

Sommaire

I/Communiqué de Presse :

« Du Championnat Orma à la Multi Cup 60' »

II/Le sponsor

III/Les bateaux de la Multi Cup 60' :

- Banque Populaire
- Géant
- Gitana 11
- Gitana 12
- Groupama 2
- Sopra

IV/Les Multicoques et leurs équipages

- Histoire et évolution des multicoques
- Sur le pont d'un multicoque :
anatomie d'un trimaran
- Rôles d'équipages : répartition des postes
- Lexique

V/Les épreuves de la Multi Cup 60' :

- Londres-Alpes-Maritimes
- Grands prix

VI/Les partenaires :

- Londres
- Alpes-Maritimes
- Trapani (Sicile)
- Marseille Métropole
- Portimao (Portugal)
- Port de Fécamp

« Du Championnat Orma à la Multi Cup 60' »

Créé en 1996, le circuit Orma des multicoques est passé du stade de la relance à un événement reconnu mondialement comme l'un des plus spectaculaires de la voile sportive. Cinq trimarans sont inscrits, en 2006, à la Multi Cup 60', nouveau format du championnat annuel couru uniquement en équipage avec une course au large (Londres-Alpes-Maritimes), qui comptera Sopra Group comme 6^e bateau invité, et cinq Grand Prix.

A la fin des années 80, les multicoques de plus de 22 mètres coûtent trop cher et les trimarans de 60 pieds peinent à convaincre les armateurs, faute d'un calendrier cohérent. La Route du Rhum reste la course phare qui focalise l'attention du public, des médias et des sponsors tous les 4 ans. Mais même la victoire de Florence Arthaud en 1990 ne réussit pas à faire décoller cette catégorie de voiliers, pourtant extrêmement spectaculaire.

Il faut attendre la création du Championnat Orma des Multicoques par Philippe Facque avec le soutien de la Fédération Française de Voile pour que le plateau commence à s'étoffer. En 1996, ils sont cinq trimarans à s'affronter sur des Grands Prix, une épreuve répartie sur trois jours avec neuf parcours côtiers à proximité de la terre mais aussi sur des courses océaniques. L'idée directrice est en effet de panacher des régates visuellement spectaculaires et techniquement musclées avec des courses océaniques. Ceci, afin de ne pas cantonner les multicoques à un plan d'eau fermé. Le succès est immédiat : Loïck Peyron, Laurent Bourgnon, Francis Joyon, Paul Vatine, Mike Birch sont les pionniers de ce nouveau circuit.

Un renouveau axé sur les courses en équipage

En 1998, le Championnat prend une nouvelle dimension : trois nouveaux multicoques rejoignent le circuit aux mains d'Alain Gautier (Brocéliande), de Marc Guillemot (La Trinitaine) et de Franck Cammas (Groupama). L'an 2000 marque un nouveau bond en avant avec la construction d'un nouveau trimaran : Bonduelle, rebaptisé Gitana 12.

En 2002, cette évolution se continue et vise en parallèle l'internationalisation avec de nouveaux multicoques : Belgacom (désormais Gitana 11), Gitana X, Sergio Tacchini, Banque Populaire 3, Fujifilm, Foncia, Géant, Sodebo, Sopra Group, TIM, Bayer (renommé Banque Populaire 4)... et l'année dernière, le nouveau Groupama 2 ! Plus de quarante équipiers viendront grossir les rangs de la Multi Cup 60' lors des Grands Prix en 2006... Le circuit prend un nouvel envol et devrait dans les années futures convaincre plusieurs skippers étrangers de venir affronter une flotte de plus en plus homogène en terme de performances. Car le nouveau format du circuit est désormais uniquement réservé aux courses en équipage, une discipline que les anglo-saxons affectionnent particulièrement. De plus, cette compétition résolument orientée vers le grand public, respecte les grands rendez-vous océaniques en double ou en solitaires.

Enfin, l'organisation ainsi restructurée bénéficie d'une gouvernance clarifiée à l'ORMA et devient un chantier prioritaire de fidélisation de la classe.

CALENDRIER DE LA MULTI CUP 60' :

- 8 mai** : départ de la course Londres-Alpes Maritimes
- 20-21 mai** : Trophée des Alpes-Maritimes
- 2-4 juin** : Grand Prix de Trapani (Sicile)
- 23-25 juin** : Grand Prix de Marseille-Métropole
- 14-16 juillet** : Grand Prix de Portimao (Portugal)
- 8-10 septembre** : Grand Prix du Port de Fécamp

Multi Cup 60' / Saison 2006

Café Ambassador – Partenaire Titre de la Multi Cup 60'

La **Multi Cup 60'**, nouvelle appellation du Championnat ORMA des multicoques 60', est dotée, à compter de ce jour, d'un partenaire titre : Café Ambassador.

L'engagement de la marque Café Ambassador aux côtés de la **Multi Cup 60'** s'inscrit dans le cadre d'un partenariat titre pour l'année 2006. Son développement est envisagé pour les saisons 2007, 2008 et 2009.

Pour Monsieur Nicolas Tamari, Directeur général du Groupe, l'engagement de la marque Café Ambassador sur la **Muti Cup 60'** « est un prolongement doublé d'un développement de notre sponsoring sportif. Le tennis et le patinage artistique sur lesquels nous intervenons déjà beaucoup sont des disciplines exigeantes et techniques avec un engagement physique et humain très importants. La voile sportive et les multicoques 60' en particulier rejoignent ces valeurs et y ajoutent, de surcroît, l'aventure, le respect de l'environnement et l'esprit d'équipe. Cet ensemble nous a séduit et convaincu pour accompagner la **Multi Cup 60'** dans ses prochains développements ».

Pour le Baron Benjamin de Rothschild, « ce partenariat titre s'inscrit dans la parfaite continuité de ce que nous souhaitons en faveur du soutien de cette classe de bateaux exceptionnels que sont les Multicoques 60'. Par ailleurs, je continuerai à soutenir la Multi Cup 60' et, ainsi, permettrai à une sélection de Fondations d'apparaître sur le solent (foc – grande voile d'avant) des bateaux sur les Grands Prix de la Multi Cup 60' ».

Pour Monsieur Denis Horeau, directeur général de la société Multi Cup SAS, « l'arrivée de Café Ambassador comme partenaire titre de la **Multi Cup 60'** est une excellente nouvelle. La marque Café Ambassador est déjà fortement associée au sport à travers ses partenariats avec le Tennis et le Patinage Artistique. Il me semble clair que l'univers de Café Ambassador et le monde des Multicoques partagent les mêmes valeurs d'exigence, de perfection, d'esprit d'équipe et de respect de l'environnement. Nous sommes fiers de pouvoir porter, dès le départ de notre première course de la saison, Londres Alpes-Maritimes, les couleurs de notre nouveau partenaire sur les voiles de nos bateaux d'exception ».

Banque Populaire/Pascal Bidegorry

Banque Populaire

La liste des travaux effectués en 2005 était importante depuis le rachat de ce plan. Nigel Irens et le trimaran a démontré depuis, un énorme potentiel dans les petits airs. Banque Populaire est un bateau en pleine progression au fil des Grand Prix.

La cadène d'étai a ainsi été refaite pour intégrer un vérin hydraulique afin de basculer le mât en longitudinal (quête), les puits ont été changés pour installer des foils courbes, une nouvelle dérive à trimmer a été réalisée légèrement plus inclinée vers l'arrière, les vérins hydrauliques pour basculer le mât latéralement reviennent maintenant le long du bras arrière au lieu d'être sur les flotteurs. Le cockpit a été entièrement revu avec un retour direct des manœuvres sur les winches placés maintenant sur le bras arrière, une colonne de moulin à café a été ajoutée, une pompe rotative est couplée sur les colonnes. Banque populaire était donc en 2005 quasiment un nouveau bateau au potentiel au moins équivalent à son prédécesseur, Sergio Tacchini. Lors de l'IB Group Challenge entre Lorient et Nice, le trimaran a démontré un très fort potentiel grâce à une grande polyvalence dans toutes les conditions. A l'aise dans les petits airs comme dans la forte brise, le nouveau format de la Multi Cup 60' devrait convenir au seul plan de l'architecte britannique Nigel Irens présent sur le circuit qui dispose cette année d'un mât, de safrans et d'une dérive neufs.

Caractéristiques de Banque Populaire

Architectes : Nigel Irens & Benoît Cabaret
Constructeur : Mag Océa
Mise à l'eau : mars 2002
Longueur hors tout : 21,00 m
Longueur coque centrale : 18,28 m
Largeur hors tout : 17,68 m
Poids léger (Grand Prix) : 5 200 kg
Tirant d'eau : 5,00 m
Surface grand voile : 190 m²
Surface génois : 110 m²
Surface gennaker : 260 m²

Equipage Grand Prix

Pascal Bidegorry (skipper-barreur)
Dimitri Deruelle (tacticien)
Charles Caudrelier (navigateur)
Jacques di Russo (régleur)
Franck Citeau (régleur)
Yvan Ravussin (régleur)
Florent Chastel (winqueur)
Fred Peutler (winqueur)
Ewen Le Clech (piano)
Ronan Lucas (n°1)

Equipage Londres-Alpes-Maritimes

Pascal Bidegorry
Ronan Lucas
Florent Chastel
Ewen Le Clech
Charles Caudrelier
Yvan Ravussin

Banque Populaire/Pascal Bidegorry

Pascal Bidegorry

Né le 15 janvier 1968 à Bayonne

En faisant appel au Basque et en rachetant l'ex-Bayer, Banque Populaire a revu sa copie la saison passée de fond en comble avec des arguments chocs : le bateau était un sister-ship du redoutable Sergio Tacchini qui fut l'un des seuls à contrer Groupama. Pascal Bidegorry est d'abord un passionné de ski, qui découvre la voile sur le tard mais fait ensuite un parcours presque sans faute en solitaire avant de tâter du multicoque. Le skipper de Banque Populaire était non seulement un spécialiste du monotype Figaro, mais il accumulait déjà un bon palmarès en trimaran comme équipier et tacticien de Bertrand de Broc, puis de Franck Cammas. L'équipage aussi a été en partie renouvelé avec de redoutables régatiers et des coureurs expérimentés au grand large. Le Basque a aussi remporté les deux épreuves océaniques 2005 lors de la course d'ouverture entre Lorient et Nice, puis en clôture avec la victoire lors de la Transat Jacques Vabre. Percutant lors des Grand Prix, Pascal Bidegorry a démontré qu'il était capable de déstabiliser la suprématie de Groupama 2 en remportant plusieurs manches l'an passé.

PALMARÈS PASCAL BIDEGORRY

- 1^{er} Transat Jacques Vabre 2005
- 1^{er} IB Group Challenge 2005
- 2^e Transat Ag2r 2004
- 6^e Transat Jacques Vabre 2003
- 4^e Solitaire du Figaro 2003
- 2^e Tour de France à la Voile 2002
- 3^e Tour de France à la Voile 2001
- 1^{er} Solitaire du Figaro 2000
- 2^e championnat de France Solitaire 2000
- 3^e Transat Ag2r 2000

Palmarès Grand Prix

2005 : Banque Populaire

- 2^e GP Cap l'Orient
- 3^e GP du port de Fécamp
- 2^e GP de Galice
- 4^e GP de Marseille Métropole
- 3^e GP de Corse

Géant/Michel Desjoyeaux

Géant

Mis à l'eau juste avant la Route du Rhum 2002, Géant est un puzzle de pièces de trimarans et après deux saisons, Michel Desjoyeaux voulait faire évoluer cette plate-forme qui ne donnait pas entière satisfaction lors des Grand Prix.

Une nouvelle carène de coque centrale a ainsi été greffée l'an passé pour améliorer l'évolutivité du trimaran. Le fond de la coque a donc été découpé, le puits de dérive enlevé et les cloisons ajustées pour qu'une nouvelle carène soit collée afin de donner plus de volume et un peu plus de rondeurs à la coque : l'objectif était d'obtenir un gain de manœuvrabilité. Le trimaran a alterné la saison passée, très bonnes et moins bonnes manches, en Grand Prix, mais a confirmé une nette amélioration de ses performances. Peu à l'aise dans les airs légers auparavant, Géant est en effet devenu très incisif lors des manches de petit temps du Grand Prix de Marseille ainsi qu'à Vigo. Ayant gagné en évolutivité, le trimaran est désormais un sérieux favori pour la Multi Cup 60'. Le chantier de cet hiver a été focalisé sur la vérification et une révision totale de toutes les pièces du bateau.

Caractéristiques de Géant

Architectes : Marc van Peteghem & Vincent Lauriot-Prévoist

Constructeurs : CDK-Sam C3-Gepeto

Mise à l'eau : juin 2002

Longueur hors tout : 21,00 m

Longueur coque centrale : 18,28 m

Largeur hors tout : 18,00 m

Poids lège (Grand Prix) : 5 300 kg

Tirant d'eau : 5,00 m

Surface grand voile : 200 m²

Surface génois : 110 m²

Surface gennaker : 260 m²

Equipage Grand Prix

Michel Desjoyeaux (skipper)

Hugues Destremau (tacticien)

Jean-Christophe Mourniac (régleur)

Jean-Luc Nélias (régleur)

Romain Attanasio (régleur)

Thierry Briend (régleur)

Emmanuel Le Borgne (piano)

Jean-Paul Levrel (wincheur)

Christophe Espagnon (régleur)

Renaud Banyuls (n°1)

Equipage Londres-Alpes-Maritimes

Michel Desjoyeaux

Thierry Briend

Emmanuel Le Borgne

Jean-Christophe Mourniac

Romain Attanasio

Jean-Baptiste Epron

Géant/Michel Desjoyeaux

Michel Desjoyeaux

Né le 16 juillet 1965 à Concarneau

Petit dernier d'une famille de sept enfants, « Mich' Dej » se tourne très jeune vers le large. Car avec un père fondateur de l'école de voile des Glénans, les Desjoyeaux acquièrent très tôt le plaisir de naviguer. Après un tour du monde à 18 ans aux côtés d'Eric Tabarly, Michel participe au Tour de l'Europe, remporte la transat en double, régates en Formule 40, s'engage sur le Tour de France à la Voile... Double vainqueur de la Solitaire du Figaro, il rejoint Alain Gautier sur le circuit Orma en 1999, puis se concentre sur la construction de PRB, avec lequel il gagne le Vendée Globe 2000. Il fait construire un trimaran pour la Route du Rhum 2002, qu'il remporte, puis il s'impose lors de la transat anglaise 2004. Michel Desjoyeaux cumule les expériences sur tous les supports, du Mini Transat à l'Hydroptère, du multicoque au monocoque, petit ou grand. Moins à l'aise les saisons passées sur les parcours particuliers des Grand Prix, Michel Desjoyeaux et son équipage sont en phase ascendante comme ils l'ont démontré à Marseille, puis à Vigo en 2005.

PALMARÈS MICHEL DESJOYEUX

- 3^e Transat Jacques Vabre 2005
- 2^e IB Group Challenge 2005
- 3^e Québec-Saint Malo 2004
- 1^{er} The Transat 2004
- 4^e Transat Jacques Vabre 2003
- 3^e Solitaire du Figaro 2003
- 4^e Challenge Mondial Assistance 2003
- 1^{er} Route du Rhum 2002
- 5^e Transat Jacques Vabre 2001 avec JL Nélias
- 1^{er} Vendée Globe 2000-2001
- 7^e Europe1 New Man Star 2000
- 1^{er} Solitaire du Figaro 1998

Palmarès Grand Prix

2005 : Géant

- 5^e GP Cap l'Orient
- 5^e GP du port de Fécamp
- 3^e GP de Galice
- 3^e GP de Marseille Métropole
- 4^e GP de Corse

2004 : Géant

- 4^e GP de Marseille Métropole
- 6^e GP de Calvi
- 4^e GP du Port de Fécamp
- 3^e GP de La Trinité/mer

2003 : Géant

- 3^e GP du Port de Fécamp
- 3^e GP de Marseille
- 4^e GP d'Italie
- 2^e GP du Pays de l'Orient

Gitana 11 / Frédéric Le Peutrec

Gitana 11

Gitana 11 est un trimaran fiable, typé large qui possède un gros potentiel de vitesse. Depuis 2005, l'équipe technique du Gitana Team a souhaité le faire évoluer afin d'en faire un bateau plus polyvalent. Cet hiver, elle a travaillé d'arrache-pied pour améliorer notamment ses performances dans le petit temps.

Sans remettre en cause les points forts du bateau, le chantier hivernal de Gitana 11 a cherché à isoler les faiblesses pour les compenser : accélération au près, capacité à faire du cap... Une nouvelle carène a ainsi été greffée sur la coque centrale pour augmenter l'évolutivité, faciliter les relances, soulager le trimaran plus tôt dans le petit temps. Gitana 11 est toujours très à l'aise sur les Grand Prix dès qu'il y a un peu de brise comme il l'a démontré l'an passé où il a mis plusieurs fois en ballottage Groupama 2 lors des manches courues par plus de vingt nœuds. Les modifications et l'allègement apportés cet hiver devraient le rendre encore plus incisif pour la Multi Cup 60'.

Caractéristiques de Gitana 11

Architectes : Marc van Peteghem & Vincent Lauriot-Prévoist
Constructeurs : CDK-Sam C3-Gepeto-Eluère
Mise à l'eau : septembre 2001
Longueur Hors-tout : 21,00 m
Longueur coque centrale : 18,28 m
Largeur hors tout : 18,30 m
Poids lège (Grand Prix) : 5 300 kg
Tirant d'eau : 5,00 m
Surface grand voile : 190 m²
Surface génois : 120 m²
Surface gennaker : 260 m²

Equipage Grand Prix

Frédéric Le Peutrec (skipper)
Baron Benjamin de Rothschild (performer-régleur)
Daniel Souben (tacticien)
Jean-Baptiste Levailant (régleur)
Frédéric Guilmin (régleur)
Jean-Baptiste Epron (régleur)
Alexandre Quiblier (wincheur)
Ronan Le Goff (wincheur)
Antoine Mermod (piano)
François Denis (n°2)
Christophe Lassègue (n°1)

Equipage Londres-Alpes-Maritimes

Frédéric Le Peutrec
Baron Benjamin de Rothschild
Frédéric Guilmin
Daniel Souben
Ronan Le Goff
François Denis

Gitana 11 / Frédéric Le Peutrec

Frédéric Le Peutrec

Né le 20 juin 1965 à Paris

Le virus du multicoque le prend dès son adolescence sur l'île de Houat et s'incruste au point que les études d'architecture s'effacent au profit d'une préparation olympique en Tornado. Trois fois en Equipe de France, une fois aux Jeux Olympiques (USA 1996), Frédéric Le Peutrec ne se focalise pas que sur le haut niveau international : il participe à des raids en catamaran de sport et y rencontre plusieurs skippers de multicoque océanique. Avec Bruno Peyron, puis Jean Maurel, il découvre l'Atlantique et après les JO d'Atlanta, il embarque comme tacticien aux côtés de Loïck Peyron qui domine les Grands Prix pendant trois saisons. Son talent de barreur l'amène à épauler Marc Guillemot puis à rejoindre l'équipe de Grant Dalton pour The Race. On le retrouve ensuite, en 2002, à la barre du trimaran Bayer, sa première expérience en tant que skipper de 60', aux côtés de Jean Maurel alors Team Manager du projet. En 2004, il prend les rennes de Gitana 11, l'un des deux trimarans armé par le Baron Benjamin de Rothschild et en 2005, il mène bateau et équipage sur la seconde marche du podium du Championnat Orma.

PALMARÈS FRÉDÉRIC LE PEUTREC

2^e Transat Jacques Vabre 2005
3^e IB Group Challenge 2005
1^{er} The Race 2000-2001 avec Grant Dalton
2^e Québec-Saint Malo 2000 avec Marc Guillemot
4^e Championnat du Monde de Tornado 1998
Champion ORMA 1999 et 1997 avec Loïck Peyron (FujicolorII)
Champion de France de Tornado 1997
Champion d'Europe de Formule-18 1997
6^e Jeux Olympiques d'Atlanta en Tornado 1996
3^e Championnat du Monde de Tornado 1993
Préparation olympique 1988, 1990-91-92-93, 1995 et 1997-98-99

Palmarès Grand Prix

2005 : Gitana 11

3^e GP Cap l'Orient
4^e GP du port de Fécamp
4^e GP de Galice
2^e GP de Marseille Métropole
2^e GP de Calvi

2004 : Gitana 11

3^e GP de Marseille Métropole
1^{er} GP de Calvi
3^e GP du Port de Fécamp
5^e GP de La Trinité/mer

2003: Bayer CropScience

5^e Grand Prix du Port de Fécamp
6^e Grand Prix de Marseille Métropole

2002 : Bayer CropScience

7^e Grand Prix du Pays de Lorient
3^e Grand Prix du Port de Fécamp

Gitana 12/Thierry Duprey du Vorsent

Gitana 12

Ce plan van Péteghem-Lauriot Prévost datant de 2000 marquait une nette évolution architecturale par sa très grande largeur, son safran central relevable et positionné derrière le tableau, sa dérive orientable, son réglage de l'inclinaison du mât en longitudinal (quête). Depuis, plusieurs trimarans ont adopté ces évolutions qui marquent une approche plus régatière qu'océanique, mais l'ex-Bonduelle avait peu évolué depuis sa mise à l'eau, il y a cinq ans. Le Gitana Team a profité de la période hivernale pour remettre à niveau ce trimaran plutôt léger en installant des foils courbes, en modifiant le cockpit et le plan de pont, en installant un nouveau mât et une nouvelle dérive à trimmer, en le dotant de nouvelles nacelles de barre. Tous les circuits hydraulique, électrique et électronique ont été remplacés, un ballast central installé, le gréement changé, les flotteurs renforcés... Gitana 12 est donc très attendu sur la Multi Cup 60' après deux années d'absence sur le circuit et même s'il n'a pas subi comme ses concurrents, une optimisation totale, il devrait jouer les trouble-fêtes, surtout dans la brise.

Caractéristiques de Gitana 12

Architectes : Marc van Peteghem & Vincent Lauriot Prévost
Constructeur : Mag Ocea
Mise à l'eau : septembre 2000
Longueur hors tout : 21,00 m
Longueur coque centrale : 18,28 m
Largeur hors tout : 18,30 m
Poids lège (Grand Prix) : 5 400 kg
Tirant d'eau : 5,00 m
Surface grand voile : 195 m²
Surface génois : 130 m²
Surface gennaker : 260 m²

Equipage Grand Prix

Thierry Duprey du Vorsent (skipper-barreur)
Erwan Le Roux (tacticien)
Mayeul Riffet (piano-navigateur)
Mathieu Tatibouët (régleur GV)
Yann Le Govic (régleur)
Richard Loncle (régleur)
Alexandre Marmorat (wincheur)
Arnaud Derrenderinger (wincheur)
Antoine Carpentier (n°2)
Léopold Lucet (n°1)

Equipage Londres-Alpes Maritimes

Thierry Duprey du Vorsent
Erwan Le Roux
Mayeul Riffet
Alexandre Marmorat
Nicolas Raynaud
Léopold Lucet

Gitana 12/Thierry Duprey du Vorsent

Thierry Duprey du Vorsent

Né le 2 avril 1970 à Paris

Ancien coureur de fond de haut niveau, alpiniste, skieur, cycliste, Thierry découvre sur le tard la voile, mais s'investit entièrement, d'abord comme moniteur de voile, puis comme convoyeur, enfin comme préparateur de voiliers de course. Il prend la barre de Gitana 9 pour Québec-Saint Malo 2000, puis épaula Marc Guillemot sur La Trinitaine avant de rejoindre le Gitana Team. La majorité de l'équipage du Gitana 12 a été confirmée après une saison de formation sur Gitana X, ce trimaran ayant eu pour objectif principal de recruter de jeunes équipiers. Ce nouveau cocktail équipage-bateau a donc des atouts en main grâce à l'allègement significatif du trimaran qui reste très à l'aise dans la brise. Malgré une expérience limitée la saison passée, l'équipage a prouvé qu'il pouvait inquiéter les meilleurs en virant des bouées en troisième position et en terminant toujours très près des leaders.

PALMARÈS THIERRY DUPREY DU VORSENT

4^e Transat Jacques Vabre 2005 sur Gitana X
5^e IB Group Challenge 2005 sur Gitana X
Equiper-Boat captain sur Gitana X en 2004
Equiper-Boat captain sur La Trinitaine en 2002-2003
Skipper de Gitana IX en 2000-2001

Palmarès Grand Prix

2005 : Gitana X

6^e GP Cap l'Orient
6^e GP du port de Fécamp
6^e GP de Galice
7^e GP de Marseille Métropole
5^e GP de Corse

Groupama 2/Franck Cammas

Groupama 2

Après un an de mise au point et de courses, Groupama 2 est devenu le trimaran de référence en Grand Prix. Malgré un chavirage au large des Canaries en fin de saison, le bateau et son équipage cumulent les victoires en Grand Prix !

Pas de transformations majeures sur le trimaran vert qui débutait sa première saison à l'occasion du Grand Prix de Calvi en septembre 2004 et qui remportait sa première victoire lors du Grand Prix de Marseille en octobre 2004. Groupama 2 reste incontestablement le trimaran de référence en Grand Prix comme il l'a encore démontré au Grand Prix de Corse en remportant les sept manches courues dans des conditions très variées, du petit temps (moins de 5 nœuds) à la bonne brise (25 nœuds), puis à Marseille où il réalise le petit chelem, ne laissant qu'une manche sur les neuf courues à Gitana 11... Ainsi qu'en Espagne et à Fécamp où il ne s'incline qu'une seule fois sur les quatorze régates lancées, pour terminer à Lorient avec quatre victoires sur neuf régates ! L'été dernier, les foils ont été avancés d'une vingtaine de centimètres pour réduire le risque d'enfournement et suite à son retournement lors de la transat Jacques Vabre, le bateau a subi un gros chantier de remise en état avec renforcement des structures et un nouveau mât.

Caractéristiques de Groupama 2

Architectes : Marc Van Peteghem & Vincent Lauriot-Prévoist

Constructeur : CDK-Décision-Gepeto

Mise à l'eau : juin 2004

Longueur hors tout : 21,00 m

Longueur coque centrale : 18,28 m

Largeur hors tout : 18,00 m

Poids : 6 000 kg

Tirant d'eau : 4,90 m

Surface grand voile : 176 m²

Surface génois : 123 m²

Surface gennaker : 250 m²

Equipage Grand Prix

Franck Cammas (skipper-barreur)

Gildas Philippe / Tanguy Cariou (tacticiens)

Franck Proffit (navigateur)

Thierry Fouchier (régleur)

Bruno Jeanjean (régleur)

Philippe Touët (régleur)

Stéphane Guilbaud (wincheur)

Eric Coulon (wincheur)

Bruno Laurent (piano)

Nicolas Pichelin (n°1)

Equipage Londres-Alpes-Maritimes

Franck Cammas

Franck Proffit

Bruno Laurent

Jean-Baptiste Levailant

Lionel Lemonchois

Jacques Caraès

Groupama 2/Franck Cammas

Franck Cammas

Né le 22 décembre 1972 à Aix-en-Provence

Quatre fois Champion du Monde des multicoques Orma, Franck Cammas possède un palmarès long comme un jour sans vent, non seulement en trimaran océanique qu'il pratique assidûment depuis la Route du Rhum 1998, mais aussi en Open 7.50, en Mumm-30... et en Figaro-1, un monotype qu'il connaît bien puisqu'il a fait ses premières armes en solitaire avec succès à son bord. Groupama 2 est le représentant de la dernière génération des multicoques dessinés par van Peteghem & Lauriot-Prévost, avec des flotteurs très fins, un mât centré, un cockpit avancé... C'est aussi le plus léger de la flotte et il s'est avéré intouchable dans les petits airs. Le tandem skipper-bateau est depuis six ans, le plus homogène et le plus régulier du circuit Orma et s'il a chaviré lors de la transat Jacques Vabre en novembre dernier, il avait déjà remporté tous les Grand Prix de la saison !

PALMARÈS FRANCK CAMMAS

- 1^{er} de la Giraglia 2005
- 2^e Québec-Saint Malo 2004
- 3^e The Transat 2004
- 1^{er} Transat Jacques Vabre 2003
- 1^{er} Challenge Mondial Assistance 2003
- 1^{er} Transat Jacques Vabre 2001
- 3^e Challenge Mondial Assistance 2001
- 1^{er} Québec-Saint Malo 2000
- 3^e Europe1 New Man Star 2000
- 2^e Transat Jacques Vabre 1999
- 3^e de la Course de l'Europe 1999
- 3^e Route du Rhum 1998
- 1^{er} Solitaire du Figaro 1997

Palmarès Grand Prix

2005 : Groupama 2

- 1^{er} GP Cap l'Orient
- 1^{er} GP du port de Fécamp
- 1^{er} GP de Galice
- 1^{er} GP de Marseille Métropole
- 1^{er} GP de Corse

2004 : Groupama 2

- 1^{er} GP de Marseille Métropole
- 3^e GP de Corse
- 2^e GP du Port de Fécamp
- 1^{er} GP de La Trinité/mer

2003 : Groupama

- 1^{er} Grand Prix de Marseille Métropole
- 2^e Grand Prix de Cagliari
- 1^{er} GP du port de Fécamp
- 1^{er} Grand Prix Cap l'Orient

2002 : Groupama

- 1^{er} Grand Prix du Pays de Lorient
- 2^e Grand Prix de Zeebrugge

2001 : Groupama

- 3^e GP de Zeebrugge
- 2^e GP du Port de Fécamp
- 2^e GP de Cagliari
- 1^{er} GP du Cap d'Agde

2000 : Groupama

- 2^e GP de La Trinité/mer
- 1^{er} GP du Port de Fécamp
- 2^e GP de Royan

1999 : Groupama

- 3^e GP de Vendée
- 3^e GP de Marseille
- 3^e GP de Fécamp

1998 : Groupama

- 2^e GP de La Trinité/mer
- 5^e GP de Royan

Sopra Group/Antoine Koch

Sopra Group

Tirant les enseignements des deux précédents Banque Populaire, l'architecte rochelais Marc Lombard a cherché à optimiser son concept d'un bateau large, très toilé, très léger en affinant les coques.

Les flotteurs sont ainsi pincés à l'arrière et la coque centrale est tulipée pour conserver une bonne largeur au pont tout en réduisant la surface mouillée de la carène. La volonté était de diminuer le tangage dans le clapot et d'augmenter le potentiel dans le petit temps. Le trimaran a subi une grosse cure de jouvence cet hiver sous la direction d'Antoine Koch, avec un allègement significatif, une dérive et des safrans optimisés, des postes de barre ergonomiques, un plan de pont revisité. En accord avec les organisateurs, Antoine Koch vient à Londres comme invité, mais pas pour faire de la figuration : avec son équipe de jeunes coureurs très motivés, Sopra Group est un outsider redoutable, surtout si la brise est au rendez-vous.

Caractéristiques de Sopra Group

Architecte : Marc Lombard
Constructeur : Mag-Océa
Mise à l'eau : avril 2002
Longueur hors tout : 21,00 m
Longueur coque centrale : 18,28 m
Largeur hors tout : 18,40 m
Poids lège (Grand Prix) : 5 200 kg
Tirant d'eau : 5,00 m
Surface grand voile : 190 m²
Surface génois : 125 m²
Surface gennaker : 260 m²

Equipage Londres-Alpes-Maritimes

Antoine Koch
Jean-Baptiste Baramy
Grégory Gendron
François Gabart
Joseph Brault
Loic Goepfert

Antoine Koch

Né le 14 mars 1978 à Paris

Marier esprit cartésien, poésie baudelairienne, rigueur technologique et passion pour la voile, tel est le cocktail qu'Antoine Koch a réussi à construire au fil des ans avec déjà huit saisons de pratique intensive de la compétition au large, en solitaire comme en équipage, en monocoque comme en multicoque, en tant qu'équipier ou skipper. Après une formation d'ingénieur en génie mécanique à Compiègne, ce brillant étudiant termine par un cycle de formation à l'architecture navale à Southampton. Il épaula aussi Jean-Yves Bernot, routeur-navigateur, lors de la victoire de Michel Desjoyeaux pour The Transat 2004. Invité pour la course d'ouverture de la Multi Cup 60', le plus jeune skipper de trimaran se focalise avant tout sur la Route du Rhum de l'automne prochain et sa participation s'inscrit parfaitement dans son programme méthodique de préparation à cette transat en solitaire. Mais, quoi de mieux pour se caler, valider les optimisations de son bateau, s'entraîner... que d'affronter les meilleurs multicoques du circuit sur ce parcours très tactique et très intense.

PALMARÈS ANTOINE KOCH

4^e Transat AG2R 2004
8^e Transat Jacques Vabre 2003
5^e Route du Rhum 2002
8^e Solitaire du Figaro 2002
10^e Solitaire du Figaro 2001
10^e Tour de France à la Voile 2000
10^e Solitaire du Figaro 2000
3^e bizuth Solitaire du Figaro 1999
11^e Transat Ag2r 1998

Histoire et évolution des multicoques

Depuis la nuit des temps, les multicoques sillonnent le Pacifique car les Mélanésien naviguaient au delà de l'horizon dès 30 000 ans avant Jésus Christ. Mais ce n'est que depuis la fin du 19^e siècle que les catamarans et les trimarans ont débuté leur carrière de voilier de course. Temps forts d'une évolution accélérée.

Il fallut donc attendre 1947 que Rudy Choy dessine Manu Kai, premier multicoque moderne habitable et hauturier. En 1966, Toria un trimaran dessiné par Derek Kelsall remporte la course au large Round Britain Race.

L'avènement du multicoque était lancé même s'il mit encore quelques années à s'imposer face aux monocoques.

Du prao au trimaran

Les multicoques ont donc démontré qu'ils sont plus rapides, principalement aux allures portantes, mais leur fiabilité laisse encore à désirer. La transat anglaise de 1968 et encore plus celle de 1972 va enterrer à jamais l'idée qu'un voilier lourd, lesté même immensément long peut contrer ces « araignées des mers », au rapport voile-poids de plus en plus important. Pen Duick IV reste le trimaran le plus surprenant de son temps. Mais à l'arrivée, derrière deux gros monocoques, c'est un tout petit prao de 9 mètres qui monte sur la troisième marche du podium : Cheers de l'Américain Tom Follet.

A cette époque où il n'existe qu'une course au large en solitaire ouverte à toutes les conceptions architecturales, l'Ostar ou transat anglaise, il faut attendre quatre ans pour voir de nouveaux multicoques apparaître. Third Turtle mené par Mike Birch arrive troisième à Newport en 1976.

En 1980, le premier monocoque de la transat anglaise est classé 6^e sur une épreuve réputée se jouer au près, contre le vent.

S'en est fini du règne du monocoque, mais une autre bataille se prépare. Parmi les multicoques, qui est le mieux adapté à la course au large ?

Coques en stock

Les années 80-85 sont alors les plus riches en terme de diversité de construction, de concepts architecturaux ou technologiques. De nouvelles fibres sont employées pour la stratification (Kevlar, carbone), les voiles épaisses, les foils, les mâts-ailes marquent cette période caractérisée aussi par le gigantisme. Car après une nette suprématie des trimarans, ce sont les catamarans qui sont dans l'air du temps.

Cette période est surtout la phase « laboratoire du multicoque » : Paul Ricard est le premier foiler de l'histoire de la course au large. Le bateau d'Eric Tabarly est révolutionnaire car il s'appuie sur des plans porteurs inclinés à 45° pour déjauger et s'il s'incline devant le tandem Riguidel-Gahinet lors de Lorient-Les Bermudes-Lorient, il est le

premier à battre le record de la traversée de l'Atlantique d'Ouest en Est, 75 ans après Atlantic la goélette de Charlie Barr.

C'est la « folie des foils » avec Royale et son système rétractable inspiré par la Citroën DS, avec les foils en « Y » inversé de Gautier I ou de Gérard Lambert. C'est aussi l'épopée des premiers mâts-ailes en carbone (Elf Aquitaine), des constructions en autoclave (Royale II, Roger & Gallet), des voiles et des cordages en Kevlar, de l'électronique, des positionneurs par satellite... Mais aussi de la démesure avec le trimaran William Saurin d'Eugène Riguidel mesurant plus de 27 mètres de long !

De la démesure à la jauge 60' Open

Car si les Anglais ont inventé une jauge pour limiter les excès constatés lors de l'Ostar, les Français n'ont pas ces états d'âme. Plus c'est grand, plus cela va vite dit-on. La première édition de Québec-Saint Malo en 1984 en est l'expression la plus marquante : presque tous les bateaux font plus de 23 mètres.

Parallèlement, la « boîte à idée » est une caisse sans fond : Elf Aquitaine II est construit entièrement en carbone-nid d'abeille avec mâts-aile sur balestron (grand voile et foc pivotent ensembles). Guy Delage réalise un prao atlantique (un seul petit flotteur au vent) mais Rosières se replie au départ de la Route du Rhum. Gilles Ollier conçoit le premier Jet Services, un catamaran sans nacelle à la silhouette de Tornado.

La fin des années 90 marque la domination quasi sans faille du catamaran Jet Services V, un dessin de 22,50 mètres signé Gilles Ollier.

Mais l'heure est à la restriction : les budgets deviennent colossaux et les sponsors se retirent devant le coût de plus en plus élevé de ces machines. Le couperet tombe en 1990 lors de la Route du Rhum : les voiliers ne peuvent plus dépasser 18,28 mètres de long. Cette décision vient à point mais ne suffit pas à re-dynamiser une flotte de multicoques qui se renouvelle sporadiquement. La transat anglaise ne motive pas les foules, les Grands Prix périssent tout comme les courses océaniques à l'exception de la Route du Rhum. Cette épreuve redevient le moteur d'une nouvelle génération de multicoques, désormais tous des trimarans de 60 pieds, et la création du circuit Orma en 1996 va relancer la série grâce aux Grand Prix. Car pour gagner en solitaire, il faut s'entraîner en équipage, se comparer au contact, tester en avant saison de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts architecturaux.

Avec une course au large et cinq Grands Prix cette saison à l'occasion la Multi Cup 60', les multicoques continuent à évoluer à pas de géant et sont désormais capables de flirter avec les 35 nœuds et de parcourir plus de 600 milles en 24 heures... Les parcours océaniques se bouclent désormais à près de 20 nœuds de moyenne, soit deux fois plus vite qu'il y a vingt ans et aussi rapidement que les maxi-catamarans des années 90 !



QUELQUES DATES

1876 : le catamaran Amaryllis de Nart Herreshoff gagne la régates du centenaire à New York

1947 : Manu Kai, premier catamaran offshore de Rudy Choy

1966 : le trimaran Toria remporte le Tour de l'Angleterre

1968 : le prao Cheers termine troisième de la transat anglaise

1972 : Pen Duick IV gagne l'Ostar aux mains d'Alain Colas

1976 : Third Turtle, un trimaran de 9,30 mètres mené par Mike Birch est classé 2^e de l'Ostar

1978 : Olympus Photo remporte la première Route du Rhum aux mains de Mike Birch

1980 : Moxie, un trimaran équipé d'un enrouleur de grand voile et mené par le doyen de l'épreuve Phil Weld (66 ans)

1980 : première victoire d'un catamaran, Elf Aquitaine lors de La Baule-Dakar

1982 : le prao de Guy Delage, Lestra Sports, termine 3^e de La Rochelle-Nouvelle Orléans

1984 : Royale II remporte la première édition de Québec-Saint Malo en 8 jours 20 heures

1985 : Apricot, un trimaran de 60 pieds remporte une étape de la Course de l'Europe. C'est le premier multicoque de la nouvelle génération qui inspirera les trimarans actuels

1987 : Lada Poch est le premier foiler à remporter une course océanique, La Baule-Dakar

1990 : record de la traversée de l'Atlantique par Jet Services V en 6 j 13 h 03 mn

1990 : nouvelle jauge définissant une longueur maximale de 60 pieds pour les courses Open en multicoque

1994 : premières sorties de l'Hydroptère qui frôle les 40 nœuds

1996 : création du circuit Orma des Multicoques

2001 : record de la traversée de l'Atlantique par PlayStation, en 4 j 17 h 28 mn 06 s

2005 : record autour du monde par Orange-2 en 50 j 16 h 20 mn

2006 : création de la Multi Cup 60'

Sur le pont d'un multicoque : anatomie d'un trimaran

Les trimarans de la Multi Cup 60' sont régis par une jauge qui définit quelques paramètres simples comme la longueur hors tout, la hauteur et la surface du mât-aile... , laissant énormément de liberté de conception aux architectes. La tendance actuelle touche la construction, de plus en plus légère avec l'emploi de carbone pré-imprégné, l'élargissement des cockpits pour faciliter les manœuvres en équipage et l'emploi de fibres high-tech pour alléger les voiles.

Cockpit :

Les cockpits ont presque tous été élargis car les skippers se sont aperçus qu'en équipage, ils étaient auparavant trop petits pour manœuvrer rapidement.

Winch :

Ce treuil à axe vertical sert à démultiplier les efforts pour border et régler les voiles car sur les écoutes, la tension peut dépasser plusieurs tonnes. En général, les trimarans ont huit winches autour du cockpit.

Poste de barre :

La majorité des multicoques ont des postes de barre décalés sur le bras de liaison arrière : le barreur a une meilleure visibilité sur l'avant et n'encombre pas le cockpit où manœuvre l'équipage. Pour communiquer, le barreur est parfois équipé d'un « talk-man », une radio interne qui lui permet d'informer l'équipage des manœuvres à effectuer.

Moulin à café :

Presque tous les multicoques se sont désormais équipés d'une (ou deux) colonne de « moulin à café », c'est à dire un pivot avec des manivelles qui permettent de travailler debout à deux équipiers pour border plus rapidement les voiles.

Dérive :

Elle permet d'éviter que le voilier ne dérape lorsqu'il navigue contre le vent. Sur la plupart des multicoques, elle est positionnée devant le mât et inclinée de 30° à 40°. L'allongement des profils est limité à cinq mètres de tirant d'eau.

Mât-aile :

La hauteur du mât rotatif est limitée à 30,48 mètres (100 pieds) au-dessus du niveau de l'eau.

Grand voile :

Limitée en hauteur par la jauge, la grand voile des trimarans atteint tout de même près de 200 m². C'est elle qui donne la puissance au près et la capacité à remonter près du vent. La grand voile est dotée de plusieurs bandes de ris qui permettent de réduire sa surface si nécessaire.

Foils :

Ce sont des plans porteurs qui permettent de soulager le flotteur afin d'éviter qu'il ne s'enfoncé trop sous l'eau. Tous les trimarans ont adopté, aujourd'hui, des profils courbes afin de mieux réguler l'effet anti-dérive et de réduire l'encombrement.

Flotteur :

Au fil des saisons, le volume des flotteurs a augmenté afin d'accroître la puissance et de réduire la possibilité d'enfoncement (flotteur plongeant sous l'eau). La forme des flotteurs détermine en partie les performances du bateau au près et au portant, sachant que le volume est compris entre 13 à 15m³, soit plus de deux fois le poids du trimaran.

Bras de liaison :

Les bras sont des éléments structurels essentiels car ils doivent être suffisamment hauts sur l'eau pour ne pas freiner lorsque le trimaran engage un flotteur, rigides pour éviter les déformations lorsque le bateau navigue sur un flotteur, très robustes mais légers pour augmenter la largeur du bateau (facteur de puissance) sans alourdir exagérément la structure.



Trimmer :

Sur ces trimarans, la dérive est dotée d'un volet arrière mobile : son rôle est d'améliorer le profil au près pour créer une courbe comme une aile d'avion à l'atterrissage et pour augmenter encore l'effet anti-dérive.

Gennaker :

Cette voile qui peut atteindre 270 m² est utilisée uniquement au portant, c'est à dire au-delà de 120° du vent réel. Elle est installée sur un emmagasineur qui permet de rouler la voile sur elle-même avant l'envoi et à l'affalage.

Solent :

Ce foc est la plus grande voile d'avant au près avec une surface qui peut atteindre plus de 120 m². Elle permet d'équilibrer le bateau au près et sa faible largeur en bas (bordure) permet de virer de bord rapidement.

Trinquette :

Cette petite voile est positionnée en arrière du solent pour diminuer la surface lorsque la brise dépasse 30 nœuds. En général, la grand voile est alors arisée, c'est à dire que l'équipage prend un ris pour réduire sa surface.

Barre d'écoute :

Ce long rail fixé sur le bras de liaison arrière sert à déporter le point de tire de grand voile lorsqu'il y a une forte brise au près et lorsque le multicoque navigue aux allures portantes. En décalant le point de tire, l'équipage peut conserver une grand voile très bordée, donc plus efficace.

Vérins hydrauliques :

Imaginé par Loïck Peyron, les mâts basculants latéralement permettent de les maintenir verticaux lorsque le trimaran navigue sur un flotteur : l'efficacité aérodynamique est augmentée et le poids du mât est décalé au vent, accroissant ainsi la puissance.

Safrans :

Pour contrôler un trimaran qui navigue souvent sur un seul flotteur, trois safrans sont couplés par une transmission rigide. En général, les safrans de flotteurs sont plus petits que le safran de la coque centrale.

Tangon :

Cet espar prolonge le trimaran pour déporter le gennaker sur l'avant. La longueur des multicoques est limitée à 18,28 m pour la coque centrale et les flotteurs mais le tangon ne doit pas faire dépasser la longueur hors tout au delà de 21,03 mètres (69 pieds).

Rôles d'équipages : répartition des postes

A bord d'un trimaran de 60 pieds, ils sont dix hommes répartis sur trois zones avec des affectations spécifiques pour mener les bateaux lors des Grands Prix. Numéro 1 équilibriste, pianiste virtuose, navigateur et tacticien stratégés, régleurs subtils... c'est selon. A bord, à chacun son poste aux côtés du skipper. Tandis que la tendance générale va à la spécialisation, la distribution des rôles répond au besoin d'exécuter des manœuvres parfaites et de maîtriser au mieux le jeu de la régata au contact sur trois coques. C'est un rouage humain complexe qui se met en place. Alors, qui fait quoi à bord, et comment ?

La plage avant

L'équipier d'avant s'occupe de gérer les manœuvres, en particulier l'envoi et l'affalage du gennaker au portant et d'informer la cellule arrière au moment du départ et pour positionner les adversaires.

L'équipier en pied de mât seconde le n°1 et s'occupe de la rotation du mât lors des changements d'amure, parfois du réglage de la profondeur des foils.

Le « pianiste » est en charge des drisses et réglages fins des voiles ainsi que de la hauteur de la dérive et des foils.

Le cockpit central

Les wincheurs (ou grindiers) sont dédiés à border les écoutes très rapidement lors des virements de bord ou des empannages. Un intense effort physique très bref qui se prolonge par les réglages des voiles en relation constantes avec les embraqueurs.

Les régleurs de cockpit assure le bon rendement des voiles d'avant (solent, trinquette, gennaker) en s'occupant non seulement d'affiner les réglages fins sur les bords de près ou de portant en fonction des variations du vent, mais aussi en suivant en permanence les demandes de relance ou de cap du barreur.

Le régleur de grand-voile joue de l'écoute en étroite coordination avec l'équipier en charge du chariot. Avec l'idée fixe de toujours gagner en vitesse et de trouver le meilleur équilibre du trimaran, en harmonie avec le barreur.

La cellule arrière

L'équipier chargé du réglage du chariot de grand voile doit être parfaitement en phase avec le barreur pour contrôler la vitesse et le déjaugeage de la coque centrale. Il est souvent aussi stratège, navigateur ou performer.

Le barreur contrôle la direction du multicoque à la barre, c'est pourquoi il est décalé sur le bras arrière afin d'avoir une meilleure visibilité. Il est en général aussi le skipper.

Le tacticien est en charge de l'observation du plan d'eau et des adversaires pour se positionner au mieux en fonction des variations du vent.

Lexique

Abattre : mettre de la barre pour descendre vers le vent arrière

Lofer : changer de direction à la barre pour remonter vers le vent

Écoute : cordage servant à régler une voile

Drisse : cordage permettant d'envoyer une voile

Border : reprendre une écoute pour amener une voile vers l'axe du bateau

Choquer : laisser filer une écoute pour déborder une voile

Solent : voile d'avant triangulaire étroite à la base pour faire du près

Gennaker : voile d'avant triangulaire fixé sur le tangon pour faire du portant

Tangon : tube prolongeant l'étrave pour installer un gennaker

Lay-lines : lignes virtuelles délimitant le « cadre », le terrain de jeu

Bâbord amure : lorsque le voilier reçoit le vent de la gauche

Tribord amure : lorsque le voilier reçoit le vent de la droite

Près : allure où le bateau est le plus près du vent (environ 40°) pour progresser

Débridé : allure où le bateau est entre 60° et 90° du vent

Portant : allure où le voilier peut envoyer son gennaker (entre 120° et 160° du vent)

Affalage : manœuvre pour enlever une voile

Prendre un ris : réduire la surface de la grand voile

Embraquer : reprendre une écoute à la main

Virement de bord : changer de bord en passant face au vent

Empannage : changer de bord en passant par le vent arrière

Gybe-set : envoi du gennaker lors d'un empannage

Transfert : basculer le mât avec l'hydraulique lors d'un virement de bord ou d'un empannage

Dog-leg : petit bord en haut de parcours pour décaler les voiliers avant le vent arrière

Droite : défini le côté du plan d'eau par rapport à la direction du vent (ex : le vent tourne à droite)

Gauche : défini le côté du plan d'eau par rapport à la direction du vent (ex : le bateau X a choisi la gauche du plan d'eau)

Mille : mesure de distance nautique correspondant à 1 852 mètres

Nœud : mesure de vitesse nautique correspondant à un mille à l'heure (1,852 km/h)

Londres-Alpes-Maritimes

Au grand large

Première épreuve de la Multi Cup 60', la course au large de Londres à Nice offre un parcours très diversifié entre mers, golfes, détroits, îles, caps et océan. Six trimarans prendront le départ pour plus de 2 500 milles, le 8 mai dans la Tamise.

Entre une semaine et dix jours : voilà le temps que devrait mettre les six inscrits à cette course hauturière pleine de pièges et de retournements de situation. Car il va falloir en négocier des passages délicats, des bascules de vent, des courants de marée, des effets thermiques, des mers agitées, des calmes plats et un trafic maritime intense ! Avec six équipiers à bord, les trimarans auront fort à faire, comme l'a démontré la saison passée, la course entre Lorient et Nice où les six bateaux n'avaient pas cessé de jouer au yo-yo, bouleversant le classement quotidien plusieurs fois par jour ! Du jamais vu sur un parcours aussi long...

Car les multicoques sont extrêmement proches en performance et la moindre erreur de positionnement, de manœuvre ou de réglage, se paye cash. Souvenons-nous de l'arrivée incroyable après huit jours et demi de mer, entre Gitana 11 et Foncia déboulant à trente nœuds sur la ligne en limite d'adhérence sous gennaker, pour la place de troisième avec seulement vingt secondes d'écart au final...

De mers en golfe, d'océan en détroits

Avec ce parcours au départ de Londres, la difficulté est encore accrue car, avant d'arriver au grand large, il faut franchir bien des obstacles. Si les conditions météorologiques sont favorables, les six trimarans s'élanceront devant les docks londoniens pour une trentaine de milles sur la Tamise, un fleuve parfois étroit avec des bancs de sable et beaucoup de trafic maritime. D'entrée de jeu, les équipages vont être extrêmement sollicités, pour enchaîner les manœuvres sur les méandres d'un fleuve qui ne s'élargit vraiment qu'à son embouchure. Et une fois ce piège résolu, c'est en Mer du Nord qu'il faudra jouer fin avec encore des bancs de sable, des cargos, des pêcheurs pour contourner la pointe de Margate et embouquer la Manche, après une quarantaine de milles. A suivre, le Channel, soit près de trois cent milles à négocier les courants de marée et les effets de côte entre Angleterre et Bretagne, avant d'entrer en Mer d'Iroise pour contourner Ouessant. Si une dépression atlantique est au rendez-vous, les machines et les hommes vont souffrir ! Ensuite, l'océan s'ouvrira à eux avec une traversée du golfe de Gascogne, toujours délicat à appréhender pour viser le cap Finistère. Petit temps ou vent musclé ? Dans les deux cas, il faut rester vigilant. La descente le long des côtes du Portugal n'est pas non plus des plus simples avec ses effets thermiques, ses nombreux pêcheurs et ses rails de cargos.

Au détroit de Gibraltar, les célèbres colonnes d'Hercule des Romains, les six trimarans n'en seront qu'à la mi-parcours... pour franchir ce passage redouté qui peut en quelques heures, se transformer en marmite bouillante ou devenir un lac paisible, passer du calme plat à la tempête. Et rien ne sera joué car la Méditerranée a la réputation (justifiée) de redistribuer en permanence les cartes. Long bord espagnol pour virer les Îles Baléares, puis traversée plein Est entre côtes tunisiennes et sardes pour aller chercher une bouée devant Trapani, en Sicile. La mer est là-bas parfois très cassante et les six équipages auront à intégrer le difficile compromis entre vitesse et préservation du matériel.

Enfin, il faudra remonter au Nord dans la Mer Tyrrhénienne, le long de la Sardaigne et de l'île de Beauté, parer le Cap Corse pour terminer en Mer Ligurienne et son redoutable golfe de Gênes qui peut être aussi tempétueux qu'inerte. Cap sur les Alpes-Maritimes pour une arrivée à Nice... Un fleuve (Tamise), un canal (Manche), cinq mers (Nord, Iroise, Méditerranée, Tyrrhénienne, Ligurienne), un océan (Atlantique), deux golfes (Gascogne, Cadix), deux détroits (Gibraltar, Bonifacio), des îles (Anglo-Normandes, Ouessant, Sein, Baléares, Sicile, Sardaigne, Corse), des pays (Angleterre, France, Espagne, Portugal, Maroc, Algérie, Tunisie, Italie), des caps, des baies... Un cocktail épicé sur ce parcours très tactique pour cette course d'ouverture de la Multi Cup 60' !

Londres-Alpes-Maritimes

Course en équipage (six équipiers) de 2 500 milles environ
Départ de Londres le 8 mai
Arrivée à Nice vers le 17 mai

Six trimarans au départ :

Banque Populaire (Pascal Bidegorry),
Géant (Michel Desjoyeaux),
Gitana 11 (Frédéric Le Peutrec),
Gitana 12 (Thierry Duprey du Vorsent),
Groupama 2 (Franck Cammas),
Sopra Group (Antoine Koch), invité.

Grands Prix

Les cinq trimarans inscrits à la Multi Cup 60' vont faire fumer les plans d'eau de Londres à Trapani, de Marseille à Fécamp, de Portimao à Nice ! Du jamais vu à ce niveau de compétition car en équipage autour de trois bouées, les multicoques sont capables de performances exceptionnelles en déboulant à plus de 25 nœuds...

En adoptant des parcours « banane » pour les Grands Prix, les coureurs ou les architectes n'imaginaient pas que les multicoques évolueraient à ce rythme fou : en dix ans, les performances ont augmenté de 20 % au près et de 40 % au portant atteignant 17 à 18 nœuds contre le vent et frôlant les 30 nœuds sous gennaker !

Les Grands Prix sont aussi l'occasion de tester de nouveaux matériaux, d'essayer de nouvelles combinaisons, de mettre en place de nouveaux schémas stratégiques.

Seuls les Grands Prix permettent de mettre au point ces évolutions avec un équipage de dix hommes : « toutes les améliorations sont faites sur la base des Grands Prix », confirme Vincent Lauriot-Prévoist, architecte avec Marc van Peteghem de quatre des cinq trimarans de la Multi Cup 60', « car ils permettent réellement de mettre en avant les performances intrinsèques des bateaux. Les courses en équipage à la journée, c'est comme un grand bassin de carène avec l'avantage du dé-briefing instantané... On apprend plein de choses sur les problèmes d'équilibre, de manœuvrabilité, de sensibilité à la barre, de capacité à descendre au portant. »

Les Grands Prix se déroulent sur quatre jours avec une première journée consacrée aux tests, à l'entraînement, à la connaissance du plan d'eau. Les trois autres jours sont dédiés à l'enchaînement de parcours « banane » (aller-retour dans le sens du vent) près des rivages pour que le public puisse suivre le déroulé des épreuves et à de parcours côtiers qui imposent plus de stratégie de navigation avec la prise en compte des effets de côte, des courants de marée... Ce panachage entre petits parcours, régates côtières et courses océaniques en équipage, fait toute la saveur et l'intérêt de la Multi Cup 60' en permettant de valider sur le terrain les évolutions architecturales les plus osées.

Tactique et règles de course

Avec jusqu'à neuf régates à chaque Grand Prix, la tactique sur le plan d'eau est un élément essentiel pour espérer vaincre. Rappel de quelques phases capitales d'une course en multicoque.

Toutes les régates de voiliers sont régies par les règles établies par la Fédération Internationale (ISAF) mais la mise en œuvre sur l'eau d'une stratégie est légèrement différente en multicoque en raison de la vitesse des bateaux. A contrario de la Coupe de l'America qui se déroule sous forme de duel entre deux bateaux, les multicoques naviguent en flotte sur un parcours réduit puisque la bouée au vent n'est qu'à deux à trois milles.

Les trimarans ne mettent ainsi qu'entre un quart d'heure et vingt minutes pour enrôler la première marque, naviguant à 16-18 nœuds contre le vent. Le départ est donc une phase capitale pour prendre l'ascendant sur ses adversaires dès le coup de canon et surtout pour posséder plus de liberté d'évolution sur le plan d'eau. Et les virements de bord étant pénalisant en terme de progression vers le but, les tacticiens limitent leur nombre à trois ou cinq maximum par bord de près. Il est donc essentiel que les multicoques négocient parfaitement les bascules de vent, ce qui implique une bonne connaissance du plan d'eau (courant, veine de vent...) pour contrôler leurs adversaires et effectuer le minimum de distance pour boucler le parcours.

Les saisons passées ont démontré que les vitesses des trimarans étaient très proches, ce qui met en valeur la rapidité de l'équipage lors des manœuvres, le choix des bords pour atteindre la marque, le contrôle des autres concurrents et les règles de priorité car les croisements et les engagements entre multicoques sont de plus en plus serrés. Lors des Grands Prix des années précédentes, le bateau qui enrôlait le premier la bouée au vent était souvent le vainqueur après deux ou trois tours de circuit. Avec les modifications apportées aux trimarans pour améliorer la rapidité d'évolution en équipage, les phases de contact s'annoncent encore plus « chaudes » cette saison et les bouleversements hiérarchiques plus nombreux. Les tacticiens auront une lourde responsabilité quant aux résultats sur les Grands Prix.

Quelques phases cruciales

- Les Grands Prix se déroulent en partie sur des parcours « banane » où la première marque est mouillée entre 2 et 3 milles au vent. Selon la force du vent et à la discrétion du Comité de course, les multicoques peuvent effectuer deux ou trois tours avant de franchir la ligne d'arrivée, soit un parcours de 6 à 18 milles. Toutes les marques de parcours sont à laisser à bâbord.

- Pour atteindre la bouée au vent après le départ, les multicoques peuvent remonter à environ 40° du vent. Il y a ainsi plusieurs « chemins » pour aller virer la bouée. Les bateaux peuvent choisir de n'effectuer qu'un seul virement de bord : ils naviguent sur les « lay-lines » qui définissent le « cadre », le terrain de jeu au delà duquel le voilier fait de la route en trop. D'autres bateaux peuvent opter pour rester au milieu du parcours en effectuant plusieurs virements de bord. Dans un vent stable, tous ces bateaux parcourent la même distance, mais les virements de bord ralentissent la progression vers le but.

- Si le vent change de direction pendant le parcours, le « cadre » se déforme. Si le vent tourne vers la droite au milieu du parcours, les « lay-lines » se déplacent. Le bateau parti vers la droite du plan d'eau effectuera moins de distance pour arriver à la marque au vent que le voilier parti sur la gauche du plan d'eau.

- L'orientation de la ligne de départ par rapport au vent n'est pas toujours perpendiculaire. La ligne peut être « favorable tribord », c'est

à dire que le bateau partant au bateau comité est avantagé par rapport au bateau partant à la bouée. Si la ligne est « neutre » c'est à dire parfaitement perpendiculaire au vent, aucun bateau ne possède d'avantage. Enfin si la ligne est « favorable bâbord », c'est le bateau partant à la bouée qui est favorisé.

- Tout voilier se déplaçant crée une perturbation du vent derrière lui : c'est le cône de déventement, zone de vent turbulent qui peut atteindre plus de cinq fois la longueur d'un bateau. Au près, le voilier qui se retrouve dans le cône de déventement d'un autre est ralenti et ne pourra jamais dépasser son adversaire. Pour s'échapper, il peut soit virer de bord pour toucher du vent clair, soit abattre pour se dégager du cône.

- Au portant, c'est le voilier derrière qui peut perturber le vent de son adversaire devant et donc le dépasser. Le voilier devant peut soit lofer pour se dégager du cône, soit empanner pour bénéficier d'un vent non perturbé.

- Un voilier bâbord amure doit s'écarter d'un voilier tribord amure (Règle ISAF n°10) : il peut soit abattre pour passer derrière son adversaire, soit virer de bord sous son vent pour se maintenir à l'écart.

- Un bateau est « engagé » sur un autre lorsque son étrave dépasse le tableau arrière de l'adversaire. Cette règle définit les possibilités de manœuvres des deux voiliers. En particulier au passage d'une marque de parcours, un bateau engagé dans les deux longueurs avant la bouée doit avoir suffisamment de place pour enrouler la bouée, même s'il est derrière son adversaire.



CANARY WHARF
GROUP PLC

Départ de Londres : 8 mai 2006

Canary Wharf Group est persuadé qu'accueillir le départ de la Multi Cup 60' sera une révélation en Angleterre de la vitesse et de la beauté de cette grande course océanique entre Londres et Nice. La classe des multicoques de 60 pieds représente la « formule 1 des mers » : moderne, rapide et sophistiquée.

Nous sommes très impressionnés par la technologie et le professionnalisme mis en œuvre tant par la course, que par les équipes et les organisateurs. Nous souhaitons y être associés et sommes très heureux que cette course parte de Canary Wharf. La Tamise est un atout vital pour Londres et Canary Wharf et cet événement en démontre toute sa polyvalence.

Tony Partington Directeur Général de Canary Wharf



CONSEIL GÉNÉRAL
DES ALPES-MARITIMES

Grand Prix des Alpes-Maritimes : 20-21 mai 2006

Le département des Alpes-Maritimes jouit d'un environnement exceptionnel, entre mer et montagne, baigné par plus de 300 jours de soleil par an. A une heure de route des plus hauts sommets qui culminent à plus de 3 000 mètres d'altitude, s'offrent aux amateurs de la mer en général et de la voile en particulier plus de 80 kilomètres de littoral constitués de plages, baies, criques et sentiers. L'engagement du Département dans la Multi Cup 60' « Londres-Alpes-Maritimes » et le « Trophée du Conseil Général des Alpes-Maritimes », s'inscrit dans la continuité du soutien apporté à la pratique de la voile par le Conseil Général.

Fort de 12 000 licenciés et de 80 moniteurs qualifiés, les 31 clubs azuréens proposent 126 régates par an.

Présente au plus haut niveau national et international, la dynamique voile s'exprime également dans la formation avec le Plan Voile du Conseil Général des Alpes-Maritimes qui permet à plus de 7 000 collégiens d'être accueillis dans des cycles d'apprentissage se traduisant par 30 compétitions qui leur sont réservées : le Trophée des Collèges.

Mais la volonté du Conseil Général ne s'arrête pas là.

Cette année, un partenariat dans l'objectif du prochain Vendée Globe (2008) à été signé entre le Conseil Général et Jean-Pierre DICK. Originaire de Nice, vainqueur, récemment, de la transat Jacques Vabre (Le Havre - San Salvador de Bahia) avec Loïc Peyron, il sera un partenaire privilégié et un véritable moteur de la dynamique voile engagée par le Département.

Enfin, la dimension environnementale de cet univers marin sensible et fragile est proposée avec une approche éducative aux élèves des écoles primaires qui bénéficient d'un accueil tout au long de l'année en classes transplantées à l'école de la mer de Saint Jean Cap Ferrat.

Quoi de plus naturel aujourd'hui que d'offrir à nos jeunes sportifs la possibilité de côtoyer les plus grands compétiteurs autour de leurs magnifiques multicoques, véritables formule 1 des mers.

Bon vent et bienvenue en Alpes-Maritimes.

Christian Estrosi
Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire
President du Conseil Général des Alpes-Maritimes

Grand Prix de Trapani : 2-4 juin 2006

L'engouement des Trapanais et de la ville de Trapani est indescriptible pour tout ce qui concerne la mer. Aujourd'hui, après les expériences positives passées nous savons que notre mer est appréciée dans le monde entier. Car c'est la mer de la voile, la mer qui se nourrit de l'amour et du respect mutuel de chacun de nous. Amour et respect qui se transforment en développement et productivité.

C'est pourquoi nous avons décidé avec enthousiasme d'accueillir une des épreuves de la Multi Cup 60' et de mettre à sa disposition nos trésors les plus précieux.

Nous devons et voulons le faire car Trapani veut être la référence internationale dans le monde de la voile. Nous avons démontré au monde entier combien nous sommes en mesure d'atteindre ce but, soutenus par les beautés naturelles que nous possédons. Pour cela nous ouvrons avec joie les portes de notre mer et de notre terre aux trimarans pour le Grand Prix de Trapani du 2 au 4 juin 2006. Et pour admirer cette compétition sportive, nous offrons notre hospitalité, reconnue dans le monde, notre art et notre gastronomie.

Nous offrons notre histoire des hommes de mer et sommes fiers de leur passé et de leur présent. Et nous sommes conscients des succès que nous réserve notre futur.

Bienvenue à Trapani, notre ville qui s'étend entre deux mers.

Girolamo Fazio
Syndicat d'Initiative de Trapani



Grand-Prix de Marseille Métropole : 23-25 juin 2006

La Multi Cup 60' fait escale à Marseille. « Après The Race, les pré régates de la Coupe de l'America ou encore la Juris'cup, notre ville renforce sa volonté de s'implanter comme une nouvelle place forte du nautisme en accueillant dans son port la Multi Cup 60', et ses skippers de renommée internationale.

Fort de ses 7 600 anneaux, la Communauté urbaine MPM, dont Marseille est la ville phare, conforte sa place de deuxième port de plaisance en Europe, derrière Chichester en Angleterre. Son littoral qui s'étend sur cent kilomètres, de La Ciotat à l'est, à Sausset-les-Pins à l'ouest, abrite 24 ports de plaisance, dont 13 uniquement pour la ville de Marseille.

Traditionnellement, des échanges commerciaux, culturels, économiques ont façonné les vingt-six siècles d'histoire de notre cité. Aujourd'hui, désireuse de se diversifier, Marseille scrute avec un vif intérêt les grandes compétitions liées au nautisme.

Le petit monde de la voile de haut niveau se donne régulièrement rendez-vous dans notre magnifique baie, où les vents souvent favorables balayent notre littoral, sous un soleil qui brille plus de 300 jours par an, créent des conditions idéales pour tous les navigateurs.

Et ce n'est pas pour rien, si des grands noms du nautisme ont fait le choix de s'installer à Marseille comme Florence Arthaud.

Nous continuerons à soutenir ces initiatives et à inviter ces Formules 1 des mers afin de les offrir à notre public, toujours très nombreux à prendre d'assaut la corniche, qui est le plus grand belvédère de Marseille avec vue imprenable sur la compétition.

Assurément, le spectacle sera au rendez-vous de tous les marseillais ! »

Jean-Claude Gaudin
Sénateur-Maire de Marseille
Président de la Communauté urbaine Marseille Provence
Métropole



Grand Prix du Portugal (Portimão) : 14-16 juillet 2006

La Marina de Portimão vient confirmer son intérêt et son support dans la réalisation de la Multi Cup 60', en recevant une des manches de ce Championnat du 13 au 16 juillet 2006. En effet, nous pensons que la Marina de Portimão bénéficie de conditions exceptionnelles pour cet événement, ainsi que des conditions naturelles très favorables à la réalisation de ce type d'événements sportifs internationaux. Ces particularités ont d'ailleurs poussé le team ABN AMRO à la choisir comme base d'entraînement, pendant la Volvo Ocean Race 2005/2006.

De plus, et suite aux contacts établis avec M. Luis Serpa de Make Fast, et après consultation des institutions qui appuient et supportent ces initiatives, la Région de Tourisme d'Algarve et la Commune de Portimão, ont démontré tout leur intérêt dans cette initiative, et ont permis la réalisation et la concrétisation de cet événement.

L'Administration de la Marina de Portimão



Grand Prix du Port de Fécamp : 7-10 septembre 2006

L'inscription de cette étape française de la façade océanique dans un nouveau circuit internationalisé a suscité chez les Haut-Normands un regain d'intérêt manifeste. Férés de sports nautiques depuis toujours, ils se réjouissent d'accueillir sur leur côte une compétition internationale et résolument tournée vers le grand public. Il est vrai que le Port de Fécamp entretient la passion pour les Grands Prix Multicoques depuis 12 ans déjà. L'événement attire chaque année plus de 40 000 spectateurs.

Pour cette édition 2006, les Fécampoïses se préparent d'ores et déjà à donner à l'étape un caractère festif et populaire. Les organisateurs travaillent sur un programme d'animations qualitatif : un concert exceptionnel le samedi 9 septembre, la mise en place d'un village commercial et de très nombreuses festivités. Enfin, le **Salon nautique de Normandie** se déroulera aux mêmes dates sur le port. Cette semaine nautique trouvera donc une pleine dimension et un rayonnement régional incontestable.

Depuis 12 ans, le Département de Seine-Maritime, la Région Haute-Normandie, la Communauté de Communes et la Ville de Fécamp, le Pays des Hautes Falaises ainsi que de nombreux partenaires privés, soutiennent très fortement la Chambre de Commerce et d'Industrie de Fécamp dans l'organisation de cet événement. Bertrand Dubois Fresney, Président de la CCI les en remercie et souhaite que ce Grand Prix puisse révéler l'image dynamique et accueillante du Pays, aussi bien d'un point de vue touristique qu'économique.