



BERMUDES 1000 RACES - JACQUES VABRE UNE SAISON EN DOUBLE

L'ACTUALITÉ EN IMOCA EST RICHE, ENTRE LES ANNONCES DE FIN DE CHANTIER, LA COMPOSITION DES DUOS, LA SORTIE DE NOUVEAUX BATEAUX ET, EN TOILE DE FOND, THE OCEAN RACE. À VENIR ÉGALEMENT LA GUYADER BERMUDES 1000 RACE, PREMIER RENDEZ-VOUS DE LA SAISON IMOCA – LAQUELLE SE FERA ESSENTIELLEMENT EN DOUBLE –, SAISON QUI FINIRA AVEC LA JACQUES-VABRE FIN OCTOBRE SUIVIE DU RETOUR À LA BASE. PAR OLIVIER PUJOL

Les équipes Imoca n'ont jamais été aussi nombreuses. On en a eu un aperçu sur la dernière Route du Rhum, où 38 étaient au départ (4 ont abandonné). Avec *LinkedOut* (Thomas Ruyant) et *Apivia* (Charlie Dalin) sur le podium, la logique a été respectée. Les bateaux les plus aboutis et les mieux maîtrisés l'ont emporté. Cela marque la fin d'un cycle. Un autre s'ouvre avec de nouveaux Imoca comme *Charal* (Beyou 3e), *Holtim-PRB* (Escoffier 4e), *V and B - Monbana* (Sorel 5e) et *Biotherm* (Meilhat 6e). Tous déjà au rendez-vous de la performance.

Quarante-six projets Imoca pour le Vendée Globe 2024 sont annoncés.

Parmi eux 13 voir 15 nouveaux bateaux doivent être mis à l'eau dans les mois qui viennent. Le prochain, *Apivia 2* renommé *Macif*, celui de Charlie Dalin dessiné par Guillaume Verdier,

est très attendu. Devraient suivre ceux d'Éric Bellion, de Phil Sharp et de Jean Le Cam. Plusieurs générations de bateaux coexisteront : foilers de dernière génération, de la 2e et de la 1re, et des bateaux à dérives, désormais minoritaires. Tous les skippers ont un objectif commun : être au départ du Vendée Globe. Après de longs et parfois intenses chantiers d'hiver, ils vont pouvoir se préparer en double sur cette saison 2023 qui s'ouvre avec la Guyader Bermudes 1000 Race en mai, suivie de la Fastnet en juillet, du Défi Azimut en septembre, de la Transat Jacques-Vabre fin octobre et du Retour à La Base en décembre. Chacun aura des objectifs différents. Le choix des coskippers a son importance. Les duos Thomas Ruyant et Morgan Lagravière sur *For People*, Yoann Richomme et Yann Éliès sur *Paprec Arkéa*, Jérémie Beyou et Franck Cammas sur *Charal2* partent favoris pour



UNE SAISON QUI COMPTE DOUBLE

Les courses dont les milles comptent pour la sélection du Vendée Globe devraient faire le plein cette année avec un

record sans doute sur la Fastnet race (500 milles) et le Défi Azimut (500 milles). Mais c'est la Transat Jacques Vabre (2875 milles) et la transat retour en solitaire, le Retour à la Base, qui auront le plus d'importance en nombre de milles avec le fait que la dernière étant qualificative pour le Vendée Globe.

La Guyader Bermudes 1000 race sera une très bonne course de préparation en double (+ 1 médiaman) pour attaquer la saison. Le départ sera donné de Brest le 7 mai avec un parcours exigeant : 1000 milles entre Brest, le mythique rocher du Fastnet et le waypoint Gallimard situé entre les Açores et le cap Finistère. La course permet de se qualifier pour la Transat Jacques Vabre. Quinze tandems ont déjà confirmé leur présence dont celui de *Charal* qui va pouvoir se confronter en course pour la première fois à *For People* et *Paprec Arkéa*. Yannick Bestaven qui s'est blessé à la clavicule passe la barre de *Maitre CoQ* à Jean-Marie Dauris en duo avec Julien Pulvé, Samantha Davies a invité Damien Séguin sur *Initiatives Coeur*, Alan Roura et Simon Koster (*Hublot*), Antoine Cornic et Jean-Charles Luro (*Human*), Guirec Soudée et Corentin Douguet (*Freelance.com*), Arnaud Boissières et Gérard Veniard (*La Mie Câline*), Louis Duc et Halvard Mabire (*Fives Group - Lantana Environnement*), les Canadiens Scott Shawyer et Ryan Barkey (*Canada Ocean Racing*).



Maxime Mergalet

INTERVIEW JÉRÉMIE BEYOU

CHARAL 2 EST HYPER SAIN !

JÉRÉMIE BEYOU ET L'ÉQUIPE CHARAL POURSUIVENT LA MISE AU POINT DE L'IMOCA CHARAL 2. ON FAIT LE POINT AVEC JÉRÉMIE QUI ENTAME CETTE DEUXIÈME SAISON AVEC UN BATEAU PARTANT SUR DE BONNES BASES. IL NAVIGUERA EN DUO AVEC FRANCK CAMMAS SUR TOUTES LES COURSES.

Course Au Large : Le bilan de cette première saison 2022 sur ton nouvel Imoca est plutôt positif ?

Jérémie Beyou : Cela s'est très bien passé. Déjà, finir les courses sur un podium pour un bateau mis à l'eau quelques semaines avant était en soi une satisfaction. On a un bateau à l'aise dans les allures de puissance. Il est typé pour cela en vue du Vendée Globe. Il est hyper sain et rassurant dans la brise. On peut le pousser avec une attitude qui est bonne ; je me suis senti très à l'aise au portant sur le Rhum.

Le bateau est sorti de son chantier d'hiver. Sur quoi avez-vous travaillé pour l'améliorer ? On n'a pas eu de souci de structure sur toute la saison

dernière. On a donc pu s'atteler à la tâche suivante, Franck et moi, avec notre design team et en collaboration avec Sam Manuard : affiner l'équilibre général du bateau et gagner de la masse un peu partout. On est partis à la chasse aux kilos sur les ballasts : leur volume et leur position ; sur le poids de bulbe ; sur tout l'équipement. On a travaillé sur l'amélioration des performances du bateau sur les allures de petit médium et de décollage. On a rectifié quelques points sur les foils pour le près. Il nous reste encore beaucoup de travail et de découvertes en termes de performance. La base est bonne.

Vous conservez vos safrans à empennage. Cela veut dire que c'est performant ?

Le rôle des safrans est un plus. On a navigué l'année dernière avec un réglage que l'on n'a quasiment pas touché. On a vu que cela stabilisait beaucoup le bateau et que ça ne le freinait pas. C'est déjà un premier pas. Tout le monde fait des simulations sur des logiciels puissants, mais ces outils restent assez limités pour simuler les états de mer. Notre option de

safran est une prise de risque mais, si on ne l'essaie pas, on ne peut pas savoir si cela marche. J'ai l'esprit pratique mais on veut aussi être dans l'innovation, essayer des choses, se remettre en question. Les safrans sont toujours sur le bateau, donc on y voit un avantage. On a des effets parasites si l'on met beaucoup d'angle sur la pelle au vent. Cela a certaines conséquences sur l'assiette du bateau. Mais sur un angle de safran stable, il y a d'énormes effets positifs. C'est cela que l'on recherche. Pour autant, on n'a pas tout misé sur les safrans. On a plein d'outils pour gérer notre assiette longitudinale.

« IL Y A D'ÉNORMES EFFETS POSITIFS AVEC NOS SAFFRANS ! »

Quels sont-ils ?

On a une carène qui est adaptée, avec du volume devant pour avoir un effet rebond. C'est un tout, avec la position et la forme de nos foils, la quille, les volumes de ballasts, etc. J'ai assez d'expérience en Imoca pour savoir que ce sont des bateaux qui sont sous l'eau au portant et ce, quels que soient l'architecte ou la génération. On a plus de difficulté à mettre ces bateaux sur le cul que sur le nez. Il nous a semblé important de travailler dans cette

direction-là, avec ces safrans, mais aussi avec d'autres outils, notamment pour rebasculer vers l'avant au reaching quand cela cabre trop. Le matassage à l'arrière est important. Sur mon dernier Vendée, il était difficile parfois de trouver le bon mode en fonction de la période et la longueur des vagues. On peut arriver à faire voler le bateau sur un foil et attaquer à fond sans planter ; d'autres fois, on peut essayer d'y aller en glisse parce qu'on ne peut pas voler et là, c'est très compliqué. On est obligé de ballaster arrière et le bateau n'avance pas. Les modes sont hyper compliqués à trouver.

Le portant sera la clé ?

Je ne sais pas si ce sera la clé mais je sais qu'il ne faudra pas être moins rapide au portant que les autres. Il ne faut pas avoir à taper dedans pour avoir une cadence plus rapide. C'est la perception que j'ai par exemple de *11th Hour* sur The Ocean Race. Le bateau semble moins à l'aise au portant, plus dur. L'équipage a été obligé de taper dedans pour suivre le rythme, et derrière, ils ont eu des petites casses mécaniques qui sont vite devenues rédhibitoires.



Maxime Mergalet

A contrario, *Malizia* était plus rapide au portant, plus facile, avec peut-être moins de contraintes sur tous ses équipements. Cela donne des différences d'état matériel au cap Horn et un avantage pour la remontée. Mais cela ne se jouera pas forcément là. On l'a vu en 2016, cela s'est joué au large du Brésil. Il fallait aller vite dans la descente et au reaching. C'est pour cela qu'il faut garder de la polyvalence au bateau.

Comment cela se passe avec Franck ?

Il ne laisse rien au hasard et reste toujours en quête de performance. Avec lui, rien n'est acquis. L'idée est de progresser sur tout, d'être hyper ouverts sur de nouvelles idées, d'innover. Réfléchir à pourquoi on fait les choses comme cela et pas autrement et ce, partout sur le bateau. Cela nous fait progresser. On a fait toutes les navigations ensemble l'année dernière durant 3 mois. À bord, c'est facile de se caler avec lui. Il est dessus tout le temps. Nous ferons la Jacques-Vabre tous les deux, c'est un peu à sa demande. C'est aussi sa façon de s'impliquer à fond, ne rien laisser au hasard et de partager une vision globale sur le bateau.

Quelles différences constates-tu entre *Charal 1* et *2* ?

C'est hyper difficile à dire pour le moment. On travaille beaucoup sur l'attitude saine du bateau, quitte parfois à rogner sur la performance. La nouvelle jauge nous a restreints. On a maintenant des contraintes de cas de talonnage, de dimensionnement structurel, des matériaux imposés et l'interdiction du Nomex, qui font

que les bateaux sont plus lourds et les foils moins grands. Sur certaines allures, c'est parfois compliqué d'aller aussi vite que la génération précédente. On est passés de 12 m² à 8 m² sur les

« SUR CERTAINES ALLURES, AVEC LA NOUVELLE JAUGE, CELA EST PARFOIS COMPLIQUÉ D'ALLER AUSSI VITE QUE LA GÉNÉRATION PRÉCÉDENTE ! »

foils. Sur *Charal 1*, en se mettant à la nouvelle jauge, on a coupé 10% de l'extension du foil et perdu 10% de performance au près et aux allures de démarrage, où la surface de foil fait la différence.

Ce n'est pas si facile d'aller aussi vite en vitesse de pointe

à toutes les allures, mais sur les attitudes du bateau on a énormément progressé. On devrait donc aller beaucoup plus vite en vitesse moyenne. On peut gagner 3-4 nds, notamment sur les portants, avec des vitesses moyennes de 21-22 nds au lieu de 17-18 nds. Sur le dernier Vendée, on n'a pas réussi à exploiter le potentiel de ces bateaux. Tout le monde était à 75% des polaires et a fait la même analyse. Il faut trouver la bonne solution pour avoir des bateaux plus faciles sans trop rogner sur la performance. Ce sont des histoires de compromis sur un tour du monde, avec des Imoca qui ne sont pas

complètement volants. Quand on dessine un nouveau bateau, on bouge des petits curseurs un peu partout, ce qui amène des carènes très différentes. Il faut se donner des lignes directrices, essayer de ne pas trop en dévier. Je ne suis pas sûr que les vitesses moyennes seront les

mêmes sur tous les nouveaux bateaux. Certains pourront peut-être faire la différence. On le voit sur *The Ocean Race* avec *Malizia*, très typé au portant par temps fort.

Que peux-tu dire sur les foils ?

Tout le monde a des foils courbes désormais. Sur les rondeurs de coude, le cant de shaft et l'angle de tip, c'est en revanche assez différent. Il y a beaucoup à dire. On se pose tous encore plein de questions. Je constate que les bateaux naviguent tous à plat maintenant. Chacun a sa manière de gérer l'altitude du bateau, en allant jusqu'à faire décrocher le foil ou en diminuant la puissance au fur et à mesure que l'on décolle. Il y a un peu de tout.

Tu régules davantage sur *Charal 2* ?

Le foil s'autorégule plus. Le jeu consiste à trouver des attitudes moyennes avec la bonne profondeur de foil, le bon angle de tip et le bon profil d'appendice, qui vont faire que cela se règle bien tout seul, avec l'aide de la carène qui est là pour créer la vitesse initiale pour décoller ou éviter de faire le sous-marin quand cela décroche.

Que penses-tu de *Paprec Akéo* et *For People* mis à l'eau récemment ?

J'aime bien les foils. Pour le plan de pont et le cockpit, cela correspond plus à des idées personnelles de chacun. Je suis content du mien, que l'on a un peu plus fermé. Pour leur carène, il faut voir ce que cela donne. On n'a pas toutes les données des bateaux et notamment le poids. Il faut faire attention à la masse. C'est un critère important pour nos foilers. En tout cas, on sent que tous les architectes assument leur conviction jusqu'au bout. C'est enrichissant pour tout le monde.



Elbi Stichelbaut



▲ Alex Thomson à bord de son ancien bateau est venu donner des conseils à Alan Roura sur Hublot lors d'entraînements avec Yannick Bestaven sur son Maître CoQ. Photo : Hublot

figurer sur les podiums. On verra comment ils se situeront par rapport aux bateaux de The Ocean Race, qui feront leur retour sur la Transat Jacques-Vabre. Kevin Escoffier, Boris Herrmann, Paul Meilhat auront déjà un tour du monde à leur actif sur leur nouvelle monture. Idem pour Benjamin Dutreux sur son foiler de 1^{re} génération. Samantha Davies, Damien Séguin, Sam Goodchild et Justine Mettraux auront sans aucun doute appris ausis beaucoup de choses en équipage. D'autres skippers préfèrent quant à eux se préparer dans leur coin. C'est le cas du vainqueur du dernier Vendée Globe, Yannick Bestaven, qui sur son nouveau Maître CoQ V est parti s'entraîner à Cascais, au Portugal, avec son coskipper Julien Pulvé. Ils ont pu se confronter avec Hublot. Le suisse Alan Roura, qui peine à prendre ses marques sur l'ex-Hugo Boss, a pu naviguer avec Alex Thomson et sans doute recevoir de précieux conseils. Il sera en double avec Simon Koster cette saison.

Nouveaux partenaires

À l'approche de l'échéance du Vendée Globe, des skippers peuvent annoncer de nouveaux partenaires. Après ceux de Jean Le Cam – le Conseil départemental du Finistère et Armor-Lux –, le belge Denis Van Weynbergh a signé avec D'leteren Group, Sébastien Marssset avec Fouscier, qui sera co-titre sur la

saison 2023 aux côtés de Mon Courtier énergie, et partenaire-titre sur la saison 2024. Conrad Colman cherche toujours quant à lui un partenaire-titre. Le Kiwi français qui a déjà un Vendée Globe à son actif dispose d'un bateau et n'a pas démerité sur la dernière Route du Rhum. Tanguy Le Turquais à la barre de son IMOCA aux couleurs de Lazare embarque Helliio.

De la ténacité

Si, pour certains, la préparation de cette saison se passe bien, d'autres ont dû affronter des vents contraires. C'est le cas de Fabrice Amedeo, dont le bateau *Art & Fenêtres* a coulé devant lui lors de la Route du Rhum après un incendie de ses batteries. Il s'en est bien sorti, heureusement. Porté par sa ténacité et le soutien de ses partenaires, il ne lui aura pas fallu plus d'un mois avant d'acheter un autre bateau et être à nouveau en course pour les prochaines échéances du calendrier Imoca et pour le Vendée Globe 2024. Son choix s'est porté sur l'ancien *La Mie Cécile / Gamesa*, un plan Owen Clarke de génération 2008 initialement construit pour l'anglais Mike Gilding. Équipé de foils, il a été remis avec des dérives droites. Surprenant, mais plus économique. L'autre grand sujet aura été la séparation avec fracas actée entre Clarisse Crémer et Banque Populaire. L'annonce a fait beaucoup de vagues, avec comme conséquences le retrait de l'équipe du Vendée Globe 1 mois plus tard. Le bateau (ex-*Apivia*) a été racheté par Alex Thomson, et Clarisse a rejoint

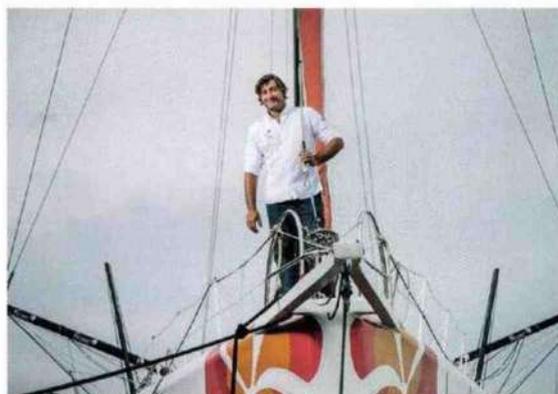
l'équipe du Gallois et signé avec L'OCCITANE en Provence qui sera son partenaire titre. Il y a de forte chance qu'elle obtienne de la SAEM Vendée la wild card lui permettant d'être sélectionnée d'office si elle manquait de milles.

Nicolas Troussel sur son *Corum L'Épargne* est toujours à la peine. Il a fini 20e de la Route du Rhum. Lui, son équipe et son partenaire ont décidé de prendre les choses en main de manière radicale, en coupant 6 m d'étrave pour la refaire complètement et en déplaçant les puits de foils qui vont pouvoir accueillir aussi bien l'ancienne version de foils que la nouvelle. L'équipe espère atténuer son déficit au VMG portant, et son skipper renouer avec la performance. Louis Duc, qui dispose d'un budget cinq fois inférieur, a fini son chantier pour mettre en configuration Vendée Globe son *Fives Group - Lantana Environnement*. Le skipper



▲ En attendant la mise en place de son projet Vendée Globe 2024, et la remise à l'eau cet été de l'Imoca Hubert, Violette Dorange participera à La Transat Paprec en tant que co-équipière de Basile Bourgnon sur son Figaro Edenred - Team edenred ! Photo : Edenred

doit absolument commencer à cumuler des milles en course pour pouvoir être sélectionnée. Sébastien Simon et Nico Lunven, qui ont déjà accumulé de nombreux milles, peuvent encore y croire. Ils ont validé une course qualificative et recherchent activement des partenaires. Ils



normand aura mis 3 ans, avec le cabinet Lombard, pour restaurer ce bateau victime d'un incendie et en faire une belle machine au maximum de son potentiel. Équipé de dérives droites, il a été allégé de 600 kg. Louis embarquera son mentor Halvard Mabire sur la *Guyader Bermudes 1000 Race*.

Projets toujours en cours

Des skippers espèrent toujours être au rendez-vous du Vendée Globe. Violette Dorange, à 21 ans, souhaite être la plus jeune femme à participer au Vendée Globe. Elle a récupéré *Hubert*, l'ex-bateau de Jean Le Cam. Elle

▲ Louis Duc a fini son chantier pour mettre en configuration Vendée Globe son *Fives Group - Lantana Environnement*. Photo : Jean-Louis Carli

pourraient participer au Vendée avec l'un des deux bateaux performants qui restent encore disponibles : l'ex-*Arkéa Paprec*, et *11th Hour* si Charlie Enright décide de ne pas faire le Vendée Globe. L'allemand Jorg Riechers, qui avait annoncé la construction d'un Imoca, ne donne plus de nouvelles. Armel Tripon reste encore en course. Il ne serait pas loin de finaliser son budget pour construire un Imoca avec du carbone recyclé issu de l'aéronautique.