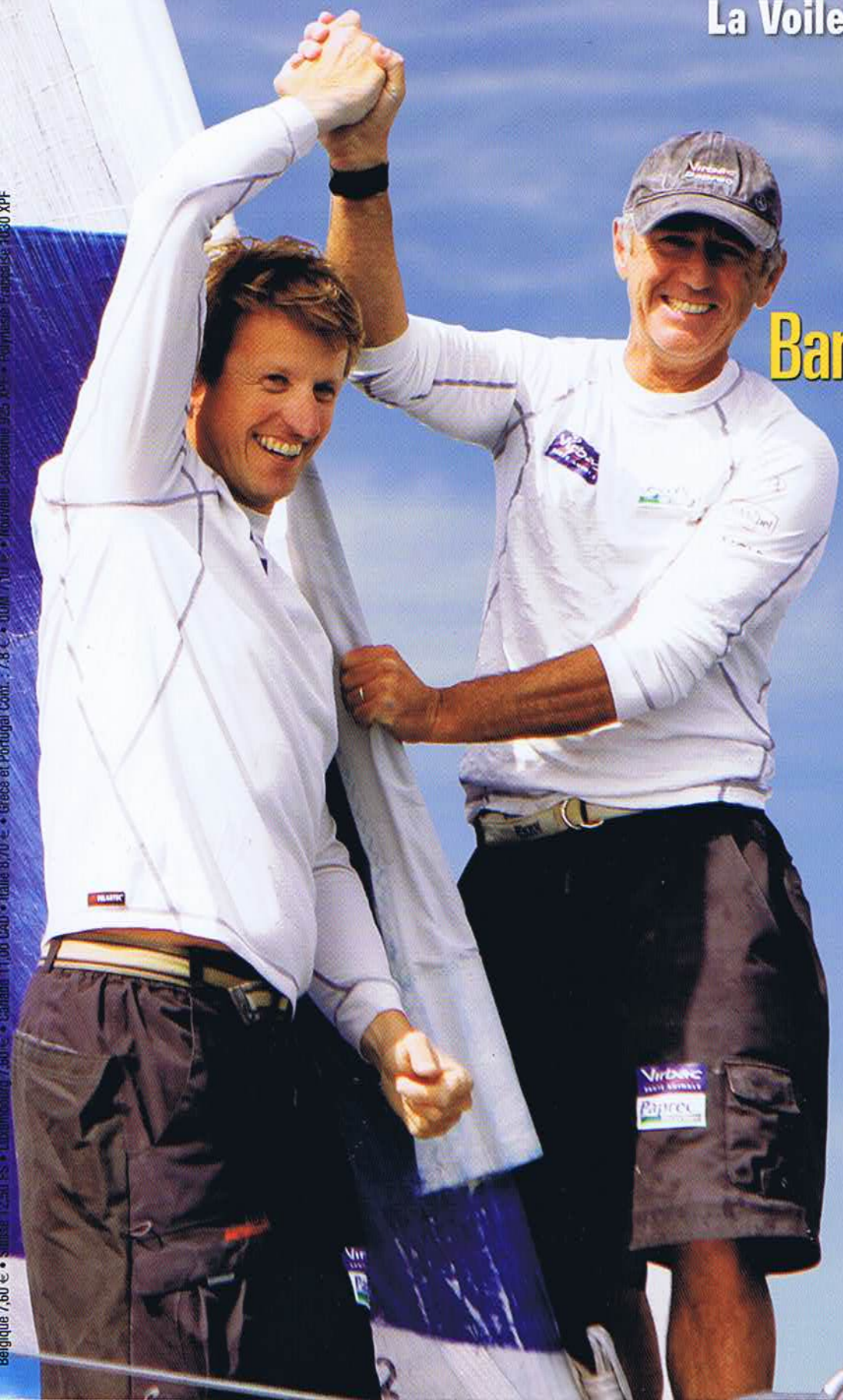


CourseAuLarge

La Voile 100% Course



Barcelona World Race

DICK BIS

PEYRON PREMIÈRE

AMERICA'S CUP

La coupe à tire d'aile

MONOTYPIC

Figaro : une saison vraiment solo
Tour : le M34 vu par Souben

GRANDS RECORDS

Coville est grand aussi
De l'importance du facteur glace

www.courseaularge.com

Numéro 47 - avril/mai 2011 / 6,50 €

M 03169 - 47 - F: 6,50 € - RD



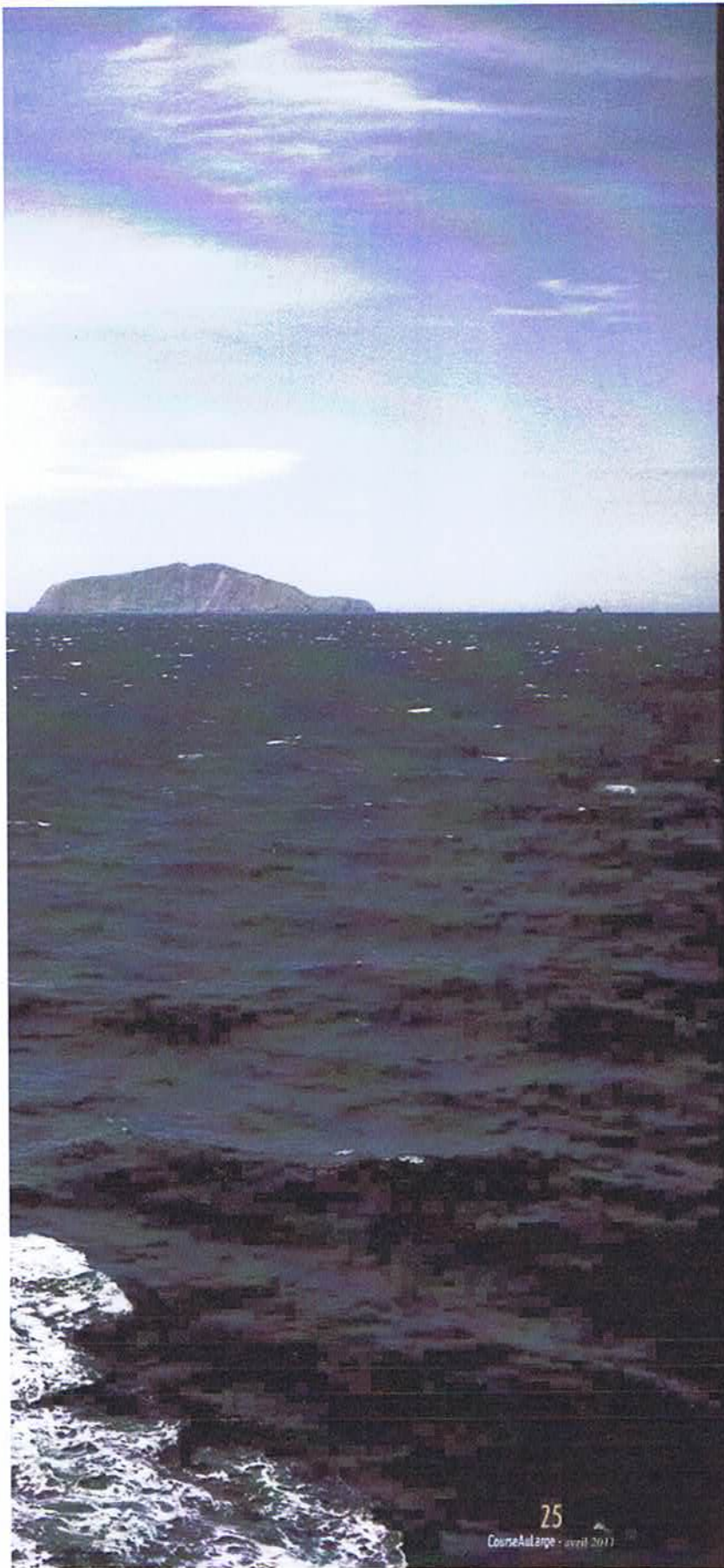


BARCELONA WORLD RACE



STOP AND GO

Après 93 jours 22 heures 20 minutes, Jean-Pierre Dick réalise le doublé sur la Barcelona World Race et Loïck Peyron remporte son premier tour du monde ! Au-delà de ce cavalier seul, la course n'a été qu'une succession de rebondissements, d'avaries, de combats rapprochés et d'abandons. Elle marque aussi un tournant dans le monde de la voile océanique avec la venue en force des coureurs espagnols...



MALGRÉ DEUX ARRÊTS AU STAND,

Jean-Pierre Dick et Loïck Peyron se sont donc finalement imposés à Barcelone avec près de 200 milles d'avance sur les Espagnols Iker Martinez et Xabi Fernandez, extrêmement marqués par le rationnement de leur nourriture depuis des semaines. Les deux champions olympiques, novices de la course océanique en IMOCA, ont été les révélations de cette deuxième édition de la Barcelona World Race. Ils ont mis une pression constante sur les plus expérimentés des navigateurs solitaires français qui disposaient, eux, d'un plan VPLP-Verdier dernière génération...

Car trois mois plus tôt à la sortie du détroit de Gibraltar, Mapfre concédait quasiment le même décalage à l'issue d'une sortie de Méditerranée poussive et piégeuse : 186 milles sur Virbac-Paprec 3 qui avait pu s'extraire grâce en partie aux capacités du plan VPLP-Verdier à progresser dans les petits airs. Au final, l'équipage français aura mis une journée et demie de plus que lors de la précédente édition partie mi-novembre 2007-2008 quand neuf bateaux s'élançaient de Barcelone (92) 09h 49' à 11,13 nœuds de moyenne sur l'orthodromie). Cinq duos avaient alors terminé l'épreuve et le second, Hugo Boss, était nettement plus décalé puisqu'il arrivait avec 2j 08h de retard.

Cette deuxième édition avec quatorze partants et probablement neuf classés (nous mettons sous presse le 4 avril, jour de l'arrivée des vainqueurs) n'a donc pas du tout proposé le même visage, le même rythme, les mêmes rebondissements. Jean-Pierre Dick et Loïck Peyron n'ont jamais pu être véritablement sereins, même si au passage du cap de Bonne-Espérance, leur delta face à la flotte était déjà conséquent : plus de 700 milles soit deux jours, sur un peloton assez regroupé puisque quatre bateaux se tenaient en moins de 100 milles (Mapfre, Estrella Damm, Groupe Bel, Renault ZE). L'abandon de Michel Desjoyeaux et François Gabart sur rupture de la partie haute du mât de Foncia transformait le duel en tête de la Barcelona World Race en course poursuite...

Indien contraire

Mais avec les portes de sécurité remontées sur le 45° Sud, les ouvertures stratégiques étaient plus limitées et le leader se voyait même contraint de faire du près au Nord des Kerguelen ! Ce qui ne l'empêchait pas d'augmenter son avance à plus de 700 milles au passage de la longitude du cap Leeuwin... La mer de Tasmanie jouait alors en faveur des poursuivants puisque lorsque Virbac-Paprec 3 décidait de faire une escale de 48h à



Wellington (tout juste ébranlé par un tremblement de terre !), Mapfre était encore à 480 milles, Groupe Bel et Estrella Damm à plus de 700 milles et Renault ZE à plus de 1 100 milles. Et le dernier We are water, pointait à plus de 4 000 milles ! Quand le tandem français repartait en course après un check-up complet du monocoque, les champions espagnols étaient revenus à portée de lance-pierre (128 milles) alors que les poursuivants étaient ralentis par des calmes dans le détroit de Cook... puis franchement décrochés quand Alex Pella et Pepe Ribes puis Kito de Pavant et Sébastien Audigane choisissaient aussi de faire un pit-stop en Nouvelle-Zélande.

Été ibère

La pression devenait très forte lorsqu'au milieu du Pacifique, Mapfre était quasiment à vue de Virbac-Paprec 3 (12 milles !) grâce à un retour du vent par l'arrière, alors qu'une dépression tropicale venait sérieusement secouer le peloton au large de la Nouvelle-Zélande. Malgré l'avantage d'un monocoque plus puissant et plus rapide aux allures débridées, le tandem français ne parvenait pas à se détacher du duo espagnol qui s'octroyait d'ailleurs le meilleur chrono entre le détroit de Cook et le cap Horn en cette fin d'été austral : 12j 08h 20'. Mais Iker Martinez et Xabi Fernandez perdaient le contact après leur réparation d'une drisse devant la Terre de Feu. L'écart se maintenait entre 150 et 250 milles jusqu'au milieu de l'Atlantique Sud, quand l'anticyclone de Sainte-Hélène créa le break. Les Français avaient deux jours d'avance à la latitude du cap Frio quand, derrière, le peloton s'éclaircissait : Groupe Bel avait des problèmes de quille et abandonnait à Ushuaia, Mirabaud démâtait alors que Michèle Paret était très fatiguée, Hugo Boss constatait que ses voiles se délaminiaient et Central Lechera Asturiana faisait escale à Wellington, mât sur le pont... Il repartait deux semaines plus tard en plein automne austral avec plus de 10 000 milles de retard sur le leader !

Du près pour finir

Mais quand Virbac-Paprec 3 passait l'équateur, il n'avait plus que 150 milles de marge sur Mapfre ! Et la troisième marche du podium était extrêmement ouverte puisque Renault ZE (à 900 milles du leader) n'avait que 150 milles d'avance sur Estrella Damm et Neutrogena, l'équipage féminin de Gaes étant relégué à plus de 2 200 milles. Hugo Boss était alors en escale technique aux Falkland et Forum Maritim Catala approchait du cap Horn... La remontée vers les Canaries n'était plus qu'un très long bord de près tribord amures dans des alizés modérés, puis un louvoyage le long des



Iker Martinez et Xabi Fernandez : une arrivée très remarquée en IMOCA pour les champions espagnols de 49er.

côtes marocaines pour s'abriter d'une mer chaotique et très sollicitante pour des bateaux avec 25 000 milles au compteur. Après trois mois de mer le 1er avril Jean-Pierre Dick et Loïck Peyron repassaient devant Gibraltar avec 280 milles de marge sur les Espagnols. Ils encaissaient un sérieux coup de vent les obligeant à lever le pied pour préserver le matériel alors qu'Iker Martinez et Xabi Fernandez étaient extrêmement fatigués par le rationnement de leur nourriture lyophilisée en partie pourrie... Dans une alternance de calmes et de brises mollasseuses, le plan VPLP-Verdier pointait enfin son étrave devant Barcelone le 4 avril après 93 jours 22 heures 20 minutes et 36 secondes. Ayant parcouru 29 075 milles à 12,9 nœuds de moyenne, Jean-Pierre Dick et Loïck Peyron pouvaient crier victoire...

Pendant ce temps, à l'autre bout du monde Central Lechera Asturiana était contraint de faire demi-tour vers Auckland suite au bris d'une membrure...

Quatre irréductibles

De fait sur les neuf équipages espérés à Barcelone, quatre seulement n'auront pas fait d'escale dans un port - Mapfre, Renault ZE, Neutrogena, Gaes - même si Iker Martinez et Xabi Fernandez ont tout de même stoppé juste après le cap Horn pour réparer une drisse et que Dee Caffari et Anna Corbella ont sérieusement levé le pied à l'entrée du Pot au Noir pour stratifier leur ballast avant fissuré...

Neutrogena, lui, a dû composer depuis l'équateur avec une quille qui ne pouvait plus basculer totalement. Au final, le seul IMOCA qui devrait arriver sans avoir subi de problème technique majeur est celui de Pachi Rivero et

Antonio Piris ! Renault ZE devrait ainsi monter sur la troisième marche du podium en concédant 650 milles de retard, suivi par Estrella Damm et Neutrogena. Voilà qui marque l'entrée en force de la voile espagnole ainsi que l'extrême détermination du duo germano-américain composé de Boris Herrmann et Ryan Breymaier.

Quel avenir ?

Reste que certains points méritent d'être éclaircis. D'abord quant à l'organisation d'une troisième édition de la Barcelona World Race : huit bateaux sur quatorze au départ étaient armés par des sociétés espagnoles qui bénéficiaient d'un régime fiscal spécifique, sans lequel l'engouement ibérique aurait été moins consistant. D'ailleurs, aucune équipe ibérique n'a annoncé sa participation au programme IMOCA à suivre. D'autre part, le règlement à géométrie variable et complexe de la BWR ne simplifie pas la compréhension des subtilités tactiques et stratégiques de la course : outre le fait que le parcours fluctue au dernier moment en modifiant l'emplacement des portes de sécurité ou en rajoutant de nouvelles et que le "mode furtif" de 36h n'a rien apporté et a été

très peu utilisé (voir Course au Large n°46), le fait qu'un arrêt technique ne soit pas comptabilisé de la même façon sur tout le parcours pose questions. En effet, un bateau qui réalise un pit-stop avant le 140° Est n'est pas pénalisé, alors qu'il encaisse 48h entre cette latitude et Barcelone. Ainsi, un équipage peut s'arrêter cinq minutes à Adélaïde (138°E), mais doit rester deux jours au port de Melbourne (145°E) ! Une vision réaliste d'un tour du monde, même avec des portes de sécurité remontées sur le 40°S, montre que les escales techniques possibles sont extrêmement limitées sur un tour du monde en course, pour que la perte de temps ne soit pas excessive. Les Canaries, Recife et Bahia au Brésil, Cape Town en Afrique du Sud, Hobart en Tasmanie, Ushuaia et les Falkland en Argentine sont les seuls arrêts envisageables en sus de Wellington (Nouvelle-Zélande). L'exemple de Hugo Boss, au mouillage aux Malouines pour réparer le rail de grand-voile pendant une journée et demie, est symptomatique de cette "angoisse" de la pénalité : après 36h de mer, les deux équipiers revenaient sur leurs pas à Port Stanley pour terminer leur bricolage et recoudre leurs voiles pendant 48h !

■ **Dominic Bourgeois**

RECORD VALIDÉ : 506,3 MILLES EN 24 HEURES !

Il aura fallu deux mois pour que le World Sailing Speed Record Council (WSSRC) ratifie la meilleure distance parcourue en 24h par Virbac-Paprec 3 le 21 janvier dans l'Atlantique Sud. En partant sur l'île Gough, première

marque de parcours de la Barcelona World Race, Jean-Pierre Dick et Loïck Peyron - alors à la lutte avec le Foncia de Michel Desjoyeaux et François Gabart - réalisaient 506,33 milles à la moyenne de 21,1 nœuds. Ils

améliorent ainsi de six milles le record précédent détenu par Alex Thomson et Andrew Cape sur cette même épreuve en 2007. Décidément, Virbac-Paprec aura tout raté sur cette Barcelona World Race.



Jean-Pierre Dick,

skipper de Virbac-Paprec, juste avant Gibraltar, dans la Barcelona World Race :

"Cette fin de course c'est un peu le calvaire. Ça tape depuis trois jours sans discontinuer. Je crois qu'avec Loïck (Peyron), on n'a jamais fait autant de près d'affilée de notre vie. Quand on va arriver, on aura été au louvoyage pendant 15 jours sans choquer la moindre écoute. C'est un peu douloureux."



Loïck Peyron,

*co-skipper de Virbac-Paprec,
quelques jours avant l'épilogue :*

"Nous n'avons qu'une hâte :
toucher la terre en vainqueur si
possible ! Rien n'est fait. Nous
avons suffisamment d'avance
aujourd'hui sur nos poursui-
vants mais le moindre petit
pépin mécanique est imprevi-
sible : cet après midi nous
sommes passés à quelques
mètres d'une énorme bille de
bois sur laquelle nous aurions
pu casser le bateau..."