

En mai, ils défendront leur titre à la Normandy Channel Race.



01 Simon Koster se réjouit de mettre le «banque du léman» à l'eau.

02 Après d'importants travaux d'hiver, le «banque du léman» est prêt pour la nouvelle saison.

03 Valentin Gautier observe la mise à l'eau du voilier de course.



Prêts pour de grandes choses

En 2021, la Roesti Sailing Team entend renouer avec ses succès de la saison passée. Suite à la remise en état de leur voilier «banque du léman» en hiver dernier, les Suisses sont désormais prêts pour de grands exploits.

Tania Lienhard | Anne Beaugé

La Roesti Sailing Team est sur le point d'entamer sa deuxième saison – la première qu'elle espère pouvoir effectuer entièrement, en fonction de l'évolution de la pandémie. Lors des rares événements auxquels Simon Koster et Valentin Gautier ont participé en 2020, les Suisses se sont montrés tout à fait convaincants avec une victoire à la Normandy Channel Race et un nouveau record du Tour des îles Britanniques. En outre, leurs sponsors principaux Banque du Léman, Graphax AG et Naef Immobilier ont réaffirmé leur

soutien, lequel a même permis aux navigateurs d'augmenter leur budget. Compte tenu de ce contexte positif, pas étonnant donc que les «Roestis» attendent avec impatience les prochaines régates. Dès le mois de mai, ils défendront leur titre à la Normandy Channel Race, qui avait dû être reportée au mois de septembre l'année dernière. C'est au cours de cette régates que le voilier de l'équipe suisse avait subi des dommages structurels importants, suite à quoi la Roesti Sailing Team avait dû le mettre à sec et le faire réparer.

Le voilier des Suisses est le premier bateau de la quatrième génération de modèles Mach40. Contrairement aux modèles plus récents qui lui ont succédé, la construction de la proue du «banque du Léman» n'était pas optimale dès le départ, ce qui explique les dommages survenus dans des conditions météorologiques difficiles. Ce point faible a toutefois été corrigé l'hiver dernier: «Notre voilier dispose désormais de huit poteaux qui relient la coque et le pont, et renforce donc la structure», explique Simon Koster. Mais ce n'est de loin pas le seul chantier à avoir été entrepris: au cours d'une opération complexe, Simon Koster et Valentin Gautier ont déplacé avec l'aide d'un spécialiste le moteur de 1,2 mètre vers l'arrière, directement sous le cockpit, qui a dû être légèrement surélevé. Le centre de gravité du voilier se trouve donc désormais plus à l'arrière, ce qui constitue un avantage au portant. «Placer le moteur aussi loin vers l'arrière est relativement extrême. Les designers hésitent à prendre des décisions extrêmes sur un bateau qu'ils n'ont encore jamais vu sur l'eau. C'est pourquoi nous n'avons pas procédé de la sorte dès le départ», explique Simon Koster. Et Valentin Gautier d'ajouter: «En outre, la position du moteur peut constituer un inconvénient par vent faible.»

Plus stable et plus sûr

La Roesti Sailing Team a également dû effectuer d'autres travaux sur son «banque du Léman», la Class40 ayant renforcé ses règles de sécurité suite à un incident survenu la saison dernière, exigeant une plus grande flottabilité des bateaux. Simon Koster et Valentin Gautier ont donc installé à bâbord et à tribord des bancs qu'ils ont remplis de mousse. «Nous utilisons ces bancs comme surfaces d'entreposage, ce qui nous permet de déplacer du matériel tel que des voiles lourdes sur le bateau sans avoir à les porter», explique Simon Koster. Des modifications ont également été apportées aux systèmes de ballast d'eau avec pour objectif de réduire leur poids, ce qui a pu être atteint en remplaçant des tuyaux épais et lourds par des tuyaux plus petits et légers.

Les deux Suisses ont effectué la plupart des travaux eux-mêmes. «Mais nous avons laissé la réparation des dégâts et le renforcement de la structure au chantier naval», dit Simon Koster. Valentin Gautier explique en outre que: «Dans certaines conditions météorologiques, ces modifications apporteront probablement un avantage. Cependant, les ajustements ne sont pas si radicaux au point de modifier fondamentalement les propriétés de navigation du bateau. Cela dit, nous avons certainement besoin d'un peu de temps pour nous familiariser à nouveau avec le «banque du Léman.» Simon Koster précise qu'ils ont désormais deux mois d'entraînement devant eux et que cela devrait suffire: «Nous pouvons maintenant régler le bateau un peu différemment. Et nous allons tester cela de manière approfondie ces prochaines semaines.»

100 pour cent

Le grand objectif des deux navigateurs est la Transat Jacques Vabre, chose qu'ils avaient déjà annoncée lors du lancement de leur projet «Roesti Sailing Team» il y a presque deux ans. À l'époque, ils avaient mis en place un plan triennal qui se terminera à la fin 2021, à la suite de quoi le programme n'a pas



01



02

encore été fixé. Après sa quatrième place à la Transat Jacques Vabre 2019, le duo suisse vise désormais une place de podium en Class40. Un résultat qui constituerait le couronnement et une conclusion parfaitement appropriée de leur campagne. Mais d'ici là, la Normandy Channel Race sera encore suivie par les régates Les Sables – Horta – Les Sables ainsi que la Rolex Fastnet Race, dont Valentin Gautier et Simon Koster se réjouissent tout autant que la Transat Jacques Vabre. «Nous sommes très impatients et nous participerons à chaque régata avec une passion et un engagement total!» déclare Valentin Gautier. 🏆

www.roestisailingteam.ch



04



03

01-03 Simon Koster et Valentin Gautier ont non seulement prêté main-forte au chantier naval, mais aussi lors de la mise à l'eau du «banque du Léman».

04 Premier entraînement au large de Lorient (FRA) dans des conditions parfaites à la fin mars.



Vision de femme

Des nuits comme celles-ci

Secouer les oreillers, ajuster les couvertures. Se rapprocher l'un de l'autre, l'iPad allumé. Un chocolat chaud et du cidre à portée de main: nous étions prêts. Tous les matins à 4 heures. Pour chaque départ de course de la 36^e Coupe de l'America au large d'Auckland.

Quelles nuits avons-nous pu passer! Difficile à surpasser en termes d'impressions et d'émotions. Déjà avant le départ, nos cœurs battaient la chamade: Spithill l'Australien, match racer chevronné, agressif, essayait de positionner son Luna Rossa de manière optimale. Burling, le Kiwi toujours très décontracté, barrait le voilier de course de 75 pieds des Néo-Zélandais comme s'il tenait la barre d'un dériveur, concentré, avec la conviction inébranlable que son «avion» serait probablement toujours un poil plus rapide que celui des Italiens. Au fil de ces nuits, je me suis attachée à eux: Peter et Blair, Max et Francesco, et même les commentateurs Ken, Nathan ou Shirley. Rien d'étonnant, car ils ont eux aussi été des heures durant des protagonistes dans notre lit conjugal.

«E non dirmi che è già tardi», chante Pippo Pollina. Que ce soit tard dans la nuit ou tôt le matin – cela ne faisait bientôt plus de différence pour nous. Être en avance au départ de la régata a généralement été payant pour les équipages. 8 des 10 courses se sont en effet terminées par des victoires de bout en bout. Au final, les Italiens ont été «troppo tardi». Avec un score de 7-3, Emirates Team New Zealand a mis les choses au clair. Les Italiens attendent quant à eux depuis plus de 20 ans de ramener l'Auld Mug à la maison, afin de se hisser enfin au rang de nation vélique. Le Signore Bertelli n'en a supposément pas encore eu assez. Et nous non plus. Continuer à rêver d'un été au large de la Sardaigne, à suivre au plus près les régates de la Coupe de l'America à bord de son propre bateau. Si vous avez vu les photos du port de Waitematata Harbour, vous comprendrez: des centaines de bateaux sur l'eau, à la lisière du champ de course. Incroyable. Unique. C'est la Coupe de l'America.

Cette fois-ci, les Européens sont arrivés trop tard. Mais peut-être que Ben Ainslie atteindra son but lors de la 37^e Coupe de l'America. Et puis, pour la 38^e édition, le décalage horaire ne sera peut-être plus aussi flagrant. Ou, à en croire les rumeurs, peut-être que la 37^e Coupe se déroulera déjà au large de Cowes, comme en 1851? Mais peu importe. D'ici la 38^e Coupe de l'America, nous souffrirons de toute façon d'insomnie sénile. «Questo mondo gira in fretta. Ed è tutto una follia», chante encore Pollina...



Caroline Schüpbach-Brönnimann est une navigatrice à la voile (yole et voilier, lac et mer) et au moteur active. Elle jette régulièrement un regard féminin sur le monde nautique pour «marina.ch».