



COMMUNIQUÉ DE PRESSE
15 août 2017

LA FRANCE FAIT MAIN BASSE SUR LA ROLEX FASTNET RACE POUR LA TROISIEME FOIS

La France a galvanisé sa réputation de plus grande nation de course au large du monde en dominant les résultats de la majorité des classes engagées sur la Rolex Fastnet Race pour la troisième édition consécutive. Sur les 11 prix principaux, les bateaux français en ont manqué seulement trois, sachant que l'un d'eux (Dongfeng Race Team, équipe chinoise qui participera à la prochaine Volvo Ocean Race) était mené par un équipage composé d'une majorité de marins français.

L'événement vedette du Royal Ocean Racing Club, qui a lieu tous les deux ans, a attiré cette année encore une flotte record de 362 bateaux, soit six de plus qu'en 2015. La course conserve son statut de plus grande course au large du monde, mais c'est aussi la plus populaire - lors de l'ouverture des inscriptions, la limite maximale de la flotte IRC fixée à 340 bateaux a été atteinte en seulement 4 minutes et 24 secondes !

Comme toujours, le parcours a emmené l'énorme flotte dans l'ouest de la Manche de part et d'autre de la zone interdite du « dispositif de séparation du trafic » entre Land's End et les îles Scilly, puis à travers la mer Celtique jusqu'au rocher du Fastnet, à quatre milles au large du sud-ouest de l'Irlande, avant de prendre le chemin du retour par le sud en laissant Bishop Rock et les îles Scilly à bâbord et enfin, après le passage du Cap Lizard, jusqu'au finish au large de Plymouth - soit un parcours total de 605 milles nautiques.

Tout aussi impressionnant que la taille de la flotte de la Rolex Fastnet Race : sa diversité, allant des nombreuses meilleures équipes de course au large du monde, appartenant soit à des propriétaires privés, soit sponsorisées, à des inscriptions amateur en famille ou entre amis, ou encore celles d'écoles de voile composées de membres d'équipage pour qui la Rolex Fastnet Race se classe souvent comme « l'Everest » de leur carrière en course au large.

Le traditionnel départ échelonné du dimanche sur le Solent pour tous les bateaux, donné le lendemain de la Semaine de Cowes, a été spectaculaire, la flotte géante s'étant préparée et organisée par classe, en commençant par les multicoques à 11h00, et en finissant 1 heure et 40 minutes plus tard par les

monocoques les plus grands. Ces derniers ont été accompagnés vers l'ouest du Solent par une flotte impressionnante de bateaux spectateurs, avant de passer le goulet d'étranglement à Hurst et de sortir dans la Manche.

La course de cette année était une « classique » d'un point de vue météorologique avec un bord qui s'est prolongé jusqu'au rocher du Fastnet, suivi d'un run pour retourner jusqu'à Bishop Rock, puis d'un bord de reaching jusqu'à la ligne d'arrivée. Les conditions pour les concurrents en tête de la flotte étaient modérées, quoique quelque peu délicates, avec un front qui s'étalait sur tout le sud du Royaume-Uni, et qui a généré une petite pause côté vent, avant que ce dernier ne rentre par le nord-ouest.

Les bateaux de moyenne à petite taille en ont eu pour leur argent, avec un passage difficile dans des vents approchant les 30 noeuds sur leur route vers le rocher du Fastnet. Ces mêmes conditions qui ont permis aux bateaux plus gros de glisser sur le chemin du retour après le Fastnet.

Le tenant actuel du record sur le parcours, le maxi trimaran Spindrift 2 de 40m de Yann Guichard et Dona Bertarelli, absent cette année, a laissé le champ libre au MOD70 de Tony Lawson, Concise 10 (ex-Virbac Paprec) pour passer la ligne d'arrivée en tête. Du fait du long bord, les records ne sont pas tombés, le trimaran bleu bouclant le parcours en 42 heures et 55 minutes (contre le record de Banque Populaire V en 32 heures et 48min en 2011). Cependant, si quelqu'un doutait de la capacité d'un multicoque au près, le temps de Concise 10 pour rejoindre le rocher du Fastnet a été environ 29% plus rapide que celui du maxi monocoque à la pointe de la technologie de George David, Rambler 88, premier monocoque à enrouler le Fastnet, plus de 10 heures plus tard. Ironiquement, compte tenu de la domination de la France dans les courses au large en multicoques, c'est la seule classe où un bateau britannique a remporté la course de cette année.

Favori pour passer la ligne d'arrivée en tête côté monocoque : Rambler 88, dont le propriétaire, George David, a de nouveau dû affronter ses démons, après avoir failli perdre la vie dans l'édition 2011 de la course, lorsque la quille de son précédent 100 pieds est tombée et que lui et un groupe de marins ont dérivé en s'éloignant du bateau. Cependant, d'autres bateaux avaient une chance, tels que celui de la légende de la course autour du monde originaire de Finlande, Ludde Ingvall, avec son maxi de 100 pieds CQS substantiellement modifié, ainsi que Nikata, superyacht de haute performance de 115 pieds, bateau le plus long de la flotte. Les trois équipages comptaient tous beaucoup d'anciens de l'America's Cup et de la Volvo Ocean Race, dont la plupart des marins de l'ère Alinghi 2007, naviguant avec Dean Barker sur Rambler 88, avec l'ancien barreur de l'America's Cup Chris Dickson sur CQS, ou encore avec le vainqueur de la dernière America's Cup, Peter Burling, qui a profité de l'embarquement le plus confortable sur Nikata .

Encore une fois, le temps de Rambler 88 de 2 jours 9 heures 34 minutes et 26 secondes arrive bien au-delà du record de 1 jour 18 heures et 39 minutes sur la

course établi en monocoque par l'équipage d'Ian Walker sur le VO70 Abu-Dhabi Ocean Racing en 2011.

Alors qu'il y a eu un petit ralentissement en allant vers le Fastnet lorsque les bateaux ont traversé le front, tous les bateaux ont été pris au piège au retour à des degrés différents par des nuages géants qui ont aspiré le vent et déversé la pluie sur les équipages. Le vainqueur potentiel de la classe IRC Zero était le Cookson 50 de l'américain Ron O'Hanley, Privateer, cependant avant cela Rambler 88 et Nikata ont tous deux été en tête, pas seulement dans leur classe, mais au classement général IRC.

Parmi les classes professionnelles en course en dehors de la flotte IRC cette année, on retrouve les Class40, les IMOCA 60 et les monotypes VO65 en compétition pour le 'Leg Zero' de la Volvo Ocean Race 2017-18. La Rolex Fastnet Race représentait la première occasion pour les sept VO65 de se réunir pour une course majeure. L'équipage de Simeon Tienpont, skipper d'Akzonobel, a pris la tête au Cap Lizard et mené les débats pour contourner le rocher du Fastnet. Cependant, la compétition principale a surtout eu lieu entre l'équipe espagnole de MAPFRE, menée par Xabi Fernandez, et l'équipe de Dongfeng Race Team, skippée une fois encore par le français Charles Caudrelier. Leur sprint vers la ligne d'arrivée a été remporté par l'équipe chinoise mais de moins d'une minute. Comme Xabi Fernandez l'a expliqué : « Nous creusions l'écart sur la quasi fin, mais une grosse bourrasque est arrivée avec plus de 20 nœuds. C'était beaucoup trop pour la voile, nous avons dû décrocher et ils nous ont dépassé. »

Cependant, la performance des VO65s a été éclipsée par l'équipage en double de Paul Meilhat et Gwénolé Gahinet à bord de SMA, un IMOCA 60, plus petit, qui a réussi à effectuer un temps de course similaire aux VO65s. En plus d'être un duo gagnant, ayant précédemment remporté la victoire dans la Transat AG2R en Figaro, SMA a également bénéficié du remontage de ses safrans droits originaux, avec lesquels (lorsque le bateau s'appelait MACIF) ce bateau a gagné le Vendée Globe 2012-2013 avec François Gabart. Cela s'est avéré être une configuration décisive au près en allant vers le rocher du Fastnet, et son avance de 48 minutes alors n'a pas pu être rattrapée sur les bords de portant suivants par les 60 pieds de nouvelle génération avec des foils, tels que ceux de de Boris Herrmann et Pierre Casiraghi, à bord de Malizia - Yacht Club de Monaco, ou encore Jean-Pierre Dick et Yann Eliès sur StMichel-Virbac, qui après avoir enroulé le rocher, ont terminé deuxième en ayant navigué près de 10% plus rapidement que SMA entre le rocher du Fastnet et Plymouth.

La classe la plus importante parmi les flottes non-IRC était celle des Class40s, avec 26 bateaux, incluant également tous les derniers designs, dont Verdier, Owen Clarke, Manuard, le plus récent étant Carac, le plan Marc Lombard de Louis Duc présentant le volume le plus élevé autorisé à l'avant selon les règles de la Class40.

Le Président de la Class40, Halvard Mabire, naviguait avec sa partenaire anglaise Miranda Merron sur Campagne de France, un bateau avec son propre design. Ils ont été les premiers arrivés à enrouler le rocher du Fastnet, mais ils ont ensuite

été rattrapés par des machines plus rapides et plus puissantes au reaching, à savoir V and B de Maxime Sorel et Phil Sharp de Jersey sur Imerys, tous deux des plans Sam Manuard, qui concourrait à bord du vainqueur V and B.

Tandis que ces classes de haut niveau ont fait les gros titres, la majorité des bateaux en compétition s'affrontaient dans la flotte IRC forte de 312 bateaux. Si la France avait gagné en IMOCA 60 et en Class40, où les français étaient majoritaires, ils ont ensuite prévalu dans les autres flottes IRC où ils ne l'étaient pas.

En IRC One, une rude bataille pour la tête a eu lieu sur l'eau entre le HH42 Ino XXX de James Neville et le magnifique Mylius 15e25 Ars Una de l'italien Vittorio Bissarini, et cette dernière a été remportée par le bateau britannique. Ces deux là ont pris une avance très importante sur l'eau, mais c'est Lann Ael 2, le JND 39 du parisien Didier Gaudoux, qui est sorti en haut du tableau, le temps compensé du bateau du Crouesty sortant avec plus de deux heures et demi d'avance sur le Lombard 46 Pata Negra, mené par le Hollandais Herman de Graaf et sa famille.

En IRC Two, le J/133 de Gilles Fournier et Corinne Migraine, Pintia, a réussi à repousser les avancées de son rival de longue date, à savoir le First 44.7 de Nick et Suzi Jones, Lisa, skippé pour la course par Michael Boyd, Commodore du RORC. Ces deux bateaux ont mené dans la classe IRC Two jusqu'à Plymouth, avec un rating inférieur pour Pintia permettant d'évaluer son temps compensé à 1 heure et 13 minutes d'avance. Cette fois, ce sont les coureurs en tête qui ont prévalu en temps compensé.

Michael Boyd a observé que Pintia était passée devant eux à Portland Bill. « Ils sont entrés et nous aurions probablement dû les suivre alors qu'ils venaient juste de réussir à passer. Nous sommes sortis et nous avons perdu quelques milles. Cependant, nous les avons repris dans la baie de Lyme alors que beaucoup de bateaux entraient et que pas mal d'entre eux ont dû s'ancrer. »

En IRC Three, c'était une fois de plus au tour des JPK 10,80s de terminer en tête, après la victoire de Géry Trentesaux sur Courrier Du Leon lors de la Rolex Fastnet Race 2015. Cette année, Géry Trentesaux était en équipage avec un ami dans la classe des multicoques, c'était donc au tour de deux bateaux français de se battre pour la première place. Arnaud Delamare et Eric Mordret à bord de Dream Pearls sont sortis en tête, gagnant de seulement 1 minute et 11 secondes en temps compensé sur Timeline de Marc Alperovitch. Ce résultat aurait pu être différent si Alperovitch et son équipage n'avaient pas passé six minutes à s'extraire du Shingles bank alors qu'ils essayaient de sortir du Solent.

Encore une fois, ces deux bateaux ont mené sur l'eau ainsi qu'en temps compensé devant peut-être le plus fort contingent de bateaux britanniques, tous menés en double - le duo mixte formé de Rob Craigie et Deb Fish sur le Sun Fast 3600 Bellino, terminant troisième au classement général. Autre bateau à avoir bien marché, le Russian 10.80, Bogatyr, skippé par le champion de Melges 20, Igor Rytov.

L'IRC Four a également été une affaire 100% française pour la tête de la compétition entre deux JPK 10.10s. D'une part, Pascal et Alexis Loison à bord de Night and Day ont gagné, l'équipe père et fils de Cherbourg a renouvelé la même prouesse qui leur avait permis de remporter la Rolex Fastnet Race en 2013. À deux reprises, Loisin père, un chirurgien orthopédique, et Alexis, un marin qui a réussi en Figaro, ont battu leurs rivaux de longue date et leur équipage à bord de Foggy Dew de Noel Racine.

Ces deux bateaux menaient au rocher du Fastnet en temps compensé, non seulement en IRC Four, mais aussi au général sur l'ensemble de la flotte IRC.

Noel Racine raconte ainsi comment il a perdu son rival : « Nous étions très proches, mais nous sommes tombés dans un trou de vent à 100 mètres du Fastnet, nous nous sommes arrêtés pendant deux minutes, et ils ont disparu. » Night and Day a enroulé le rocher avec 20 minutes d'avance en temps compensé, et a creusé l'écart, comme Noel Racine l'explique : « Un vent léger venait de l'arrière, donc les bateaux derrière nous avaient plus de difficultés, mais les bateaux devant étaient partis. »

La concurrent britannique le plus proche était Xara, le Swan SR 38 de Jonathan Rolls qui a terminé quatrième, trois heures et 23 minutes derrière Night and Day.

Night and Day a également mis de l'ordre en IRC Two en double, où il y a eu un nombre record de 58 inscriptions. Ici, les bateaux britanniques ont mieux marché, avec Bellino qui termine troisième derrière les champions hollandais en double Robin Verhoef et John van der Starre à bord de leur nouveau J/122e Ajeto!

Finalement, c'est le JND 39 de Didier Gaudoux, vainqueur en IRC One, Lann Ael 2, qui est sorti grand vainqueur de la flotte IRC, remportant la très convoitée Fastnet Challenge Cup.

« Nous avons fait une course fantastique », a déclaré Didier Gaudoux. « Nous avons eu de la chance avec la météo. Les conditions étaient bonnes pour l'équipe et pour l'équipage. Du rocher du Fastnet aux îles Scilly c'était parfait pour nous - l'angle du vent, la taille des vagues, etc. Il y avait du vent et ces bateaux aiment les grosses vagues. Nous marchions à plus de 20 nœuds - un nouveau record pour nous ! » Après avoir enroulé le rocher 29e au général, cette dernière partie de la course leur a permis de regagner du temps.

L'année dernière, alors qu'il était nouveau, Lann Ael 2 a fait une performance décevante dans la Brewin Dolphin Commodores' Cup, mais depuis lors, le bateau a été fortement optimisé avec l'input de son navigateur, le vétéran du Figaro et voilier Fred Duthil.

Pour la grande majorité des équipages de la Rolex Fastnet Race, l'événement a représenté un accomplissement, en faisant partie d'une course océanique classique datant de 1925. Ce fut le cas pour les huit enfants de 15 et 18 ans du centre ville de Greig City Academy à Londres, qui participait à leur principale

course au large, autant que pour le jeune équipage chinois du Noahs Sailing Club à Shanghai, mené par Ting Lee à bord du First 47.7 EH01. La course a également attiré de nombreux bateaux célèbres allant du trimaran jaune A Capella, vainqueur en 1978 de la Route du Rhum avec Mike Birch, à Kialoa II, le maxi de 72 pieds S&S, avec lequel l'homme d'affaire américain Jim Kilroy a fait campagne pour la victoire dans la Transpac en 1965 et sur la Sydney Hobart en 1971.

Nick Elliott, Responsable des Courses du Royal Ocean Racing Club, a déclaré : « C'était une course fantastique - un début délicat avec des conditions difficiles, mais une excellente façon de terminer avec un vent soutenu au portant tout au long du parcours entre le rocher du Fastnet et Plymouth, où notre sponsor Rolex a fait en sorte que tous se sentent bienvenus dans le Village de la Course.

« Félicitations à Didier Gaudoux et à l'équipage de Lann Ael 2, des gagnants dignes de leur victoire. Merci à notre équipe d'encadrants de la course et de bénévoles, qui ont travaillé sans relâche pour rendre l'accueil à l'arrivée le plus chaleureux possible pour tous. »

FIN/....

Report: James Boyd