétribués à bord comme souvent sur les bateaux anglo saxons gourmands en médaillés olympiques. Julien : « L'esprit qui nous lie avant tout, c'est l'amitié et la passion de la voile (l'esprit *Coyote* parental en quelque sorte). On est très méthodique et appliqué dans ce qu'on fait. A Cowes, cet été, on a appris des choses qui nous serviront. On aborde l'AC sans pression, ni prétention particulière. On ne vise pas une place en particulier, mais avant tout de faire du mieux qu'on peut en exploitant nos compétences et le bateau à 100%. Une approche qui nous a plutôt réussi par le passé ». Aussi un état d'esprit à la fois simple et sain qui rejoint celui des Magré. Ce rapprochement, outre le fait d'être inspiré par une évidente proximité géographique - Il se trouve que *Palanad*, le seul 50 pieds performant de ce côté de l'hexagone est en baie de Quiberon, tout comme le 40 pieds *Whim* – tient également à une communion dans la façon d'aborder la compétition. Et c'est tant mieux !

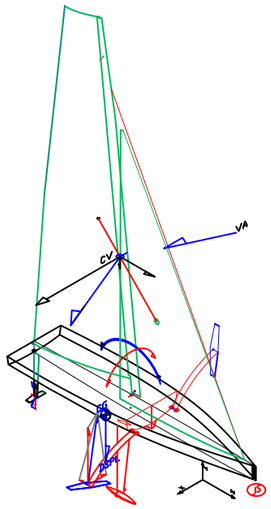


© Paul Wyeth-RORC

La victoire au Fastnet a décidé de leur participation à l'Admiral's Cup

Les FOILS et l'IRC

Les Foils c'est un peu magique, avec des « runs » à 40 nœuds, parfois 50 nœuds… On se rapproche du pari « OBJECTIF 100 » (53 nœuds) de Jean-Marie Finot dans les années 90… Certains imaginent que les foils équiperont les prochaines générations de voiliers de régate. A regarder une régate de Moth, tout parait simple. 20, 30 dériveurs volent sur l'eau apparemment sans trop de difficultés et surtout sans aucune assistance, si ce n'est une canne de préhension à l'étrave de la coque. De là à transposer cette idée sur des IRC au SPI Ouest-France, c'est une autre histoire.



D'abord comment fonctionne un foil

Passer en mode Foiler revient à quitter le mode archimédien (2D) pour le mode Vol (3D). Le mode archimédien, récupère toutes les erreurs de l'équipage. Tant que la gîte reste entre 0° et l'angle de chavirage, 115 à 120°, les lois archimédiennes ramènent toujours le bateau mât vertical. En mode Vol, une erreur et c'est le crash, pratiquement toujours irrécupérable puisque l'altitude de vol est de 1 à 3m.

Ensuite le paramètre vitesse. La forme de carène ne sert pratiquement à rien, même au décollage. Elle peut, comme on le voit sur les AC75, avoir une forme susceptible d'amortir certaines conditions d'atterrissage brutale, mais elle n'apporte rien en cas de perte de contrôle du vol. Tous les foilers volent systématiquement à la même vitesse, il n'existe pas de demi-mesure, pour peu qu'ils disposent d'une puissance (surface de voile et vitesse du vent) corrélée à la surface de leur(s) foil(s). Et cela quelque soit leur longueur.

Cette vitesse maximale relève des lois de l'écoulement d'un fluide (dans notre cas, l'eau) autour des profils de foils cavitants que l'on utilise. C'est 40 nœuds dans l'eau et 950 km/h dans l'air pour une aile d'avion.

Le « mur » des 40 nœuds découle du phénomène de cavitation (tourbillons) créé par l'augmentation de pression sur l'extrados du foil. L'eau se transforme alors en vapeur d'eau 55 fois moins dense, donc moins porteuse. Cette zone turbulente se propage sur l'extrados et provoque le décrochage instantané, donc la perte de portance du foil et la chute du foiler.

Ensuite, peut-on faire voler un voiler monocoque « moderne » ?

En théorie oui. La condition essentielle pour extraire la coque de l'eau est de calculer une surface de foil produisant une portance verticale égale au déplacement du monocoque pour la vitesse cible recherchée (en général 30 nœuds). Mais avant cela, il faut pouvoir décoller à la vitesse archimédienne de 8 nœuds (2.44*racine carrée de LWL). Le passage du mode archimédien au mode vol se décompose en trois phases :

- « Le roulage sur la piste », c'est à dire le lancement du bateau en navigation archimédienne sur une trajectoire rectiligne. Durant cette phase, la vitesse génère de la portance et allège le bateau. L'enchainement vitesse/réduction du déplacement permet de passer à la phase suivante.
- Lorsqu'une certaine vitesse calculée est atteinte, le pilote cabre lentement la plateforme (6 à 10°), augmentant l'angle d'incidence du foil et en corollaire sa portance unitaire Cz.
- Lorsque la plateforme est entièrement extraite de l'eau, le pilote la stabilise horizontalement et règle les appendices afin d'aboutir à la vitesse cible.

Mais… tout cela n'est possible que si la puissance vélique permet d'atteindre la vitesse archimédienne et que dans la phase de décollage l'équipage contrôle les voiles en fonction du vent apparent.

Peut-on classer ensemble un foiler monocoque avec des voiliers archimédiens ?

La réponse est NON.

Le domaine de vol et la navigation archimédienne représentent deux environnements antinomiques : pour un voilier archimédien, en navigation (le lacet est sous contrôle du barreur), le déplacement comme la position de son centre de gravité sont constants. Les deux seules variables qui affectent en permanence l'équilibre du voiler sont la position du centre de carène qui évolue en fonction de la gîte et du tangage, et la force vélique toujours instable. Les lois de l'hydrostatique équilibrent en permanence ces paramètres sans intervention humaine. Cette particularité physique permet d'attribuer à chaque type de voiler un handicap calculé en fonction de sa voilure, de sa longueur à la flottaison, de son déplacement, et des formes de sa carène, etc…

A l'opposé, un foiler doit son équilibre à 3 forces qui doivent être concourantes en permanence en vol :

- La portance hydrodynamique (lois identiques à celles de l'aérodynamisme) produite par le(s) foil(s).
- La pesanteur (g = 9.81 m.s-2) qui agit sur la masse du foiler et crée une force verticale.
- La force vélique

On est alors en présence de 2 variables, portance et force vélique, qui interagissent en permanence l'une sur l'autre au risque de détruire l'équilibre en vol. Ces deux forces dépendant étroitement du pilotage du foiler. Il est impossible d'appliquer le calcul du handicap d'un voiler archimédien. On n'imagine pas introduire dans le calcul du handicap le type de profil (courbes de portance et de trainée), l'angle d'incidence du foil et/ou l'angle du volet de bord de fuite.

À cette impossibilité, s'ajoute que les foilers possèdent tous la même vitesse cible, c'est à dire celle de la cavitation. Certes, certains profils de foils sont plus performants selon les conditions, mais les différences ne sont pas quantifiables par des formules basiques. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder les régates d'AC40 et d'AC75. Tous les foilers flirtent en permanence autour des 40 nœuds… Sauf quand l'équipage perd le contrôle.

Pour les voiliers archimédiens, l'IRC identifie 3 modes de passage dans l'eau : l'archimédien au sens de la vitesse de la carène (LWL dynamique), le mode planning et dernièrement le mode Scow.

Pour les modes LWL dynamique, c'est à dire les carènes à déplacement, et celui du planning, la règle s'articule autour de 4 paramètres : une évaluation de la LWL dynamique, les élancements avant et arrière, le DLR et le ratio déplacement/surface de voilure, y compris le spinnaker.

Pour le mode Scow l'évaluation semble passer par l'analyse du volume avant qui caractérise les carènes Scow.

Pour ces 3 modes, on est certains de rester en mode archimédien, bien que le planning et l'architecture Scow se traduisent par une portance qui diminue le volume immergé de la carène. Ce qui se voit au travers du LWL dynamique qui devient inférieur au LWL statique et à l'attitude cabrée des bateaux.

En présence de foils, l'IRC impose que la portance produite, calculée à partir de la surface projetée sur un plan horizontal (Gîte 0°) des surfaces sustentatrices, n'excède pas 30% du déplacement IRC à vide. En respectant cette contrainte, les bateaux ne seront pas des foilers intégraux, donc n'atteindront jamais la vitesse de cavitation (environ 40 nœuds),

Au final, l'IRC ajoute un nouveau mode aux 3 modes (Vitesse liée au LWL dynamique, Planning et Effet Scow) déjà pris en compte dans le calcul du TCC : le « super planning ».

La taxation de ce nouveau mode s'intègre alors dans la formule générale de l'IRC. Elle est calculée pour chaque bateau en fonction de la surface mesurée de ses éléments sustentateurs et de sa vitesse de planning calculée par l'IRC.

La taxation (TCC) est calculée uniquement à partir de SFoils (surface des foils) mesurée.

Mais un bateau équipé de foils doit, pour être éligible en IRC, respecter la règle suivante : **Smax projetée des foils < = 0.0046 * (BW /LWP)**.

BW (poids IRC) en Kg, LWP en mètres, Smax en m^2. Cette formule établissant la surface maximale des foils pour que le bateau soit éligible en IRC s'établit à partir de l'équation issue du calcul de la portance d'un foil :

0.3 * BW * 9.81 (30% du déplacement) = 0.5 * 1025 (masse volumique de l'eau) * C_z (valeur imposée par l'IRC) * SFoils max* Vitesse en m/s calculée par l'IRC.

Un protocole décrivant la méthodologie de la mesure de la surface projetée est annexé à la règle IRC.

Jean Sans

Avant la ligne de départ, le centre de calcul IRC

Bilan 2026 et perspectives 2027



© studio Bortenghi

Range Rover Sardinia Cup

Un bateau est le produit de l'imagination d'un designer et du rêve d'un marin, d'un propriétaire ou d'un chantier. Du premier trait sur la table à dessin à la mise à l'eau et aux premiers réglages, la période de conception et de réalisation est toujours semée d'imprévus, parfois d'embûches. Et tout au bout de la chaîne, il y a le Centre de Calcul IRC : celui que l'on attend quand tout le monde a déjà pris du retard !

Prenons un exemple, celui d'un bateau de pointe engagé sur la Range Rover Sardinia Cup 2026. Les contraintes du calendrier sont connues : mesure complète du bateau entre le 15 janvier et le 30 avril, toute modification ultérieure devant être revalidée par de nouvelles mesures officielles ; certificat IRC ENDORSED (dont toutes les données sont mesurées et certifiées) remis au Yacht Club Costa Smeralda au plus tard le 20 mai ; premier signal d'avertissement le 2 juin. Voici comment les semaines se sont écoulées.

Cela commence dès l'été 2025 avec les premières demandes de certificats test émanant d'un designer qui souhaite explorer un large éventail d'options techniques. Après sept premiers tests effectués sur le dernier semestre 2025, soit le maximum permis en une année civile, les grandes options sont validées : forme de carène, appendices, masses cibles et matériaux mis en œuvre, caractéristiques principales du gréement et de l'aménagement intérieur. Dès janvier 2026, le « compteur » des tests est remis à zéro. Cinq autres tests sont demandés pour peaufiner les détails et l'impact de la garde-robe. On n'en est qu'au début, et déjà près de trente heures de travail pour notre bureau au cours de ces phases préparatoires, ainsi qu'une centaine de mails échangés, notamment avec le designer et le RORC Lymington Rating Office (précisons que les deux Centres de Calcul travaillent toujours en commun et valident tous les paramètres de concert).

La seconde phase consiste à coordonner les opérations de mesures avec l'équipe technique du bateau, le chantier, le mesureur agréé, la voilerie – chacun étant soumis à son propre agenda – puis à recueillir et analyser tous les rapports de mesure : dix heures de travail supplémentaires avant l'édition d'un premier certificat IRC à la mi-avril. Bien entendu, le designer et l'équipe technique cherchent à optimiser ce premier résultat : deux tests supplémentaires sont demandés, des ajustements techniques sont à suivre et des mesures complémentaires s'imposent, notamment sur les voiles dont la modification tarde. Le certificat définitif est édité le 19 mai : l'échéance imposée par l'avis de course est respectée, à un jour près. Encore cinq heures de travail, auxquelles s'ajoutent deux à trois heures de traitement administratif : le Centre de Calcul IRC a consacré près de cinquante heures à ce seul bateau.

La Range Rover Sardinia Cup a rassemblé dix équipes de deux bateaux : quatorze des vingt bateaux ont été traités par le Centre de Calcul IRC (les six autres par le RORC Rating Office). Certes, tous les dossiers n'ont pas été aussi chronophages que celui détaillé ci-dessus, mais la pression exercée sur les Centres de Calcul de Paris et de Lymington a été intense : notre bureau a consacré à lui seul près de deux cents heures de travail à cet événement.

Le Centre de Calcul IRC effectue environ 4 000 opérations IRC à l'année ; il édite les certificats IRC pour 19 pays. À l'heure où nous écrivons ces lignes, 702 bateaux français et 720 bateaux étrangers ont été jaugés en IRC depuis janvier 2026. Pour certains bateaux de série connue, une petite demi-heure peut suffire à traiter le dossier, mais en règle générale, et même lorsqu'un bateau paraît simple, nous analysons tous les paramètres en détail. Les modifications de la Règle IRC d'une année sur l'autre rendent cet examen minutieux indispensable pour tous les certificats à revalider.

Le certificat IRC n'est pas un simple document administratif ; il est à la base de l'équité de course des événements IRC, équité dont le Centre de Calcul IRC est l'un des garants.

Voilà ce qui constitue le « Day to Day », le cœur de métier du Centre de Calcul IRC. C'est une activité passionnante que les contacts avec les propriétaires rendent particulièrement vivante. D'autres missions, tout aussi essentielles, nous sont dévolues. En voici un aperçu :

- **Accompagnement technique et administratif des autorités nationales** déléguées au Rating IRC dans les 19 pays dont le Centre de Calcul produit les certificats.
- **Formation des mesureurs :** celle des mesureurs IRC français, dont le réseau couvre aujourd'hui presque tout notre littoral, et celle des mesureurs étrangers, que nous accompagnons notamment sur les spécificités et subtilités de la Règle IRC.
- **Présence sur les événements** (en 2026 : Massilia Cup Inshore, SNIM, Porquerolles' Race, Spi Ouest-France BPGO, Cap Martinique, Range Rover Sardinia Cup, Rolex Maxi World Cup). Selon les cas, le Centre de Calcul assiste sur place l'organisateur et les arbitres, ou l'un de ses membres est nommé dans l'équipe d'arbitrage, par la FFVoile pour les compétitions nationales, par le RORC ou les clubs organisateurs pour les épreuves internationales. Quel que soit le cadre d'intervention, nous menons de nombreux contrôles de jauge et inspections d'équipement ; les très bonnes relations techniques avec la FFVoile et les instances internationales rendent ces actions particulièrement fluides et efficaces. Cette présence sur le terrain est aussi une magnifique occasion de rencontrer et discuter avec les propriétaires, de faire de la pédagogie et d'entretenir des relations conviviales avec les principaux intéressés par notre travail.
- **Suivi de la révision des certificats,** hors événement : le Centre de Calcul IRC peut accompagner dans cette démarche un club organisateur, un propriétaire ou toute personne ayant un intérêt fondé à engager une telle procédure. Lorsqu'il n'a pas d'autre moyen de clarifier les données réelles d'un bateau, le Centre de Calcul IRC peut déclencher une révision de sa propre initiative.
- **Assistance et expertise** auprès de tout organisateur de course qui en fait la demande : vérification des listes de TCC, propositions d'une sélection de bateaux à contrôler, aide à l'application des règlements des championnats IRC (en double ou en équipage, en Atlantique, Manche ou Méditerranée).
- **Assistance à tout arbitre** nommé sur une compétition IRC, avant et pendant l'événement.
- **Participation au Comité Technique IRC** : les deux salariés du Centre de Calcul IRC en sont membres. Ce Comité pilote les évolutions de la Règle IRC et de sa formule secrète ; nous intervenons donc directement dans ses analyses techniques, ainsi que dans les modifications de la Règle et du logiciel IRC.
- **Règlements, calendriers et résultats des championnats IRC nationaux :** le Centre de Calcul IRC propose les règlements des championnats au Pôle Course du Yacht Club de France. Avec le Pôle Course, les clubs organisateurs (principales chevilles ouvrières des championnats) et la Classe IRC France (qui représente les propriétaires français), il participe à l'élaboration des calendriers. Enfin, le Centre de Calcul IRC tient à jour et publie les classements de ces championnats tout au long de l'année.

Entre traitement des certificats, formation, présence sur l'eau et dans les comités, le Centre de Calcul IRC est le pivot d'un écosystème qui réunit propriétaires, designers, chantiers, organisateurs, mesureurs, arbitres et instances de la Règle. Notre engagement : offrir à chaque propriétaire un service de qualité, à tout moment de sa saison. Notre ambition : garantir à tous une course équitable, qui commence, bien avant la ligne de départ, par un certificat juste.

À nouveau, les occasions de vous rencontrer ne manqueront pas en 2027. Deux rendez-vous nous tiennent particulièrement à cœur, sans aucunement oublier les autres : le Championnat d'Europe IRC, qui se tiendra pendant la Porquerolles' Race du 3 au 9 mai, et l'Admiral's Cup du 13 au 28 juillet à Cowes. Deux temps forts de la saison à venir que nous espérons partager avec vous !

Ludovic Abollivier, directeur, et Basile Després
Centre de Calcul IRC – Pôle Course du Yacht Club de France.

Remerciements

Le Centre de Calcul IRC 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, du Comité Technique IRC ou de la Classe IRC France, tous ont contribué au succès de cette année 2026.

Le Congrès IRC 2026 définit les orientations pour les années à venir

Le Congrès IRC 2026, qui s'est tenu à Londres début octobre, a rassemblé des délégués de la communauté internationale de la voile, en présentiel ou à distance, au nom des nations utilisant le système IRC, notamment l'Australie, la Belgique, Taiwan, la France, la Grèce, l'Irlande, le Japon, Malte, les Pays-Bas, l'Asie du Sud-Est, la Suède, les Émirats arabes unis, le Royaume-Uni et les États-Unis.

Cette réunion annuelle constitue une occasion privilégiée pour les représentants de l'IRC de partager les expériences de leurs régions respectives, d'examiner les évolutions qui touchent ce sport et de définir les orientations futures de la règle de jauge.

Une série de modifications aux règles IRC pour 2027 a été approuvée. Il s'agit essentiellement de clarifications qui ne remettent pas en cause les processus de rating existants. Elles portent sur le réglage des voiles, l'utilisation d'énergie manuelle ou stockée, l'impact des modifications du bau maxi sur l'allégeance d'âge d'un bateau, une nouvelle définition du point d'amure, des précisions sur le point d'amure maxi des voiles *« flying headsails »*, ainsi qu'une formulation plus claire concernant le gréement arrière sur les bateaux à deux mâts. Le Congrès a également examiné les soumissions de divers pays quant aux modifications des règles IRC. Les sujets abordés comprenaient l'application de réglementations spéciales locales pour la course au large, le traitement des étraves de type Scow (étraves larges et plates), les voiles de type « Code Zéro » ou « Code Boost », l'usage des tourmentins, ainsi que le réglage des ridoirs en cours de régate. Plusieurs de ces points seront transmis au Comité technique de l'IRC pour un examen approfondi.

Adaptation de l'IRC aux besoins des grandes épreuves

Un concept de « Grand Prix IRC » a été présenté lors de la réunion. Conçu non pas comme une règle de jauge distincte, mais comme un cadre renforcé de certification et de garantie technique, il permettrait d'assurer des vérifications supplémentaires et un contrôle accru lors d'événements impliquant certaines flottes de haute performance. Son développement s'appuiera sur les processus mis en œuvre pour l'Admiral's Cup 2027, la Sardinia Cup et les épreuves de l'International Maxi Association ; il fera ensuite l'objet d'une phase pilote limitée sur des événements appropriés, avant toute généralisation éventuelle.

L'un des principaux sujets de discussion a porté sur l'orientation stratégique proposée par l'IRC pour la période 2027-2032. Cette stratégie vise à préserver les atouts fondamentaux de l'IRC — simplicité, crédibilité technique, soutien aux événements majeurs, attention portée aux propriétaires et rayonnement international — tout en modernisant l'organisation pour s'adapter aux évolutions technologiques, aux nouvelles attentes et aux niveaux de participation. Les projets incluent le développement d'une plateforme numérique destinée à optimiser la gestion des certificats et des données, le soutien aux jaugeurs, ainsi que l'intégration des événements.

Les délégués ont profité de l'occasion pour examiner des pistes permettant d'accroître la participation et de faciliter l'accès à l'IRC depuis des systèmes de rating locaux ou destinés aux bateaux de série, tout en reconnaissant que certains pays pourraient continuer à utiliser des systèmes adaptés à leurs flottes et à leurs contextes locaux.

Les représentants nationaux ont également fait le point sur les activités liées à l'IRC, la participation aux événements, les développements techniques et les défis rencontrés par les communautés de régatiers dans leurs régions respectives. Le Congrès a par ailleurs passé en revue les préparatifs de l'Admiral's Cup 2027, les futurs championnats IRC, les possibilités de renforcer les liens entre les grandes épreuves de course au large, l'importance de définir des limites quant à la composition des équipages, ainsi que les avantages liés au contrôle du matériel.

Consulter : https://ircrating.org/about/irc-congress/

Philippe Sérénon

Règle IRC 2027 : ce qui change

Point d'amure, tourmentin, quilles pendulaires : ce que la Règle précise, et ce que le Comité Technique IRC a encore à l'étude.

Le texte de la Règle IRC 2027 n'est pas fondamentalement modifié. Plutôt que de bouleverser la philosophie de l'IRC, les évolutions visent à clarifier certains termes. Situées à la croisée de l'IRC, des RCV, des REV et des RSO, certaines modifications méritent d'être soulignées. Quant à la formule IRC, les travaux du Comité Technique sont toujours en cours et ne permettent pas, à ce jour, de dresser un inventaire exhaustif des modifications ni de leurs impacts précis sur le rating.

Clarifications

Désormais, l'IRC distingue nettement la définition d'une voile ou d'un équipement des conditions de son utilisation. La Règle 2027 introduit la notion de point d'amure : le point du bateau auquel est fixé un spinnaker, un génois ou un génois volant. Cette définition permet de mesurer STL et SPL sans ambiguité. Elle conditionne aussi l'usage des voiles : déplacer le point d'amure vers l'avant modifie considérablement les possibilités de réglage de l'écoute, en particulier pour les petits spinnakers asymétriques et les génois volants. Pour ces derniers, une position maximale du point d'amure est prévue (STLFHmax), dont la définition est désormais simplifiée. Leurs conditions d'utilisation sont précisées dans la nouvelle règle 21.3.8. Enfin, la nouvelle règle 21.3.7 encadre l'usage des génois et rappelle l'exigence de conformité aux RCV et RSO.

Conditions d'utilisation du tourmentin

L'IRC jauge le nombre de voiles d'avant, tout en excluant le foc de gros temps et le tourmentin, sans jamais avoir cherché à dissuader les bateaux d'embarquer de véritables voiles de sécurité. Le tourmentin est exclu du décompte des voiles d'avant à condition de respecter la définition des RSO. Celle-ci repose sur des caractéristiques (dimensions, résistance du tissu, couleur, mode de fixation) et sur une condition d'utilisation : un tourmentin ne doit pas être établi en même temps qu'une autre voile en avant du mât. Dans le cas contraire, cette voile cesse d'être un tourmentin : elle est alors comptée parmi les voiles d'avant, avec un impact sur le rating.

La conformité aux définitions des RSO s'applique dans tous les cas : que la compétition exige ou non un tourmentin, quelle que soit la réglementation nationale et quelle que soit la Catégorie RSO de la compétition. L'IRC n'est pas un règlement de sécurité, et le fait qu'il renvoie aux RSO n'y change rien. Mais pour bénéficier de l'exclusion, une voile doit être construite, établie et utilisée conformément à la définition des RSO, ce que rappelle le premier paragraphe de la règle 21.3.3.

Autres modifications des définitions IRC

L'année d'ancienneté d'un bateau est réinitialisée après modification de son enveloppe de coque ou de sa longueur de coque. Désormais, une modification de la largeur de coque entraînera elle aussi cette réinitialisation. L'utilisation d'énergie emmagasinée peut impacter le rating d'un bateau selon les conditions fixées par la règle IRC 15. La nouvelle règle 15.2(e) précise que l'utilisation d'énergie emmagasinée pour régler les quilles pendulaires (lest mobile) et les appendices de coque, ou pour remplir, vidanger et transférer les water ballast (lest variable), n'a pas d'impact sur le rating. Jusqu'à présent, la définition du gréement arrière ne prévoyait pas le cas des bateaux à deux mâts. La définition modifiée précise que le gréement arrière à déclarer est celui connecté au mât principal, soit, selon les REV, le plus grand des deux mâts (le mât avant d'un ketch ou d'un yawl, le mât arrière d'une goélette).

Travaux du Comité Technique IRC

Le Comité Technique IRC, dont les membres sont seuls habilités à connaître les éléments non publiés de la Règle, est responsable des évolutions des algorithmes de l'IRC. Il doit adapter la formule aux innovations techniques, en encourageant celles qui sont pertinentes, tout en protégeant l'équité au sein de la flotte existante et en préservant la simplicité d'accès à la jauge. Cet équilibre subtil impose des analyses approfondies, et donc le temps nécessaire pour les mener. Dans ce contexte, toute réaction précipitée peut compromettre la cohérence de la formule à moyen ou long terme. Le Comité ne peut donc s'engager sur aucun délai de réponse.

Ce principe a été rappelé avec force lors du dernier Congrès international de l'IRC (Londres, octobre 2026).
Le Comité comprend parfaitement l'impatience des associations nationales de propriétaires, qui souhaiteraient obtenir au plus vite des réponses aux demandes de modification qu'elles présentent au Congrès. Il ne peut toutefois leur garantir qu'une chose : examiner chacune de ces demandes avec tout le sérieux qu'elle mérite.
Le traitement des carènes de type scow et semi-scow, qui a déjà fait l'objet d'une première étude suivie d'une implémentation dans la formule IRC 2026, reste à l'examen. L'effet de planning est également à l'étude. Quant aux « Codes Boost », petits spinnakers asymétriques utilisables au près dans les petits airs, ils font eux aussi l'objet d'analyses spécifiques.
Enfin, un examen récent a mis en évidence une configuration de quille pendulaire atypique, dont le bulbe concentre une part importante du poids du bateau : la rigidité de la plateforme limite alors l'angle de gîte statique mesuré, qui ne reflète pas le gain réel de couple de redressement en navigation, d'où une sous-évaluation.
L'IRC révisera le traitement des quilles pendulaires pour 2027, en limitant au maximum l'impact sur les configurations existantes, déjà correctement jaugées. À noter qu'un propriétaire qui remplacerait la quille fixe de son bateau par une quille pendulaire verrait presque certainement son année d'ancienneté réinitialisée, avec un impact sur son rating à anticiper en amont.

Ludovic Abollivier
Directeur du Centre de Calcul IRC et membre du Comité Technique IRC



Un vent de renouveau

Philippe Girardin fait le point sur l'évolution de la Classe IRC.



La classe IRC a renouvelé tout son bureau. Merci à l'équipe précédente d'avoir pérennisé l'outil. Le bureau est un mélange des pratiquants double/équipage et des bassins de navigation. Nous avons dépoussiéré les statuts, demandé notre affiliation comme classe à la FFV. Un très gros travail de communication et de création d'outils numériques a été fait. Nous avons interrogé nos membres pour connaître leurs pratiques, leurs désirs et les informer de notre mission. Nous avons deux prérogatives qui sont la proposition de soumission techniques au moment du congrès IRC annuel qui était à Londres cette année, et de diffuser le plus largement possible la bonne parole de l'IRC. Les différents sondages ont tous été convergents.
On note une inquiétude des propriétaires de bateaux anciens face à la concurrence des nouveaux bateaux typés Scow et une envie d'avoir plus de bateaux sur les lignes de départ avec moins d'épreuves au championnat. Au sujet des Scow, nous avons missionné trois ingénieurs naviguant en IRC pour nous permettre de qualifier les problèmes. Il a d'abord fallu définir ce qu'était un Scow, et par extension une carène planante. Pour cela, nous avons travaillé sur 60 certificats de jauge intelligemment choisis. Une fois la qualification des différents modèles établis, nous avons quantifié les modèles avec des VPP. Toutes ces conclusions ont fait partie des soumissions que nous avons développées au congrès. Les participants, et au premier chef Jason Smithwick, directeur de la jauge, les ont trouvées très pertinentes. Je tiens à remercier Ludovic Abovillier qui, tout en gardant un droit de réserve pour éviter un conflit d'intérêt, a su être un interlocuteur privilégié.
Pour résoudre le problème de la fréquentation des lignes de départ, nous avons suggéré aux clubs de regrouper équipages et double pour le classement, à l'image de ce qui se fait sur les courses du RORC, un classement double étant extrait, regroupant les différentes classes de rating. A posteriori l'expérience a été faite sur la course des îles du Ponant et les régatiers y ont trouvé leur compte. Pour les parcours construits, on devrait pouvoir contenter tout le monde en allongeant le bord à 2 ou 2,5 milles. Il est certain que sur une épreuve comme le SPI Ouest France, cela demande un gros effort de réflexion quant à la faisabilité et à la logistique que cela entraîne.

La classe n'a aucun pouvoir décisionnel

Elle n'est là que pour transmettre le désir des coureurs et fait donc l'interface avec les clubs d'un côté et le Pôle Course de l'autre. Pour le contenu du championnat, les nouveaux outils numériques nous ont permis de définir toutes ces orientations et d'offrir des services comme la vente de matériel d'occasion, le covoiturage et tout ce qui peut se rapporter à notre pratique. Les équipiers peuvent y avoir accès contre une modique inscription de 10 euros à la classe. Nous avons conscience que les sports nécessitant un budget important sont sous pression et nous n'échappons pas à la règle. Nous sommes en concertation permanente avec la FFV, les clubs et le pôle Course pour arriver au meilleur compromis et pour arrêter la lente érosion qui n'est pas, soit dit en passant, l'apanage de la France et de l'IRC en particulier. Les changements dans la jauge vont intervenir pour établir une équité entre bateaux anciens et modernes. La bonne balance est compliquée à trouver pour pénaliser sans punir. La reconquête des équipages amateurs, la maîtrise des coûts et l'attractivité du circuit Manche Atlantique constituent les principaux enjeux à venir.

PS : En 2027, le championnat d'Europe IRC sera organisé à Porquerolles. Un endroit magnifique pour régater !

Philippe Girardin, Président de la classe IRC

Vers une relance significative en Méditerranée

La saison IRC 2027 en Méditerranée va être marquée par le déroulement du 3 au 9 mai du Championnat d'Europe Equipages, organisé par le Yacht Club de Porquerolles conjointement avec la Porquerolle's Race. Gageons que l'attractivité de l'île en cette saison, la grande expérience du YCP dans l'organisation d'épreuves majeures et le cadre merveilleux de la rade d'Hyères pour des régates de haut niveau garantiront une flotte nombreuse et une lutte acharnée entre les équipages pour remporter le titre.

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 avec l'apport de la Classe IRC, le Pôle Course du YCF propose un programme équilibré en courses inshore et offshore, un nombre réduit d'épreuves comptant pour les championnats et une évolution du système d'attribution de points avec une nouvelle table Cox-Sprague. Après la phase probatoire de 2026, il a été décidé de renforcer avec les clubs la communication autour des classes IRC Promotion réservées aux bateaux de course croisière de série. Cette disposition a permis de faire revenir en IRC des bateaux de série partis en Osiris où les podiums leur sont plus accessibles. La mise en œuvre d'un accès plus économique pour l'obtention des certificats IRC pour les petits IRC 4 (Lht ←9,60 m), les IRC Vintage et les IRC Promotion devrait aider dans l'atteinte de cet objectif de relance. Un effort particulier sera poursuivi en 2027 pour accroître le nombre de contrôles de jauge hors épreuve et en appui des Comités Techniques en cours de régates car cette démarche a prouvé durant les 3 saisons précédentes toute son efficacité pour garantir l'équité sportive.

Ainsi avec ces différentes dispositions pratiques et avec l'appui des clubs méditerranéens et de la Classe IRC, le Pôle Course du YCF attend une relance significative de la course au large en Méditerranée.

CALENDRIER DES CHAMPIONNATS IRC 2027 MÉDITERRANÉE

Désignation épreuve	*Club*	*Début*	*Fin*	*Équipage*	*Double*	Site internet
SNIM	SN Marseille	26/03/27	29/03/27	X	X	https://www.lanautique.com/
Massilia Cup Inshore	CNTL	09/04/27	11/04/27	X	X	https://www.cntl-marseille.com/
Paprec 600 Saint Tropez	SNST	17/04/27	24/04/27	X	X	http://www.societe-nautique-saint-tropez.fr/snst/
Championnat d'Europe IRC	YCP	03/05/27	09/05/27	X		https://yachtclubporquerolles.fr/
Porquerolles Race	YCP	06/05/27	09/05/27	X		https://yachtclubporquerolles.fr/
Les Clubs du Vieux Port	UNM	15/05/27	17/05/27	X	X	https://www.unm1882.fr/
La Mandréenne	AN ST Mandier	22/05/27	23/05/27	X	X	https://www.ansmvar.fr/page/1454284-accueil
100 Miles de Ste Maxime	YCSM	28/05/27	30/05/27	X	X	https://club-nautique-sainte-maxime.fr/
Loro Piana Giraglia	YCI/SNST	12/06/27	19/06/27	X		https://www.loropianagiraglia.com/en/index.html
Massilia Cup Offshore	CNTL	19/06/27	26/06/27	X	X	https://www.cntl-marseille.com/
Grand Prix de Palavas	CNP	03/07/27	04/07/27	X	X	http://www.cercle-nautique-palavas.com/grand-prix-de-palavas/
Palerme Monaco	YC Monaco	19/08/27	24/08/27	X		https://yacht-club-monaco.mc
QuadraSoloDuo	SN Marseille	22/08/27	28/08/27		X	https://www.lanautique.com/
Trophée Sémac	UNM	04/09/27	05/09/27	X		https://www.unm1882.fr/
Duo Sail	CNTL	25/09/27	26/09/27		X	https://www.cntl-marseille.com/
Tour de Corse	YCB	07/10/27	10/10/27	X	X	https://www.ycbonifacio.fr/
Rolex Middle Sea Race	RORC	16/10/27	23/10/27	X	X	https://www.rolexmiddlesearace.com
			Nb d'épreuves	***15***	***12***	
				6 offshore 5 meilleurs résultats	5 offshore 5 meilleurs résultats	



2 Championnats séparés Manche et Atlantique

Le championnat 2027 va connaitre un regain de forme comme toutes les années impaires avec le Fastnet. Nous reprendrons un schéma ancien en séparant de nouveau la Manche de l'Atlantique avec deux épreuves communes : le Tourduf et le Fastnet. La Manche aura à sa disposition des courses autour de Saint Malo, Granville et Cherbourg. Pour l'Atlantique ce sera La Rochelle, la baie de Quiberon et Lorient avec un peu moins d'épreuves qu'on espère plus fréquentées en ne prenant en compte que les trois ou quatre meilleurs résultats. Le classement IRC Promotion introduit en Méditerranée en 2026 constitue un levier pour attirer et fidéliser les propriétaires de bateaux de série plus anciens (bateau de série de plus de 15 ans avec mât alu). La mixité, l'accueil des jeunes et donc la transmission de l'expérience figurent parmi les orientations mises en avant en 2026 par des bonifications de points qui seront reconduites en 2027. La priorité sportive sera de conserver un calendrier lisible avec une alternance de régates côtières et hauturières. La France sera à l'Admiral's cup avec une équipe trinitaine constituée de *Palanad* et *Whim* qui seront nos représentants dans cette prestigieuse épreuve. Nous leur souhaitons le meilleur ainsi qu'à vous tous pour 2027.



© Thomas Brégardis/Ouest-France

CALENDRIER DES CHAMPIONNATS IRC 2027 MANCHE

COMPETITION	*Organisateur*	*Début*	*Fin*	*Équipage*	*Double*	Site internet
Cervantes Trophy Race (date provisoire)*	RORC	01/05/27		X	X	http://www.rorc.org/
Coupe Emily Moulton	SNBSM	15/05/27	17/05/27	X		https://snbsm.com/
Ticket to Wight	YCC	04/06/27	06/06/27	X	X	https://yc-cherbourg.com/
Trophée Audi Saint-Malo - Les 100 milles et Une Nuit	YCD	12/06/26	13/06/27		X	https://snbsm.com/
Cowes Dinard St-Malo Race (Date provisoire)*	RORC / YCD	02/07/27		X	X	http://www.rorc.org/
Rolex Fastnet Race*	RORC	24/07/27		X	X	http://www.rorc.org/
Tour du Finistère à la voile	CDV 29	26/07/27	31/07/27	X		https://www.cdv29.com/
Trophée Audi Saint-Malo - le Tour des Sémaphores	SNBSM	28/08/27			X	https://snbsm.com/
Cherbourg Race (Date provisoire)*	RORC, JOG	03/09/27		X	X	http://www.rorc.org/
Trophée des Minquiers	YCG	25/09/27	26/09/27	X		https://yachtclubgranville.com/
			Nb d'épreuves	***8***	***7***	
				4 meilleurs résulats	2 meilleurs résulats	

* Course au large

CALENDRIER DES CHAMPIONNATS IRC 2027 ATLANTIQUE

COMPETITION	*Organisateur*	*Début*	*Fin*	*Équipage*	*Double*	Site internet
Spi Ouest France BPGO	SNT	25/03/27	29/03/27	X	X	https://www.snt-voile.org/
Gascogne 45/5*	LRN	15/04/27	18/04/27	X	X	https://www.larochellenautique.com/
Armen Race Uship*	SNT	06/05/27	09/05/27	X	X	https://www.snt-voile.org/
Grand Prix du Crouesty	YCCA	15/05/27	17/05/27	X	X	https://www.ycca.fr/
Duo Catamania	VBS, SNT, YCCA	12/06/27	18/06/27		X	https://www.duocatamania.com/
La Boucle des Açores*	LRN	17/07/27	11/08/27	X	X	https://www.larochellenautique.com/
Rolex Fastnet Race*	RORC	24/07/27		X	X	https://www.rolexfastnetrace.com/fr
Tour du Finistère à la Voile	CDV 29	26/07/27	31/07/27	X		https://www.cdv29.com/
L'Atlantique Le Télégramme E. Leclerc	CNL	17/09/27	19/09/27	X	X	https://www.cnlorient.com/
			Nb d'épreuves	***8***	***8***	
				5 meilleurs résultats		

* Course au large



© Philip Plisson

Point de vue

« Plutôt que de perdre leur temps à critiquer les systèmes de jauge et leur approximation, pourtant inévitable lorsqu'il s'agit de comparer avec un seul coefficient des bateaux aussi différents qu'un Maxi et un Kelt 7 m, les régatiers seraient mieux inspirés de se concentrer sur le véritable enjeu : remettre du monde sur l'eau. Car la meilleure jauge du monde ne compensera jamais l'absence de concurrents. Plus les flottes sont nombreuses, mieux c'est pour tout le monde. Plus de participants, c'est la possibilité de regrouper des bateaux de taille ou de programmes proches et de créer des courses plus cohérentes et disputées.

Dans le même esprit, les clubs organisateurs devraient davantage promouvoir l'IRC Promotion. Simple, équitable et peu coûteux, ce dispositif facilite l'accès à la compétition. Le défi aujourd'hui n'est pas d'organiser plus de courses, mais d'avoir plus de bateaux au départ de chacune d'elles.

Enfin, le succès d'une régate ne se juge pas à la précision de son classement mais à sa capacité à fidéliser ses participants. Une bonne épreuve est celle dont les équipages repartent avec l'envie de revenir, pas celle dont ils discutent encore le rating six mois plus tard. La convivialité est le véritable carburant de notre sport. Nous sommes des amateurs avant tout. Nous naviguons pour nous faire plaisir. Comme disent les Britanniques : *Keep it simple and enjoy sailing*."

Frédéric Bouvier,
régatier et constructeur



Colombe Julia et Thomas André, champions du monde offshore en double mixte à Marseille

Du 23 septembre au 2 octobre 2026, le Championnat du monde offshore en double mixte s'est disputé pour la première fois en Méditerranée, à Marseille, sur le plan d'eau des Jeux olympiques de Paris 2024. Organisée par le Cercle Nautique Touristique du Lacydon (CNTL), le Yacht Club de France, le Royal Ocean Racing Club (RORC) et Cap Regatta, avec le soutien de la FFVoile, cette troisième édition a réuni dix-sept équipages mixtes de treize nations, à bord d'une flotte partagée de OD fournie par l'organisation. Au terme de plus de deux jours complets en mer pour la finale, le titre mondial revient à nouveau à un équipage tricolore. Thomas André, tenant du titre après sa victoire en 2025 à Cowes avec Théa Khélif, devient le premier double champion du monde, cette année avec



© Studio Borlenghi

Swan Cup



© Carlo Borlenghi

Arobas

Colombe Julia. Une performance qui complète les deux autres podiums de l'année pour Thomas : 1er de la Plastimo Lorient Mini 6.50 et 3ème de l'Aventura en Beneteau 3, deux courses disputées en double. La nouvelle spécialité de Thomas !

Les SF 30 OD à la CIC MED Channel Race

Aux Class40 de la CIC Med Channel Race (Marseille au mois de mars) s'ajouteront pour la première fois les monotypes Jeanneau. L'équipage est en double mixte et le parcours tracé autour des îles avoisinantes sera long d'environ 720 nautiques au départ et à l'arrivée de la cité phocéenne.

Sardinia Cup : victoire de l'équipe du RORC

Organisée par le Yacht Club Costa Smeralda (YCCS), la Range Rover Sardinia Cup s'est déroulée à Porto Cervo du 31 mai au 7 juin 2026. Les sept manches, comprenant des courses au large, côtières et de type « banane », se sont déroulées dans des conditions spectaculaires. Le Royal Ocean Racing Club (RORC) a remporté l'épreuve. L'ancien commodore du RORC, James Neville, à bord d'*Ino Veritas*, s'est imposé dans la classe IRC 1, tandis que le *Garm* de Per Roman a terminé troisième en IRC 2. Grâce à ce résultat d'équipe combiné, le RORC a remporté le trophée tant convoité devant le club hôte, le Yacht Club Costa Smeralda. L'équipe RORC Gold s'est classée 3ème, avec *Rán*, premier en IRC 2 et *Jolt* 34ème en IRC 1. La régate par équipes de deux bateaux (à l'instar de l'Admiral's Cup), organisée par le Yacht Club Costa Smeralda depuis 1978, a donc fait son retour cette année avec le soutien de son partenaire institutionnel Range Rover, après une absence de 14 ans. La prochaine édition aura lieu du 4 au 11 juin 2028, en alternance avec l'Admiral's Cup, courue les années impaires. Il y avait 10 équipes en compétition à Porto Cervo. Celle portant les couleurs de notre club, et représentée par *Spirit of Lorina* et *Raving Swan*, s'est classée 5ème.

Arobas gagne la Swan Cup

Le Swan 601 de Gérard Logel remporte la Swan Cup dans la catégorie des Mini Maxi. Gérard est amoureux de son Swan 601 *Arobas* qui fête ses 22 ans : le premier d'une petite série faite en carbone à 8 exemplaires sur les plans de German Frers. La Swan Cup se déroule tous les deux ans en Med à Porto Cervo et Gérard ne manque jamais ce rendez-vous. « Le Swan c'est une religion » et, tenez-vous bien, ils étaient 170 pèlerins (plutôt des cygnes à voile) sur place, soit environ 1 800 marins (à dix individus par bateau) cet été reçus par le très chic Yacht Club de la Costa Smeralda. *Arobas* s'est illustré dans sa catégorie, celle des Mini Maxi, comme il l'avait fait 10 ans auparavant.



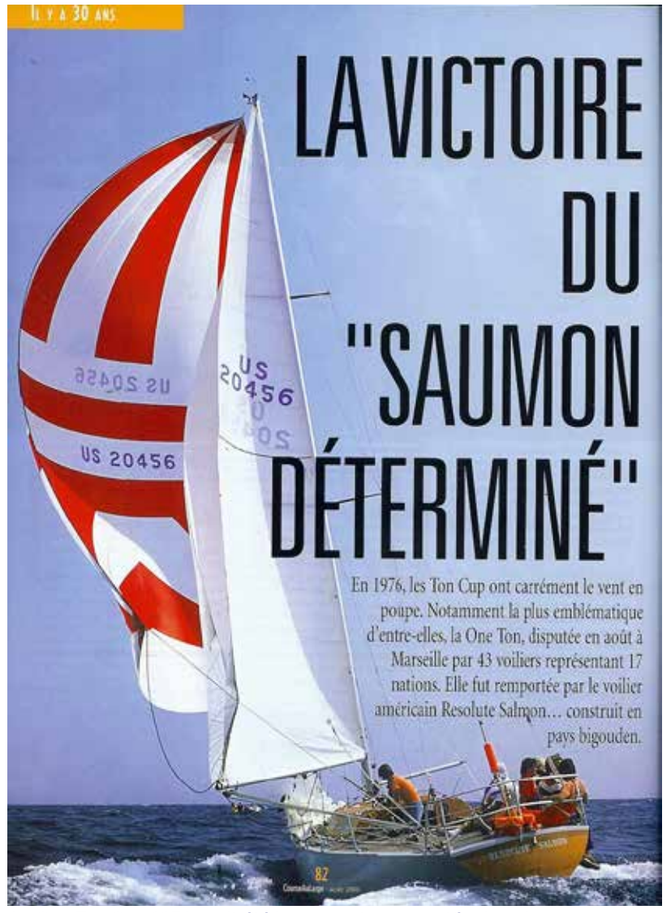
© Studio Borlenghi

Sardinia Cup *Ino Veritas*

On ne vit pas un monde parfait, la Swan Cup se court en ORC. Ce qui a le don de mettre Gérard en pétard : « C'est ennuyeux de courir un jour en IRC, comme c'est le cas à la Maxi Rolex World Cup disputée sur le même plan d'eau, et le jour d'après en ORC alors que les deux compétitions sont organisées par le même club »...

One Ton : le retour ?

Il se dit que la One Ton Cup pourrait renaître de ses cendres, sur le même principe que pour la Half Classic, soit avec d'anciens IOR traités en IRC. Ce serait top que cet One Ton Vintage se déroule à Marseille dans les eaux qui ont accueilli la crème de la gente régatière mondiale sur des protos de toute provenance, des légers plans Farr au lourd Resolute Salmon à dérive dessiné par Britton Chance, qui remporta la Coupe. C'était à Marseille en 1976. 43 One Tonners impliquant 17 nations ! À l'époque, ce fut un évènement. Les revues spécialisées en avaient fait « leur choux gras ».



La One Ton Cup 1976 avait été largement commentée dans les revues



© Studio Bortenghi

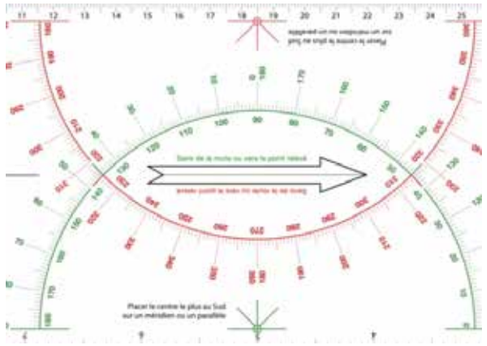


Règles IRC 2027 : modifications

Les modifications adoptées de la règle IRC s'appliquent à compter du 1er janvier 2027, sauf dans les pays où la période de validité s'étend de juin à mai. Elles précisent les règles d'établissement des voiles et l'usage d'énergie emmagasinée pour le réglage du lest ou des appendices. Elles clarifient également l'année d'ancienneté après modification de l'enveloppe, de la largeur ou de la longueur de coque, les définitions du point d'amure, de STL et de STLFHmax, ainsi que celle du gréement arrière sur les bateaux à plusieurs mâts. Les dispositions relatives à l'énergie emmagasinée n'ont d'incidence ni sur les procédures de jauge actuelles ni sur le rating.

Et de 4 : le CNTL Marseille sacré meilleur Club IRC de France pour la 4ème année consécutive !

Cette année encore, les résultats des bateaux et des équipages IRC du Pôle Course du CNTL Marseille sur les plans d'eau méditerranéens ont hissé le club du Vieux Port sur la première marche de ce classement national. Depuis quelques années, la politique sportive volontariste insufflée par son Président Franck Recoing et menée par Yves Ginoux, Responsable du Pôle Course, a permis de rassembler en son sein une vingtaine de bateaux performants où le TP52 *Team Guenifey* de Julien Llorca est voisin du JPK 10.10 *Ilogan* de Pierre Perdoux ou du Mumm 36 *Long Nose XI* de Jean Rougnon. Tout au long de la saison, les séances de formation aux différents aspects de la course au large et les entraînements réguliers conduits en collaboration avec Massilia Sailing Academy, font intervenir avec succès des arbitres, des experts ou des entraîneurs de renom qui ont sensiblement haussé le niveau global de la trentaine de bateaux du CNTL qui régatent régulièrement.



Règle Cras

Provocation

L'idée circule sur les pontons que l'IRC donnerait un bonus de 3 ou 4/1000 lorsque l'équipage navigue à l'ancienne en utilisant : gomme, crayon, règle Cras, compas de relèvement, GPS de base (position), cartographie papier, documentation courants livresque. MTO de base et routage intellectuel (Sextant autorisé). C'est le " Retour à la Mer " et aussi celui du " Sens Marin".

CNTL
CERCLE NAUTIQUE
MARSEILLE VIEUX-PORT



La Transquadra part le 4 juillet de La Turballe

Née en 1993, la pionnière des Transat, pour amateurs de 40 ans et plus, qui se déroule tous les 3 ans, quitte La Turballe le 4 juillet à destination de Madère. Elle en repartira fin janvier 2028 cap vers Pointe à Pitre en Guadeloupe et non plus le Marin en Martinique, comme précédemment. Aux deux catégories, Croiseur et Performance s'ajoute un nouveau groupe de voiliers : les Super Performance d'un rating supérieur à 1.051 et qui concerne notamment la nouvelle génération des IRC Scow. L'organisateur Mico Bolo table sur une quarantaine d'engagés, dont le solitaire Alex Ozon, « le régional de l'étape » et Éric Guignet, vainqueur de la précédente édition sur un JPK 10.30 et plus récemment de la Cap Martinique avec son 10.50 (toutes deux en double). Mico se félicite d'accueillir 8 nations différentes de coureurs mais regrette que la Boucle des Açores se déroule simultanément et donc le prive de participants à sa Transquadra.

CARNET



Minypige a perdu sa navigatrice

Jean-Claude Merlivat a été très actif auprès du Centre de Calcul IRC pendant une bonne dizaine d'années, notamment pour la traduction et la relecture de la jauge et au contact de nos distributeurs overseas. Jean Claude et son épouse Liliane formaient un couple assidu de régatiers à bord de leur *Minypige*, Liliane à la navigation et à la tactique, et Jean-Claude à la barre. Leur bateau avait La Trinité-sur-Mer pour port d'attache. Ils étaient de tous les Challenges d'automne et de printemps et régataient volontiers en Manche.

Avec leur Elan 333 de course croisière, ils ont gagné de nombreuses régates et symbolisaient de belle façon l'accomplissement d'une passion commune. Liliane s'est éteinte début juin. Elle était une scientifique de renom. Ses collègues de Saclay écrivent à son sujet : « Liliane Merlivat était une femme de science remarquable, enthousiaste, curieuse, perspicace, passionnée par la géochimie et l'étude du climat, s'investissant dans des développements expérimentaux originaux, poussant les analyses scientifiques toujours plus loin pour mieux comprendre les processus chimiques, biologiques, physiques, avec une grande ténacité ». En bateau, Liliane ne se ménageait pas non plus, toujours avide d'échanges la régate achevée. À notre camarade Jean-Claude et à sa famille, le club adresse ses sincères condoléances.



Ciao Maestro

Cet homme était un concentré de talent et de gentillesse. Carlo Borlenghi a été un grand monsieur de la photo de mer au point que de grandes marques, comme Rolex, ou de grands évènements, telle la Coupe de l'America, ou des partenaires majeurs, tel Prada, se sont attachés ses services. Il a aussi photographié les plus beaux coursiers IRC engagés dans les plus fameuses compétitions internationales, et dans chaque édition du Guide IRC nous utilisons fréquemment ses images. Carlo nous a quitté à l'âge de 70 ans des suites d'une longue maladie mais son œuvre lui survivra longtemps.