

UNCL

Union Nationale pour la Course au Large



2021



Sun Fast 3300

Un bateau de course
audacieux conçu
pour le succès !

SUN
FAST
3300



AGURON / STREPTO - © Jean-Marie LIOT / Jeanneau - 920397 - 10/2020

Dessiné par le duo [ANDRIEU|VERDIER] et construit intégralement en infusion, le Sun Fast 3300 bénéficie d'une carène moderne avec double concavité, d'une résistance et d'une rigidité exceptionnelles, avec un poids considérablement réduit. Grâce à sa coque puissante et légère, ses doubles safrans et sa quille droite, ce nouveau Sun Fast saura conjuguer vitesse et stabilité de route à toutes les allures. Parfaitement adapté à la course en solo, en double ou en équipage, le Sun Fast 3300 se montrera concurrentiel sur des parcours inshore comme au grand large.



JEANNEAU

ÉDITORIAL



Comment se projeter quand notre avenir nous semble autant incertain ?

En cette fin d'année 2020, après une saison écourtée entre deux confinements, nous sommes tous en train d'imaginer les divers scénarii 2021.

Tous les marins le savent : après le passage du front, revient le beau temps. Soyons donc résilients et projetons nous dans un futur où nous pourrions retrouver la liberté d'aller sur l'eau et de nous y confronter. En parcourant cette nouvelle édition de notre revue annuelle, vous pourrez constater que nos Championnats UNCL 2021 n'ont jamais été aussi fournis en belles épreuves, avec

en points de mire la Cap-Martinique, la première étape de la Transquadra, le Fastnet, et le Championnat d'Europe IRC... En tout 38 épreuves passionnantes où amateurs, parfois épaulés par des pros vont chercher le graal.

Depuis 50 ans, je régate régulièrement et, grâce à mon parrain Bernard Moureau, suis membre de l'UNCL depuis 40 ans : ce qui est une véritable source de fierté. Il y a 5 ans, j'ai voulu aller au bout de mon engagement et les membres du club m'ont élu à la présidence du Club. Pour 3 ans comme le veut la tradition du club, puis 4 et enfin cette cinquième et dernière année. J'y ai mis toute mon énergie, et, avec le soutien indéfectible de mon ami Philippe, du bureau et des membres du comité, nous avons semé des graines et avons la satisfaction de les avoir vu germer ! L'UNCL est devenue encore plus attractive et quelques belles personnalités nous ont rejoints. Ensemble, nous avons pu constituer une équipe opérationnelle compétente et impliquée qui a pris à bras le corps des dossiers complexes, et assuré un travail quotidien, avec l'aide de nos permanents Rose, Ludo et Basile, qui ont toujours répondu présents à nos sollicitations. Chaque page de cette revue représente le fruit d'actions de membres ou de salariés du Club.

Pendant mon mandat, j'ai eu à gérer deux dossiers majeurs que sont l'accord avec le RORC pour projeter l'IRC dans l'avenir et le déménagement du Club. Au-delà de ces aspects opérationnels, ma préoccupation a été de mettre en place un mode de fonctionnement qui nous permette de réagir rapidement et efficacement aux demandes de nos membres et des passionnés de course au large. Car ce sont eux et la passion commune qui nous anime qui constituent la raison d'être du club ! L'UNCL a ceci d'original qu'étant à Paris, loin des plans d'eau, on n'y retrouve pas la vie de club telle qu'on la pratique sur nos côtes. En revanche, la présence constante de nos membres au plus haut niveau dans toutes les épreuves importantes, locales ou internationales, montre la puissance de notre réseau.

Beaucoup reste à faire pour permettre à l'UNCL de continuer à porter ses valeurs et rayonner sur la Course au Large. Notre plus éminent membre historique, Éric Tabarly, a mis la France sur la voie de l'excellence en course au large et océanique. Que l'on soit en monotype (Figaro), en jauge à restriction (Imoca, Class40) ou en jauge à rating (IRC), nous faisons tous partie du même monde, amateurs d'abord, professionnels ensuite. Route du Rhum, Fastnet, Giraglia ou Championnat d'Europe IRC... La France domine les mers pour le moment. La créativité de nos architectes, la qualité de production de nos chantiers et équipementiers, la fréquence et le niveau de nos courses... Tout contribue à la compétitivité de nos solitaires, de nos duos et de nos équipages nationaux. L'UNCL fait partie intégrante de cet écosystème. Poursuivons donc dans cette voie et l'UNCL continuera d'être un pôle attractif et moteur.

Bonne fin d'année et bonne saison 2021 !

*Jean-Philippe Cau
Président de l'UNCL*

SOMMAIRE

■ Edito	3
■ Bulletin d'adhésion	4
■ Vie du Club	6
■ Transat Cap Martinique	10
■ Sillages	16
■ Championnats IRC/UNCL 2020	24
■ Paroles de vainqueurs	25
■ Cahier Technique IRC - QR Code	32
■ Overseas	33
■ Congrès IRC	36
■ Nouvelle organisation de l'IRC	37
■ Calendrier des courses 2021	38
■ L'IRC et les foils	42
■ Tangon et bout-dehors	46
■ Yves Ginoux en son jardin	50
■ Sam Manuard rêve de dessiner un IRC	51
■ Entraînement à La Trinité	52
■ Bienvenue à Michael Boyd	53
■ Tout pour vos régates en un clic !	54
■ PROPIRC et IRC GO	55
■ Liste des correspondants IRC en France et Overseas	56
■ Évolution de la jauge	57

Réalisation : Groupe 5

Coordination éditoriale :

Basile Després

Rédaction : Ludovic Abollivier, Patrice Carpentier, Jean-Philippe Cau, Basile Després, Yves Ginoux, Jean Sans, Philippe Sérénon, les lauréats des Championnats IRC/UNCL ainsi que les correspondants IRC Overseas

Conception/Exécution : Log'Ouest

Photos : Les noms des photographes figurent à côté des images publiées

Impression : Les Impressions DUMAS

Production UNCL :

17 rue Henri Bocquillon

75015 PARIS

Tél. (33)1.40.60.43.10

Email. uncl@uncl.com

Website. www.uncl.com

Photo de couverture : Le J 112 E Musix de Philippe Baetz photographié par Philip Plisson durant le Spi Ouest-France 2020



UNCL

17 rue Henri Bocquillon • 75015 Paris
Tél. 01 40 60 43 10
Email. uncl@uncl.com
Web. www.uncl.com



Adhésion UNCL 2021

Vous pouvez effectuer toutes ces démarches via la Boutique en Ligne : <https://boutique.uncl.com/>

Nom Prénom
Adresse Tél domicile
..... Tél bureau
..... Portable
Code postal Fax
Ville Email
Pays Web
Date de naissance/...../..... Situation de famille

1^{er} Parrain 2^{ème} Parrain

Profession

Nom et adresse de la Société

N° de licence FFV

Propriétaire ☐ Skipper ☐ Équipier ☐

Nom du bateau Port d'attache

Type de bateau N° de voile

Architecte Constructeur

Certificat de jauge IRC : oui ☐ N°/..... Non ☐

Palmarès

Fait à Le/...../.....

Ci-joint règlement d'un montant de Euros

Signature

MEMBRE UNCL TARIFS DES COTISATIONS 2021

Moins de 25 ans	30 €
De 25 à 30 ans	50 €
De 31 à 40 ans	100 €
De 41 à 65 ans	150 €
Plus de 65 ans	125 €
Conjoint	50 €

MEMBRE UNCL TARIFS DES LICENCES FFVoile 2021

Licence FFV 2021	58,50 €
Licence FFV 2021 – de 18 ans	29,50 €

Je suis informé qu'en tant que membre de l'UNCL, mon nom ainsi que celui de mon bateau apparaîtront dans l'annuaire des membres de l'UNCL. Sauf avis contraire de ma part (en cochant la case ci-dessous) j'accepte aussi que mon adresse et mon numéro de téléphone personnel apparaissent dans cet annuaire.

☐ Je ne souhaite pas que mon adresse et mon téléphone apparaissent dans l'annuaire des membres de l'UNCL.

SUIVEZ VOTRE INSTINCT

northsails.com





Photo © phplisson

Club d'envergure et jauge Internationale (IRC)

Jamais dans son histoire, l'UNCL n'avait eu à vivre une situation d'une telle complexité : non contents de s'installer dans de nouveaux locaux après avoir quitté le bord de Seine à Boulogne et mis en place un nouveau mode de fonctionnement, nous avons eu à subir comme tout le monde la crise sanitaire et Rose s'est absentée quelques semaines pour donner naissance à son deuxième enfant. Excusez du peu ! Mais votre club a traversé fièrement cette mer plus qu'agitée.

Depuis le changement de locaux, l'UNCL avait déjà mis en place le travail à distance et fait une croix sur les rencontres régulières en présentiel entre élus et salariés. Rose, Basile et Ludovic étaient déjà « amarins » et travaillent à distance avec une présence réduite dans les locaux administratifs du club au 3^{ème} étage de l'immeuble de la Fédération Française de Voile dans le 15^{ème}. Un accord avec le Yacht Club de France, a permis aux membres de l'UNCL de jouir d'un espace ouvert à tous nos membres et de profiter des diverses installations du YCF, bar, restaurant, voire salles de réunion. Beaucoup des membres de l'UNCL ne sont pas parisiens mais viennent à Paris pour raison professionnelle. Ils peuvent trouver un havre de paix dans un décor exceptionnel propice aux rencontres. Si la crise sanitaire, qui a réduit considérablement les voyages, n'a pas permis de profiter pleinement de cette opportunité, elle reste disponible,

dès que la situation le permettra.

Votre club a maintenu ses bureaux et comités directeurs et les relations avec les différents acteurs de la course au large, utilisant les diverses solutions de vidéo communication. La crise sanitaire aura ainsi généré un changement profond et durable des comportements et de la culture du club dans un sens très positif. A l'avenir, le club sera ainsi plus proche de ses membres, répartis le long des côtes de la Manche, de l'Atlantique ou de la Méditerranée. A quelque chose malheur est bon !

L'illustration concrète en sont les Ateliers et Keynote UNCL. Avec la mise en place de visioconférences, ils ont été particulièrement fréquentés cette année et nos membres ont été très assidus et impliqués : des rendez-vous thématiques, le partage d'expériences de régatiers, et des thèmes jamais bien éloignés de notre passion commune pour la course au large.

Des courses reprogrammées

Le printemps durant lequel se déroule habituellement une grande partie des championnats a vu l'annulation de toutes les épreuves pour cause de crise sanitaire et de confinement. Mais l'UNCL prépara la reprise de deux manières : elle proposa aux clubs de participer à la définition d'un protocole adapté aux circonstances d'une part et travailla avec eux à une reprogrammation des épreuves à la sortie de l'été d'autre part.

Cette collaboration avec les clubs a permis de préserver les Championnats IRC

2020 sous une forme adaptée. Le temps disponible limité conduit par exemple la Nautique et le CNTL de Marseille à fusionner cette année la Massilia et la SNIM dans une nouvelle épreuve, Marseille 2024, qui malheureusement a dû être annulée au dernier moment compte tenu de l'aggravation de la crise sanitaire à Marseille. De nouvelles épreuves, dans un contexte sanitaire régional différent, ont pu se dérouler (la Nuit de l'Armen, l'Atlantique-Le-Télégramme, le Spi Ouest France, les Voiles de St Tropez...) et d'autres ont pu voir le jour et marquer la saison telles que la Cap 300 milles en Manche Atlantique ou encore La Coupe Napoléon et la Sanaryenne en Méditerranée. Par contre, Novembre à Hyères dont ce devait être l'année du renouveau devra attendre encore un an, la situation sanitaire de fin d'année redevenant extrêmement préoccupante.

L'enjeu majeur du Vendée Globe motiva la FFV à trouver un accord avec les ARS, Prémar, Preterre, ministères des Affaires étrangères et de l'Intérieur (rien que ça...) pour que la Course au large soit l'un des sports dont les compétitions puissent avoir lieu. Qu'elle en soit remerciée.

Nos membres à l'honneur

Jacques Civilise, notre membre et créateur de la Drheam Cup fut celui qui donna le départ de la saison, accueillant de surcroît les Figaro pour faire une épreuve très séduisante dans le contexte.

Photos © Anne Beaugé – Ils aiment la mer





Entre ces deux bornes, la saison s'organisa avec la présence toujours remarquée de nos membres qui y ont réalisé de très belles performances.

En Manche-Atlantique, Eric Fries, Louis-Marie Dussere et Richard Fromentin raflent les trois premières places du Championnat Overall. Deux membres de l'UNCL dans les trois premières places, de quoi être fiers ! Chez les Doubles, Alexandre Ozon et Cedric Pouligny s'adjugent la première place devant Jean-François Hamon. À noter dans cette catégorie, le beau résultat de plusieurs des nôtres : Penny Aubert 3^{ème}, et le tandem Olivier Burgaud/Sylvain Pontu, au pied du podium avec une superbe victoire à la Cap 300 Milles.

Au Championnat Méditerranée, on retrouve encore l'UNCL aux deux premières places en IRC1 avec les victoires de Gilles Caminade et Philippe Frantz. Paul Rivas prend les commandes de l'IRC2 tandis qu'en IRC3 Les Minots de la Nautique ont fait parler la poudre. Ce très jeune équipage prend la tête de ce classement, devant notre champion d'Europe IRC 2019, Yves Ginoux, après leurs très belles victoires lors du Brescou d'Or et du Trophée Semac qui les a propulsés très tôt

en tête du Championnat. Deux épreuves qui ont également positionné Antoine Illes bien en tête de la catégorie IRC4. En Double, le tandem Pierre Perdroux/Pierre Grosgeat grappille la première place du classement devant Ludovic Gérard et Aude Chatot. Des concurrents tous très affûtés. La crise sanitaire a mis à mal le programme des Solos, mais c'est Damien Despierres qui tire son épingle du jeu et l'emporte dans cette catégorie.

Malheureusement, la Nuit de la Course au Large qui est l'occasion de la remise des prix pour honorer les champions de l'année, professionnels ou amateurs éclairés, organisée à l'Aéro Club de France, dans un cadre qui n'est pas sans rappeler celui des plus prestigieux Yacht Clubs « à l'Anglaise », n'a pu se tenir en décembre 2020.

Un programme de courses étoffé en 2021

Toute l'équipe de l'UNCL et les clubs ont bâti un programme 2021 qui devrait répondre aux attentes des régatiers après cette année chamboulée avec de plus en plus d'épreuves vers le large.

L'année sera riche avec notamment de nouvelles courses inscrites à nos

Championnats. Le programme de courses est étoffé et axé vers l'Offshore. L'UNCL suit également la tendance en proposant ses Championnats Double et Solo. Prolongation d'un succès, le Championnat Solo Méditerranée fidélise toujours autant les coureurs autour d'un programme cohérent, clé de sa réussite. Le Championnat double, peut s'enorgueillir d'une belle participation sur nos trois façades maritimes. C'est un axe important de développement pour l'UNCL. Pas moins de 13 courses en double sont proposées dans notre Championnat Manche – Atlantique et Méditerranée 2021. Enfin, vous trouverez dans ce guide édité par l'UNCL tout ce qu'il faut savoir pour préparer votre bateau IRC et votre saison 2021, ainsi que des sujets techniques qui enrichiront encore vos connaissances sur les bateaux et la régate. Nous vous invitons aussi à ouvrir les carnets de bord de nos amis de « l'Overseas » qui contribuent au développement de la jauge IRC et à son rayonnement international. Enfin, n'oubliez pas la lecture de la Règle IRC 2021, présentée en français et en anglais dans le Cahier Technique (QR Code en page 32).

CONTENDER SAILCLOTH®

TISSU À VOILE

EVENT: SYDNEY HOBART RACE 2019
YACHT: MISTRAL LOMBARD 34

ZZ Jet Black Aramid

Superkote



©Photo: Richard Bennett

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 olympisme, dans les défis et les syndicats, Contender propose des solutions innovantes qui font régulièrement leurs preuves sur tous les plans d'eau du monde.
— www.contendersailcloth.com

Go the extra mile!



Photo © philippplisson

CAP MARTINIQUE

LA NOUVELLE TRANSAT FAIT LE PLEIN

Le 18 avril 2021, une soixantaine de voiliers IRC, menés en solo/duo, quitteront La Trinité-sur-Mer pour une longue navigation non stop, cap vers La Martinique. Notre président Jean-Philippe Cau et son compère Thibaut Derville sont à l'origine de cette nouvelle Transat qui fait le plein de concurrents et se répétera dès 2023. Entretien



On connaît bien Jean-Philippe notre président mais un peu moins Thibault, adhérent de l'UNCL. Présentation

Thibaut : J'ai 62 ans, je navigue depuis toujours, d'abord au Cercle de la Voile des Flandres, où j'ai fait pas mal de 420 jusqu'au championnat de France de la série, j'ai couru des Tours de France... Ma profession m'a amené à sponsoriser pendant longtemps Marc Thiercelin, sur le Vendée Globe notamment, et d'autres coureurs connus. En 2006, je me suis moi-même lancé dans le bain océanique en participant à la Route du Rhum sur mon bateau : le premier Class40 jamais construit. Ensuite j'ai couru en IRC et c'est là que je suis devenu membre de l'UNCL. J'ai fait la connaissance de Jean-Philippe. Nous avons couru ensemble et sommes devenus, ça fait trois ans, copropriétaires d'un Ofcet 32 sur lequel nous avons couru en équipage et en double et sur lequel mon fils Victor va courir la Cap Martinique avec son ami Gautier Fijeac : le tandem le plus jeune de la course.

Revenons à la genèse de l'histoire : qui a eu l'idée de la Transat, quand et pourquoi ?

Thibaut : l'idée est conjointe. La course n'aurait pas existé sans que nous soyons tous deux réunis. A Pâques 2019, de nombreux coureurs ont été déçus de se voir écarter de la Transat AG2R qui avait dans un premier temps ouvert son épreuve aux IRC mais finalement a préféré la conserver aux monotypes et aux professionnels. Face à cet engouement on s'est dit avec Jean-Philippe qu'il fallait organiser une transat pour ces gens là sur un schéma sensiblement identique : un départ mi-avril (en l'occurrence le 18), suffisamment tard pour espérer une météo convenable sur le parcours et suffisamment tôt avant la saison des cyclones aux Antilles, et à une date qui correspondait à un créneau disponible dans le calendrier officiel des courses au large. Le parcours à destination de la Martinique est non stop, comporte une marque de parcours à Madère. La course est en solo/duo sur des voiliers IRC menés par des amateurs.

Pourquoi une arrivée à Fort de France et un départ à La Trinité sur Mer ?

Jean-Philippe : Thibaut a eu un GC 32 engagé dans la Foiling Week lors de son édition antillaise. A cette occasion il a tissé des liens privilégiés avec les décideurs sur place. De fait on a reçu très rapidement des réponses positives à notre projet de la part des institutionnels. Et on nous a vivement encouragés à faire une arrivée à

Fort de France quitte à adapter la structure portuaire existante pour accueillir les 60 bateaux de la course. Le départ devait être en Bretagne du fait de notre implantation en Bretagne sud, à moi et Thibaut, et plus encore du fait d'un gisement important de voiliers IRC taillés pour cette course. On avait trois sites en tête : Lorient, Douarnenez et La Trinité. A l'issue de la consultation, la mairie de La Trinité et le port de La Trinité dirigé par Marc De Ghellinck, ont affiché clairement leur soutien à notre projet pour diverses raisons dont la proximité de nombreux engagés et l'avènement d'une première transat dans les eaux trinitaines, site emblématique de la course au large. Simultanément, la SNT, la communauté de communes (AQTA) et le département se joignent à ces partenaires clés.

Quand on entend transat en solo/double pour amateurs sur IRC entre la France et les Antilles, on pense immédiatement à la Transquadra dont la 10^{ème} édition aura lieu l'an prochain... En quoi la vôtre s'en diffère ?

Jean-Philippe : Sur le plan sportif, la Cap Martinique n'a pas de limite d'âge, ni escale. Il y a deux catégories solo/duo mais un seul vainqueur : le bateau ayant réalisé le meilleur temps compensé. On a légèrement augmenté le coef IRC max autorisé (1.080) de façon à pouvoir accueillir les Figaro 2 jaugés et remonter le minimum (0.980) pour conserver une flotte homogène. Enfin nous encourageons une grande rigueur sportive

La Trinité sur Mer – Fort de France



LA MARTINIQUE

avec un contrôle strict de l'approbation des bateaux aux règles de course et à la jauge IRC en exigeant une pesée récente des voiliers s'ils ne sont pas « endorsed ». Aussi nous exigeons un bon niveau d'expérience des équipages et une préparation attentive des bateaux. On a beau être une course d'amateurs, on vise un niveau ++.

Thibaut : on essaye de faire une course à un niveau « pro » fait par des amateurs

Dans l'avis de course, on lit : « chaque concurrent devra porter les couleurs d'une association de soutien sociétal et/ou de développement durable ». Peut-on en savoir plus ?

Thibaut : Comme mentionné dans l'avis de course, les concurrents, par les valeurs qu'ils soutiendront, pourront se faire le relais de contacts fructueux entre leur association et des entreprises ou entités susceptibles de la soutenir. Et si nécessaire, l'organisateur s'engage à favoriser les rapprochements entre d'une part, coureurs et associations et d'autre part, associations et partenaires potentiels. Ça peut aussi bien concerner l'environnement que le sociétal. Jean-Philippe est déjà très impliqué dans l'environnement et moi dans le sociétal (ça peut être la caritatif mais aussi l'insertion par le travail, le soutien d'un Ehpad,...). On l'a voulu ainsi par ce que c'est notre ADN à tous les deux, mais on ne s'attendait pas au succès de la démarche. Pour être francs on est très surpris par l'imagination et l'engagement des équipages sur cet aspect de la course.

Jean-Philippe : défendre une cause c'est la solidarité, une solidarité qui se manifeste entre les concurrents qui se regroupent pour mieux se préparer à la traversée de l'Atlantique : ce n'est pas rien quand même. La pratique du solo et du duo catalyse l'esprit de solidarité dans la volonté de progresser ensemble pour bien faire leur course avec le double objectif d'être au départ et à l'arrivée. Nous favoriserons dans notre communication la perception et la mise en commun de toutes ces causes qui participent à l'élargissement de cette transat vers un vaste public.

Thibaut : C'est plus de boulot qu'on prévoyait, mais on prend du plaisir.

L'organisateur de la Transquadra a dû être content quand il a appris votre course ? Encore plus aujourd'hui avec le report de la TSQ, 3 mois après la Cap Martinique ! On sait même que des coureurs ont abandonné la TSQ pour la Cap Martinique...

Thibaut : Non seulement il n'y a pas eu de guéguerre entre les deux organisateurs mais l'organisation de la Transquadra nous a soutenus dès le départ et même devant les instances sportives nationales. La Transquadra est à l'origine de l'engouement des régatiers pour la course solo/duo, amateurs en IRC avec un format très spécifique. Elle a, d'entrée de jeu, reconnu

qu'il y avait de la place pour une autre course. Eux font le plein et nous on compte une soixantaine d'équipages, dont certains (presque une vingtaine quand même !) ont délaissé la TSQ pour la Cap Martinique, qui convenait mieux à leurs aspirations. D'autres ont même choisi de faire les deux Transats... On ne joue pas une concurrence mais une complémentarité aussi bien sur le format que la façon dont c'est fait. Mico Bolo, directeur de course de la TSQ, a accepté d'être le directeur de la Cap Martinique. Ça lève tout ambiguïté sur un éventuel désaccord entre nous, et cloue le bec à ceux qui rêvaient de nous opposer.

Si on fait l'addition, ce sont près de 150 voiliers menés en solo/double qui vont traverser l'Atlantique presque en même temps ! A quoi attribuez-vous cet engouement extraordinaire pour la course en solo/duo (dans les deux courses la proportion est 1/3, 2/3) ?

Jean-Philippe : La Transquadra a 30 ans, elle fête sa 10^{ème} édition. Revenons un peu en arrière. En 2008, le Spi Ouest-France jouait à guichets fermés avec 250 IRC en équipage. Depuis la participation s'effrite en raison notamment de la difficulté rencontrée par les propriétaires à constituer des équipages sur des régates pas forcément intéressantes pour l'ensemble des équipiers. Et le double s'est avéré comme un remède à ce manque d'attractivité pour des raisons pratiques : facilité à constituer un équipage, facilité logistique, convivialité... De retour à terre après la régate, l'équipage se retrouve autour de la même table le soir pour dîner. En solo/double plusieurs équipages refont leur match autour de la même table et ça rigole. J'ajouterai l'essor d'une nouvelle catégorie de voiliers de 32 à 36 pieds d'un prix encore abordable, et spécialement conçus pour être menés à 2 ou 4 mains en toute sécurité sur de longues distances, et aussi l'émergence d'un attrait grandissant pour les courses offshore, voire océaniques.

Thibaut : on offre à des amateurs ce que je n'ai jamais pu faire sinon à courir la Route du Rhum sur un 40 pieds pour assouvir mon envie de traverser l'Atlantique en course et en solo. Il n'y avait rien d'autre. Avec la Cap Martinique, on avait envie d'offrir ça aux autres.

Comment se répartissent les participants ?

Thibaut : La majorité des engagés est de nationalité française mais nous comptons pas mal d'étrangers : deux équipages anglais de bon niveau dont la seule femme de la course, des belges, suisses, espagnols, sud africains. On a aussi trois duos père/fils, ce qui est sympa et impossible en Transquadra. Il y a des méditerranéens mais peu nombreux.

Jean-Philippe : La moyenne d'âge, 51 ans, englobe des jeunes équipages proches

de la trentaine et bon nombre de « sexa », retraités ou séduits par le format compact de la Cap Martinique

Et les bateaux ?

Jean-Philippe : Beaucoup de JPK évidemment, aussi des Sun Fast : les deux marques les plus en vue. Les plus petits sont des A 31 et JPK 9.60 m, compétitifs en vitesse sur un parcours transatlantique, jusqu'à des voiliers de 40 pieds de croisière rapide comme un Opium 39 et un Dufour 40. On a également des voiliers moins typés IRC comme des Pogo 30 et autre Bongo. Le gros de la flotte mesure de 32 à 36 pieds avec des unités toutes récentes comme les SF 3300, JPK 10.30, Grand Soleil 34, confrontées à des unités plus anciennes comme le First 36.7.

Une fois n'est pas coutume, le suivi de la course ne se fait pas depuis une Yellow brick mais avec un autre système. Lequel ?

Jean-Philippe : on est parti pour faire un suivi grâce à un équipement qui va équiper la quasi-totalité des bateaux : l'Iridium Go qui permet de recevoir des fichiers en haute mer (l'organisation met gratuitement au profit des coureurs le téléchargement de fichiers météo) et de communiquer vocalement via un Smartphone. Ce même Iridium Go servira grâce à l'appli conçue par Sail Cloud (techno made in France) à envoyer automatiquement les positions des bateaux à terre. Au classement instantané en temps réel s'ajoutera le classement en temps compensé. Ceux qui disposent déjà d'un téléphone satellite Iridium portable et ne souhaitant pas y ajouter un Iridium Go pourront s'équiper d'une balise autonome de localisation.

Parlez nous de vos partenaires techniques, sportifs, financiers...

Thibaut : les partenaires majeurs sont l'île de la Martinique avec la collectivité territoriale de Martinique et son bras armé qui est le Comité Martiniquais du Tourisme. Ce sont eux qui nous ont dit oui au premier coup de fil et qui ont voté à l'unanimité le dossier : ce qui est très rare en politique. Le CMT fédère l'ensemble des institutionnels de Martinique : mairie, grand port « le Hub », direction de la mer de Fort-de-France. Les autres partenaires sont GBH, un grand groupe ultramarin qui souhaitait que le nom « Martinique » figure seul, sans nom de marque, dans l'appellation de la course, Corsair qui a confirmé son engagement malgré les difficultés dues à la Covid, d'autres gens qui nous apportent soit des prix, soit des facilités (Dream Yacht charter, Marinepool, NKE, Volvo), en Bretagne le port de la Trinité, le Conseil Départemental du Morbihan, la mairie, Aqta (communauté de communes). Nos partenaires sportifs sont le YC de Martinique, la SNT et bien évidemment l'UNCL qui est l'autorité organisatrice.

Propos recueillis par Patrice Carpentier

EN COURSE : LES CONSEILS DE NICOLAS LUNVEN



Nicolas s'est illustré dans 4 Transat AG2R disputées à la même saison que la Cap Martinique à bord d'un Figaro 2 assez comparable à nos 10 m IRC. Il a aussi terminé en tête d'une transat solitaire. Ce navigateur émérite communique volontiers sur ses expériences avec les adhérents de l'UNCL. Nous l'avons une nouvelle fois mis à contribution en lui demandant des conseils pratiques pour accomplir au mieux ce long parcours non stop entre la Bretagne et les Antilles.

PRÉPARATION

Une transat c'est au bas mot trois semaines de navigation. La première semaine de course peut-être musclée, humide et

fraîche. Au-delà de Madère on n'est pas loin des alizés et la navigation est plus cool climatiquement parlant et le bateau mouille peu ou pas au portant. Autrement dit il faut avoir du rechange pour se maintenir au sec durant la première semaine et après c'est plutôt tenue légère. C'est la chaleur et l'ensoleillement qu'il faut gérer. Je porte des T shirts à manches longues et des sous-vêtements légers qui me couvrent les jambes. A une de mes premières transats j'ai pris un coup de soleil, plus exactement une brûlure sur un bras, générant des cloques et ça m'a bien pourri la vie le temps que ça guérisse. Une autre fois j'ai voulu débarrasser le pont d'une minuscule méduse. J'ai senti une piqûre qui s'est infectée. Rien de grave en soi, mais il faut faire attention. Pour le confort à la barre, je ne suis pas un partisan du siège car ça te fait une interface entre les fesses et ton bateau avec l'inconvénient d'avoir un support qui a tendance à se balader. Je préférerais mon coussin contenant des billes à l'intérieur enserrées dans une housse étanche et recouvert par une taie faite dans un tissu qui sèche très vite.

En Figaro on avait l'obligation d'embarquer 5 jerrycans remplis de 20 l d'eau et plombés

sous la table à cartes. Je n'en ai jamais vidé à la mer. S'il y avait du rab au fur et à mesure qu'on s'approchait du but, on utilisait le « superflu » pour un rinçage léger. Ces 100 l constituaient l'intégralité du liquide embarqué. Le dessalinisateur était autorisé mais personne n'en avait dès lors que les 100 l d'eau sont obligatoires. J'avais calculé que la quantité d'eau nécessaire si le lyophilisé était de tous les repas est d'environ 50 l. Moi je préfère le plat appertisé qui contient « son » eau : c'est quand même meilleur et ça peut se ranger où on veut dans le bateau...

On barre beaucoup en Figaro 2. Le pilote automatique sert très peu et donc on consomme peu d'énergie. Le règlement imposait de partir le réservoir plein de gas-oil (de mémoire 40 l) + un jerrycan de 20 litres placé à l'arrière contre le bib. Et ça nous suffisait très largement pour une transat. 40 litres ont d'ailleurs souvent suffi. Par sécurité j'embarquais un panneau solaire mobile mais je ne me souviens pas l'avoir utilisé. Les Figaro 2 ont le même équipement standard : un compas Regatta et une unité de puissance hydraulique. On avait le droit d'embarquer un pilote de secours, ce qui est fortement



INCIDENCE
SAILS

Qualité des profils et performance des membranes, les voiles **Incidence** sont de tous les podiums de la saison : Championnat UNCL, Middle Sea Race, Spi Ouest-France...

L'équipe Incidence est à votre écoute pour vous conseiller dans le choix de vos voiles et vous accompagner dans l'optimisation de vos ratings.

Nos voiles et nos membranes sont fabriquées en France.

BS 11-2020 / PIERIK

www.incidence-sails.com



Photo © PC

recommandé en solitaire, et on préférerait l'unité de puissance électrique moins gênante à la barre. En solitaire, tu utilises beaucoup plus le PA et tu vas donc plus consommer de gas-oil. Globalement, il faut être très attentif au bon fonctionnement de l'électronique (calibrée) et des PA (éprouvés) car une sortie de route au portant pleine balle peut se payer cash par un spi déchiré, un cocotier, voire un tangon cassé lors d'un empannage loupé.

METEO

Entre la Bretagne et Madère, on peut tout avoir comme conditions et on en a une idée quand même précise en partant. Ensuite, de mes 5 transats « printanières » vécues de l'intérieur ou d'autres suivies à terre, je n'ai jamais vu un passage gagnant par la route ortho mais toujours plus bas dans des alizés de 15/20 nds en moyenne. Certes, il peut arriver que la météo privilégie le cap à l'ouest juste après Madère en faisant du près mais on va quand même nettement plus vite au portant quitte à rallonger la route. En 2008, je me souviens que la météo était pourrie au passage de Madère. La flotte s'est éclatée entre le sud et l'ouest. Nous, on a fait une route intermédiaire un peu dans le doute, et en final la victoire s'est jouée entre ceux partis au sud. Sur une autre transat en solo, cette fois le groupe « Ouest » semblait avoir course gagnée et puis en final ce sont de nouveaux les « sudistes » qui l'ont emporté car la transition avant de retrouver le régime des alizés a été plus lente que prévu. C'est important de commencer à télécharger des fichiers transatlantiques 2 ou 3 jours avant le passage à Madère : un modèle à maille large sur la période max (15 jours) et un autre à maille plus fine dans une zone proche de Madère, et répéter ces téléchargements, le matin et le soir, pour observer les évolutions en faisant tourner des routages de façon à vérifier la stabilité de la situation. Ça donne une bonne idée générale. En passant près des îles on peut essayer de capter le réseau par la 4 G pour

télécharger des grib à maille plus fine sur de grandes zones. Je ne l'ai jamais fait parce que les GSM sont interdits en course à bord des Figaro 2.

Si le routage en approche de Madère t'indique d'aller chercher un front un peu hasardeux dans l'ouest, tu vas décortiquer cette zone pour voir son évolution. En comparaison si je force le routage dans le sud et qu'il va me faire perdre 25 minutes à l'arrivée, peut-être (sûrement) que ça vaut le coup de partir dans le sud. Si au tout début le routage ne va pas jusqu'en Martinique, il va s'arrêter à un point plus ou moins proche sur l'orthodromie, sachant que le routage favorise implicitement la route la plus courte, donc celle qui part à l'ouest... Il faut y veiller. L'idéal est de savoir où tu veux être à 2/3 jours de l'arrivée en téléchargeant des fichiers à maille fine sur zone pour optimiser le routage final.

NAVIGATION DANS LES ALIZES

C'est sûr que la navigation dans les alizés n'est pas du tout droit comme on le croit. La mer est souvent désorganisée et les rotations de vent sont aléatoires. Faut être dessus et j'ai remarqué qu'il y a parfois une forme de répétition qui se fait dans l'instabilité des alizés. Je me souviens d'une transat avec Gildas Mahé en 2016 où on pouvait presque savoir que le lendemain on allait empanner à 16h parce que chaque jour à cette heure là le vent se mettait à basculer. Et en fin d'après midi on ré-empannait dans la bascule suivante. Puis le vent se renforçait un peu près à la même heure en début de nuit et ramollissait en matinée le lendemain. C'était réglé comme du papier à musique. Dans les alizés, les grib ont une précision toute relative. Globalement l'alizé est plus fort de nuit que de jour et ça va de pair avec les grains qui sont plus fréquents la nuit. C'est très rare d'avoir un grain entre 10h et 18h.

J'ai toujours empanné avec un seul tangon mais je comprends que ce soit plus prudent d'utiliser 2 tangons. En Figaro, on utilise souvent le Solent en trinquette de portant.

Ça fait aller plus vite et ça empêche de faire des cocotiers. D'ailleurs au lieu d'avoir des « focs » belges, je me demande si en IRC vous n'auriez pas intérêt à posséder une trinquette (un foc ballon en nylon ou en dacron léger sans lattes) spécialement conçue pour le portant. Ce serait plus efficace que le foc « belge » qui laisse passer le vent.

Pour une transat, je recommande un grand spi médium à tout faire costaud car c'est inutile d'avoir un spi léger. Je suis favorable au Code 0 parce que certes il va peu servir mais il peut permettre de faire une sacrée différence dans les petits airs près du vent surtout sur les IRC dont les focs sont de plus en plus petits. Je pense par exemple à la traversée d'une dorsale dans le Golfe de Gascogne. Imagine en avoir pendant une dizaine d'heures... Un petit spi sans épaules pour la brise au portant et pouvant servir au largue serré me paraît indispensable. Je demanderai à mon voilier le spi le plus petit possible par rapport à la longueur de tangon et à la hauteur de la drisse. Un truc qui te permette de dormir en solitaire sous spi dans un alizé nerveux. Et si tu choisis d'embarquer un 4^{ème} spi, prends un maxi, un peu plus léger que le premier mais pas trop de façon à pouvoir le remplacer en cas de pépin.

En cas de cocotier le premier réflexe doit être de ré-empanner immédiatement. Et quand le bateau part au lof dans un grain, je lâche le bras et j'amène le spi sous la bôme. Si le bateau reste couché sur l'eau, je largue la drisse en premier.

Pour se débarrasser des algues dans la quille (visibles à l'aide d'une caméra ou endoscope à travers un passe coque, celui du sondeur par exemple), j'utilise la corde à nœuds dont je lance l'extrémité devant l'étrave, et la canne à algues pour les safrans. Une fois, on était carrément dans une mer de sargasses avec Gildas. Pour ne pas se précipiter à tout instant, on avait cadencé nos interventions à 15 minutes.

Patrice Carpentier

Nous partageons nos compétences,
ils partagent leurs victoires



IRC 2020



Résultats au Championnat

Méditerranée :

Solo : 1er « Blue One » First 31.7 Damien Despierres

Double : 2ème « Solenn for pure ocean » JPK 10.80 Ludovic Gerard

Manche/Atlantique

Overall : 1er « Fastwave 6 » JPK 11.80 Eric Fries

Equipe Méditerranée :

IRC 2 : 1er « Sloughi Rivas Yachting » First 40 Paul Rivas

2ème « Biche » A40 Patrice et Danielle Chenus

IRC 3 : 3ème « Checkmate » Mat 10.70 JY Le Gall

IRC 4 : 1er « Almogaver » X34 Antoine Illes

3ème « Juliette » First 36.7 Philippe Saingier



delta racing
L'ART DE GAGNER

Jean-François de Prémoré ou l'itinéraire d'une vie comblée



« Prémoré » a été sur tous les fronts de la plaisance, de l'industrie nautique à la course à la voile. A peine sorti de Sciences Po, il a découvert la construction navale aux Etats Unis aux côtés de Walter Greene et Mike Birch. De retour au pays, il s'est vu confié la barre de JTA chez Jeanneau où se fabriquaient des prototypes de course puis des catas de croisière. Ensuite Bénéteau l'a nommé à la direction du chantier en Amérique, puis, après la reprise de Jeanneau, il est devenu un des piliers du groupe. Sa passion de la régate a présidé au lancement du Sun Fast 3200 puis du 3600 : deux modèles qu'il a pratiqués assidûment et avec succès. Au sein de notre communauté vélique,

tout le monde appréciait ce marin dont la réussite professionnelle n'a jamais obéré la naturelle simplicité et une grande générosité. Il faisait bon le croiser sur les plans d'eau et refaire le match de retour à terre. Au moment d'embouquer une nouvelle aventure à bord de son joli bateau de croisière, la maladie a mis un terme brutal à une vie formidablement vécue. Son dernier voyage a pris un cap funeste le 14 juillet. Il n'avait que 63 ans. Le sourire, l'enthousiasme, la gentillesse de cet homme remarquable vont nous manquer et son souvenir restera longtemps dans nos mémoires. A sa femme, ses enfants, sa famille, l'UNCL adresse ses sincères condoléances.

Le livre de l'UNCL par Philippe Sérénon

Avec plus de 40 ans de vie au club et un engagement continu à son service, Philippe Sérénon en connaît les rouages, ses personnages clés et ses bateaux mythiques. Il s'est donc lancé dans la réalisation d'un livre personnel qui retrace l'histoire de l'UNCL à travers sa vie de membre. Ce club, tout à fait original, connu internationalement et sans équivalent dans le monde, est au cœur de l'histoire de la course au large, quasiment depuis ses origines. Ce livre permet de comprendre ce qu'a représenté et ce qu'est encore la course au large aujourd'hui. Ni exhaustif ni objectif,

partiellement autobiographique et donc parsemé de souvenirs personnels, de points de vue et d'opinions, il fait voyager tous les lecteurs et en particulier les membres du club qui découvriront des aspects méconnus. Il n'a ni la rigueur ni l'ambition d'un travail d'historien mais complètera utilement une bibliothèque de livres de mer. Pour permettre l'édition de ce livre largement illustré, une souscription est ouverte à l'UNCL. Merci de vous connecter sur le site du club <https://www.uncl.com/categorie-produit/librairie/> où vous trouverez la procédure à suivre ou adressez un chèque de 40 €



(ou plus si vous souhaitez soutenir !) au secrétariat du club qui vous retournera une confirmation. Le livre sortira dans le courant de l'année prochaine.

Les Minots de la Nautique font honneur à leur club

Quand, à l'été 2019, Pierre Sathal, président de la Nautique, a reçu à leur demande deux fils de sociétaires dans son bureau de président de la Société Nautique de Marseille, il n'avait pas beaucoup d'éléments pour juger s'il convenait plutôt de leur conseiller de rentrer chez leurs parents approfondir leurs études, ou de donner suite à une demande pour le moins culottée : participer quelques jours plus tard à une course en double, la Duo Cipriani, avec un des nouveaux quillards de l'école de voile du club, l' A35 Jin Tonic. Victor Bordes-Laridan, son co-skipper Matteo Sollari, tous deux 18 ans, pouvaient argumenter d'une expérience en Optimist et en Laser, et d'une belle motivation. Autant dire, peu de garanties. C'est pourtant comme



cela que tout a commencé, avec une bienveillance positive qui fit décider au Président et au comité directeur de mettre entre leurs jeunes mains le meilleur des bateaux de sa nouvelle flotte, doublé d'un

message clair «le meilleur bateau, pour le meilleur résultat». Dont acte ! Victor, Matteo et leurs copains ont fait carton plein en remportant le Championnat Méditerranée dans leur catégorie.

Les Voiles de St-Tropez, le plus gros rassemblement d'IRC en Méditerranée

2020 n'était pas une année comme les autres, encore moins pour les Voiles de St-Tropez. Nouveau format, nouvelle formule. En effet les Voiles sont passées d'une semaine à deux, afin de pouvoir accueillir plus de participants en toute sécurité, en fonction de la taille des bateaux et pour répondre aux exigences sanitaires. Malgré une météo capricieuse, les 82 IRC engagés ont régaté au meilleur niveau sur un plan d'eau parfaitement adapté et ont offert au public un magnifique spectacle. Plusieurs de nos membres ont pu s'y illustrer, notamment Yves Grosjean à la barre de son Jivaro. Très régulier lors des quatre courses disputées, l'équipage du J133 rouge termine deuxième au classement général IRC D.



Photo © Gilles Martin-Raget

La Coupe Napoléon, une nouvelle course offshore au Championnat Méditerranée



Photo © c.hauvel.gerard@gmail.com

C'était une première pour cette course au large destinée à devenir un des grands rendez-vous méditerranéens du Championnat UNCL, et qui vient compléter des épreuves inshore, comme la Sanaryenne. La Société des Régates d'Antibes (SRA), a su peaufiner un beau parcours entre Antibes, les îles à l'Est et Nord Est de la Corse, et retour Antibes. 50 voiliers étaient alignés, et les IRC ont largement répondu présents. 31 équipages répartis en 4 classes, 18 doubles. Une première donc, mais dans des vents évanescents et des passages aller-retour, dans des zones de débris charriés par la tempête Alex. Impossible pour certains d'éviter les collisions heureusement sans gravité. Au classement double, Addiction, le SF 3200 de Jean Gonon finit en tête, devant l'expérimenté Expresso, le JPK 10.30 de Guy Claeys et son sister-ship Télémaque 3 mené par Eric Merlier.



Photo © A. Bommart

La Sanaryenne intègre le Championnat IRC

Si la Coupe Napoléon s'est déroulée dans des vents évanescents, la Sanaryenne courue peu après a connu une météo tonique qui a contraint la Société des Régates de Sanary (SNS) à annuler les épreuves du dimanche. Dès le samedi, le vent était au rendez-vous pour le départ de la banane puis du côtier qui allait virer l'île Verte. Un bon 20 nds et des pointes à 33 ont généré de belles glissades sur une

mer bosselée. La CNTL était à l'honneur avec deux de ses membres aux premières positions : Yves Ginoux sur Absolutely vainqueur en IRC équipage a dominé de la tête et des épaules, avec en prime un nouveau record de vitesse : 17,7 nds. Pierre Perdroux remporte la catégorie duo sur son JPK 10.10 Ilogan : une série particulièrement disputée ! Bravo à eux !

Nouvelle ère pour les régates Maxi

En 2021 l'IMA aura deux circuits pour les maxi yachts et en lancera un troisième aux Caraïbes en 2022.



2020-21 Mediterranean Maxi Offshore Challenge (MMOC)

- Rolex Middle Sea Race 2020
- Regata dei Tre Golfi – 15 Mai (Naples à Capri, via Ponza et Li Galli)
- 151 Miglia-Trofeo Cetilar – 30 Mai (Livorno à Punta Ala, via Giraglia et Formiche di Grosseto)
- Giraglia Rolex (offshore) – 16 Juin (Saint-Tropez à Genoa, via Giraglia)
- Palermo-Montecarlo Race – 21 Août (via bouée de Porto Cervo)

Le classement retient les trois meilleurs résultats.



2021 Mediterranean Maxi Inshore Challenge (MMIC)

- Sail Racing PalmaVela – 5-9 Mai
- Maxi Yacht Capri Trophy dans la Rolex Capri Sailing Week – 11-14 Mai
- Giraglia Rolex (côtières) – 11-15 Juin (Saint-Tropez)
- Copa del Rey MAPFRE – 31 Juillet-7 Août (Palma)
- Maxi Yacht Rolex Cup – 5-11 Septembre (Porto Cervo)
- Les Voiles de Saint-Tropez – TBA

Le classement retient les trois meilleurs résultats.

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

Pour en savoir plus, visitez
www.internationalmaxiassociation.com





Photo: Rolex /udio Bortolotti

Le CNTL a décidément le vent en poupe



Photo © yohan brandt 2020

Dans ces conditions optimales, les 22 équipages engagés dans la Duo Sail n'ont pas boudé leur plaisir et ont vu le sacre de Pierre Perdoux et Pierre Grosgeat, sociétaires du CNTL, sur le JPK 10.10 Ilogan, qui s'étaient déjà illustrés cette saison en remportant la Quadra Duo, et gravent ainsi leur nom en vainqueurs du championnat Méditerranée 2020. Derrière cette paire intouchable, Laurent Camprubi a également porté fièrement les couleurs du Club sur le JPK 10.30 Jeanne, réussissant à faire la différence

avec l'A35 des Minots de la Nautique – troisième – lors de la manche de brise. L'inoxydable Ludovic Gérard à bord du JPK 10.80 Solenn for Pure Océan, un autre éminent et talentueux membre du pôle course du CNTL – déjà présent il y a 10 ans pour la première édition de la Duo Sail ! – termine quatrième de l'épreuve, et second du championnat 2020. Plus loin dans le sud de la Méditerranée, un autre duo du club marseillais a fait des étincelles. Jonathan Bordas est rentré vainqueur avec son co-skipper autrichien Gerald

Boess de leur toute première participation à la Rolex Middle Sea Race. « C'était notre toute première course offshore en double ensemble, et quand nous avons franchi la ligne juste avant 5 heures du matin, au terme de 5 jours et un peu plus de 17 heures de course, nous savions que nous avions gagné notre classe en double ! ». Des moments vraiment jubilatoires pour ce duo nouvellement constitué à bord du J 109 Jubilee et confronté à des vents bien paresseux. Après avoir navigué une première partie de sa carrière en Angleterre, et notamment participé à la Clipper Round the World Race – au cours de laquelle les deux équipiers se sont rencontrés – le skipper âgé de 29 ans a souhaité s'orienter vers le double et choisi la Méditerranée, équidistante entre Paris – où il est basé – et Vienne – où vit son co-skipper. « Nous avons reçu un accueil formidable au CNTL, non seulement de la part de l'équipe dirigeante et de l'encadrement du Club, mais aussi de nos voisins de panne, comme par exemple Solenn for Pure Ocean ».

Une troisième victoire pour Tonnerre de Glen à la Middle Sea Race

Outre le Jubilee (lire ci-dessus), il y avait d'autres voiliers français qui participaient en octobre à la plus réputée des courses au large en Méditerranée. En IRC 3, le Ker 46 Tonnerre de Glen de Dominique Tian a, comme tous les autres bateaux, été considérablement ralenti par les petits airs qui ont prévalu. De retour sur la terre ferme, l'armateur skipper commentait : « Le bateau va bien dans les petits airs mais sa spécialité est quand même dans la brise et durant nos 5 jours de navigation, on n'a jamais eu plus de 15 nds... ». Pourtant, de retour au port de La Valette, l'ex Tonnerre de Breskens occupait la première place au classement général. Puis, l'arrivée du First 45 maltais Elusive (IRC 4), déjà vainqueur toutes classes l'an passé dans la brise, mit fin au rêve des Marseillais qui ont quand même matière à se consoler en signant une troisième victoire dans leur catégorie et accessoirement la deuxième place Overall : une sacrée performance. Au passage Dominique et son équipage devançant le très professionnel Teasing Machine d'Eric de Turckheim (3^{ème} en IRC 2), un TP 52 et le nouveau Swan 50 Balthazar avec lequel ils sont restés à vue sur la majorité de parcours, et saluent la détermination de l'organisation de cette course « fantastique » estime



Photo © Antoine Beysens

Eric Daher, le capitaine de Tonnerre de Glen. L'an prochain, les Marseillais de la Nautique courront en Méditerranée et devraient traverser l'Atlantique après le Championnat d'Europe pour disputer les régates hivernales du circuit des Caraïbes et notamment la Caribbean 600 avec la volonté d'accrocher cette désormais

classique du RORC à leur palmarès. Ajoutons à la belle performance tricolore dans son ensemble durant la Middle Sea race, celle du JPK 10.10 Raging Bee, 3^{ème} en IRC 6, catégorie remportée par un autre JPK de nationalité russe, et devant le Sun Fast 3200 Hakuna Matata qui a fait le déplacement depuis... Pornic.

Cap 300 milles Volvo Penezec : une nouvelle offshore organisée par le YCCA



Photo © YCCA

Durant cette saison fortement troublée par la Covid 19, il y eut des initiatives qui ont été couronnées de succès. Ce fut le cas de la Cap 300 Milles organisée fin août par le club du Crouesty avec le soutien de l'UNCL. Ouverte aux solo/duo, elle était qualificative pour les deux Transats, Cap Martinique et TSQ. La demande fut telle que l'organisation

dut jouer prématurément à guichets fermés (35 bateaux) faute de place dans le port. L'accueil fut chaleureux, efficace avec une délégation de contrôleurs (une bonne chose !), un parcours sympa entre le Crouesty, la BXA et retour. En fait une immense banane, portant rapide pour descendre et louvoyage duraille au retour occasionnant quelques abandons. Un

parcours engagé, comme on dit, avec la victoire du JPK 10.80 Contre Vents et Marées (alias Aileau) mené par le sympathique tandem Olivier Burgaud/Sylvain Pontu et en solitaire celle d'Alain Duvivier sur son A 31 Hagat l'Hirondelle. Les coureurs ont été unanimes à féliciter l'organisation.

Sevenstar Yacht Transport

Votre partenaire logistique Course au Large



SEVENSTAR YACHT TRANSPORT TROIS BUREAUX EN FRANCE

Agence de Monaco

Valerio del Becaro
Phone: +377 977 075 35
vdb@sevenstar-yacht-transport.com

Agence de La Rochelle New

Elodie Le Blevenec
Phone: +33 671 841 513
elodie@sevenstar-france.com

Agence de Lorient

Matthieu Le Bihan
Phone +33 631 892 653
matthieu@sevenstar-france.com



**SEVENSTAR
YACHT
TRANSPORT**

MEMBER OF SPLIETHOFF GROUP

La Drheam Cup a ouvert la saison de belle façon

Jusqu'au dernier moment, Jacques Civilise, le sympathique organisateur de la Drheam Cup a craint un soudain retour de confinement qui aurait ruiné des mois de travail consacrés à la bonne organisation de ce qui devient un événement vélique au fil du temps. Or donc, en cette année paire, qui alterne avec les années impaires de la Rolex Fastnet, la Drheam Cup, désormais Grand Prix de France de Course au Large, est bel et bien partie de Cherbourg (pour la première fois) le 19 juillet en direction de La Trinité-sur-Mer selon divers itinéraires, en fonction de la taille des bateaux. Le parcours le plus long pour les trois Ultime en piste et le plus court, quand même 400 nautiques avec un détour par les Shambles



Photo © Th. Martinez

et Wolf Rock et l'extérieur de Sein, pour les plus petits (les IRC au nombre de 40 dont 25 doubles). Entre ces deux extrêmes se comptaient des Class40, des Multis 50, des Multi 2 000, des Figaro 3 et même un IMOCA, en l'occurrence le vénérable Cigare Rouge qui porte fièrement sa nouvelle livrée. En tout 100 bateaux. Pas mal pour un retour à la régate ! Le proto Nivelte Lann Ael de Didier Gaudoux a pris la poudre d'escampette au reaching dans une brise fraîche au large de la pointe bretonne et s'impose en temps compensé Overall devant le JPK 11.80 Fast Wave 6 d'Eric Fries dont c'était la première course offshore. Une bonne ambiance, une belle régate... Vivement 2022.

Django 8S, pour courir au large

Avec ce 8 mètres, le chantier Marée Haute entend occuper un marché à prendre : celui du petit quillard habitable taillé pour la course au large, voire océanique, mené à deux ou quatre mains. Les partisans des grands espaces maritimes disposent du Mini 6.50 pour assouvir leur passion, aussi du Figaro 3 pour les pros, ou de voiliers à partir de 9/10 m de long dits de course-croisière menés par des amateurs. Il manquait un voilier à programme équivalent mais de longueur et donc de coût moindre, tout en offrant un confort convenable, que vise le constructeur de Trégunc dans le Finistère. La carène conçue par Pierre Rolland est celle du Django 7.70 de 8 ans d'âge qui dès sa sortie en version bi quille affichait de belles performances. Elle a été rallongée de 30 cm à l'arrière pour être homologuée en catégorie A avec 2 personnes à bord, une fois affublée d'une delphinière et de volumes d'insubmersibilité à l'intérieur. Aux dernières nouvelles, le chantier a reçu plusieurs commandes de ce fringant voilier compatible IRC et on pourrait bien voir l'un d'eux au départ de la Cap Martinique.



Photo © Jakez 2020



Photo © Philip Plisson

L'orthodontiste normand est le propriétaire et skipper du JPK 10.80 Raging Bee qui a succédé au JPK 10.10 éponyme. Venu sur le tard à la course au large après des années de planche à voile il a rapidement tutoyé les podiums sur des courses offshore et même la Transquadra 2014 qu'il refera trois ans plus tard en solitaire. Entre

Louis Marie Dusserre a le Fastnet en point de mire

temps, il a écumé les courses du RORC, conquis moult lauriers et s'est laissé séduire par le JPK 10.80 piloté à quatre mains et cette année en équipage hormis dans la Drheam Cup où Louis-Marie a confié son navire à deux jeunes équipiers du bord (Pierrick Le Touzet et Arthur Richet) issus du match racing à bon niveau. Raging Bee a bien fonctionné au point de décrocher une médaille d'argent au championnat Overall en 2020. « En équipage quand j'ai un cadavre à la barre je suis au piano au milieu du bateau, je peux donner un coup de main à tout le monde, je suis là pour mettre de l'huile pour que ce soit fluide... Je commence à bien connaître mon bateau. Au Spi OF dans le dernier bord de la dernière manche au largue musclé. J'ai fait envoyer le Code O de capelage. Ça été une « tuerie » : on revenait à toute blinde sur les gros devant ! » Le normand prépare la saison 2021 en équipage avec en ligne de mire la course du Fastnet qui arrive chez lui. Le sociétaire du Yacht Club de Cherbourg rêve de la gagner. « Ce que je veux est d'avoir envie », répète-t-il à... L'envie.

Spi Ouest France : la messe fut remarquable sans être pascale !



Photo © D. Ravon

C'est bien la première fois que le très populaire Spi Ouest-France Destination Morbihan ne se déroulait pas le week-end de Pâques mais 5 mois plus tard, Covid oblige. Les voiliers sont

venus très nombreux (350) et auraient pu l'être encore plus car à cette saison le port est encore plein. Les équipages n'ont pas eu à se plaindre car le vent, et parfois un fort vent, a soufflé sur une baie de Quiberon ensoleillée. En IRC, les doubles (plus de 60 bateaux !) ont fait le spectacle avec des départs tonitruants sous spi. C'était tellement chouette que certains ont regretté que trois manches (toujours des côtiers) seulement furent disputées. Il faut dire que le Spi se déroulait sur 3 jours et non pas 4 comme d'habitude et que le samedi matin, des pêcheurs des environs ont bloqué le port afin d'obtenir un rendez-vous avec le ministre de tutelle pour défendre leur cause (la concurrence de la grande pêche), ce qu'ils ont obtenu. En équipages, nombreux également (en fait il y avait globalement autant sinon plus d'IRC que l'an passé !) 4/5 manches ont été courues dont trois bananes. Le classement consacre Alex Ozon, impérial en double – il a gagné les 3 manches sur son SF 3000 Sapristi – et en équipage, LM Dusserre a fait encore mieux (4 victoires en 5 manches) sur son JPK et Anne Quentin aussi bien sur Tiger (avec un score de 5pts en 4 manches). Un grand coup de chapeau à l'émblématique Société Nautique de La Trinité sur Mer qui eut un mois de septembre très chargé en régates avec la Fifty Sail, la Mini en Mai et la nuit de l'Armen Race Uship avant... le Spi OF, en guise de dessert. Excusez du peu !

L'album des Courrier

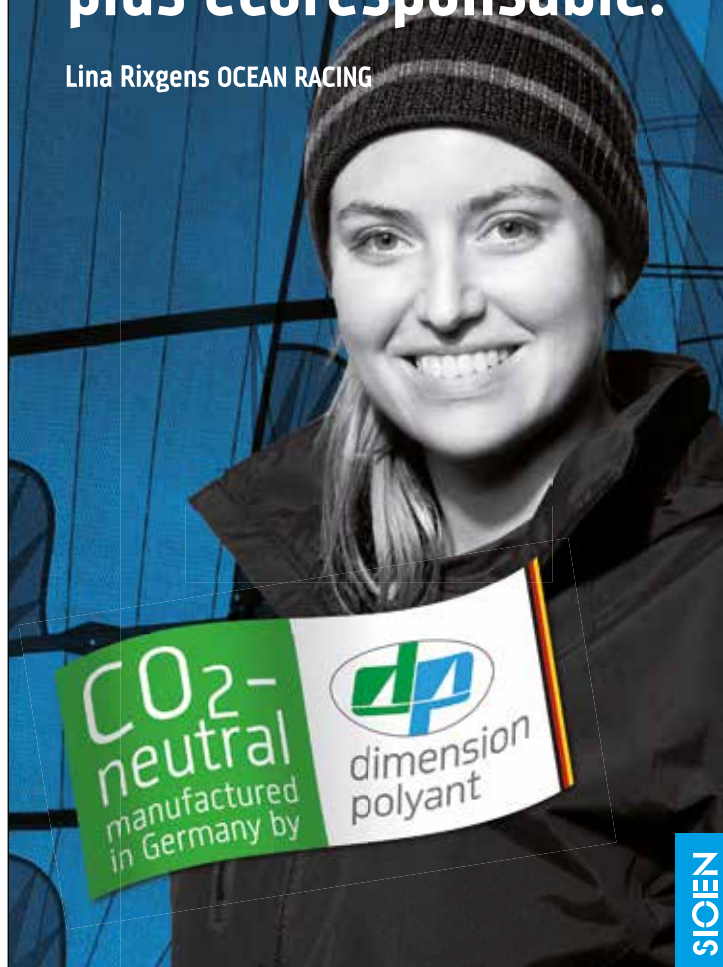


Photo © Paul Wyeth

Ce n'est pas l'excellence du service public mais les écrits de St-Exupéry qui ont inspiré à Géry Trentesaux, le plus brillant des ambassadeurs de l'UNCL, le nom de ses voiliers qui ont marqué l'histoire internationale de la course offshore. Géry nous avait dit l'année passée vouloir tourner la page. Et comme ce redoutable skipper est aussi un élégant gentilhomme, il s'est fendu d'un bel album dont la rédaction a été confiée en partie à notre confrère Didier Ravon et à quelques équipiers dont le fameux Punch qui a le verbe pertinent. L'ouvrage simplement intitulé L'Album des Courrier, riche d'une imposante iconographie et de témoignages (170 pages de belles images et de beau papier) retrace l'épopée vélique de Géry. Ne le cherchez pas en librairie, il est réservé aux équipiers et à tous ceux qui ont, participé de près ou de loin, aux campagnes des Courrier pendant plus de 20 ans. Il en a été tiré 250 exemplaires dont une majorité dédiée à celles et ceux ayant servi sur les voiliers de Géry (pas moins de 16 unités oblitérées auxquelles on peut ajouter Brise Galets et Flamand des Vagues). Et devinez qui a l'ouvrage numéroté 1 ? C'est François Lamiot, le fidèle des fidèles qui a été de toutes les aventures.

„Avec les tissus à voile de Dimension-Polyant, naviguer est désormais encore plus écoresponsable.“

Lina Rixgens OCEAN RACING



SICIS

The leading sailcloth manufacturer.
Innovation since 1966

dimension-polyant.com



dimension
polyant

LE BILAN DES CHAMPIONNATS UNCL 2020

LE NOUVEAU FORMAT DU CHAMPIONNAT MANCHE-ATLANTIQUE EST UN SUCCÈS

Le constat 2019 du nombre croissant de coureurs engagés sur le Championnat UNCL Manche-Atlantique s'est confirmé en 2020. Une participation toujours plus grande et un niveau très relevé.

L'attrait des courses au large n'est plus une tendance mais véritablement une pratique forte. L'UNCL a souhaité répondre aux attentes des coureurs en proposant un calendrier 2020 adapté avec de nouvelles épreuves tournées vers le large : La Rochelle-Royan-Les Sables-La Rochelle et la Cap 300 milles Volvo Pempzec. Malgré un Championnat remodelé dû à la crise Covid, cinq épreuves ont pu être courues dans le Championnat Overall et six dans le Championnat Double avec une participation toujours aussi importante des duo-solo.

Ces classes réunissent des cadors des régates et de la course au large : Ozon, Hamon, Kelbert, Burgaud, pour ne citer qu'eux et l'inoxydable Penny Aubert toujours aux avant-postes. Cette année, les Sun Fast se sont distingués, en raflant les trois premières places du Championnat Manche Atlantique Duo. Avec Sapristi du Rochelais Alexandre Ozon et Festa, (Jean-François Hamon), deux Sun Fast 3300, devant Georgina, le 3200 de Penny Aubert. Les JPK ne sont pas en reste puisqu'ils raflent le podium en Overall, Fastwave 6 en tête, le 11.80 d'Eric Fries, suivi par Raging Bee, le 10.80 de Pierrick Letouze/Louis-Marie Dusserre et enfin Leclerc Hennebont, le 11.80 de Richard Fromentin.

Un tableau élevé malgré un programme réduit, avec des participations record. Plusieurs courses des Championnats étaient qualificatives pour les Transatlantiques 2021, comme la Cap Martinique. Cette année était donc aussi une année transitoire pour les solos venus en nombre.

UN PROGRAMME ÉCOURTÉ MAIS DE BELLES VICTOIRES EN MÉDITERRANÉE

La Méditerranée a été plus touchée dans le maintien du calendrier que la Manche-Atlantique, avec de nombreuses annulations et reports qui n'ont pas tous pu être réalisés.

Malgré ces circonstances exceptionnelles et grâce à une belle collaboration de tous les acteurs de la voile, six épreuves sur neuf du calendrier méditerranéen remanié ont pu être courues pour les équipages IRC, les deux dernières manches ayant été supprimées (Grand Prix de Palavas et Novembre à Hyères). Six manches sur



Photo © Didier RAYON

sept pour les duos, et seulement 2 sur 3 pour les solos.

Dans ce contexte, l'UNCL est fière de voir la mobilisation des coureurs, très présents sur la majorité des épreuves, 97 équipages répartis dans les différentes classes, 72 duos et 5 solos. Si les grandes épreuves ont une participation relativement constante, et poursuivent leur développement en intégrant les duos à leur programme, les courses au large confirment leur succès grandissant, comme cette année la Coupe Napoléon, la Quadra solo et la Duo Sail.

Pour ce qui est des Championnats équipage, Chenapan, le Ker 40 de Gilles Caminade domine largement la classe 1 devant Albator, le NMD 43 de Philippe Frantz et fait ainsi honneur à son club le CNTL, très actif sur le plan d'eau marseillais. En IRC 2, la lutte était serrée pour l'accès à la première marche du podium. Parmi les 19 équipages, c'est finalement le First 40 de Paul Rivas, Paul Rivas Yachting Sloughi (CN Palavas), qui l'emporte avec ses deux belles victoires lors du Brescou d'Or et du Trophée Dominique Sémac. Côté IRC3, la flotte la plus représentée (33) avec les IRC4 (35), la régularité a été payante pour le tout jeune équipage de l'A35 Les Minots de La Nautique, qui a su enchaîner trois

belles victoires : Brescou d'Or, Trophée Dominique Sémac et La Coupe Napoléon. La Société Nautique de Marseille peut être fière de sa jeunesse montante. On retrouve en deuxième position le redoutable Absolutely II, le Farr 36 d'Yves Ginoux (CNTL). Enfin, en IRC4, après une belle victoire sur le Brescou d'Or et une troisième position sur le Trophée Dominique Sémac, l'X34 Almogaver d'Antoine Illes (CN Palavas) prend très largement les commandes.

Depuis deux ans, la flotte des duos s'est bien étoffée, avec l'arrivée l'année dernière de plusieurs Figaro 2 reconvertis à l'IRC ainsi que des JPK 10.30 et Sun Fast 3300 qui animent encore plus les lignes de départ. Cette année ils étaient 72 à batailler sur les plans d'eau méditerranéens. Malgré l'arrivée de ces nouvelles unités, le podium des Championnats 2020 dans cette catégorie revient aux JPK, avec l'incontournable Ilogan, sur la plus haute marche.

Blue One, le First 31.7 de Damien Despierres remporte la catégorie solo devant le Figaro 2, Figolo, de Michel de Bressy et un autre First 31.7, Pepette.com, mené par Jérôme Latapie. Une saison bien particulière et écourtée pour les solos.

Basile Després



Photo © www.pierik.fr

Championnat UNCL/Méditerranée-Équipage

IRC 1 - Gilles Caminade se régale sur son nouveau Chenapan, 4^{ème} du nom.



Gilles Caminade a élu domicile en Méditerranée voici un certain temps et ne le regrette pas. Membre du CNTL à Marseille, il poursuit avec bonheur et réussite sa passion de la régate. En

2020 sur un nouveau coursier, un Ker 40, acquis à Hamble en Angleterre en remplacement de son fidèle A 35. Il a véritablement changé de braquet et se souvient comme hier de sa première sortie

sur son plan Jason Ker : « Il y a avait un bon 20 nds. Prudemment on a pris un ris dans la GV et établi le J4. Un peu plus tard le speedo est grimpé à 22.2 nds. Je ne suis jamais allé aussi vite sur un bateau à voile ». Covid oblige, les régates ont été portion congrue en Med. Chenapan IV en a couru deux : le Trophée Dominic Sémac et la nouvelle Coupe Napoléon dont le parcours initial fut raccourci en raison de la mollesse du vent. Au lieu de l'île d'Elbe, c'est le rocher de la Giraglia qui devint l'unique marque à contourner entre Antibes et... Antibes. « Faute de compétition, on a fait pas mal d'entraînement car le bateau est exigeant et qu'on navigue à dix à bord ». L'an prochain Gilles Caminade et son équipage auront fort à faire pour conserver leur titre face à d'autres pointures de l'IRC 1 que sont les Albator (NMD 43), Confluence (GP 42), Tonnerre de Glen (Ker 46) et son sister ship Daguet importé d'Australie et d'autres encore. Au menu, les principales classiques du Championnat plus la Rolex Middle Sea Race à laquelle il n'a pu participer en 2020, la Covid posant d'insolubles problèmes de logistique.

IRC 2 - Le First 40 Sloughi n'a pas dit son dernier mot

C'est sur seulement deux compétitions que nous avons finalement pu décrocher ce titre de champions IRC que nous attendions depuis tant d'années. Un titre convoité, maintes fois frôlé, un titre dont nous avons rêvé, que nous avons transpiré, et que nous aurions sans doute encore plus apprécié célébrer dans un contexte sanitaire plus apaisé. Le bateau tire sa force d'un équipage soudé, renouvelé de saison en saison, composé d'un noyau familial solide et d'amis proches, devenus seconde famille sur l'eau, dont Paul, le patriarche et barreur sait tirer le meilleur parti.

Le « team Sloughi » est toujours aussi enchanté de naviguer sur notre « machine de guerre » dont nous n'avons pas fini d'exploiter toutes les capacités. Un bateau qui tient sa performance d'une préparation minutieuse menée par Rivas Yachting, et de nombreux investissements que ce soit en termes financiers ou humains de notre skipper et de nos partenaires (Delta Voile, Cafpi prêts immobiliers, Allianz Eric Torremocha, Sogeric Alliance Group, Nautic Clean, Liros Rope et Nautix). Nous saluons également le travail des clubs organisateurs, qui nous offrent chaque

année la possibilité de régater dans les meilleurs conditions, et plus particulièrement le CN Palavas, qui par son rythme soutenu d'entraînements nous permet de maintenir un niveau de performance maximal sur le bateau. Cette année la victoire est particulière, mais nous mettons tout en œuvre pour être présents sur l'eau la saison prochaine, toujours plus motivés, toujours plus préparés, et, pourquoi pas, faire de ce Trophée IRC le premier d'une longue série !

India et Florian Rivas





Vainqueurs Championnats UNCL 2020

Méditerranée Equipage

IRC 1

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	CHENAPAN IV	Ker 40	G. CAMINADE	CNTL	149
2	ALBATOR	NMD 43	P. FRANTZ	SNST	87
3	CONFLUENCE	Gp 42	JP. JOLY	SNM	82
4	ASAP 2	Grand Soleil 48	X. BROERS	SNST	77
5	TONNERRE DE GLEN	Ker 46	D. TIAN	SNM	74
6	TEAM 42	Solaris 55	B. GIROUD	CV Sevrier	73
7	FIRECREST	S 40 Mod	B. TUDURI	SORAC	69
8	MILLENNIUM CONDOR	Farr 45	JB. FERAUD	SNM	66
9	JACANDA 3	Mat 11.80	P. COMTE	SNST	64
10	ZEF 2	Pogo 12.50	O. LEROUX	CNGJ	10

IRC 2

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	RIVAS YACHTING SLOUGHI	First 40	P. RIVAS	CN Palavas	181
2	BICHE	A 40	P. CHENUS	SR Antibes	179
3	JIVARO	J 133	Y. GROSJEAN	COYCH	160
4	BERNINA X	X 41	M. VERDET	SNST	149
5	VITO 2	A 40 RC	GM. MAGRINI	SNST	87
6	BALOO	X 40	JC. BRUN	SR Antibes	81
7	SLALOM	A 40	N. REITZ	CN Palavas	79
8	MAQUIS	Dufour 45 Perf	J. FARNARIER	SR Antibes	78
9	MAD 4	Grand Soleil 50	C. LLEWELLYN	YCF	77
10	MAGIC EXPRESS	Farr 40	L. LAVAYSSE	YCGM	76

IRC 3

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	LES MINOTS DE LA NAUTIQUE	A 35	V. BORDES-LARIDAN	SNM	267
2	ABSOLUTELY II	Farr 36	Y. GINOUX	CNTL	172
3	CHECKMATE	Mat 10.7	JY. LE GALL	SNM	156
4	NAUTIC HALL HABANERA	First 40.7	P. MEDIONI	YCGM	130
5	EURO-VOILES	Sun Fast 3300	D. INFANTE	COYCH	83
6	ARCHIBALD	A 35 Mk2	S. NOVARA	CV Martigues	83
7	GIVE ME 5	Jpk 998	A. FOLLIN	SNST	82
8	KING OF BLUE	J 99	P. FAN	Calvi NC	81
9	TOY AND ME	X 35	D. BONNEFOIS		81
10	ANSHA	Sun Fast 3600	M. CARLI ROY	SR Antibes	79

IRC 4

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	ALMOGAYER	X 34	A. ILLES	CN Palavas	171
2	MADECENNALE	J 92	P. COUILLABIN	SR Antibes	89
3	JULIETTE	First 36.7	P. SAINGIER	CN Palavas	88
4	TEAM CAPTAIN NASON	Sun Fast 3200	C. RENAUD	SN Ste Maxime	88
5	ROSTANBAR 2 - VILLE DE SAINT MANDRIER	Jpk 10.10	P. MAZOYER	ANSM	87
6	SCHEGGIA	Sun Fast 3200	JL. DAMBLE	SORAC	84
7	FURTIF	A 31	G. GUILLUY	SR Antibes	83
8	OVERDOSE	Bavaria 35 Match	JF. LEBLOND	SR Antibes	82
9	RAGING BEE	Jpk 10.10	JL. HAMON	CNMT	81
10	FARFADET	Symphonie	B. COURSIERES	SORAC	80

Méditerranée Duo

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	ILOGAN	Jpk 10.10	PERDOUX Pierre/ GROSGOGEAT Pierre	CNTL	370
2	SOLENN FOR PURE OCEAN	Jpk 10.80	GERARD Ludovic/ CHATOT Aude	CNTL	309,5
3	HATHOR 5	Jpk 10.10	VAN GAVER Paul/ VAN GAVER Patrick	SNM	293
4	SHAMROCK V	Figaro II	MAERTEN Bruno/ GUILLEROT Olivier	CNTL	367
5	EUROVOILES	Sun Fast 3300	MALLARET Bernard/ INFANTE Denis	YC Mauguio Carnon	229
6	COR 2 ED	Jpk 10.10	LACOMBE Julien/ LACOMBE Antoine	SNM	191,5
7	ROMARIN	A 31	BOMMIER Jean philippe/ BOMMIER Antoine	CNTL	188
8	LES MINOTS DE LA NAUTIQUE	A 35	BORDES-LARIDAN Victor/ SOLLARI Stephane	SNM	180
9	JEANNE	Jpk 10.30	CAMPUBI Laurent/ STEINBERG Anthony	CNTL	180
10	EPSILON	Sun Fast 3200	RAMEIL Jean/ CHARBONNIER Christophe	CNM Toulon	175

Méditerranée Solo

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	BLUE ONE	First 31.7	Damien DESPIERRES	SNGRPC	87
2	FIGOLO	Figaro II	Michel DE BRESSY	CN Port Miou	81
3	PEPETTE.COM	First 31.7	Jérôme LATAPIE	CNGJ	77
4	FURTIF	A 31	Gérard GUILLUY	SR Antibes	73
5	VEGA	Sun Fast 3200	Dominique SARRAZIN	SNGRPC	70

IRC 3 - La bande des Minots fait un sans faute sur l'A 35 de la Nautique



Photo © www.pierik.fr

Début mars, juste avant le confinement, la participation au Brescou d'Or IRC à Cap d'Agde a plongé les Minots (Victor Bordes Laridan, son co-skipper Matteo Sollari – tous deux 18 ans - avec leur équipage d'adolescents) dans un côtier extrêmement venté – rafales à plus de 45 nœuds - qui a dû être raccourci tant la flotte était décimée. Non seulement les jeunes ont terminé cette manche d'anthologie - qui plus est, en deuxième position... derrière un certain Bernard Mallaret - mais au final, ils remportent le général ! La seconde course était le Trophée Semac, régates qui avait fait le plein notamment à l'approche de Marseille Horizon 2024 avec une douzaine d'inscrits très affûtés en IRC 3 : Les Minots l'emportent encore !

Pour la troisième épreuve, la Coupe Napoléon, les Minots empochent une troisième victoire. Aujourd'hui l'équipage ne rêve que d'une chose : pouvoir faire une saison pleine en 2021, et bien entendu porter haut les couleurs de la Société Nautique de Marseille au Championnat d'Europe IRC qui aura lieu en juin prochain à Porquerolles.

IRC 4 - Un équipage familial sur le X-34 Almogaver

Le championnat IRC 2020 restera marqué au fer rouge par la Covid 19. La saison a commencé par le Brescou d'Or organisé par la Sorac d'Agde avec un côtier balayé par une tramontane à plus de 40 nds puis deux bananes avec une météo plus clémente. Nous finissons premiers de notre classe. Après la cascade d'annulations des courses du printemps-été, l'équipage d'Almogaver est heureux de se retrouver à Marseille pour courir

le Trophée Semac où après une place de 2 à la première manche un manque d'attention évident nous relègue à la 7^{ème} place. Puis à nouveau annulations en cascade... La série noire continue. Tout l'équipage d'Almogaver - mon fils Olivier barreur, Henri tacticien, Geneviève embraque, Laure 2, Margaux piano, Jean Marc GV, Frédéric piano, Pol 1, Thibault 1 et 2 - est ravi d'avoir remporté

pour la deuxième fois le championnat IRC 4. Grâce à Sloughi de Paul Rivas vainqueur en IRC 2 le Cercle Nautique de Palavas présidé par l'inamovible Pierre Carayon remporte deux classes du championnat IRC 2020.

L'année 2020 est finie. Vive 2021 qu'il faut souhaiter moins perturbée et à bientôt sur l'eau.

Antoine Illes



Photo © www.pierik.fr

Championnat UNCL/Duo Méditerranée

Les deux Pierre sur le JPK 10.10 Ilogan

La saison double a commencé fin août avec la Quadrasolo/DUO organisée par la Nautique de Marseille dans le cadre extraordinaire des calanques et des îles d'Or. 48 duos, 8 manches courues dans des conditions variées et une concurrence très relevée avec Kito de Pavant en Class40, la famille Vidal en J99, des Figaro 2 comme ceux de Laurent Pellecuer ou de Jean Paul Mouren... Nous sommes honorés de décrocher la timbale. Le très bon SF3200 de Jean Rameil et les Minots de la Nautique complètent le podium. Lors du Semac organisée par l'UNM à Marseille début septembre, on assiste à de belles escarmouches, en particulier avec nos amis de Solenn Pure Ocean, le JPK1080 de Ludovic Gérard qui remporte la 1ère place. Nous finissons 2^{ème} à égalité de points. Les hostilités reprennent en parallèle mi octobre à la Sanaryenne, une très belle régata dans un cadre enchanteur et une organisation très sympathique mais avec peu de concurrents. Nous gagnons dans un vent soutenu devant le SF3200 Epsilon de Jean Rameil (encore !) et le JPK1010 Rostanbar de Philippe Mazoyer, vainqueur du challenge DUO 2019. D'autres équipages s'affrontaient en double au même moment lors de la Coupe Napoléon remportée par le SF3200 Addiction de Jean Gonon dans du vent faible. Très belle course offshore entre Antibes et la Corse générant malheureusement un effet dilutif sur les deux participations. La Duo Sail organisée par le CNTL clôture la saison 2020 avec une approche innovante car entièrement dématérialisée et



Photo © yohan brandt 2020

bien adaptée au contexte sanitaire. Bravo Sam Cartier ! 3 parcours côtiers de 15 à 20 milles dans des conditions très musclées en particulier le dimanche avec des pointes à 37 nds, des surfs endiablés et au final, le plaisir de livrer bataille avec des équipages affûtés comme Jeanne, le JPK 10.30 de Laurent Camprubi. Nous gagnons chaque manche, épuisés mais avec le sentiment d'avoir démontré que nous étions au rendez-vous dans la durée, y compris en réel ! Nous gagnons au final le championnat Double devant Solenn Pure Ocean et le JPK10.10 Hathor des Van

Gaver que nous félicitons chaleureusement. Un des secrets de notre réussite, c'est aussi cette complémentarité associée à une amitié infailible de 40 ans entre nous, les «deux Pierre» (NDLR : Perdoux et Grosogeat). Même si la saison a été tronquée, nous avons pris énormément de plaisir. L'ambiance et l'esprit sportif des Duos du sud, c'est génial ! Espérant que le contexte sera plus favorable en 2021 et que la santé de tous sera bien préservée d'ici là.

Pierre Perdoux - Pierre Grosogeat

Championnat UNCL/Solo Méditerranée

Rien qu'une course mais quelle victoire !

D'avoir gagné le Quadrasolo, seule régata comptabilisée au final, (mais quelle régata !!), est pour moi une double victoire. Je venais avec l'espoir de finir cette semaine de course sans être obligé de l'écourter. En effet, quelques mois avant le début de la saison, j'ai eu un gros souci de santé. Re-naviguer était un but certain, régater un

peu moins et gagner, je n'y pensais même pas. De voir le nom Blueone figurer en tête de classement du début à la fin m'a rempli de joie. Le bateau est bien préparé, on travaille dessus depuis plusieurs années pour le rendre encore compétitif, facile et pas trop fatigant grâce à sa garde-robe Delta Voile. Certes en équipage ou en duo cela reste

compliqué mais en solo, mon p'tit First 31.7 peut faire encore la différence et je l'ai montré cette fois ci ! On va vite! Malgré un programme réduit, ce championnat n'a pas à rougir. La bataille sur l'eau était bien présente, je pense notamment aux bord-à-bord avec Figolo, tenace et rapide!! À terre, de belles amitiés se sont consolidées, notamment avec Jérôme Latapie qui a le même bateau que moi et d'autres, comme « Gégé » jamais avare de conseils et d'aide sur l'électronique, par exemple! Dans toutes les manches de la Quadrasolo, je plaçais la vitesse en priorité. C'était vitesse, vitesse, vitesse sans oublier la trajectoire, malgré quelques erreurs évidemment! Mon pilote n'étant pas toujours mon meilleur ami! Je peux vous dire que sous spi dans 30/35 noeuds, c'est du sport! Là, sur ce point, nous avons encore des progrès à faire, voir même à remplacer le pilote (NKE, si vous voulez m'aider un peu ?). J'espère avoir la chance de régater sur la saison 2021, évidemment en solo tant les ressentis, frissons et le temps passé sur l'eau sont grisants.

Damien Despierres



Photo © Sylvain Ferrari

Championnat Manche-Atlantique Overall

Le retour de Fastwave sur la scène IRC



C'est en regardant la télévision dans un hôtel en Italie alors qu'il faisait grand vent sur la péninsule qu'Eric Fries fut subjugué d'apprendre la victoire du JPK 11.80 de Géry Trentesaux à la Middle Sea Race 2018. Quelques semaines plus tard, il passait commande du même bateau au constructeur Lorientais. Fastwave est un nom connu dans notre landerneau vélique. L'histoire a démarré par un JOD 35 et s'est poursuivie avec successivement un First 40.7, un IMX 40, un Open 7.50, un First 34.7, cinquième du nom, puis s'est interrompue pendant quelques années quand Eric est revenu à ses premiers amours, le cata léger, en l'occurrence le F 18, avant cet achat passion du Fastwave 6 livré juste avant le confinement. Dans le genre, il

voulait un bateau léger, 5 947 kg au peson, simple à la manœuvre avec des spis asymétriques et servi par un équipage de 8 à 9 personnes, selon les courses. Le programme a démarré avec la Drheam Cup. Hormis l'absence d'un Code 0 qui aurait sans doute permis de contenir la supériorité du proto Lann Ael, souverain au débridé comme lors du segment entre l'Occidentale de Sein et Penmarch, le grand JPK a confirmé son potentiel sur un joli

parcours. Plus tard à l'Armen Race, le 39 pieds dessiné par Jacques Valer montre les limites du spi asy sur des bords de plein vent arrière, mais affiche ses belles capacités au louvoyage. Eric se souvient de coups d'accordéon entre Belle Ile et Groix, le vent avait effectivement l'humeur changeante, et doit s'incliner devant de petits ratings dont le JPK 10.10 Papillon Contre l'Eczema, double vainqueur dans sa catégorie Duo et Overall. Au « Télégramme » à Lorient, ponctué par une alternance de bananes et de côtiers, l'armateur-barreur assisté à la tactique par notre président Jean-Philippe Cau, constate l'aisance de son grand navire dans les vents faibles à

modérés. Fastwave 6, voilé Delta, finit premier du classement UNCL/IRC dont le décompte des points diffère de celui de la seule épreuve, le Télégramme, remporté par l'infatigable First 40.7 Pen Koent devant le récent MMW 33 Tiger. 10 jours après c'est le Spi OF en baie de Quiberon avec un vent parfois musclé. « C'était une première pour nous, l'équipage n'était pas bien rôdé... On a fait des erreurs », regrette Eric pas mécontent pour autant de cette séance d'entraînement en live à la veille d'une nouvelle saison 2021 qui va se dérouler sur le même programme avec la course du Fastnet en prime. Fastwave 6 vient grossir une flotte morbihannaise comptant un autre JPK 11.80 (Leclerc Hennebont), le proto Qualiconsult un peu plus grand de Jacques Pelletier, Lann Ael, Codiam, la valeur étalon, et pléiade de voiliers un peu plus petits comme le JPK 10.80 Raging Bee qui s'intercale entre les deux 11.80 au classement général avec un écart infime. L'originalité de la performance du bateau de Louis Marie Dusserre, est qu'une des 4 épreuves du Championnat (la Drheam Cup) s'est déroulée à 4 mains. 10.80 m semble être la taille maximale pour s'exprimer en double. Eric Fries ne se voit pas en tout cas goûter à l'exercice sur son grand bateau !



Peters & May se charge de transporter votre bateau là où votre passion vous mène

Pour plus d'informations ou pour obtenir un devis, merci de contacter Christine Briand, en charge de la division Racing.

Mail : christine.briand@petersandmay.com

Tel : +33 612 906 512

Web : www.petersandmay.com/fr



peters&may
marine

GLOBAL BOAT TRANSPORT

CHAMPIONNAT MANCHE ATLANTIQUE DUO

Sapristi, quel tonus !

Alex Ozon n'est pas un « perdreau » de l'année. L'informaticien charentais a défrayé la chronique IRC en s'imposant de belle façon dans la dernière Transquadra, catégorie solitaire, sur son bateau bien particulier. Depuis on le voit caracoler sur des Sun Fast, et plus récemment sur le 3300 Sapristi. Ce marin performe dans tous les compartiments du jeu. Il démarre la saison du championnat chez lui dans une nouvelle épreuve bienvenue au calendrier privé de plusieurs courses pour cause de Covid 19. En solitaire, il fait la loi entre La Rochelle et Royan puis doit quitter prématurément la réunion qui se poursuit en Vendée et à La

Pouiligny en gagnant coup sur coup l'Atlantique Le Télégramme et le Spi Ouest-France avec plus de 60 doubles au départ ! Il est aussi au départ de la Cap 300 mais sur un autre 3300, Festa 2, propriété de Jean-François Hamon. Tous deux se connaissent bien car ils s'entraînent à La Rochelle et leurs deux bateaux voilés Incidence sont rigoureusement identiques, sinon la présence d'un ballast liquide sur le Sapristi... qu'Alex n'utilise pas ! Festa 2 fait 2 dans la Cap 300 et Hamon, un cran en dessous de son copain Alex, hérite de la deuxième place au championnat devant un autre Sun Fast, le 3200 R2 Georgia, excellemment mené par son armateur

santé après un départ laborieux ». Il y a aussi ce départ au cordeau dans la dernière manche du Spi OF. Plus de 60 voiliers agglutinés sous spi dans une bonne brise, ça vous fait monter l'adrénaline, surtout en double. Alex prend, comme souvent, un départ canon : « On voulait partir dégagés, donc pas forcément du bon côté de la ligne (immense) mais on était lancés ». De fait au passage de la première marque, Sapristi était très bien placé. Alex adore son bateau : « Il est très réactif, très fun. Plus on le découvre, plus il nous livre ses secrets. On va plus vite au large qu'un Sun Fast 3600. Au près, on arrive à faire jeu égal au-delà



Photo © Jean-Marie Liot

Rochelle. Ce qui ne l'empêche pas d'engranger 79 points bien utiles car Alex ne comptabilise que trois épreuves du championnat : le minimum syndical. Malgré cette disette, il monte sur la plus haute marche du podium avec son équipier expert Cedric

barreur Penny Aubert et son compère britannique Joe Lacey. Au rang des temps forts de cette saison raccourcie, il cite un passage de la pointe de Groix durant le Télégramme. « Y avait une espèce de mic mac de vent. On en a profité pour se refaire une

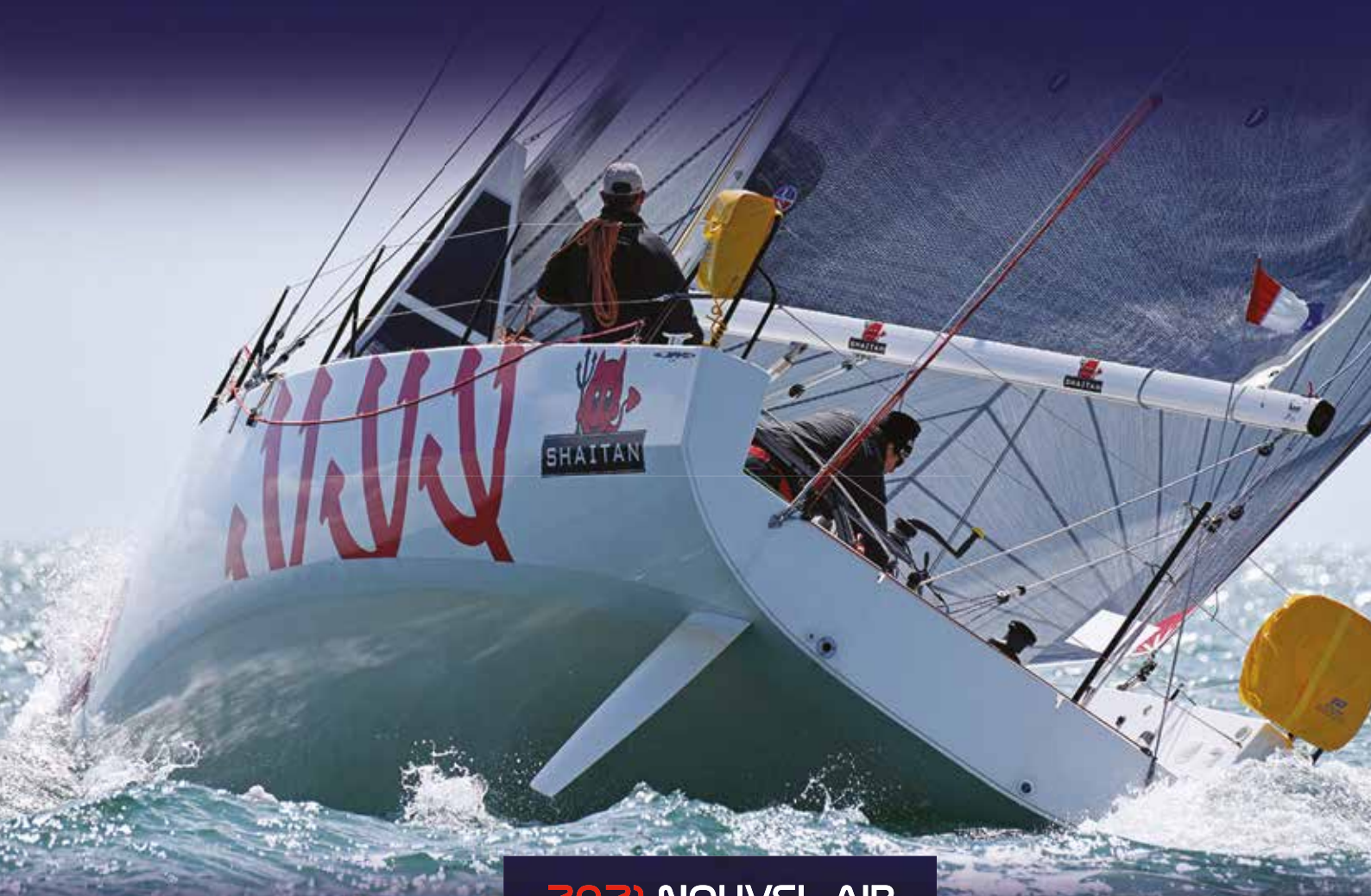
de 12 nds. Le petit temps est son seul point faible, mais on va s'améliorer ». En 2021, Alex a l'intention de tenter une seconde victoire de Transat sur la Cap Martinique, mais sa participation demeurerait incertaine à l'heure d'écrire ces lignes.

Manche - Atlantique Overall

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	FASTWAVE 6	JPK 11.80	FRIES Eric	UNCL	264
2	RAGING-BEE 2	JPK 10.80	DUSSERE Louis-Marie	YCC	257
3	LECLERC HENNEBONT	JPK 11.80	FROMENTIN Richard	CNL	250
4	MUSIX	J 112	EVEN Antoine / BAETZ Philippe	SNAP / UNCL	237,5
5	UN PAPILLON CONTRE L'ECZEMA	JPK 1010	GAUTIER Vincent / PERON Alain (M4)	CNP	222
6	GEORGIA POUR LE CONSERVATOIRE DU LITTORAL	SUN FAST 3200	AUBERT Penny	UNCL	216,5
7	QUALICONSLT	MILON 41	PELLETIER Jacques	CNH	216,5
8	LANN AEL 2	JND 39	GAUDOUX Didier	YCCA	211,5
9	LEON	JPK 10.30	KELBERT Jean-Pierre	SNT	196
10	AD HOC	JPK 1010	CHERIAUX Jean-François	CNL	194

Manche Atlantique Duo

Place	Bateau	Type	Skipper / Propriétaire	Club	Points
1	SAPRISTI	SUN FAST 3300	OZON Alexandre / POULIGNY Cedric	Régates de Royan	279
2	FESTA 2	SUN FAST 3300	HAMON Jean-François / PAUL Maxime	YCCA	270
3	GEORGIA POUR LE CONSERVATOIRE DU LITTORAL	SUN FAST 3200	LACEY Joe / Lauris NOSLIER / AUBERT Penny (M5, M6)	SNT / UNCL	268
4	CONTRE VENTS ET CANCERS	JPK 10.80	BURGAUD Olivier / PONTU Sylvain	SNT	252
5	UN PAPILLON CONTRE L'ECZEMA	JPK 10.10	PERON Alain / GAUTIER Vincent / Antoine HUCHET / CHAVIGNY Jean-Marc	CNP	246
6	WASABII	JPK 10.30	BODIN Stephane / LE MAREC Bertrand	SRR	246
7	JOKARI	SUN FAST 3600	GAUDRU Philippe / COUTURE Frederic	SN Sablais	244
8	AD HOC	JPK 10.10	CHERIAUX Jean-François / JACQUES Gwenaél	CNL	233
9	MARY	JPK 10.30	MORICEAU Francois / Christophe WAUBANT	SNT	230
10	MECANIQUE EXPERTISES	JPK 10.30	QUENOT Gerard / APOLDA Jerome	SRR	228,5



2021 NOUVEL AIR



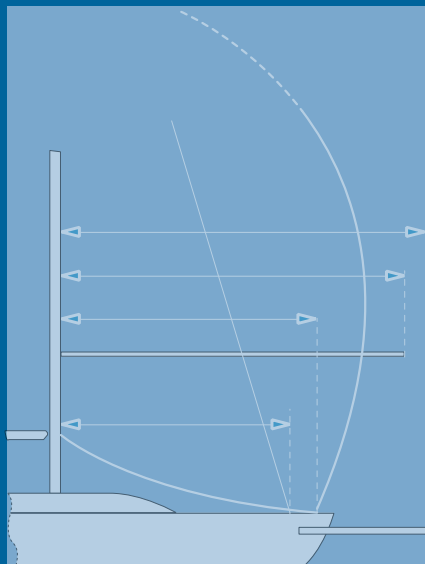
JPK COMPOSITES
1, BLV LAVOISIER
56260 LARMOR PLAGE

WWW.JPK.FR



www.uncl.com

CAHIER TECHNIQUE



Règle IRC 2021



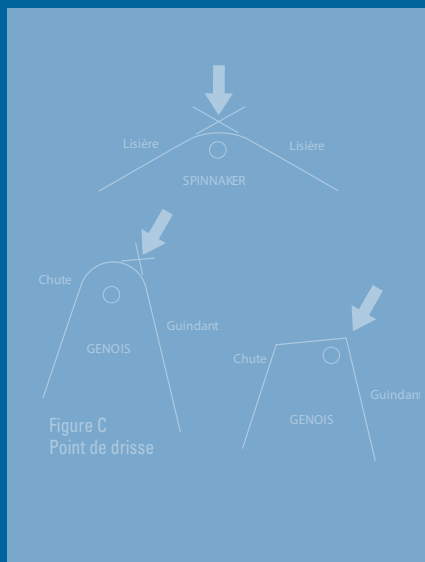
Tarifs 2021



Schémas et
mesures



Listing des
Tccs



Autorités de
rating IRC



Correspondants
IRC



Bulgaria

The Bulgarian fleet in the IRC system in 2020 remained at the same level as the last three years - 20 boats. The type of boats in the cruiser racer class remained mainly within 35 to 42 feet, which are half of the fleet including boats as : X-41, Italia 9.98, Grand Soleil 42R, Bavaria 42 Match, Xc - 42, FIRST 40.7, FAURBY 396 JBE 2.50, MELGES 32. The racing season officially began relatively late after the beginning of July, when the ban on organizing regattas due to COVID-19 was lifted by the government. This is one of the reasons why 6-7 yachts with certificates from recent years will not be launched and ask for certificates.

Officially, 5 regattas were held in Bulgarian waters until the middle of September, including the national championship, practically with the participation of the majority of the fleet in IRC and ORC Club. In the period after the end of September some of the IRC boats continue to participate in regattas Turkey - Bosphorus cup - 5 yachts, Marmaris sailing week - 4 yachts. Due to the complete ban on the organizing of regattas in Romania, part of the regattas that were joint between the Bulgarian and Romanian sailing federations were canceled,

thus shortening the calendar. The planning of the regattas for 2020 ends at the end of November, as accurate information about the regatta for 2021 can be obtained from the website of the Bulgarian Sailing Federation. http://www.bulsaf.bg/?lang=bg_BG

For now, the traditional regattas are known as:

1. Port Burgas Race - first week of August 2020

The regatta is in three days and includes stages of races in the Burgas Bay with an average sailing between 30-40 miles per day. office@yachtclubportbourgas.org

2. Cor Caroli Regatta - August 12-15, 2021

The regatta is traditional and includes three stages along the entire Bulgarian coast with a daily distance of 30-50 miles.

<https://corcaroli.bg/>

3. National Championship - second week September 2021

The regatta includes two days of windward-leeward races and one day of sea racing 40-50 miles.

http://www.bulsaf.bg/?tribe_events_cat=bg&lang=bg_BG

Usually in this type of regatta participate about 35 Bulgarian boats and Romanian and Ukrainian in classes IRC, ORC Club, BHS and Konrad 25R.

*Dr. Nikola Dukov
Chairman Sailing Team «PONTOS» - Varna
and Chairman Bulgarian IRC Owners Association*



Italy



The season 2020 has been especially hard for the Italian offshore due to general pandemic and the resulting lockdowns. Therefore the first regattas of the year were able to start only in September however only with reduced numbers compared to previous years. Absent new developments we trust that the various winter championships

run all around Italy in IRC will be able to regain interest and numbers.

Under the present circumstances and considering that the Italian Sailing Federation has adopted a strict "Safety Protocol" the Calendar for year 2021 could be back to normal including the classic races run in IRC like Giraglia, 151

Miglia, Palermo-Montecarlo and the long offshore Adriatic races: La Duecento e La Cinquecento.

Number of boats on December 31, 2019 : 481

Number of boats on August 31, 2020 : 135 (20 new)



Small 2021 calendar:		
Events	Place	Dates
Regata della Giraglia	Saint Tropez	16-06
151 Miglia	Livorno-Punta Ala	30-05
Palermo-Montecarlo		21-08
La Cinquecento	Santa Margherita di Caorle	29-05



Turkey

The year 2020 caused us not to do many of our planned activities due to COVID 19. At the beginning of March, we organized IRC Measurement Seminars in Marmaris and Istanbul. As an outcome of the seminars,



sufficient number of measurers now operate in Göcek, Marmaris, Bodrum and Istanbul. Immediately after the seminars, the races had to start in all regions,

however the pandemic started and we suspended the races in all regions until 15 August.

As of 15 August, we started the races by taking all relevant measures regarding Corona. The 2020 program continues in Istanbul with its new version; Göcek Yacht Club could not organize Spring Cup Regatta but is organising Autumn Regatta; Marmaris International Yacht Club planned to organize its entire race programme after 15 August, including Marmaris International Race Week. The races will also continue in Bodrum, Izmir, Bursa and the other regions. Participation in races has increased when compared to the last few years, most probably due to this long term break, however this is still satisfactory.

www.tayk.org.tr - tayk@tayk.org.tr - [instagram](https://www.instagram.com/tayk1971) tayk1971 - [facebook](https://www.facebook.com/tayk) tayk - [twitter](https://www.twitter.com/tayk1971) @tayk1971 - [youtube](https://www.youtube.com/tayk1971) tayk1971

Our works for the «3 Sea Regatta» including the Black Sea, the Sea of Marmara and the Aegean Sea, which was mentioned in IRC 2019 Congress by our Past Commodore Alican Turali and which we wish to be a permanent organization to be realized in cooperation with our neighboring countries, is also continuing. We believe that this organization will be extremely beneficial for all the neighboring countries, in both sports and cultural fields.



Belgium



The Belgian season in IRC looked promising with a nice mix of local and international regattas. The number of certificates was low with no races held in 2020. The season was saved with the Open Belgian Championships where we convinced owners to participate with a Single Event Rating and got 40 boats at the start. The project to convince club regattas to work in IRC using the IRC Go test didn't work out with very few regattas in the testclub. Quite a bit of nice boats appeared this year and we hope to welcome them at the start in IRC in 2021.

The sailing season 2021 in Belgium will be centered around the Open Noordzeekampioenschap (ONZK) with six events and 12 race days from our four coastal harbours. The racing of this championship has extensions to South-East England and South-West Netherlands. The racing format is a mix of coastal races, windward leeward races and a small offshore regatta. The most popular race remains Ostend-Ramsgate through the

English Channel and the Antwerp Race with 150 to 200 boats sailing the river to Antwerp.

The Belgian IRC fleet in Belgium can stabilise numbers in 2021. The trend towards smaller sportboats sailing in classic one designs such as J80 or SB20 continued in 2020 with over 10 new J/80's in Nieuwpoort. This attracts new and younger sailors towards keelboats.

Another important trend is the use of recreational formulas, such as Osiris and Cruiser Rating in local racing. Some of these local events attract nice fleets on a

regular basis. A part of the Belgian fleet is staying in the Med participating in races as Les voiles de St.-Tropez, the SNIM in Marseille and the Middle Sea Race. Winter racing in Zeeland attracts 100 to 150 boats on a monthly basis with a big Belgian participation.

On the international playground the Belgian Teams are looking forward to another Fastnet Year. At least 10 Belgian teams are getting ready to claim their place at the start. Other RORC races in Holland, France and the UK always attracts Belgians.

WWSV - Gent



ONZK 2020 Calendar (provisional)

Events	Dates	Organizer
Nieuwpoort Sailing Weekend	25/4 and 1/5/2021	WSKLum/KYCN
Dover Strait Race Oostende – Ramsgate	13/5/2021	RNSYC Oostende/RTYC
Lightvessel Race Zeebrugge Open Belgians IRC	3-4/7/2021	RBSC
Breskens Sailing Weekend	27-29/8/2021	Stichting Breskens Sailing
Oostende Sailing Weekend	18-19/9/2021	RNSYC
Antwerp Race	9/10/2021	Antwerprace Clubs



Brazil

Without getting into details, for every regatta organizer of the world, 2020 was (and still is at this moment) a very difficult year. As soon as the pandemic news crisis crossed all over and without really knowing what was happening, Brazilian Authorities closed all social and commercial activities for unlimited time. This happened around 12 March. Our racing calendar starts around March, for offshore & dinghies; the general consensus is everybody is out on family holidays before that. So, lock-up got us just in the middle of the first sailing week-end. Of four races scheduled in Ilhabela (São Paulo State), only two were held. By then we had some 28 Certificates issued. Ranging from our biggest boats (Carabelli 53, three of them) to the smallest ones (a Mini-Transat), and the oldest one, a 6 Meter from 1933. We have a mixed fleet, in age, sizes and types: Beneteau, Grand Soleil, Dufour, Umberto Felci, of different lines. Then all the Brazilian build boats, with several designs from Argentinean Nestor Volker, Brazilian Horacio Carabelli, some One-Off ex-IMS, converted to cruising; lots of carbon square headed mainsails and jibs with full Dacron and genoa furlers do



Photo © Aline Bassi

race together.

This lack of actual sailing didn't deter several owners who took advantage to study, test and modify their IRC Certificates. So the comings and goings between us and Central Office was constant. Eventually, in September we had a release of social distancing and racing resumed with a

re-arranged calendar. The first event was Ubatuba Sailing Festival, a three days affair with over 50 boats, a mix of medium distance and up & downwind races, light winds during all races where more than 70% of the fleet came from others ports, some as far away as 120 miles. In IRC we had 13 boats with these results:

BOAT	TYPE	TCC	R1	R2	R3	R4	OVERALL
Rudá	Land Mark 43	1.148	1	1	1	1	3
King	Soto 40 OD	1.243	2	3	2	2	6
Avohai	IMX 40	1.072	4	2	4	5	10
Asbar IV	First 35	1.020	5	4	3	6	12
Xamã	Grand Soleil 46	1.115	9	5	5	4	14
Bravo	Skipper 30	0.959	7	6	6	3	15
Iraê 40	First 40.7	1.039	3	7	8	7	17
Argos	Soto 40 OD	1.206	6	8	7	9	21
Aries 5	Delta 45	1.138	8	11	11	10	29
Boto V	Solaris 50	1.169	10	10	9	11	29
My Boy	Carabelli 32	1.002	12	12	10	8	30
Montecristo	Carabelli 53	1.239	11	9	12	12	32
Jacarê	Mini Transat	1.004	13	14	14	14	41

Club racing also came alive, but with very small IRC fleets. We managed to finish the second week-end of the Suzuki Cup that was left from the beginning of the year, where on Saturday the winds went over 45 TWS and races were cancelled due to the RC needing to assist dinghies that were carried away. Until then, three spinnakers blew in pieces...



Photo © Aline Bassi

As of now, middle October, we have over 50 IRC Certificates issued and probably what is the most traditional race on our calendar, this year on her 70th edition, the Santos to Rio de Janeiro Race is just two weeks away. And three days later, in Rio, we have the Circuito Rio 2020. Some 40 boats will race under IRC in both events. Warm air and cold waters guarantee some hard & fun races.



Photo © Aline Bassi/Balala

We will report as soon as it's over!

Manolo Bunge
IRC Chief Measurer – ABVO (Brazil)

Congrès IRC 2020

Comme nombre de réunions depuis le confinement, celle du Congrès annuel IRC s'est déroulée en vidéoconférence. A travers une série de questions, Philippe Sérénon nous en résume le contenu.



Comment s'est déroulé ce Congrès?

P. Sérénon, membre du Board International IRC: Dès cet été nous avions prévu de l'organiser en vidéoconférence et non pas physiquement comme programmé

initialement à Londres.

Plusieurs nationalités étaient représentées d'Europe, des Amériques (Brésil, Etats-Unis) et d'Asie (Japon, Hong Kong) ainsi que le RORC, l'UNCL et l'International Maxi Association (IMA).

Les délégués ont participé depuis leurs domiciles respectifs, voire même depuis leur bateau pour le délégué finlandais (!), selon les fuseaux horaires, tôt pour certains, tard pour d'autres.

Chacun put partager le bilan de la saison écoulée qui, comme vous l'imaginez, fut relativement succinct mais pas sans apports ni analyses.

Quel était l'ordre du jour?

Le congrès fut ouvert par l'Irlandais Michael Boyd, président pour la seconde année consécutive assisté du Vice-président belge Carle Sabbe. Il annonça le retrait de Malcolm Runnalls après 12 années de bons et loyaux services. Malcom est un régatier, mesureur et représentant indépendant qui fut déterminant dans l'introduction de l'IRC en Australie. Simon James, autre utilisateur et supporter de longue date de l'IRC, représentant des propriétaires IRC de l'Asie du Sud-Est, est un directeur de course bien connu dans toute l'Asie lui succède. Michael

présenta ensuite la nouvelle organisation de l'IRC issue de l'accord renouvelé entre le RORC et l'UNCL qui entrera en vigueur le 1er janvier 2021. J'y reviendrai plus en détail ailleurs dans ce guide mais la volonté commune qui a prévalu à ces travaux de plus de deux ans est de renforcer l'efficacité de l'IRC au service des propriétaires et des clubs organisateurs.

Qu'en est-il des évolutions techniques de la jauge?

Un certain nombre d'évolutions techniques pour 2021 ont été proposées par le Comité Technique IRC et validées par le Congrès. Ceci inclut l'introduction des « Flying Headsails » dans l'inventaire de voiles, un traitement plus équitable des tangons de spinnaker et de foc, et la reconnaissance qu'il n'est pas actuellement possible de jauger les bateaux volants non archimédiens au sein de la flotte IRC. Le Comité Technique explore les possibilités de le faire à l'avenir. Ces sujets sont traités par ailleurs dans notre revue.

Comment se présente l'année 2021?

A l'heure où nous écrivons ces lignes, il est difficile de savoir si le virus va nous laisser reprendre le cours de nos activités quelles qu'elles soient. Mais si on reste optimiste, espérons, entre saisonnalité du virus, vaccin et traitement, que nous pourrions mettre en œuvre le programme alléchant qui se profile partout avec entre autres, le Championnat d'Europe IRC à Hyères au mois de Juin, ou la Rolex Fastnet Race en août qui pour la première fois se terminera à Cherbourg-en-Cotentin.

Quelles sont les perspectives à plus long terme?

Le format distanciel et les contraintes horaires n'ont pas permis aux délégués les discussions à bâtons rompus dont ils sont si friands, mais des réunions distancielles complémentaires et moins formelles se dérouleront l'an prochain, par fuseau horaire. La course au large née au XIX^{ème} siècle a été en permanente évolution permettant aujourd'hui d'attendre des vitesses sur un bateau de course-croisière inimaginables il y a encore 20 ans. Cela pose de multiples questions sur le type d'épreuves et de bateaux. Comme dans tous les autres domaines, le numérique change la donne et accélère les évolutions. Si le RORC et l'UNCL mettent en place une nouvelle organisation, c'est entre autres pour que la jauge intègre ces évolutions de manière harmonieuse et équitable pour les courses.

Si cette année exceptionnelle aura eu un effet positif, c'est d'accoutumer tout un chacun à l'utilisation des techniques modernes de communication, réduisant le besoin de présence physique. C'est un atout considérable à l'avenir pour une organisation internationale comme l'IRC. Bien sûr l'anglais sera la langue véhiculaire mais c'est déjà largement le cas dans la Course au Large !

Note : Les Minutes du Congrès, les propositions de modification de la Règle en 2021, et les autres documents associés sont en ligne sur <https://ircrating.org/about/irc-congress/>.

Philippe Sérénon



Photo © Rolex / Kurt ARRIGO

IRC : une nouvelle organisation en 2021



En 1983, le RORC et l'UNCL créèrent ensemble le CHS, signèrent un accord de copropriété de la jauge, mis à jour en 2000, et bâtirent une Constitution incluant les représentants des différents pays au sein du Congrès. Le temps est venu de refonder cet accord pour mieux s'adapter à la réalité actuelle.

La jauge est souvent perçue comme une contrainte administrative. Bien qu'il soit vrai qu'elle se présente sous une forme normative à travers un certificat, la jauge est partie intégrante de la dimension sportive des règles de la Course au Large. L'IRC a cette vertu d'être conçue par des coureurs pour des coureurs, à travers les deux clubs fondateurs et leurs dirigeants, tous pratiquants assidus.

Si l'IRC représente peu sur le plan économique pour une activité internationale, son impact sur l'écosystème - architectes navals, chantiers, équipementiers, coureurs et propriétaires - est considérable.

Conscients de ces enjeux, les dirigeants de la jauge travaillent constamment pour offrir aux coureurs l'équité qui sied à la compétition tout en gardant sa stabilité au système et intégrant une innovation toujours plus rapide, alors que les comportements des pratiquants évoluent. Ça s'appelle la quadrature du cercle je crois...

Nos vies ne sont plus concevables sans les outils numériques personnels qui nous offrent des services en ligne simples, des circuits courts et une réactivité immédiate. Qui aurait imaginé il y a seulement 5 ans que l'on n'irait plus jamais à son guichet de banque?

CRÉATION D'UN BOARD

L'organisation actuelle de l'IRC, basée sur les deux centres de calcul du RORC et de l'UNCL, limitait irrémédiablement toute adaptation, pour une organisation internationale. L'UNCL et le RORC ont donc décidé de modifier la gouvernance de la jauge, sans modifier la Constitution de l'IRC, par la création d'une entité commune, supervisée par un conseil d'administration (l'IRC Board) et pilotée par un directeur général auquel se réfèrent toutes les personnes actuellement partie

prenante, salariés comme bénévoles.

Le Board se compose de 5 membres, 2 désignés par chaque club et un Chairman choisi conjointement. Il est actuellement composé du Président de l'UNCL (Jean-Philippe Cau), du Commodore du RORC (Steven Anderson), de Philippe Sérénon et James Neville, Michael Boyd étant le Chairman. Le Board a demandé à Jason Smithwick d'assurer la direction générale, Ludovic Abollivier devenant son adjoint avec un rôle prééminent dans le comité technique.

Une équipe Recherche et Développement, rattachée au Board, voit le jour. Sa mission sera de développer la jauge en intégrant les innovations et de proposer des adaptations de la formule. Ces développements pourront être initiés au sein de ce groupe, comme par le Board ou le Comité Technique IRC.

Ce dernier évolue dans sa composition et s'élargit avec pour mission la gestion à court terme des règles de jauge, leur communication ainsi que la mise en œuvre des process, des logiciels et en général du backbone (serveurs...) de l'ensemble.

L'année 2020 a prouvé que nous avions aujourd'hui tous les moyens de communication pour travailler à distance et à cet égard, chacun restera sur son site actuel. En interne, il y aura une consolidation des recettes et dépenses dans un budget unique. Les synergies réalisées devant permettre de consacrer plus de ressources à l'amélioration continue du service aux clubs et propriétaires.

Pour l'utilisateur, cela ne changera rien dans l'immédiat pour l'émission de certificats et tests et les interlocuteurs restent les mêmes, leur fonction évoluant en interne. A terme, l'interface utilisateur deviendra plus simple et interactive, en

ligne et accessible sur smartphone. D'ores et déjà, pour réduire l'empreinte carbone de cette revue, les éléments administratifs (règles, mesures...) sont accessibles par QR code plutôt qu'imprimés pour limiter la consommation de papier.

L'IRC 2.0

Rendre la jauge plus attractive pour les utilisateurs (propriétaires de bateaux), plus compétitive et mieux diffusée internationalement dans les épreuves sportives côtières ou au large, telle est la mission à laquelle nous nous attachons. World Sailing vient d'élire un Président chinois, signe d'une internationalisation croissante de la voile. Les nouveaux territoires de croissance que sont les BRIC créent de nouvelles classes moyennes qui apprécient de plus en plus la voile en général et la course au large en particulier. L'IRC a des opportunités de croissance phénoménales en Asie comme en Amérique du Sud ou en Mer Noire. Cela nécessite des changements profonds de mentalité, de manières de faire et de priorités. Le Board est déterminé à faire de cette nouvelle organisation, la première étape de « l'IRC 2.0 », confiant dans les talents de tous ceux qui servent la jauge. En ces temps de Brexit et avec l'expérience de nos confrontations régulières en course, the gauntlet* n'est pas simple à relever mais nous démontrerons que notre force collective est plus importante que nos différences culturelles. Conscience environnementale, interactivité et transparence constituent le socle de nos vies modernes. Tout en protégeant nos traditions, sachons les intégrer dans nos actions pour que l'IRC soit la référence d'excellence en matière de jauge !

Philippe Sérénon

* Gauntlet : le gant dans un duel

MANCHE-ATLANTIQUE 2021

Le Championnat dynamise les courses au large



Photo © Didier RAYON

L'année 2019 avait lancé le nouveau format du Championnat, avec un calendrier commun aux régatiers de la Manche et de l'Atlantique. Un programme à long terme initié par l'UNCL et tous les clubs concernés de la façade Atlantique et de la Manche. Il existe une quinzaine d'épreuves, réparties entre les trois bassins : La Rochelle où l'offshore s'est bien développé, la Bretagne sud, et la Manche avec ses propres événements mais aussi la proximité des courses anglaises et irlandaises. Le nouveau programme prend en compte toutes ces épreuves.

Malgré un calendrier chamboulé dû à la crise sanitaire, 2020 a confirmé l'attrait pour ce nouveau format. L'année 2021 sera passionnante et riche, avec un Championnat tourné essentiellement vers

les courses au large et particulièrement adaptées aux Duos. Pas moins de 14 épreuves sont au programme de cette classe et 10 pour les Overall, toutes offshore, à l'exception du Spi Ouest France et de l'Atlantique Le Télégramme.

Une nouvelle course, initiée par l'UNCL, s'inscrit cette année au calendrier des duos et solos : La Cap Martinique 2021. Une transat qui partira mi-avril de la Trinité-sur-Mer pour Fort de France.

D'autres reviennent au calendrier cette année, comme Le Tour du Finistère à la Voile, la Transquadra 2021, la mythique Rolex Fastnet Race ainsi que la Cherbourg Race organisées par le RORC.

Le règlement va évoluer en 2021, en prenant en compte des coefficients en fonction des épreuves, même si ce sont

toujours les cinq meilleurs résultats qui seront comptabilisés dans le classement final. Les classements Overall du Spi Ouest et du Télégramme seront pris en compte sur les résultats d'au moins deux manches où les doubles et équipages pourront être classés ensemble en ayant effectué les mêmes parcours. L'éligibilité du classement d'une épreuve va passer de 10 à 12 bateaux inscrits pour accentuer le caractère national de ce Championnat. Critère d'ailleurs quasiment rempli pour toutes ces belles épreuves en 2020.

Infos et règlements seront disponibles sur notre site internet : www.uncl.com

Basile Després

Calendrier des Championnats UNCL 2021 Manche - Atlantique

Événement	Club	Date début	Date fin	Overall	Double	Coef.	Site internet
Spi Ouest France	SNT	02/04/21	05/04/21	○	○	0,6	https://www.snt-voile.org/
Coupe Emily Moulton	SNBSM	02/04/21	05/04/21	○		0,6	https://snbsm.com/
Cap Martinique 2021	UNCL	18/04/21	05/2021		○	1,2	https://cap-martinique.com/
Gascogne 45/5	SRR	22/04/21	25/04/21		○	1	http://srr-sailing.com/
Armen Race Uship	SNT	13/05/21	16/05/21	○	○	1	https://www.snt-voile.org/
100 Milles et une Nuit	YCD	22/05/21	23/05/21		○	1	https://yacht-club-dinard.fr/
Duo Catamania	SNT	20/06/21	26/06/21		○	0,6	https://www.duocatamania.com/
La Trinité - Cowes	SNT - RORC	04/07/21	06/07/21	○	○	1	https://www.snt-voile.org/
Cowes - Dinard	RORC - YCD	09/07/21	10/07/21	○	○	0,8	http://www.rorc.org/
Tour du Finistère à la Voile	CDVF	02/08/21	07/08/21		○	0,6	https://www.toutcommenceenfinistere.com/
Fastnet Race	RORC	08/08/21	13/08/21	○	○	1,2	http://www.rorc.org/
Transquadra 2021	TSQ	18/08/21	02/22		○	1,2	https://www.transquadra.com/
La Nuit des Iles du Ponant	SNT	04/09/21	05/09/21	○	○	0,8	https://www.snt-voile.org/
Cherbourg Race	RORC	10/09/21	11/09/21	○	○	0,8	http://www.rorc.org/
Atlantique Le Télégramme	CNL	17/09/21	19/09/21	○	○	0,6	https://www.cnlorient.org/
Trophée des Minquiers	YCG	25/09/21	26/09/21	○		0,6	http://www.yachtclubgranville.com/welcome/indem.php
Nombre d'épreuves				10	14		

En rouge les nouvelles épreuves comptant au championnat

Pour valider un classement Overall dans une épreuve accueillant Equipages et Doubles, il faut que ces deux catégories partagent au moins deux parcours identiques.

Classement général établi au meilleur des 5 manches

La SNT, haut lieu de l'IRC en Atlantique

Programme 2021 des principales courses en IRC de la SNT

Le Challenge de Printemps

Tous les 15 jours
du 06-07 février au 20-21 mars

SPI Ouest-France Destination Morbihan

du 1^{er} au 5 avril

Cap Martinique

départ le 18 avril

L'Armen Race Uship

du 13 au 16 mai

Duo Cat Amania

du 19 au 25 juin

La Trinité - Cowes by Actual

départ le 4 juillet

La nuit des îles du Ponant

du 4 au 5 septembre



"JE BOOSTE MON PROJET PERFORMANCE" à LORIENT "LA BASE"

TERRE-PLEIN + CARÉNAGE + PLACE À FLOT + MANUTENTION
4000 m² aire de 600 m² sur ponton avec élévateur

Au cœur du Pôle Course au large de Lorient La Base, la Sellar propose une offre complète qui facilite la préparation et l'entretien de votre bateau : manutention, stockage, carénage, place à flot...

À découvrir le temps d'une régate ou pour l'année !

PÔLE COURSE AU LARGE

LORIENT LA BASE - BRETAGNE SUD

02 97 87 00 46 | port-lorientlabase@sellar.com



Méditerranée

D'Est en Ouest, de nouvelles régates.

Le programme des Championnats IRC 2020 s'illustre par la création de nouvelles régates à l'Est, au Centre et à l'Ouest du bassin. Preuve encore une fois du dynamisme et de l'attractivité des régates IRC en Méditerranée. Ainsi l'UNCL est fière d'accueillir la SR Antibes, le COYCHyères, la SN Sanary et le SORAC Cap d'Agde, rejoignant ainsi les nombreux Clubs méditerranéens qui organisent déjà des épreuves en IRC au titre des Championnats afin d'offrir des régates de très bon niveau aux coureurs de plus en plus nombreux. Par ailleurs l'accent est mis dans le Championnat Equipages pour favoriser l'arrivée au sein de nos bateaux de jeunes licencié(e)s de moins de 26 ans et de féminines, en proposant aux Clubs de réduire dans ce cas les coûts d'inscription et en limitant l'impact d'un équipier supplémentaire sur le rating du bateau. Afin d'accompagner la création d'une épreuve de course au large aux Jeux Olympiques 2024 à Marseille et permettre



Photo © ROLEX/Carlo Borlenghi

d'encourager l'émergence d'équipages mixtes, le Championnat Duo verra cette année la création d'un classement Duo Mixte doté d'un prix spécial. L'UNCL espère ainsi dynamiser encore plus les différents

Championnats IRC en Méditerranée et répondre au mieux aux attentes des coureurs.

Yves Ginoux

Calendrier des Championnats UNCL 2021 Méditerranée

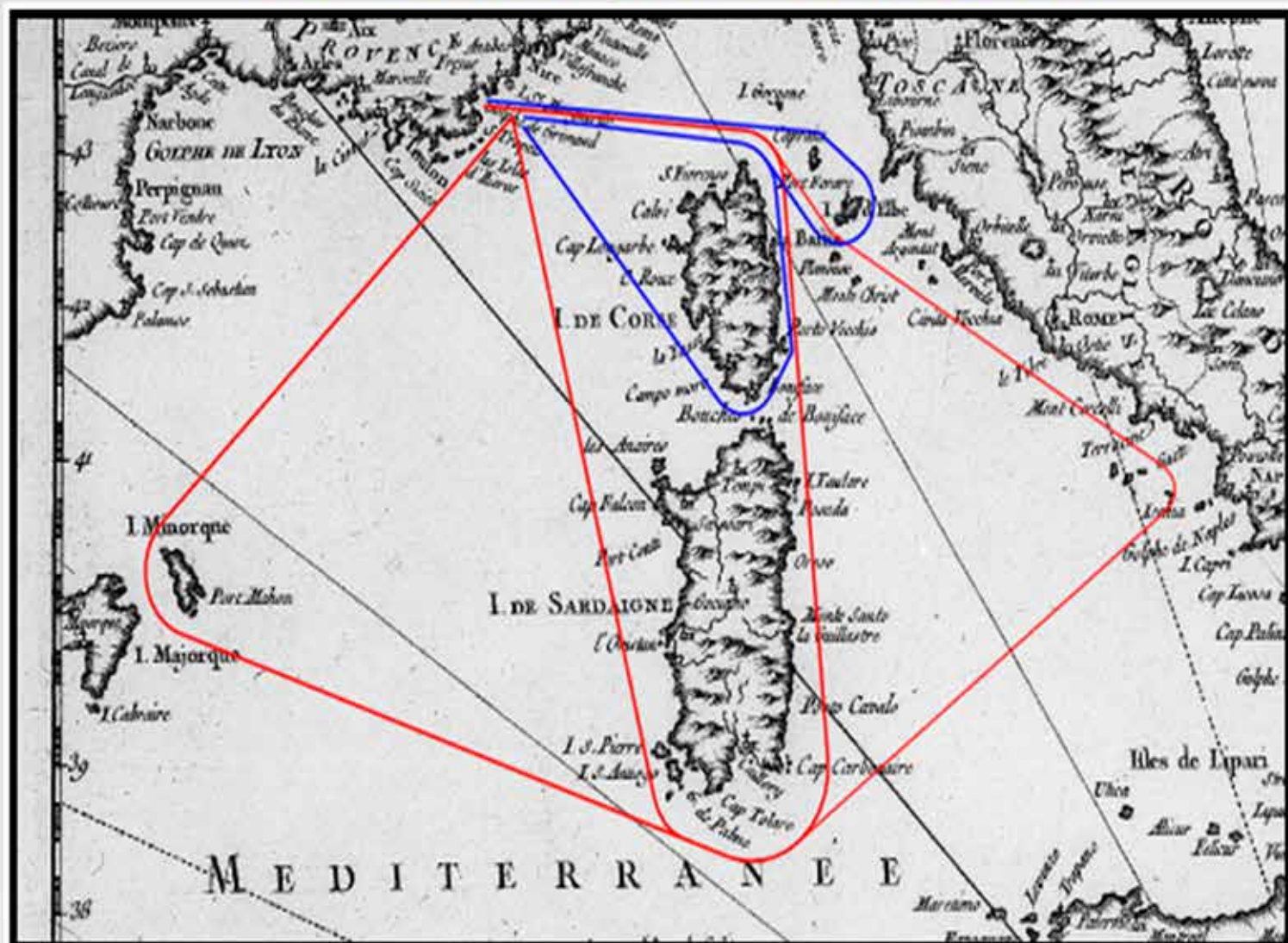
Événement	Club	Date début	Date fin	Équipage	Double	Solo	Site internet
Régate Blanche	SRAntibes	12/02/21	14/02/21	○	○		https://www.sr-antibes.fr/
Festival Armen	SNST	06/03/21	14/03/21	○			http://www.societe-nautique-saint-tropez.fr/snst/
Massilia Cup	CNTL	19/03/21	21/03/21	○		○	https://www.cntl-marseille.com/
SNIM	SN Marseille	02/04/21	05/04/21	○	○	○	https://www.lanautique.com/
Au Large de St-Tropez	SNST	12/04/21	18/04/21	○	○	○	http://www.societe-nautique-saint-tropez.fr/snst/
La Sanaryenne	SN Sanary	24/04/21	25/04/21	○	○		https://www.sanary-voile.fr/
Corsica Med	CNTL	03/05/21	08/05/21	○	○	○	https://www.cntl-marseille.com/
Porquerolles Race	YCP	13/05/21	16/05/21	○			https://yachtclubporquerolles.fr/
Duo La Napoule	CNN	23/05/21	24/05/21		○	○	https://www.cerclenautiquedelanapoule.fr/
100 Miles de Port Grimaud	YCIPG	29/05/21	30/05/21	○	○	○	http://www.yci-port-grimaud.com/
Giraglia Rolex Cup Offshore	YCI/SNST	16/06/21	19/06/21	○	○		https://www.rolexgiraglia.com/fr/index.html
Championnat Europe IRC	COYCH	23/06/21	27/06/21	○			http://www.coych.org/
Duo Max	CNTL	28/06/21	03/07/21		○		https://www.cntl-marseille.com/
Duo Cipriani Franco	UNM	10/07/21	11/07/21		○	○	https://www.unm1882.fr/
QuadraSoloDuo	SN Marseille	21/08/21	27/08/21		○	○	https://www.lanautique.com/
Palerm Monaco	YC Monaco	21/08/21	27/08/21	○			https://www.yacht-club-monaco.mc/fr/home/
Trophée Sémac	UNM	04/09/21	05/09/21	○			https://www.unm1882.fr/
Duo Sail	CNTL	25/09/21	26/09/21		○		https://www.cntl-marseille.com/
Coupe Napoléon	SR Antibes	07/10/21	10/10/21	○	○		https://www.sr-antibes.fr/
Brescou d'Or	SORAC	16/10/21	17/10/21	○			https://sorac34.monsite-orange.fr/
Grand Prix de Palavas	CNP	23/10/21	24/10/21	○			http://www.cercle-nautique-palavas.com/
Novembre à Hyères IRC	COYCH	11/11/21	14/11/21	○			http://www.coych.org/
Nombre d'épreuves				17	13	8	

Au Large de Saint-Tropez 2021

Une régates, deux épreuves
pour les équipages, solos ou duos :

Les 900 Nautiques du 10 au 18 avril

Les 400 Nautiques du 14 au 18 avril



Championnat UNCL 2021 Méditerranée Offshore

Informations & inscriptions : info@snst.org

www.societe-nautique-saint-tropez.fr

ÉLIGIBILITÉ DES FOILERS¹ EN IRC : $S_{\text{maximale}} = 0.0046 * (BW / LWP)$

On sait depuis très longtemps qu'il est possible d'extraire de l'eau la coque d'un navire en utilisant des surfaces sustentatrices hydrodynamiques. Les lois régissant ce mode de sustentation et l'équilibre sont celles de l'aérodynamisme, à la différence que le fluide « air » est remplacé par « l'eau ». A la différence d'un avion qui vole intégralement, la sustentation d'un navire peut être partielle. Il devient donc nécessaire de bien sérier les limites de cette sustentation.

Environnement Archimédien vs Foiler.

1-1 Le régime Archimédien

La règle IRC, comme d'ailleurs toutes les règles de Jauge pour voilier est une règle « Archimédienne ».

En navigation, l'eau qui est devant le bateau passe derrière.

Elle est écartée, accélérée, passe sous le bateau, pour remonter et propulser le bateau vers l'avant.

En ressortant sous la voûte du bateau ou contre le tableau arrière, l'eau forme une vague turbulente qui paraît accrochée à l'arrière du bateau.

La distance horizontale entre la crête de la vague à l'étrave et celle de sa sortie arrière correspond à la longueur à la flottaison dynamique (LFLOT).



Plus le bateau est lourd, donc profond, plus l'eau doit augmenter sa vitesse afin de « faire le tour » de la carène. Il se forme alors un creux qui contraint le bateau à s'enfoncer. Au final le volume d'eau déplacé est supérieur au volume de la carène du bateau.

Les TCC sont basés sur cette vitesse limite des carènes qui est approximativement égale à :

$$V = 2,4 * LFLOT^{0.5}$$

(LFLOT en m et V en nœuds).

Mais la réalité est plus complexe.

La résistance à l'avancement R_x d'un navire (trainée), est la force qu'il faut exercer pour le déplacer d'un mouvement rectiligne uniforme à vitesse constante sur un plan d'eau parfaitement calme. On montre que cette résistance R_x est principalement la somme de deux résistances :

- Une résistance visqueuse R_f
- Une résistance de vagues R_w

$$R_x = R_f + R_w$$

La **résistance visqueuse** dépend du frottement de l'eau sur la coque et peut se mettre sous la forme :

$$R_f = 0.5 * C_x \rho S V^2$$

Où ρ représente la masse volumique² de l'eau, C_x le coefficient de trainée qui dépend **des formes** plus ou moins hydrodynamiques du navire, de la **rugosité** de la coque, du **nombre de Reynolds**³, de la surface mouillée S et V la vitesse du navire.

La **résistance de vagues** est spécifique à l'interface eau/air qui produit les vagues d'étrave et de sillage (au niveau du tableau arrière) par déformation de la surface libre de l'eau. Le passage de la carène creuse le plan d'eau. Elle est de la forme :

$$R_w = 0.5 * C_w \rho S V^2$$

C_w étant un coefficient sans dimension qui dépend du nombre de Froude⁴, les autres coefficients sont les mêmes que pour la résistance visqueuse.

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

Le planning va écorner quelque peu cette base scientifique.

En effet, lorsque le bateau est en « survitesse », on parle de « planning », le bateau dépasse la vitesse limite de la carène.

Il le fait aussi, occasionnellement, lorsqu'il est en survitesse sur une vague.

1-2 Le Planning



- A l'arrêt, la poussée d'Archimède équilibre le poids du bateau.
- Lorsque le bateau navigue à faible vitesse, la poussée d'Archimède diminue car la force de portance (générée par la surface de la coque) apparaît.
- Au fur et à mesure que la vitesse augmente, la force de portance augmente et corollaire, la poussée d'Archimède diminue.
- A partir d'une certaine vitesse, qui diffère suivant les formes de carènes (BWL, Creux, Déplacement, etc...), le bateau se trouve dans une situation de planning pratiquement permanente. La force de portance peut représenter jusqu'à 60 à 70% de la poussée d'Archimède initiale.

Le bateau ne « flotte plus », il se déplace alors à la surface de l'eau : il est au planning.

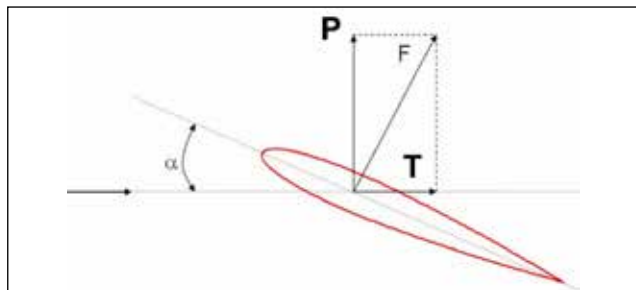
L'IRC calcule un coefficient d'aptitude à planer basé sur les paramètres archimédiens de chaque bateau. Ce coefficient multiplie la vitesse de carène initiale et produit la vitesse de début du planning. Mais la vitesse de carène ou la vitesse de planning sont toujours propres au régime archimédien.

1-3 Le régime Foiler

Dans cette configuration, le bateau n'est plus sustenté par la carène mais par des surfaces profilées qui évoluent dans l'eau et ainsi génèrent une portance P (et une trainée T) hydrodynamique de la forme :

$$P = 0.5 * C_z \rho S V^2$$

$$T = 0.5 * C_x \rho S V^2$$



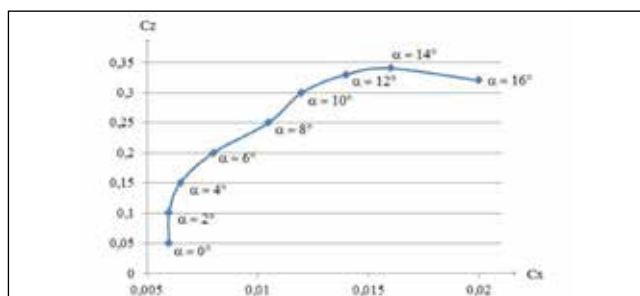
Exemple de caractérisation d'un profil :

C_z étant le coefficient de portance

C_x celui de trainée

Incidence	0°	2°	4°	6°	8°	10°	12°	14°	16°
C_z	0.05	0.1	0.15	0.2	0.25	0.3	0.33	0.34	0.32
C_x	0.006	0.006	0.0065	0.008	0.0105	0.012	0.014	0.016	0.02

La représentation polaire ci-contre met en évidence l'interaction de la portance C_z et de la trainée C_x .

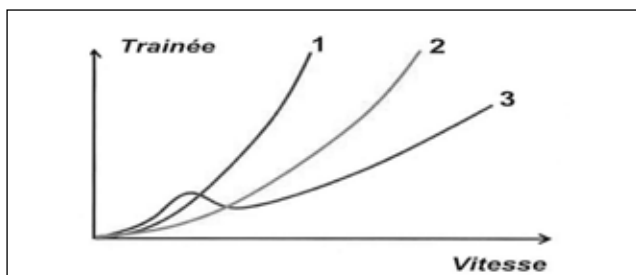


Afin de pouvoir « voler au-dessus de l'eau », c'est-à-dire extraire entièrement la carène du contact de l'eau, et de fait, supprimer à la fois la résistance visqueuse et celle des vagues qui s'exercent sur la carène, la somme des portances des surfaces sustentatrices (foils, etc...) doit être supérieure au poids du bateau (déplacement en kg * g).

Les 3 courbes ci-dessous montrent l'évaluation des trainées, pour un monocoque (1), un multicoque (2) et un Foiler (3).

La petite cloche visible au début de la Courbe 3, correspond à la navigation en mode archimédien du Foiler, avant le décollage.

Il est évident que le ratio Trainée / Vitesse est nettement favorable au Foiler.



1 - Voilier équipé de surfaces sustentatrices additionnelles.

2- La masse volumique ρ de l'eau de mer est de l'ordre de 1020 kg/m3.

3- Le nombre de Reynolds lie la viscosité du fluide, la géométrie de son écoulement et sa vitesse.

4- William Froude, Ingénieur hydrodynamicien anglais (1810-1878). Le Nombre de Froude est un nombre sans dimension égal au ratio Vitesse (m/s) sur racine carrée de $L(m)^{*}9.81$.

nke

MARINE ELECTRONICS

Pour naviguer
For sailing
Simplement efficace
Simply Powerful

Ang. Vent app.

17.00

Vit. Vent app.

12.2

Profondeur

34.69

Press. Atmo.

1005.49

Cap Mag.

158°

Vit. Vent App.

19.42

Ang. Vent app.

10°

Vit. Vent app.

12.4

Profondeur

63°

Cap Mag.

279°

Nos partenaires :

nke-marine-electronics.fr

1-4 L'intégration du régime Foiler dans l'IRC

Les Foilers, à partir du moment où ils peuvent intégralement extraire la coque de l'eau, possèdent une caractéristique commune qui est leur vitesse critique de l'ordre de 40 nœuds. Cette vitesse critique est liée au phénomène de cavitation qui affecte les profils des appendices sustentateurs (Foils). La sustentation intégrale dépend de la puissance disponible (surface de voilure) corrélée avec la surface active des appendices sustentateurs.

En d'autres mots, c'est un peu comme si un JPK ou un SUNFAST « FOILER » possédaient le même potentiel de vitesse que Rambler (en mode Foiler) dans la mesure où ces bateaux pourraient voler.

Conclusion : L'intégration des bateaux équipés de surfaces sustentatrices extérieures (Foils, etc..) dans la flotte IRC, impose que l'IRC limite l'effet sustentateur à un régime que nous pouvons nommer « super planning ». Notre objectif étant de rester dans le domaine d'application des algorithmes de la jauge IRC, c'est-à-dire l'environnement archimédien.

En conséquence, un monocoque qui posséderait la capacité de voler intégralement ne peut pas être éligible en IRC.

1-5 Quelle limite de sustentation fixer ?

L'aptitude à s'extraire de l'eau dépend du ratio **LIFT / POIDS** du BATEAU.

Le LIFT étant la composante verticale produite par l'ensemble des surfaces sustentatrices (exprimée en Newtons) et le POIDS du BATEAU étant le produit de sa masse par l'accélération de la pesanteur (g).

Un ratio >1 le bateau vole.

Un ratio <1 le bateau ne vole pas.

Afin de conserver l'homogénéité de la flotte IRC, ce ratio est fixé à 0.3.

1-6 Application ?

Pour chaque bateau, le déplacement à vide est connu. Par contre le LIFT doit être calculé.

Le LIFT est associé à une vitesse de référence, qui est celle à laquelle le bateau commence à planer. Le LIFT est lié au carré de la vitesse de planning, il est donc nécessaire de déterminer cette vitesse.

Choix de la vitesse qui produit le LIFT nécessaire :

Lorsque la vitesse est faible (vent faible), le déplacement de la carène provoque peu de vague, en conséquence la résistance due aux vagues est réduite. C'est la résistance visqueuse qui est prépondérante. D'où l'intérêt d'avoir d'une faible surface mouillée et une carène propre.

Le nombre de Froude (Fn) est < 0,4.

Lorsque la vitesse augmente, la résistance de vague augmente plus vite que la résistance visqueuse. La longueur d'onde maximale de la vague est celle de la longueur à la flottaison dynamique (LFLOT).

Le bateau atteint alors sa vitesse limite archimédienne que l'on nomme « vitesse critique de carène ».

Le nombre de Froude (Fn) = 0,4.

La vitesse critique est : $V_c = F_n * (g * LFLOT)^{0.5}$ avec $g = 9,81 \text{ m/s}^2$, LFLOT en m et $F_n = 0,4$.

$V_c \text{ (m/s)} = 1,25 (LFLOT)^{0.5}$ ou $V_c = 2,44 (LFLOT)^{0.5}$ pour obtenir V_c en Nœuds.

Un pic d'énergie permet au bateau de « monter sur sa vague d'étrave », et de partir au **planning**. La résistance de vague atteint son maximum juste avant que le planning se déclenche. Ensuite cette résistance diminue considérablement (ce qui explique que l'on peut réduire la puissance motrice d'une vedette lorsqu'elle commence à planer, et cela sans perdre de vitesse).

Par contre la **résistance visqueuse**, qui dépend du carré de la vitesse, augmente beaucoup.

Cela démontre que **le bateau ne peut pas accélérer indéfiniment...à moins qu'il ne sorte de l'eau mais alors il faut qu'il soit sustenté autrement !**

Dans ce mode début du planning établi, le nombre de Froude (Fn) est de l'ordre de 0,65.

La vitesse critique est alors :

Vpla = 3,96 (LFLOT^{0.5}) pour obtenir Vpla en Nœuds.

Ou Vpla = 2.04 * (LFLOT^{0.5}) pour obtenir Vpla en m/s.

Pour qu'un bateau équipé de Foils soit éligible en IRC, l'architecte devra calculer la surface active des foils (en assiette Upright) à partir de cette vitesse et concevoir son bateau avec une surface active de foils (globale) inférieure ou égale à ce calcul.

Afin de permettre aux architectes de calculer cette surface active maximale, les paramètres utilisés seront :

LWP (Flottaison statique = LH-B0-S0)

BW (déplacement à vide en Kg).

Exemple :

LH = 16,5m

LWP = 14,74m

BW = 10033 kg

Vpla = 3.96 * (14,74) ^0.5 = 15,20 nœuds (7,82 m/s)

LIFT autorisé = BW * 0.3 = 3009 kg (3000 * 9.81 = 29527 N)

LIFT autorisé = 0.5 * 1025 * 0.3 * S maximale * Vpla²

S maximale = 29527 / (0.5 * 1025 * 0.3 * 7,822) = 3.14 m²

Soit S active (Foils) = 3,14 m²

La formulation littérale devient :

LIFT (N) = 0.5 * 1025 * 0.3 * S * (2.04 * (LWP^{0.5}))²

LIFT Max (N) = 0.3 * BW * 9.81

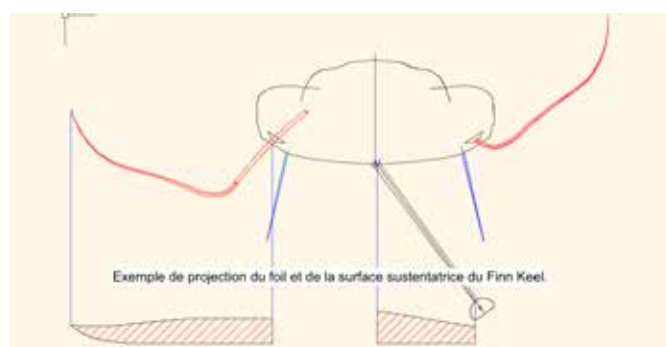
Soit S = (0.3 * 9.81 * BW) / (0.5 * 1025 * 0.3 * 4.16 LWP)

On en déduit la règle IRC définissant l'éligibilité des bateaux équipés de foil(s) et/ou de surfaces sustentatrices :

S maximale = 0.0046 * (BW / LWP)

BW en Kg, LWP en m,

Pour les détails de calculs de la surface projetée réelle, il faut se référer aux modalités décrites dans l'Annexe F de la règle IRC relative aux Foils et surfaces sustentatrices.



Jean Sans

BÉNEFICIEZ DE L'EXPERTISE



ET

TRILAM
SAILCLOTH

POUR "UP GRADER" VOTRE IRC



Artech 47 en IR B – 2ème aux Voiles de Saint Tropez

TANGON OU BOUT-DEHORS, OU LES DEUX ?



Photo © Philip Plisson



Photo © Philip Plisson

En préambule, il faut rappeler un critère de base (qui n'est pas une règle), c'est la corrélation entre la longueur du tangon ou du bout-dehors et la surface du spinnaker le plus grand. La longueur (STL) de ces deux espars est prise horizontalement entre la face avant du mât et l'extrémité « matière » du tangon ou du bout-dehors. La longueur de base de référence du tangon ou du bout-dehors, prise dans les calculs du TCC est :

$STL = 0.456 * (SPA)^{0.5}$ (formule publiée dans la Règle IRC jusqu'en 2010). Ce qui permet de déduire par réversibilité de cette longueur la surface du spinnaker avec la formule :

$$SPA = 4.0809 * STL^2$$

L'algorithme compare la longueur réelle mesurée (STL) à celle déduite du calcul du plus grand spinnaker mesuré. Un ajustement en plus ou en moins est alors pris en compte dans la taxation du spinnaker.

Une évolution naturelle

Historiquement, pendant plusieurs décennies la norme pour dessiner un spinnaker était la suivante :

■ Être absolument symétrique

■ Avoir une largeur maxi égale à $1.8 * J$ et un guindant et chute égaux à 95% de I (I étant la hauteur de la poulie de drisse de spi).

■ Avoir un tangon égal à J (sous peine de pénalité si on dépasse cette limite)

L'IRC a annulé ces contraintes et taxé les spinnakers en fonction de leur surface et de la longueur du tangon. Bien que les propriétaires disposent ainsi d'une grande liberté, la longueur des tangons n'a jamais « explosé » et cela à cause des manœuvres d'empennages (STL de l'ordre de $1.25 * J$) et des limites imposées par l'aérodynamisme des spinnakers

L'IRC a aussi introduit les spinnakers asymétriques. L'initiative est intéressante

mais cela implique pour un même bateau (caractéristiques absolument identiques), à TCC identique, que la surface du spinnaker asymétrique doit être supérieure à celle du spinnaker symétrique, et que le STL soit rallongé. Cela s'explique par le fait qu'avec le spinnaker symétrique le bateau peut faire une route directe de la bouée de près à celle sous le vent, alors qu'avec un spinnaker asymétrique il doit tirer des bords grand-largue et que l'objectif reste qu'un bateau, dans l'une ou l'autre des deux configurations, effectue le parcours dans un temps identique. Tout paraît simple et l'a été durant quelques années, jusqu'à l'apparition d'une nouvelle configuration de navigation. Les propriétaires de bateaux équipés de spinnakers symétriques ont constaté que dans les parcours Inshore ou Offshore, la forme du spi symétrique était peu optimale lorsque la route se rapprochait de 90° du vent réel. Ils ont donc opté pour un spi asymétrique plus petit ou même de surface identique au spi symétrique amuré sur le tangon porté pratiquement en appui sur le balcon avant (plus tard, on évoluera, de ces spinnakers asymétriques assez plats vers les Code 0).

Rapidement ils ont constaté que l'utilisation de ce spi asymétrique était très intéressante, bien que les manœuvres d'empennage, liées au tangon, soient malaisées. L'étape suivante est alors apparue rapidement et s'est matérialisée par des petits bout-dehors fixes que l'on nommera « délinière ».

Cette configuration tangon + délinière perdurera avec succès pendant quelques années. Précisons que cette configuration ne transgresse aucune règle, puisque la longueur du tangon et du STL de la délinière sont identiques et qu'aucun spinnaker ne dépasse la surface du spi symétrique mesuré (le nombre de spis étant limité à 3 sans pénalité).

On se trouve alors dans deux types de configuration :

■ Bateaux équipés pour naviguer exclusivement avec des spinnakers asymétriques tenus à des bout-dehors fixes ou rétractables (surface et STL important).

Exemple ($J=5.24$ / STL bout-dehors = 7.24 / SPA Asy = **167 m²**)

■ Bateaux équipés pour naviguer principalement avec des spinnakers symétriques et accessoirement des spinnakers asymétriques de surface identique et équipés d'une petite délinière (surface et STL beaucoup plus petits).

Exemple ($J=5.24$ / STL Tangon & bout-dehors = 5.49 / SPA Sym = **145 m²**)

Les deux exemples génèrent des TCCs très semblables.

Formule hybride

Comme la nature a horreur du vide, les propriétaires de bateaux équipés exclusivement avec des spinnakers asymétriques souhaitent maintenant profiter aussi des conditions de navigation avec des spinnakers symétriques. En théorie, il n'y a pas de difficulté, ni d'interdit pour l'IRC. Il suffit de déclarer « Tangon et Bout-dehors » sur la demande de certificat. Cela sous-entend que le bateau tel que décrit ci-dessus ($J=5.24$ / STL bout-dehors = 7.24 / SPA Asy = 167 m^2) navigue avec un tangon de 7.24 m (dimension implicite) en plus du bout-dehors et qu'il peut embarquer un spinnaker symétrique de 167 m^2 . Cette configuration se traduit par un TCC qui ne correspond pas au gain possible en performances.

Le problème qui apparaît est purement technique. Un spi symétrique de 167 m^2 , c'est un guindant et une chute de pratiquement 19 m et une largeur à mi-hauteur de 13 m . Or la hauteur du capelage du spinnaker se trouve en tête

de mât, à environ 18 m du pont. Il est matériellement impossible d'établir un tel spinnaker. Le propriétaire et le maître-voilier sont donc amenés à choisir un spinnaker beaucoup plus petit avec un tangon de l'ordre de 5.50 au lieu des 7.24 correspondant au bout-dehors.

Reformulation

En 2021, les bateaux qui embarquent des spinnakers asymétriques et symétriques devront déclarer les dimensions du bout-dehors (STL) et du tangon (SPL). Si le Comité Technique IRC parvient à un accord avant la fin 2020, la formule IRC prendra en compte ces valeurs dès 2021 et cela se traduira par une baisse du TCC pour les bateaux dont les tangons sont plus petits que les bout-dehors. Si un tel accord n'est pas atteint, les recherches du Comité Technique IRC se poursuivront l'an prochain pour une éventuelle application en 2022.

Jean Sans



Photo © Jakez Le Gall

LE LONG-BOUT DEHORS PERMET D'INTERESSANTES COMBINAISONS DE VOILURE

Sur les voiliers de 10-11m utilisés à équipage réduit et en course au large, la longueur du tangon est à priori conditionnée par la capacité de l'équipier d'avant à faire passer l'espar d'un bord sur l'autre lors d'un empannage. Ainsi la pointe du tangon ne va guère dépasser l'aplomb de l'étrave de plus d'une vingtaine de cm. La longueur optimale du bout-dehors est plus subtile car elle influe sur la composition de la garde-robe et sur la pénalité encaissée. Maxime Paul d'Incidence Sails équipe les deux SF 3300, Sapristi et Festa 2, classés en tête du classement double du Championnat Manche-Atlantique 2020.

Les deux Jeanneau sont absolument identiques sinon que l'un possède un ballast et ne l'utilise pas et que l'autre n'a pas de ballast... Maxime navigue sur les deux bateaux qui poursuivent un entraînement intensif à La Rochelle où se trouve la voilerie. Tous deux ont les deux espars à bord. Leur bout-dehors est le grand modèle proposé par Jeanneau qui dépasse l'étrave d'environ 1.15 m et leur TCF avoisine 1.029/1.030. La surface du spi symétrique (SPA) est de 90 m². C'est le plus grand spi du bord. Le grand bout-dehors offre d'intéressantes configurations de voile au large. « Sur



Photo © YVAN ZEDDA

Sapristi, il y a donc un grand symétrique de tête, un symétrique de capelage, ensuite soit un A3, moins grand que le symétrique, porté à 100° du vent, soit un Code 0 hissé en tête de mât qui ressemble à un grand génois bordé (d'où l'intérêt d'un long bout-dehors) à l'intérieur des haubans. Cette voile permet de faire du près océanique jusqu'à 7/8 nds de vent et du large jusqu'à 18 nds de vent avec un TWA de 110/120°. C'est la configuration à 3 spis. Dans le cas d'une Transat, un 4^{ème} spi est recommandé qui sera un grand spi symétrique arisable hissé soit en tête, soit au capelage. Bien évidemment, l'amure

portée très en avant d'un spi permet d'augmenter sa surface : Maxime Paul a ainsi dessiné un spi asymétrique immense de 120 m² pour un client méditerranéen n'ayant qu'un bout-dehors sur son SF 3300 et désirant des CV en plus dans les petits airs...

LE POUR ET LE CONTRE

C'est, dans une moindre mesure, une configuration également retenue par Thomas Bonnier dont le JPK 10.30 Juzzy est le troisième exemplaire construit : « La garde-robe a été définie avant même que Jean-Pierre ne navigue sur le premier



10.30, Léon, avec le seul bout-dehors qui dépasse d'1.35 m (contre 85 cm en moyenne pour les « mixtes »). Dans la mesure où je ne fais pas de Transat (tous les « Transateux » sont en symétrique, voire hybride tangon et bout-dehors), l'option me paraissait intéressante avec un grand

asymétrique de 104 m² simple à manœuvrer (beaucoup moins de cordages sur le pont !), notamment en solitaire. On note au passage que le bout-dehors de Juzzy n'est guère plus long que celui de Sapristi qui possède en plus un tangon. Le JPK 10.30 a été pesé en octobre dernier et son TCC est de seulement 1.014. Soit 16/1000^{ème} de moins que le 10.30 Mary, dont, outre le fait d'avoir les deux espars possède des voiles plates un peu plus grandes. Le bonus est considérable « mais il faut au moins que le vent dépasse 15 nds pour que je sauve mon déficit de VMG », relève le double Mini Transateux qui découvre encore son bateau au vent arrière : « Avant je descendais à 150/155° TWA au plus bas et maintenant je suis plutôt à 145° et c'est mieux. Je fais ma route et je ne m'occupe pas des autres ». Son allure de prédilection est 115/120° le ballast au vent rempli. Il a deux spis (made in All Purpose), un A2 en tête et un A3 costaud arisable. Instruits par l'expérience, Thomas aurait

aimé une GV plus grande et François Moriceau, co-proprétaire de Mary, un bout-dehors plus long mais l'un et l'autre ont assez dépensé dans leur garde-robe et font avec. La morale de l'histoire est que la version mixte est plus polyvalente que le seul bout-dehors. Un bout-dehors dont la (grande) longueur peut être finalement équivalente dans les deux configurations à condition de bien vouloir accepter en payer le supplément de handicap quand il vient s'ajouter au tangon. Et surtout un bout-dehors servant à d'intéressantes configurations de voiles aux allures de large et non seulement à développer de la surface dans les petits airs. On note que dès la longueur de 38/40 pieds les IRC modernes, dont le déplacement ne cessent de diminuer et donc leur performance d'augmenter au large, ne possèdent qu'un (long) bout-dehors.

Patrice Carpentier

L'avis des maître-voiliers quant à la longueur utile des espars sur un IRC de 10/11 m

Maxime Paul (Incidence Sails) : Je pense que la limite de la longueur du tangon est déterminée par la maniabilité et aussi le J. Il faut que le tangon puisse être rangé correctement sur le pont. Par exemple sur le SF3300, la longueur max du tangon est de 4.45 pour un J de 4.2. Il s'agit d'une valeur maximale. La longueur du bout-dehors pour un bateau de 10-11m doit avoisiner 1 mètre au delà de l'étrave. En gros, on a une différence d'environ 1 mètre entre la longueur du tangon et celle d'un bout-dehors.

Steven Bote (Technique Voile) : Un tangon fait typiquement entre 105 et 115% du J. Dans le cas d'un bateau équipé d'un tangon ET d'un bout-dehors, la jauge IRC prend le STL le plus important des deux espars et considère que le bateau est équipé d'un tangon de longueur du STL. Donc, il faut que le STL du bout-dehors soit modéré pour ne pas trop augmenter le rating (en sachant que le tangon augmente le TCC par rapport à un bateau en bout-dehors seulement). Dans le cas d'un bout-dehors seul, on observe typiquement des valeurs de STL entre 130% et 140% du J.

Bernard Mallaret (Delta Voiles) : C'est la plus grande des 2 longueurs tangon ou bout-dehors qui est prise en compte pour le calcul du TCC. Pour optimiser, les 2 devraient être de la même longueur. Je distingue 3 cas : 1/Spis symétriques seuls : Les spis

sont de plus en plus grands et il faut les étaler au vent. Un tangon d'une trentaine de cm de plus que le J est très intéressant (coût IRC +/- 1 millième), 2/Asymétriques seuls : plus le bout-dehors est long et plus on peut lofer pour accélérer. Le spi soulage l'étrave et ne fait pas partir au lof. Bout-dehors entre 120 et 150. Dans ce cas le bonus d'absence de tangon compense la longueur du bout-dehors. Le bout-dehors sert dans 100% des allures de spi, la pénalité vaut le coup, 3/Tangon et bout-dehors cumulés : le bout-dehors va servir uniquement sous A5, et sous Code 0. Nous sommes dans la situation du pari à prendre. Le code 0 sur un long bout-dehors (de l'ordre de 4/000^{ème} en TCF) dépendra des allures rencontrées. Le Code 0 sans recouvrement permettra de monter assez haut : ce qui autorisera un plus petit génois, compensant la pénalité. Dans le cas de la Transquadra ça pourra être un bon complément au génois mini TQS mais on devra garder la pénalité sur la deuxième étape. Dans ce cas, un bout-dehors de 100 à 120 sera adéquat. Ce qui autoriserait un tangon à dépasser plus largement la base avant du J, disons de 45 à 60. Au-delà, cela pose des problèmes pour manœuvrer le tangon. Toutes ces solutions ne valent que selon les conditions et allures rencontrées. Aucune ne s'impose. Compromis, prise de risque.... A choisir

La fin des tangons ?

Les quillards de sport n'ont plus de tangon depuis longtemps, les monocoques océaniques non plus (des concurrents du Vendée Globe n'ont même pas embarqué de spis) et déjà les 38/40 pieds IRC modernes en sont dépourvus. Théoriquement, plus un bateau est léger, plus il fabrique son vent apparent, accélère et obtient un bon VMG sous spi asy (vive les grands bout-dehors !). La remarque est aussi valable pour les

40 pieds, sauf encore sur un long vent arrière où un bateau à déplacement peut sauver la mise en tenant la panne tiré par une grande bulle symétrique. Les 10/11 m IRC seraient logés à la même enseigne asymétrique dès lors que leur poids baissera : une tendance que privilégie l'engouement pour les courses au grand large à équipage réduit. Cela dit, Didier Le Moal, constructeur des J et maître es qualité de la descente au vent arrière

sur mer plate et avec une main experte à l'écoute de spi à bord de ses voiliers équipés en standard de bout-dehors rétractables, reste dubitatif sur son usage en haute mer. « En solo, ou en double, poussé par les alizés et donc sur une mer formée, tu ne peux pas faire de VMG sous pilote automatique, sinon à prendre de gros risques ». A l'entendre le tangon a encore de belles années, océaniques, devant lui.



Photo © ROLEX/Carlo Borlenghi

PARTENAIRE DE L'UNCL



L'escale parisienne des membres du club

Empire Elysées - Paris



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

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

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



Depuis la vente de son entreprise, Yves Ginoux peut s'adonner à sa passion en équipage sur son Mumm 36 revisité Absolutely et en double avec son épouse sur le Grand Soleil 37 Week-end Millionnaire (l'ex Musix de Philippe Baetz). En sus, l'homme consacre beaucoup de son temps à l'UNCL dont il est le vice-président et à l'IRC qu'il chapeaute sur le « bassin ». Il est donc très bien placé pour parler de ce qui se passe autour de lui et plus particulièrement au CNTL, son club à Marseille dont il dirige le pôle Voile.

Le premier constat de l'année écoulée est que la Méditerranée a été plus impactée que l'Atlantique par la Covid 19. « Suite au report de la Massilia et de la SNIM, il nous est apparu opportun de regrouper ces deux épreuves en une seule, Marseille Horizon 2024. Laquelle a malheureusement dû être annulée car le mardi qui précédait le début de l'épreuve, la Préfecture nous a indiqué durcir les règles sanitaires en notamment limitant les rassemblements à moins de 10 personnes y compris sur les plans d'eau : ce qui empêchait les gros bateaux de courir. En plus on était très près de la limite des 1 000 personnes autorisées pour l'épreuve... ». Le Trophée Semac couru début septembre a échappé aux contraintes de la pandémie mais après il n'y a eu que les épreuves en Duo qui ont pu être maintenues grâce notamment à l'usage d'applications développées par le CNTL sur Whatsapp qui ont permis de dématérialiser toute l'organisation de la régate, autant pour les coureurs le comité de course que le jury. En résumé la Méditerranée, citée en exemple du dynamisme de l'IRC, a baissé pavillon en 2020. C'est d'autant plus regrettable que de nouveaux voiliers font leur apparition en IRC 1 : une croissance due au fait que divers grands bateaux servent à la fois à la course et à la croisière, tel le J 133 Jivaro d'Yves Grosjean. « Disons que la dynamique est constante mais cette année les bateaux ont dû rester

Yves Ginoux « On attend 60/70 bateaux au Championnat d'Europe à Hyères »

au port ou sur leur ber », relativise Yves. A côté des IRC 1 menés en équipage avec une prédilection pour la course offshore, la régate à quatre mains continue à faire des émules sur des unités de 32/38 pieds comme en Atlantique. A la Quadrasolo, il y avait 56 bateaux dont 50 Double. Et quand on s'étonne que les méditerranéens ne soient pas plus nombreux au départ des Transat qui ont activement contribué au développement de la course au (très) large à équipage réduit, Yves rétorque qu'il devrait y avoir 25 unités au départ de la TSQ l'an prochain et que certains locaux préfèrent monter leur bateau en Bretagne à l'instar d'autres équipages qui ont jeté leur dévolu sur la Cap Martinique. 2020 a été l'occasion de créer une nouvelle course, la Coupe Napoléon, en remplacement du défunt Tour de Corse. « Elle a marqué le retour d'Antibes à l'IRC. Et ce n'est pas anodin car Antibes était un club actif du temps de l'IOR. Quant au Tour de Corse il va renaître de ses cendres avec une nouvelle organisation et au départ d'un nouvel endroit sur l'île de Beauté ».

La reprise en 2021

Le calendrier de l'an prochain compte pas moins de 18 épreuves regroupées par zone pour limiter de longs et fastidieux convois d'un site à l'autre. Les Double ont 13 courses dont la majorité est simultanée aux épreuves Equipage et les Solo, 7. « On a grosso modo le même programme qu'en 2020 sauf qu'on a décalé certaines épreuves sur le deuxième semestre des fois que des contraintes due à l'épidémie perdurent durant le premier semestre 2021 ». Le championnat d'Europe IRC qui aura lieu à Hyères est sans conteste l'épreuve phare. Yves Ginoux, détenteur du titre décroché à San Remo en 2019, puisque le championnat 2020 a été annulé en Irlande, est très confiant quant à la réussite de l'épreuve. « Le COYCH, qui soit dit en passant revient à l'IRC, a

toute expertise pour organiser les choses conjointement avec le club de Porquerolles où stationneront les bateaux à fort tirant d'eau. Le plan d'eau est magnifique. Le championnat démarre une semaine après l'arrivée de la Rolex Giraglia, laissant ainsi le temps à nos compatriotes et aux Italiens de rallier Hyères. J'attends 60 à 70 bateaux et des beaux bateaux. En 2019, nous étions 56, et on fera mieux », s'enthousiasme le



skipper d'Absolutely qui rêve sûrement, mais ne le dit pas, d'une nouvelle victoire Overall. Interrogé sur l'impact de la venue d'une catégorie offshore en double aux JO de Marseille, il répond qu'il n'existe pas et le vice-président de l'UNCL s'interroge sur l'avenir de cette nouvelle classe olympique en raison du coût de ces monotypes et de l'élection d'un nouveau président chinois à la tête de World Sailing... « On a vu chez nous se disputer des régates de L 30 mais ça ne défraie pas la chronique », constate Yves. Après une année tristounette, il voit 2021 marquer la reprise des nombreuses régates méditerranéennes IRC. « Je suis en contact permanent avec les organisateurs et les coureurs et l'envie d'aller sur l'eau les tenaille ». Au passage, il nous a gratifié d'un scoop qui ne concerne par l'IRC : celui d'associer à l'horizon 2022 les Class40 à la Corsica Med : une course de 500 nautiques disputée par les Mini. « On a deux Class40 qui viennent d'arriver à Marseille. Il y en a en Italie et l'ami Kito de Pavant qui possède un Class40 est très motivé ». Yves Ginoux vit sa passion dans tous les compartiments du jeu et il se régale dans « sa » Méditerranée.

Patrice Carpentier



Photo © Pierre Bouras

Sam Manuard : « J'ai très envie de dessiner un IRC »

C'est sur le pont de l'Occitane en Provence lancé sur un run record à 23 nds que l'architecte nous a dit sa motivation pour dessiner un voilier IRC. De retour à terre, il s'en explique.

L'expérience maritime de Sam Manuard a démarré dès sa plus jeune enfance et fut marqué par 5 années de navigation familiale sur l'Atlantique. De la France au Brésil en passant par l'Afrique Noire, il a découvert tôt la vie en haute-mer. Par la suite, Samuel a continué la pratique de la voile sportive par des circuits de régates sur différents supports. Sa formation d'Ingénieur en géophysique appliquée à la recherche pétrolière et son expérience professionnelle au travers du globe l'ont conduit, une fois le budget de base réuni, à se consacrer entièrement à ses passions premières : la course au large et la conception de voiliers. Autodidacte en architecture navale, il s'est lancé le défi de concevoir à la fin des années 90 le Tip Top, un Mini novateur et original suivi par une évolution en 2000 : Adrenaline, vainqueur de la Mini Barcelona 2002. En 2003, il dessine et construit 3 sisterships dont le TipTopToo avec des résultats flatteurs et se lance sur d'autres projets architecturaux à succès : Class40, JSR1050, MACH45, Seascope 18', cata de sport 28', etc...

« Le fait de posséder la triple casquette architecte/constructeur/skipper est un avantage certain sur le plan sportif car aucun détail à bord ne m'est inconnu... ! La cohésion entre le skipper et son bateau est une des clefs de la réussite. De plus cela m'apporte une vision pragmatique dans mon approche d'architecte naval ». Les Mach dessinés par Sam et construits par JPS à La Trinité sur Mer, ont dominé la compétition en Class40 au fil des différentes versions. Le dernier modèle en date, le .4, franchit une nouvelle dimension avec son étrave spatulée qui le rapproche d'un Scow. L'idée fut déclinée en même temps sur son premier IMOCA, l'Occitane en Provence, qui avant même son départ du Vendée Globe affichait des performances exceptionnelles. La première raison à cette étrave prééminente expérimentée pour la première fois en Mini est d'améliorer le passage du bateau au portant dans la mer formée car l'avant

ne bute plus dans les vagues mais passe dessus. L'autre intérêt du volume à l'avant est de générer du couple de redressement et de diminuer la traînée quand le bateau va vite aux allures de puissance. « Avec le même concept de Scow on peut typer un bateau selon son programme et sa taille, relève l'architecte... Le Mach 40.4 et l'IMOCA découlent de la même logique hormis l'augmentation du redressement de la carène assuré en grande partie par l'usage de foils sur l'IMOCA. Plus généralement, la morphologie des carènes est en adéquation avec la jauge qui les gouverne. Le premier objectif reste le même : améliorer le comportement du bateau à haute vitesse au portant océanique ».

On peut décliner le Mach 40 en IRC

« Le paradigme IRC est en train d'évoluer en France, commente l'architecte. A l'époque il fallait un bateau lourd, peu toilé et long pour performer. Petit à petit ça change. Les propriétaires voient leur intérêt à posséder un bateau plus léger, plus toilé et plus fun à naviguer et ce faisant ils constatent que ça marche bien en course offshore » : une pratique qui a le vent en poupe chez nous. Est-ce que le secret de la formule de jauge constitue un obstacle ? « Pas vraiment. On peut comprendre la logique de la règle, ce qui fonctionne et fonctionne pas... On regarde autour de nous, on voit que des bateaux plutôt légers vont bien en IRC, on observe les modifications faites aux voiliers en fonction de leur taille et programme. Ça permet d'identifier les paramètres prédominants comme le DLR, et l'optimisation du plan de voilure. Le retour qu'on a eu avec le Mach 45 (dessiné ça fait plus de 10 ans !), un déplacement léger à quille pendulaire, est édifiant. Au dernier Fastnet, on est quand même passé tout près d'une victoire Overall. Sans aucun doute il y a la place en IRC pour des voiliers légers et novateurs sur

des parcours offshore. En tout cas il y a des formules très intéressantes à développer mariant la stabilité de forme avec des élancements compatibles ». Est-ce à dire qu'un IRC de 40 pieds ressemblerait au dernier Mach 40 ? « Il y aura forcément des convergences, mais avec des spécificités pour s'adapter à l'IRC. Les Class40 sont faits pour la course au large et océanique. Ils sont très rapides et très stables. Ils sont conçus pour être menés en équipage réduit : autant d'éléments qui vont de pair avec l'évolution de la pratique de navigation en IRC. On doit pouvoir naviguer moins nombreux sur des voiliers à équipage car l'impact du lest humain est minimisé, et ce faisant diminuer la contrainte logistique pour l'armateur. Il y a aussi la découverte de sensations excitantes sur les voiliers rapides. La jauge Class40 est sage (pas de carbone, ni quille pendulaire ni foils). La technique de fabrication est équivalente à celle d'un IRC proto et le prix égal à surface développée comparable.

Patrice Carpentier



Photo © Thomas Derégiaux

OBJECTIF CAP MARTINIQUE

L'histoire a démarré avec les « courses des potes » et puis elle s'est structurée avec l'avènement de la Cap Martinique : transat à laquelle se préparent désormais activement les coureurs trinitains. Jérôme Croyère, propriétaire du Figaro 2 C Magic, animateur avec d'autres de ce « pôle » ou prime la convivialité nous en détaille le fonctionnement.



Photo © PC

C'est Patrick Isoard, gérant des magasins Uship locaux et coureur assidu sur son Sun Fast 3200 Santosha qui, le premier, a proposé aux armateurs en mal d'exercice vélique de se rassembler en sortie de la rivière pour une confrontation amicale de 120/150 milles autour des îles avoisinantes. Le parcours était validé le matin au bistrot et tout à chacun s'élançait en solo ou en duo pour une virée partagée sur l'AIS et la VHF. L'arrivée se faisait par auto pointage de retour dans le chenal et bien évidemment tout le monde rejouait le match le lendemain autour d'un repas copieux. L'arrivée de la Covid en mars et l'interdiction faite aux clubs d'organiser des régates officielles n'a fait qu'accentuer ce mouvement bien sympathique des potes n'ayant d'autre objet que de se faire plaisir dans des agapes véliques. Et puis la création de la Cap Martinique acheva de motiver les futurs participants locaux. « La Cap Martinique a accouché d'une dynamique qui est l'aboutissement de la course entre potes créée à l'initiative de Patrick. On a fait des régates qui correspondaient à nos envies. Ça a bien fonctionné avec un pic de fréquentation qui a frôlé les 20 bateaux en déplaçant le départ à La Teignouse pour que les Lorientais se joignent à nous ». La dynamique en marche s'est inspirée du pôle d'entraînement de La Rochelle qui est un vrai succès, comme on l'a vu encore récemment quand les Charentais viennent nous tailler des croupières dans notre baie

et au-delà. Il était temps de s'organiser pour préparer la riposte et surtout se perfectionner, nous et nos bateaux, en prévision de la Transat non stop dont le départ est donné, le 18 avril, très tôt en saison. Or donc, en bonne intelligence et avec le soutien de la SNT, le traditionnel Challenge d'automne couru tous les deux week-ends en baie de Quiberon s'est ouvert à un cadre spécifique pour les Solo/Duo des Transat mais pas que. L'objet est à la fois de se faire plaisir et d'employer utilement son temps sur l'eau et à terre. C'est ainsi que l'heure du départ le samedi a été avancée à 10h/11h pour naviguer plus longtemps et sur un parcours côtier conçu en fonction de la météo avec la collaboration de Gilles Bricout de la SNT. En fin d'après midi de retour au port, débrief et validation du programme de dimanche selon les souhaits formulés par les parties prenantes sous l'œil critique de Vincent Kersoré sur l'eau. Une grande démocratie règne au sein de ce qu'on pourrait appeler une confrérie plutôt qu'un pôle ! A la régate pure et dure sont préférées, le jour du seigneur, des séances de speed test à des allures et dans des combinaisons de voilure bien spécifiques. De retour au port, le débrief va plutôt se faire sur le réseau WhatsApp Cap Martinique Trinitains, un peu beaucoup la conciergerie des impétrants, car ces messieurs – il y a très peu de femmes malheureusement – doivent regagner leur domicile familial ! Une fois par mois, le week-end se grossit d'une journée supplémentaire, le vendredi, consacrée à des ateliers dispensés dans l'annexe de la SNT en zone de Kermarquer à 5 minutes en voiture du port. La séance peut se décaler d'un jour à l'autre en fonction de la météo parfois méchante en automne : « Le programme a démarré

avec une intervention/débat animée par Gwenolé Gahinet où on a passé en revue tous les grands axes de la course au large. Ensuite devraient se succéder des intervenants techniques, NKE pour les PA, TEEM pour l'électronique, Romaragné pour le fonctionnement de l'Iridium Go dont la quasi-totalité des bateaux de la Transat seront équipés... ». Jérôme Croyère, épaulé par son compère Ludovic Menahes (« monsieur informatique »), propriétaire du JPK 10.10 Adeosys, emploie le conditionnel car à l'heure d'écrire ces lignes, l'acte 2 du confinement allait perturber la belle organisation mise en place par la bande des potes. Privés de nav en novembre, ils en profitent pour multiplier les ateliers en visio conférence et rien ne les empêche de libérer leur trop plein d'énergie pour retrouver l'exercice pratique dès les premiers jours d'hiver. « On est heureux de se retrouver sur l'eau et à terre et de progresser ensemble. On s'amuse bien plus que lors de la sempiternelle régate de week-end. C'est à se demander pourquoi on n'a pas fait ça avant », sourit Jérôme. C'est un véritable groupe qui s'est formé à La Trinité autour de cette Cap Martinique et qui devrait perdurer car n'en point douter. La cerise sur le gâteau est que grâce au soutien de plusieurs partenaires « institutionnels » comme la SNT, le port, qui a accepté de rassembler les quelque 25 voiliers en lice au ponton visiteurs (une promiscuité plus importante qu'il n'y paraît), et de professionnels locaux (Uship, Grand Soleil, Den Ran, North, JPK, Nautic Sport et sans doute d'autres encore avant la fin de l'année), l'adhésion à cette vaste action qui se poursuit l'an prochain jusqu'en avril est d'un coût particulièrement modique. Pas à dire, l'union fait la force et... le plaisir !

Patrice Carpentier



Photo © jacques vapillon

MICHAEL BOYD, CHAIRMAN DE L'IRC

Le Chairman du Board et du congrès de l'IRC, Michael Boyd, est un irlandais qui a été Commodore du RORC de 2014 à 2017. Il a joué un rôle considérable dans le rapprochement entre le RORC et l'UNCL.



Peter Wykeham-Martin, Michael Boyd, Alp Doguoglu

Orateur exceptionnel, il a une empathie précieuse dans les négociations complexes de l'IRC et a su gagner le respect de tous et a été unanimement coopté dans son rôle. Il a accueilli le congrès à Dun Laoghaire (prononcer dunlairie...), port de plaisance de Dublin, et nous a reçu au magnifique siège du Royal Irish Yacht club dont il est membre à vie. Sa devise, en course et dans la vie, est : « persévérance et patience ».

Il a commencé à naviguer dès son plus jeune âge sur le 21' de ses parents dans la baie de Dublin. Il navigue au large depuis près de 30 ans et a participé à Sydney-Hobart, Newport-Bermudes, le tour de l'île de Wight, la RORC Caribbean 600 et le Rolex Fastnet entre autres.

Il a été l'un des skippers de l'équipe irlandaise qui gagna la Commodores Cup en 2014 et a remporté bon nombre de prix

dans sa classe et toutes classes dans les courses du RORC sur divers bateaux dont Slingshot, Quokka, Lisa et Pata Negra. Lisa, son First 44'7, fut d'ailleurs Yacht of the Year. Il est actuellement copropriétaire du S&S 55 Southerly.

En 2015, il vint en Bretagne avec son équipage et dina avec notre président à Pont Aven. L'idée germa de louer le JPK 10.80 Léon pour faire ensemble le tour de l'île de Wight et le championnat IRC anglais l'année suivante. Cette année-là, la météo fut tonique et le magnifique Half tonner plan Dubois du Commodore de l'Island Sailing Club s'empala sur la cheminée du navire bien connu coulé aux Needles. Le Commodore - qui venait de perdre son bateau irrémédiablement - accueillit au club l'équipage, récupéré par les Coast guards, penaud et trempé, et leur demanda avec un flegme tout britannique : « What for a drink ? »

Michael fut notre tacticien sur Leon, rebaptisé Audrey pour l'occasion. Très maître de lui dans le tableau arrière avec sa seule tablette, il nous fit raser la pointe Ste Catherine ; il ne devait pas rester beaucoup d'eau sous la quille... Au large de Shanklin en remontant vers Baimbridge, sous spi dans un vent soutenu, Audrey se transforma en planche à voile, dépassant les 18 nœuds dans les surfs. Efficace,

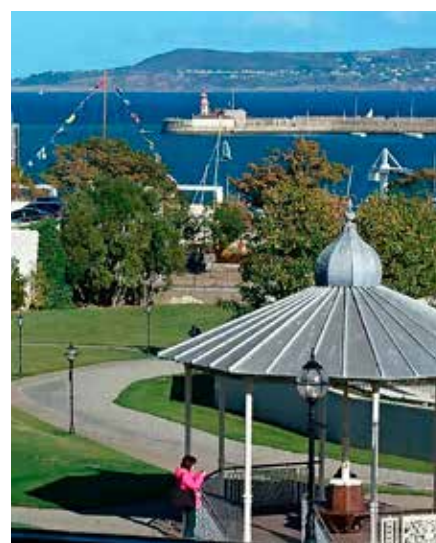


Royal Irish Sailing Club

puisque que nous finîmes 2^{ème} sur 33 dans notre division 1 C derrière notre sistership Yes ! et 16^{ème} toutes classes sur 1383 bateaux au départ.

Que ce soit à terre ou en mer, Michael est un homme rare que nous sommes fiers d'avoir rencontré et de nous en être fait un ami.

Jean-Philippe Cau & Philippe Sérénon



Dun Laoghaire



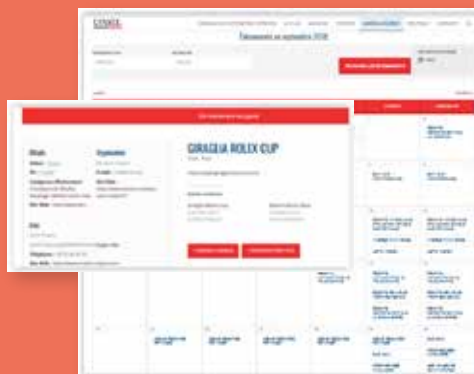
Photo © Paul Weth

Tout pour vos régates en 1 clic!

L'UNCL propose une vague de services digitaux disponibles pour vos surfs Internet.



Les ateliers et keynotes de l'UNCL vous attendent sur notre chaîne UNCLVimeo. Vous y retrouverez toutes les conférences et formations réalisées avec nos «experts» pour vous former et vous perfectionner comme bon vous semble. Vous n'avez plus qu'à choisir le sujet que vous souhaitez parmi de nombreuses thématiques autour de la course au large.



Le calendrier des régates est disponible en ligne et vous permet d'organiser votre saison suivant votre zone de navigation, les épreuves au championnat IRC, ainsi que les formats équipages, duo, ou solo. Vous n'avez plus qu'à vous inscrire ; les coordonnées des clubs organisateurs (téléphone, email, Internet, Facebook) y sont détaillées.

Votre certificat via formulaire en ligne, aussi bien en création qu'en renouvellement. Afin d'aider à la saisie des paramètres de votre bateau, la base de modèle va s'enrichir au court de l'année vous évitant des recherches ou mesures fastidieuses de paramètres connus. Il vous restera toujours à vous assurer de la conformité des données utilisées pour l'émission de votre certificat. La liste des TCC est également disponible et régulièrement mise à jour



Retrouvez la jauge IRC et sa FAQ, les articles techniques, le didacticiel de mesure, les coordonnées de nos mesureurs et jaugeurs ainsi que les correspondants IRC proches de vos plans d'eau.



Nos articles relatant vos courses et l'actualité au plus proche des régates, de la vie du club, des évolutions de la jauge sont toujours aussi appréciés. Nous remercions grandement les contributeurs et rédacteurs, ils sont très lus et leurs récits attendus avec convoitise. Il est possible de s'abonner via email ou flux RSS et d'être ainsi tenu informé des news.



Les réseaux sociaux ne sont pas en reste, @UNCLarge vous attend sur Facebook  et Twitter . Nos vidéos sont sur notre chaîne UNCL Vimeo . Enfin, vous êtes tous invités à rejoindre les plus de 2 000 marins du « Club House de l'IRC » sur Facebook.

L'UNCL sur le web, c'est :

- L'actualité des régates et de la course en habitable,
- Les calendriers et coordonnées des clubs organisateurs,
- La jauge, les TCC, le guide de mesure,
- Les demandes de certificats en ligne,
- La présence sur les réseaux sociaux   sur @UNCLarge et  sur UNCLVIDEO,
- Nos formations en ligne sur notre chaîne  UNCL Vimeo,
- et la communauté  « Club House de l'IRC » pour partager vos anecdotes salées

Besoin d'aide? la playlist "Tuto web UNCL" sur  UNCLVIDEO est là pour vous !

www.uncl.com

ProplRC : « la jauge IRC reste le système le plus équitable qui soit »

Rappelons d'abord que ce qui se cache derrière ce joli acronyme est l'association de classe française des propriétaires de bateaux IRC à laquelle il faut impérativement appartenir pour demander un certificat IRC, selon le règlement de World Sailing. Elle compte plus de 600 membres et a son équivalent dans chaque pays. Bien que très proche, elle est indépendante de l'UNCL.

L'an passé, nous avons détaillé dans ces colonnes les résultats de la saison. Cette année, vous les trouverez dans les autres pages de ce guide et nul besoin d'y revenir. Je voudrais seulement, dans mon rôle de Président, remercier et féliciter tous ceux qui ont su s'adapter, des clubs aux coureurs, pour permettre à cette saison si particulière de se dérouler malgré tout. Jusqu'à l'été nous avons dû rester loin de nos bateaux et avons pu reprendre quelques régates en septembre et début octobre avant que la deuxième vague ne nous submerge et nous replonge dans l'incertitude de l'avenir. Qu'en sera-t-il l'an prochain ? Bien malin qui peut le dire mais tout a été fait par les clubs et l'UNCL pour remettre une saison normale sur les rails et je sais que vous serez tous l'écoute entre les dents pour rattraper les milles perdus en 2020.

Ceci dit, comme vous l'avez lu dans les autres pages de ce guide, le virus n'a pas arrêté l'innovation, bien au contraire que ce soit au niveau des voiles (Flying Headsails) ou des foils. Au fur et à mesure que notre sport se développe et se professionnalise, les innovations qui apparaissent sur des séries professionnelles (AC75, Imoca, Class40, Figaro, Ultim) se déclinent ensuite sur nos bateaux. La comparaison avec le

monde de l'automobile est souvent faite à juste titre en utilisant le vocable de sport mécanique, ce qui pour des engins propulsés par la seule force du vent est un abus de langage amusant. Ce qui est développé sur les F1 se retrouve en rallye puis sur les voitures de série. Dans le cas de la voile ce n'est pas sans danger : On peut aujourd'hui, théoriquement, faire le tour du monde en Imoca ou en Ultim sans spi, au sec et sans barrer, grâce entre autres à une électronique embarquée extraordinairement sophistiquée. Si on continue le parallèle avec l'automobile, les modèles actuels haut de gamme ne nécessitent plus que de tenir le volant et vous alertent en cas de somnolence. N'y a-t-il pas le risque que nous régations à l'avenir avec des bateaux tellement asservis que le rôle des équipages en soit diminué et ce, à un coût exponentiel ?

L'IRC, ex-CHS, a été voulue simple et universelle pour faire naviguer ensemble tous les bateaux. Si on se souvient de la flotte des années 80-90, les bateaux étaient tous de même nature avec des écarts de vitesse minimes, liés pour l'essentiel aux trois grands paramètres de taille, déplacement et surface de voile. Ce n'est plus le cas aujourd'hui et l'écart entre les nouveaux bateaux planants pour l'offshore et les anciens plus « tout terrain », il y a d'énormes différences de performances. La durée de la course, la nature du parcours et la météo ont un poids en apparence grandissant dans les résultats.

Mais à y regarder de plus près, la jauge IRC, si imparfaite soit-elle, reste le système le plus équitable qui soit. Lors de la récente Middle Sea Race, le First 45

Elusive 2 a gagné toutes classes devant Tonnerre de Glen, le Ker 46 de Dominique Tian. Un bateau de série a donc battu un pur coursier. Mais que ce soit la famille Podesta ou l'équipage de Tonnerre, on avait affaire à des équipages extrêmement aguerris ! C'est donc encore les navigants qui font les résultats, et pas la jauge ni les bateaux.

Pour autant, comme disent les boursiers, les performances actuelles ne préjugent pas des résultats futurs. Notre rôle au sein de ProplRC est d'être extrêmement vigilants pour ne pas laisser dériver notre jauge vers une course à l'armement et à une sophistication qui éloignerait ceux qui jugeraient ne plus pouvoir gagner sans de lourds investissements. L'histoire des jauges montre que ce risque est récurrent et c'est à nous, propriétaires de bateaux, de faire pression auprès des concepteurs de la jauge pour protéger durablement la valeur de nos voiliers et nous permettre de nous confronter sur l'eau dans des conditions raisonnables.

Etant l'un des cinq membres du Board international de l'IRC, je m'y emploie et nous partageons tous la même volonté. Reste que le challenge est élevé pour les responsables techniques dont la tâche se complexifie chaque jour pour « taxer » les innovations à leur juste valeur. L'introduction l'an prochain des « Flying Headsails » sera très intéressante à suivre car cette voile sera aussi utile en croisière que rapide en course !

*Philippe Sérénon
Président de Propirc*

L'IRC Go! Lancement en 2021

Rappelons tout d'abord ce qu'est l'IRC Go! : Une version simplifiée de l'IRC pour permettre aux clubs de classer les croiseurs dans des régates amicales et des rassemblements festifs.

Son fonctionnement est très simple et en temps réel : Le club accède à la base de données correspondant au bateau et envoie une requête en précisant s'il navigue avec spi et hélice repliable ou pas. Il obtiendra un TCC (Time Correcting Coefficient) pour le bateau et pourra le mettre dans son logiciel de classement. Attention, l'IRC Go! n'est destiné qu'aux clubs et il n'y a pas

d'émission de certificat contrairement à l'IRC qui s'adresse aux propriétaires.

Pour en savoir plus sur son fonctionnement détaillé, allez voir l'article complet sur le site de l'UNCL. Ce projet approuvé lors du congrès IRC 2019 n'a pas pu être mis en œuvre en 2020 compte tenu des difficultés sanitaires mais les clubs, les municipalités ou tout organisateur d'événements nautiques peuvent s'adresser dès à présent à l'UNCL pour préparer leur saison !

Correspondants IRC en France

MESUREURS AGRÉÉS ENDORSED

Région	Nom	Prénom	Adresse	Téléphone	Fax	GSM	Email
Centre de Calcul	SANS	Jean	Immeuble Kerguelen, rue du LTV Bourelly, 56100 Lorient			06 07 10 24 03	jean.sans@wanadoo.fr
	ABOLLIVIER	Ludovic	33, rue Crespel De Latouche, 56130 La Roche Bernard			06 62 22 17 03	ludovic@uncl.com
Atlantique	BUJEAUD	Alain	10, rue Guilbaud, 17000 - La Rochelle	05 46 67 85 25		06 75 03 67 84	alain.bujaud@wanadoo.fr
	LEROUX	Yves-Marie	11, impasse Jean-Marie Perret - GrandChamps - 44570 Trignac	02 51 16 08 89		06 80 74 68 36	yves-marie.leroux@orange.fr
	RODRIGUES	Thierry	Immeuble Kerguelen, rue du LTV Bourelly, 56100 Lorient			06 85 56 79 26	th.rodrigues@naviconsult-expertise.com
Manche	LEMARCHAND	Nicolas	19, Passage de la Martinique, 76600 - Le Havre			06 43 54 23 65	nmlmarchand@aol.com
	NOEL	Marc	Marc Noël Voiles, Port des Bas Sablons, 35400 - Saint-Malo	02 99 82 17 30	02 99 81 75 66	06 12 71 50 75	marc.noel@wanadoo.fr
	SENDRA	Eric	3, La Falaise - 22490 Plouër sur Rance	02 96 27 72 52		06 81 72 30 72	sendra.exmar@orange.fr
Méditerranée	DE BELLOY	Adrien	Quantum Sails Méditerranée, 19 rue André-Marie Ampère, 83310 - Cogolin			06 29 10 24 94	abelloy@quantumsails.com
	SILVE	Hélène	167, rue abbe de l'épée, 13005 - Marseille	04 91 47 10 25		06 64 72 61 79	helene.silve@orange.fr
	CASTELLANET	Fabien	(VOILES UNIQUEMENT) - North Sails - Parc d'Activités de l'Argile, Lot 71A - 06370 Mouans Sartoux			06 07 03 63 67	Fabien.Castellanet@northsails.com

CORRESPONDANTS MESUREURS

Région	Nom	Prénom	Adresse	Téléphone	Fax	GSM	Email
Manche et Mer du Nord	BARRET	Hervé	97, rue des Archers, 76550 - Petit Appreville	02 35 84 51 27		06 75 37 54 03	hbarret@wanadoo.fr
	BESSIERE	Jean-François	5, rue Saint Quentin, 76620 - Le Havre	02 35 41 25 85	02 35 22 89 37	06 70 75 38 48	jfbarchitecte@free.fr
	BRIAND	Jules	Axe Sail, Port Chantereyne, 50100 Cherbourg			06 46 25 95 17	julestechnique@gmail.com
	DELAPORTE	Philippe	5, rue Brizeux, 22000 - Saint-Brieuc	02 96 61 96 24		07 83 12 73 19	phdel22@gmail.com
	DENIS	Frédéric	260, rue du chemin vert, 62200 - Boulogne-sur-Mer	03 21 87 47 05		06 76 83 41 81	frederic.denis62@free.fr
	DEVOS	Jean-Marc	20, rue Masselis, 59820 - Gravelines	03 28 23 48 16		06 60 17 51 79	Jean-Marc.Devos@eurotunnel.com
	GELLEZ	Olivier	ECSAIL, port 2521, 2521 Terre-Plein Guillaum, 59140 Dunkerque	03 28 63 13 93	03 28 66 13 83	06 18 40 62 43	olivier.gellez@ecsail.com
	GIRAUD	Franck	Gueradur, 22560 - Ploemeur Bodou	02 96 04 81 30	02 96 04 94 50	06 88 23 33 56	giraudfrank2@hotmail.fr
	LAMARRE	Guillaume	Voilerie Cherbourgeoise, Port Chantereyne, 50100 Cherbourg	02 33 94 15 51	02 33 94 15 17	06 65 49 49 98	voilerie.cherbourgeoise@gmail.com
Atlantique	MAURICKX	Thierry	YC de la Mer du Nord, Quai des Monitors, 59140 - Dunkerque	03 28 66 79 90	03 28 59 25 93	06 86 68 32 52	thierry.maurickx@ycmn.com
	AUTANT	Jean-Philippe	Rue des orangers, 64700 - Hendaye	05 59 20 55 72		06 80 32 97 04	autant@deltavoiles.com
	DUPIN	Jérôme	STARVOILES, 98, Rue Lagrua, 33260 - La Teste	05 56 54 12 25	05 56 54 17 85	06 15 38 69 45	j.dupin@starvoiles.com
	GRESSET	Julien	13, rue du sous-marin Venus, 56100 - Lorient	02 97 37 23 55			julien.gresset@incidence-sails.com
	JAOUEN	Jean-Louis	15, rue Joseph Créach, 29280 Plouzané			06 89 92 92 25	jljaouen@free.fr
	LE MOAL	Didier	JB Composites, Parc Actilonne, BP43474 Olonne sur Mer, 85342 Les Sables d'Olonne Cedex			06 14 32 09 57	dml@jbcomposites.com
Méditerranée	VIAUT	Sébastien	19, rue Dumont d'Urville, 56270 - Ploemeur			06 19 60 00 54	sebastien@espace-viant.com
	BERTRAND	Jean-Claude	Domaine Riviera Golf Res Bagatelle Bat LB332 Ave Bagatelle 06210 - Mandelieu	04 93 47 04 83		06 81 87 73 03	irc.mediterranee@wanadoo.fr
	BROQUAIRE	Marc	40 chemin du vieux crêt, Sussingues, 74200 - Marin	04 50 72 16 76		06 80 32 01 59	marc.broquaire@orange.fr
	COHIER	Patrick	Promosails, rue J. Gourdiol - BP 35, 13230 - Port Saint-Louis	04 42 86 21 62	04 42 48 51 00	06 09 20 60 40	promosails@free.fr

CORRESPONDANTS

Région	Nom	Prénom	Adresse	Téléphone	Fax	GSM	Email
Atlantique	LAUNAY	Philippe	Port Olona - BP 158, 85140 Les Sables d'Olonne	02 51 32 62 16	02 51 21 22 30	06 95 24 47 50	philippelaunay7@gmail.com
	COIGNET	Yves	58, rue Saint Saturnin, 86000 - Poitiers	05 49 44 17 41		06 84 63 25 32	yvescoignet@yahoo.fr
Méditerranée	XIBERRAS	Bernard	SNM - Pavillon Flottant, Quai de Rive Neuve, 13007 Marseille		04 91 33 41 03	06 11 52 01 70	berxib@free.fr

Autorités de rating IRC

Pays	Nom	Prénom	Adresse	Email
Argentine	SHRODER	Gabriel	ARVH, Avenida Fleming 2251, Oficina 26, 1640 MARTINEZ	gabrieluyachting@hotmail.com
Belgique	GEIRNAERT	Luc	VYF, Zuiderlaan 13, 9000 GENT	luc@wwsv.be
Brésil	MARTINEZ	Mario	ABVO, Rua Alcindo Guanabara, 15/ Sala 902, Centro, Rio de Janeiro - RJ, 20031-130 - Brasil	adm@abvo.org.br
Bulgarie	BUNGE	Manolo		tecsail@hotmail.com
Bulgarie	DUKOV	Nikola	BIRCOA, 16 Loza Street, 9010 VARNNA	ircbulgaria@gmail.com
Chili	CHAVEZ	Alfredo	Club Nautico Oceanico de Chile (CNO), Estoril 200 Of. 928, LAS CONDES	achavez@cno.cl
Chine (Nord)	MURPHY	Nee	Seafaring International (HK) Co., Limited, Room 1906, 19/F, Ginza Plaza 2A Sai Yeung Choi Sounth Street, Mongkok, Kowloon, Hon Kong. Shandong Province, Qingdao 266002, P.R. China	chnirc@gmail.com
Chine (Sud)	CHOU	Leon	Shenzhen Across Four Oceans Sailing Event Management CO.Ltd	leonchou@chncup.com
Colombie	WUBIN	Alain	Room 601, Building E-6, OCT LOFT, Nanshan District, SHENZHEN 518053, P.R. China	wubin7086@gmail.com
Colombie	SOLANO	Thomas	Cartagena Regatta Club, Torre Emp. Proteccion #901, CR 3 #6A-100, Bocagrande, Cartagena	tsolano@isf.com
Croatie	PLOVANIC	Nenad	Susilo 11, 51262 Kraljevica	irc.croatia@inet.hr
Espagne	PEREZ	Rosa	"RANC - Avda. Juan de Borbón 101, Pta 2 - Edificio Monday. - 08039 Barcelona"	gestion@ranc.es
Grèce	TSALIKIS	Lazaros	Hellenic Sailing Federation, Offshore Committee, Marina Kallithea, PO BOX 78550 - 17602	eath@offshore.org.gr
Italie	PROVINI	Riccardo	UVAI, Via Lutezia 2, 00198 ROME	uvairoma@tin.it
Maurice	RAFFRAY	Nicolas	Taylor Smith Group, Old Quay D Road, Port Louis, ILE MAURICE	nraffray@intnet.mu
Nouvelle Calédonie	BOUCHET	Laurence	Cercle Nautique Calédonien, BP 235 - 98845 NOUMEA Cedex	evenement@cnc.asso.nc
Portugal	MARTINS	Joao	ANC, Edificio de Apoio a Nautica de Recreio, Loja 1, Av. de Brasilia, Doca de Belem, 1300 - 598 LISBONNE	j.martins222@gmail.com
Roumanie	ION	Magda	Black Sea Sailing Association, STR. Pescarilor nr. 101, CONSTANTA	blackseasailing@gmail.com
Turquie	UREN	Cahit	Turkish Offshore Racing Club, Atakoy Marina Sahil Yolu, 34158 ATAKOY ISTANBUL	tayk@tayk.org.tr
Uruguay	KNUPPEL	Bernd		bernieknuppel@gmail.com
	RODRIGUEZ	Agustin	Yacht Club Uruguayo, Puerto del Bueco, MONTEVIDEO 11300	aeredi@gmail.com

INTRODUCTION DU FLYING HEADSAIL (FOC VOLANT) DANS L'IRC

Nous voulons que ces voiles d'avant assimilables à de grands focs soient correctement taxées

La « Voile » est un sport mécanique. C'est incontestable. Comme dans tous sports mécaniques, les inventions, apparaissent et disparaissent, puis renaissent quelquefois. En Voile, les « Focs Ballons » ou autres « Focs Volants » que l'on voit sur les Classe J des années 1930, et qui s'étaient transformés en spinnaker, renaissent aujourd'hui sous la forme de Flying Headsails.

Pourquoi ce retour ?

Les jauges génèrent implicitement des sortes de « normes » qui entrent dans les mœurs. Longtemps l'ex-jauge IOR a guidé les crayons des concepteurs. Ce sera entre autres le cas des plans de voilure avec les génois à 150% de recouvrement et les stocks de focs embarqués afin de pouvoir graduer les surfaces de voiles d'avant (génois léger, lourd, Inter, Solent, Foc 1, Foc 2...). L'IRC a fait bouger ces lignes en libérant le dessin des plans de voilure.

L'aérodynamisme et surtout l'interaction entre la grand-voile et le foc s'impose alors. Aujourd'hui le foc devient un « volet aéro » qui améliore le potentiel aérodynamique pour remonter au vent (parcours bananes par exemple). Cela se voit très bien sur des bateaux comme les TP52 ou le point d'écoute se retrouve bordé à 25/30 cm du mât et par les in-haulers qui se développent sur les ponts des bateaux.

Aujourd'hui, le plan de voilure « IRC » (foc 110% + spi symétrique / spi asymétrique

/ tangons / bout-dehors) est devenu de nouveau une « norme ».

Mais toute tendance, aussi intelligente soit-elle a son revers. Cela se traduit par des performances sous voile entre 55° et 100° de vent réel inférieures aux capacités archimédiennes des bateaux. La cause étant la trop faible surface du foc (110% de J) et le fait que la partie haute du foc s'ouvre dès que le bateau abat. Le Code 0 et les types de voiles dérivés ne permettent pas de combler réellement ce déficit.

L'idée d'une voile d'avant qui n'aurait pas l'architecture d'une voile de près (finesse, guindant, lattes, etc.), mais qui ne serait pas non plus celle d'un spinnaker asymétrique (règle des >75%) s'est concrétisée avec la création par l'IRC du Flying Headsail ou Foc Volant.

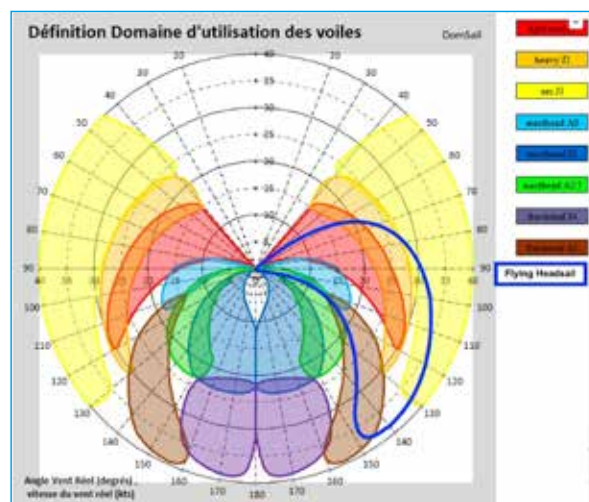
L'objectif de la création du Flying Headsail est de :

- Comblent le trou de puissance des bateaux entre 55° et 100°/110° par rapport au vent réel.
- Pouvoir utiliser ce foc dans des plages de vent faible à soutenu.
- Être résilient dans le temps

■ Pouvoir être utilisé dans les configurations « TCC sans spinnaker » (cruising boat)

■ Être facile à hisser et affaler (emmagasineur)

Exemple de polaires possible.



Détails techniques sur les Flying Headsails.

Spécifications géométriques, de construction et d'utilisation pour les Flying Headsails.

Un Flying Headsail ;

- a) Ne doit pas être équipé de lattes quels que soient leurs types.
 - b) Ne doit pas avoir de têtère rigide
 - c) Peut être déployé ou roulé en utilisant un emmagasineur
 - d) Ne peut pas utiliser de systèmes de réduction de surface.
 - e) Doit avoir une largeur à mi-hauteur supérieure ou égale à 62.5% de sa bordure.
 - f) Sera mesuré comme un foc pour le calcul de sa surface.
 - g) Est taxé en fonction de cette surface et du nombre de Flying Headsails embarqué.
 - h) Doit être amuré dans l'axe du bateau sur le pont ou sur un bout-dehors et en avant de l'étai identifié par la mesure de J. Ce point d'amure doit être positionné à une distance maximale calculée à partir de la mesure de sa bordure moins 0.25*J. Si cette distance est supérieure au STL déclaré, le Flying Headsail sera amuré à l'extrémité du STL.
- En cas de plusieurs Flying Headsails embarqués, l'ensemble des items ci-contre doit être respecté par tous les Flying Headsails.

Jean Sans

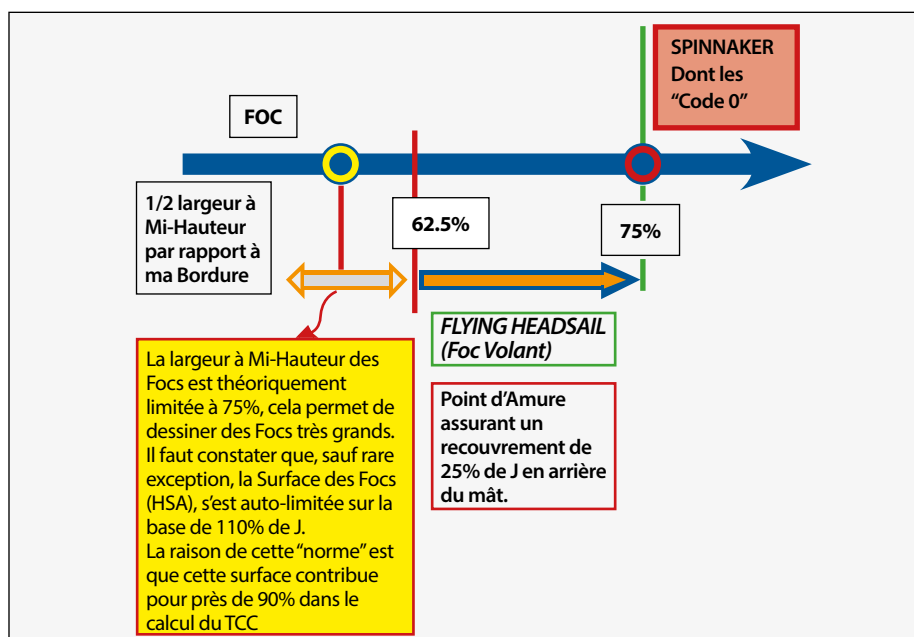




Photo © phplisson

Merci aux annonceurs du Guide UNCL 2021

ALL PURPOSE - TRILAM	45	JPK	31
CONTENDER	9	KARVER	60
DELTA VOILES	15	NKE	43
DIMENSION POLYANT	23	NORTH SAILS	5
HOTEL BEST WESTERN	49	PETER & MAY	29
IMA	18 - 19	SELLOR	39
INCIDENCE SAILS	13	SEVEN STARS	21
J COMPOSITES	59	SNST	41
JEANNEAU	2	SNT	39

J AU PLUS PROCHE DE VOUS !

Apprécier et essayer un voilier J n'a jamais été aussi simple.

Nos experts vous ouvrent leurs portes pour découvrir et essayer les modèles J. Venez concrétiser votre projet !

Retrouvez l'expert le plus proche de chez vous sur Jcomposites.eu

GAMME ÉLÉGANCE

J/112 E – J/122 E

GAMME SPORT

J/70 – J/80 – J/88

J/99 – J/111 – J/121

www.jcomposites.eu

info@jcomposites.eu



Mariehamn
Alandia Trading AB
J/70 - J/99

Bergstien
J/70 Import Norge
J/70

Marstrand
Marstrand Yachts
J/70 - J/88 - J/111

Keppeln
Mittelmanns' Werft
J/70 - J/88 - J/99

Enkhuizen
Messink Yachting
J/70 - J/80 - J/99
J/111 - J/112 E

Hamble
Key Yachting
J/70 - J/80 - J/88
J/99 - J/111
J/112 E - J/122 E

Cherbourg
Axe Sail
J/70 - J/80 - J/88
J/99 - J/111 - J/112 E

Port La Forêt
PL Yachting
J/70 - J/80
J/111 - J/112 E

Les Sables d'Olonne
Eole performance
J/99

La Rochelle
Grassi Bateaux
J/99 - J/112

Küssnacht
Dyna Sportboats
J/70 - J/80 - J/88
J/99 - J/111

Chiavari
J Boats Italy
J/70 - J/99 - J/112 E

Toulon
Esprit Sud
J/70 - J/99 - J/112 E - J/122

Empuriabrava
Nautamarine
J/70 - J/80 - J/88

Albufeira
Algaversail
J/70 - J/99



J COMPOSITES



PERFORMANCE SANS COMPROMIS !

NOUVEAU



EMMAGASINEURS*

KF

Impossible de faire plus robustes, compacts et légers.

* 3^e génération d'emmagineurs Karver.



MANIVELLES

KWH

Résistance à toutes épreuves.

DAME
CATEGORY WINNER



WINCHS

KSW

4 vitesses, 6 fois plus rapides : les secondes gagnantes.

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

WWW.KARVER-SYSTEMS.COM



KarverSailing



karversailing



.com/KarverSailing

KARVER
sailing experience