



## Un suspense haletant

L'issue de la Volvo Ocean Race (VOR) n'aura jamais été aussi serrée que cette année-ci. Et jamais encore autant d'histoires différentes, belles ou tristes, n'auront été écrites au cours d'une édition.

- 01 Peu après le départ de la dernière étape, le peloton des sept équipes de la VOR est encore très serré.
- 02 Charles Caudrelier a soulevé le trophée VOR dans les airs, plein d'émotions.

Lori Schüpbach | Volvo Ocean Race

À la fin, les visages étaient presque tous radieux. Lors de l'In-Port-Race de La Haye, Bouwe Bekking a tout de même pu couronner sa huitième (!) participation à la Volvo Ocean Race avec une victoire de Team Brunel à domicile. Une victoire qui lui a fait du bien après l'amère défaite de la 11<sup>e</sup> étape décisive. Et le fait que le roi Willem-Alexander était également présent a adouci quelque peu cette fin de VOR 2017-18 pour le Néerlandais. «C'est magnifique de pouvoir terminer la course ainsi», a déclaré le participant record de 55 ans après sa victoire, «non seulement pour moi et mon équipage, mais aussi pour le fantastique public qui nous a soutenus ici.»

En tant que barreur de Team Brunel, Peter Burling a lui aussi pu briller: après un départ parfait, le Néo-Zélandais a posé les bases pour une victoire éclatante de bout en bout et a une fois encore démontré qu'il faisait partie des meilleurs de sa spécialité, et ce, également sur les grands voiliers Volvo Ocean 65.





- 01 Visages radieux après la dernière étape à La Haye: Charles Caudrelier et Carolijn Brouwer avec la coupe et son fils.
- 02 Dee Caffari montre la voie. L'équipe de Turn the Tide on Plastic a pu monter constamment en puissance.
- 03 Deux légendes de la voile sur un bateau: Bouwe Bekking pour sa huitième VOR et Peter Burling pour sa première.
- 04 La Genevoise Élodie-Jane Mettraux a navigué quatre étapes à bord du Turn the Tide on Plastic.



Cela n'aura toutefois pas suffi à Burling pour atteindre le Saint-Graal, à savoir sortir victorieux de la Volvo Ocean Race... Tout comme pour son ami et coéquipier Blair Tuke, qui naviguait sur le bateau espagnol Mapfre. Tous deux auraient eu la chance de devenir les premiers navigateurs à avoir remporté une médaille d'or olympique, une Coupe de l'America ainsi que la VOR. Quant à savoir si cette chance se présentera à nouveau, l'avenir nous le dira.

Dee Caffari, seul skipper féminine parmi les sept voiliers de la Volvo Ocean Race, s'est également réjouie du résultat. Première femme à avoir navigué autour du monde en solitaire dans les deux sens, l'Anglaise a assemblé avec Turn the Tide on Plastic la plus jeune équipe de la compétition. Et l'unique à être composée à moitié de femmes, dont la Suissesse Elodie-Jane Mettraux, qui a participé aux longues et rudes étapes 3 (Le Cap–Melbourne, 6500 NM), 4 (Melbourne–Hong Kong, 5600 NM), 7 (Auckland–Itajaí, 7600 NM) et 9 (Newport–Cardiff, 3300 NM). L'équipage a pu monter en puissance au fur et à mesure de la course pour finalement terminer la Volvo Ocean Race 2017-18 à la 6<sup>e</sup> place – à égalité de points avec Team Sun Hung Kai/Scallywag, mais avec au final une meilleure place au classement des In-Port-Series grâce à leur performance lors de cette dernière épreuve.

#### Un vainqueur aux nerfs d'acier

C'est toutefois à l'équipe franco-chinoise Dongfeng Race Team, menée par le skipper Charles Caudrelier, que reviennent incontestablement les plus grands honneurs. Après leur bonne prestation lors de la Volvo Ocean Race 2014-15, qui marquait la toute première participation d'une équipe chinoise, le sponsor Dongfeng a très vite donné le feu vert pour une deuxième

campagne. Charles Caudrelier a composé avec le plus grand soin un équipage compétitif et a parcouru plus de milles nautiques que toutes les autres équipes durant la phase de préparation. Malgré ces préparatifs rigoureux, Dongfeng est resté initialement en deçà des attentes. «Être toujours dans le peloton de tête sans jamais pouvoir remporter une seule étape nous a quelque peu pesé sur les nerfs», a reconnu plus tard le Français de 44 ans. L'équipe aura toutefois réussi à ne pas perdre de vue le meneur Mapfre et, grâce au point supplémentaire accordé au bateau le plus rapide sur toutes les étapes, l'étape finale s'est transformée en véritable bras de fer avec les trois équipes Brunel, Mapfre et Dongfeng qui se sont retrouvées à égalité avant celle-ci! «Nous avons tout à coup réalisé que nous pouvions remporter la course grâce à une seule victoire d'étape au bon moment. Ça nous a donné un immense élan», a déclaré Charles Caudrelier. Et effectivement, grâce à un choix de route audacieux – mais qui s'est révélé au final judicieux – le long des côtes allemandes et hollandaises, Dongfeng Race Team a décroché la dernière étape de Göteborg à La Haye – avec une avance d'à peine un quart d'heure...

Une dernière étape qui n'a pas été avare en suspense. Après que Dongfeng ait mené la flotte jusqu'à la marque de parcours à Aarhus sur la côte danoise, Mapfre est parvenu à se hisser en tête peu avant la bouée suivante au sud de la Norvège. Suite à une fission dans le peloton de tête – contrairement à Dongfeng, Brunel a opté pour une route plus à l'ouest en pleine mer –, Mapfre a commis une erreur décisive: Xabi Fernández et son navigateur Joan Vila ont décidé d'effectuer un changement de cap sur le tard et ont suivi Brunel. Dans la phase finale de l'étape, Dongfeng a profité d'un meilleur angle de vent et a pu décrocher la victoire d'étape, sortant par là même vainqueur de la Volvo Ocean Race 2017-18. Un final époustoufflant après neuf mois et quelque 45 000 milles nautiques parcourus!

La victoire a été évidemment célébrée à bord par toute l'équipe de Dongfeng Race Team, et notamment par les deux jeunes navigateurs chinois Chen Jinhao et Liu Xue. En tant que première femme à avoir remporté la Volvo Ocean Race, la Néerlandaise Carolijn Brouwer a fait l'objet d'un honneur tout particulier à La Haye. Une réussite rendue possible grâce au règlement qui autorisait deux femmes à bord en plus des sept hommes. Après trois participations aux Jeux olympiques, plusieurs titres aux championnats du monde et la distinction en 1998 de l'ISAF World Sailor of the Year, cette victoire a marqué l'accomplissement d'un rêve pour Carolijn Brouwer. Déjà avant le départ de la première étape, elle déclarait sans détour: «Je veux être la première femme à remporter la Volvo Ocean Race.» Elle doit cependant un peu partager son mérite: Justine Mettraux a navigué avec Dongfeng sur deux étapes.

#### Ombres et lumières

La 13<sup>e</sup> édition de la Volvo Ocean Race a été endeuillée par trois décès au total, en lien plus ou moins direct avec la course. Alors que Vestas 11<sup>th</sup> Hour Racing se dirigeait vers Hong Kong lors de la quatrième étape, il est entré en collision avec un bateau de pêche local au milieu de la nuit à environ 30 milles nautiques du but. Et ce, malgré le radar et l'AIS. Vestas naviguait



**marina.ch**  
Le magazine nautique suisse

### Une dernière étape qui n'a pas été avare en suspense.

marina.ch  
Ralligweg 10  
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31  
marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch  
Service des abonnements:  
Tél. 031 300 62 56

- 01** John Fisher était un navigateur expérimenté et aussi un ami cher pour tout le monde à bord. Sa mort a suscité la consternation dans le monde de la voile et engendré une discussion sur la sécurité à la VOR.
- 02** Dongfeng a remporté la Volvo Ocean Race 2017-18 grâce à une performance constante sur toutes les étapes, même dans les accalmies.



à 20 nœuds avec un vent de 25 nœuds, et le choc a été si violent que l'équipage du bateau de pêche est passé par-dessus bord. Le capitaine de 50 ans est décédé peu après à l'hôpital. Le skipper Mark Towill et son équipage ont par la suite été acquittés par les autorités locales de l'accusation de responsabilité partagée pour l'accident – les circonstances exactes de cette collision tragique n'ont pas été encore éclaircies à ce jour.

L'équipe Team Sun Hung Kai/Scallywag a elle aussi vécu un moment d'effroi lors de la même étape. Au cours d'un changement de voile, le jeune Australien Alex Gough est passé par-dessus bord avec un vent soufflant à près de 20 nœuds. Il n'était pas attaché, ne portait pas de gilet de sauvetage et a fortiori pas de PLB (Personal Locator Beacon). Fort heureusement, l'équipage a réagi de manière exemplaire en effectuant immédiatement une manœuvre d'homme à la mer et a pu repêcher Alex Gough après quelques minutes. Après l'incident, le skipper David Witt a déclaré: «Heureusement, il ne s'est rien passé. Mais cela nous a une fois encore à tous fait prendre conscience à quel point il est difficile de voir quelqu'un à l'eau, même par vent modéré et par temps ensoleillé. On ne voudrait pour rien au monde vivre la même chose de nuit et par vent fort...»

Des propos qui malheureusement se réaliseront peu de temps après. Alors que Sun Hung Kai/Scallywag naviguait au cours


de la 7<sup>e</sup> étape dans le Pacifique Sud en direction du Cap Horn, l'Anglais John Fisher est tombé à la mer. Le vent se déchaînait à près de 35 nœuds avec des vagues atteignant les 5 mètres, sous la pluie, et avec une température de l'eau ne dépassant pas les 9 degrés. Alors que John Fisher sortait du cockpit pour régler une écoute sur le pont avant, le voilier a subitement échappé à tout contrôle et a empanné accidentellement. La bôme ou le hale-bas a alors fauché l'Anglais, qui était probablement déjà inconscient au moment de tomber à l'eau. Par la suite, le rapport d'enquête a révélé deux problèmes cruciaux: l'antenne sur la tête de mât, grâce à laquelle le signal AIS de l'émetteur de secours de Fisher aurait pu être capté, s'est cassée peu après le début de l'étape. Aucune antenne de secours n'était prévue sur les voiliers Volvo Ocean 65. Et le bouton d'homme à la mer sur le gouvernail, qui aurait pu permettre d'enregistrer avec précision le lieu exact de l'incident, n'a apparemment pas été pressé assez longtemps. La navigatrice Libby Greenhalgh, qui se trouvait sous le pont au moment de l'incident, a dû entamer les recherches en partant d'une position approximative. Après six heures d'efforts désespérés et infructueux dans des conditions extrêmes, le skipper David Witt a finalement dû prendre la décision difficile d'abandonner les recherches. John Fisher a disparu en mer.

Le troisième accident mortel est survenu à La Haye, deux jours avant l'ultime In-Port Race. Après une collision entre deux bateaux à moteur, dont un bateau pneumatique avec huit personnes à son bord, l'un des passagers a malheureusement été repêché sans vie. Un accident tout aussi tragique que les autres pour les personnes impliquées, mais qui n'a cependant qu'un lien indirect avec la Volvo Ocean Race.

### Une musique d'avenir

Outre toutes ces histoires que seul le sport de voile est capable d'écrire, quelques grands points d'interrogation subsistent encore à l'heure actuelle. Quelle suite pour la Volvo Ocean Race? Tout d'abord, son nom va sans doute changer: après 20 ans, Volvo a en effet cédé les droits pour la régata à l'entreprise Atlant Ocean Racing. Les patrons de cette dernière, Richard Brisius, Johan Salén et Jan Litborn, entendent assurer un avenir prometteur à la compétition. Après le départ imprévu du CEO Mark Turner, Richard Brisius et Johan Salén avaient déjà repris ensemble les commandes de l'édition actuelle et ont engagé ces derniers mois d'intenses discussions avec différents acteurs au sujet du futur de la Volvo Ocean Race.

Les quelques informations qui ont déjà fuité par le biais des différents canaux seront annoncées officiellement au début juillet: la prochaine course devrait se dérouler en 2021-22 à bord de voiliers Imoca Open 60. Ce dernier point est un véritable coup d'éclat: l'introduction de la classe monotype Volvo Ocean 65 n'a pas seulement réduit de manière substantielle les coûts pour toutes les équipes, mais a également proposé une course particulièrement captivante lors de cette édition. Les décisions des tacticiens, les forces des navigateurs – étant donné que tout le monde disposait du même matériel, l'équipage jouait à nouveau un rôle beaucoup plus important. Cette décision de tourner le dos aux monotypes pour se diriger vers la classe Open 60 n'a par conséquent pas suscité que de l'enthousiasme. Avec déjà six participations à son actif à la Volvo Ocean Race, le navigateur expérimenté Chris Nicholson a réagi à cette annonce avec pas mal d'incompréhension. Premièrement parce que les Open 60 sont passablement plus chers que les VO65 et, deuxièmement, parce qu'ils sont conçus pour des navigateurs en solitaire et non pas pour de grands équipages. «We will break them in a heartbeat», a déclaré l'Australien, avant de préciser: «Aucun Imoca n'aurait pu endurer ce que nous avons vécu dans le Pacifique Sud.» Les deux anciens directeurs de la compétition, Knut Frostad et Mark Turner, ont eux aussi exprimé leurs doutes lors d'un entretien, notamment en ce qui concerne les coûts d'une campagne. «Certes, beaucoup de voiliers Imoca sont sur le marché, mais ils ne sont pas tous conçus pour être embarqués par un équipage autour du monde. Les discussions sur l'avenir de la Volvo Ocean Race devraient en premier lieu se tourner vers la viabilité financière, et ensuite surtout vers la durabilité. C'est là que réside la plus grande chance pour le sport de voile», a déclaré Knut Frostad.

Les responsables ont conclu un accord avec l'International Monohull Open Class Association (Imoca) et ont chargé un groupe d'experts d'adapter le règlement de classe pour l'utilisation des Open 60 avec un équipage. Selon une brève déclaration publiée: «Naviguer sur des monocoques à foils de la classe Imoca va motiver plus de navigateurs et d'équipes, ainsi que toute l'industrie nautique, à participer à la prochaine édition.» Le suspense reste donc entier... 



**marina.ch**  
Le magazine nautique suisse

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Berne

Tél. 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Service des abonnements:

Tél. 031 300 62 56