

J70

CHAMPIONNAT DU MONDE 2017 PORTO-CERVO 11 au 16 septembre



Participation :

Le Yacht Club Costa Smeralda avait arrêté en juin le processus d'inscription par rapport aux capacités d'accueil de la Marina de Porto Cervo.

168 inscrits mais 161 participants : 7 J70 n'ont pas vu leur inscription validée pour défaut de jauge.

73 en Corinthians : (Equipages amateurs en Catégorie 1 World Sailing)

24 nations : ARG 4, AUS 1, AUT1, BRA 6, CAY 1, CAN 1, CHI 1, CRO 1, ESP 12, FRA 6, GBR, 11, GER 31, ITA 32, MEX 1, MLT 1, MON 8, NED 5, NOR 1, RUS 6, POL 3, SUI 13, SWE 3, TUR 2, USA 12.

Athlètes:

Il y avait beaucoup d'athlètes Olympiques ou des tacticiens et régleurs issus des circuits professionnels de gros bateaux :

Stu Mc Nay (USA) 2^{ème} , Diego Negri (ITA) 3^{ème} , Gustavo Martinez (ESP) 6^{ème} , Ben Saxton (GBR) 9^{ème} , John Kostecky (USA) 12^{ème} , Vasco Vascotto (ITA) 15^{ème} , Jordi Xammar (ESP) 26^{ème} , Tomislav Basic (CRO sur bateau POL) 27^{ème} , Sandro Montefusco (ITA sur bateau MON) 34^{ème} , Markus Wiser (GER) 42^{ème} , Luca Calabrese (ARG sur bateau CAY) 43^{ème} , Julien d'Ortoli (FRA sur bateau MON) 62^{ème} , Stéphane Christidis, Thomas Deplanque (FRA sur bateau MON) 64^{ème} , Karol Jablonski (POL sur bateau GER) 78^{ème} , Pietro D'Ali (ITA sur bateau MON) 84^{ème} , Renée Groeneveld (Ned) 116^{ème} , Quentin Ponroy et Jean François Nevo (FRA) 123^{ème} , Gabrio Zandona (ITA) 127^{ème} ...

Jauge :

Il y a eu de gros problèmes durant les contrôles effectués les trois jours en amont du championnat.

Il y a eu des pesées de bateaux et des mesures de tirant d'eau ou de profils de quille.

Il s'est avéré que beaucoup d'équipages étaient intervenus sur les quilles et dans de fortes proportions. Le comité d'Organisation et l'international Class J70 avec l'appui de la classe Italienne ont refusé de confirmer l'inscription de sept bateaux, 5 Italiens, 1 Russe et 1 Anglais.

Un vent de panique a ensuite soufflé sur de la flotte et certains équipages en « faute » ont acheté ou récupéré de nouvelles quilles sur le continent dans l'espoir de les poser sur leurs coques, mais cette option n'a pas été validée ni par la Class J70 ni par le comité d'organisation.

Les mesures de tirant d'eau auraient aussi montré quelques différences significatives pouvant aller à l'extrême jusque 3cms ce qui n'est pas sans effet sur la performance.

Tout cela s'est terminé en salle de Jury avec des demandes de « Redress » qui ont toutes été rejetées.

La décision de ne pas accepter la participation de ces sept bateaux a été bien accueillie par la grande majorité de la flotte.

Les choses avaient été trop loin et cela mettait en péril le principe même de cette classe monotype.

Il y a aujourd'hui une certaine opacité de la part du constructeur quant aux caractéristiques propres de chaque bateau, notamment les poids de coque et le positionnement des appendices.

Ce sont des points importants impactant la performance et le constructeur se doit d'être transparent et très rigoureux quant à la Monotypie et au contrôle qualité de sa production.



A gauche une quille modifiée avec un bas et des sorties optimisées par rapport à une quille standard à droite.

J70 Class :

Jauge : La classe est ferme et prend les bonnes décisions pour remettre en ordre les choses et arrêter les dérives constatées par l'intermédiaire de son « Class Manager ».

Les bateaux ayant été modifiés étaient à priori passés par les mêmes « chantiers » d'optimisation du Côté de Savona et de Riva. C'est une pratique que l'association veut éviter à tout prix pour le futur.

Participation au championnat du Monde : Volonté de limiter à terme les entrées à 120 bateaux.

A cela deux principales raisons :

La première est d'ordre logistique car peu de marinas peuvent accueillir un tel nombre de participants.

La seconde est sportive avec le souhait de ne voir sur le championnat du Monde que les meilleurs.

Il devrait y avoir dès l'an prochain un quota par pays en fonction du volume de pratiquants/nation.

Arbitrage : La Classe se donne les moyens par l'arbitrage semi-direct de faire en sorte que les règles de classe jugées fondamentales soient respectées.

Il s'agit de l'usage du « Bowsprit », de la position de l'équipage, du rappel et de la règle 42.

A chaque infraction constatée c'était une pénalité signalée par le Jury par un pavillon jaune.

A partir de la seconde pénalité dans le championnat c'était un ABD et si ce n'était pas fait une DNE.

Coaching : Il y avait à minima deux coachs Américains, un Anglais un Italien et un Monégasque...
Même règle qu'en SB20 avec interdiction pour les support-boats d'intervenir physiquement ou verbalement auprès des équipages de leur départ du quai jusqu'à la fin de la dernière course du jour. Les bateaux coachs sont contraints dans un couloir et à 100m minimum à l'extérieur du cadre droit. Il y a la proposition pour 2018 d'étendre cette interdiction jusqu'au retour à terre des équipages. Je pense que la raison est d'interdire le remorquage de seulement quelques bateaux après les courses pour ne pas leur permettre d'avoir plus de temps pour se reposer, réparer ou préparer une réclamation avec notamment des vidéos auxquelles n'auraient pas accès l'ensemble des équipages.

Voileries:

Il y a un gros marché pour les voiles.

Il y a donc une forte implication des voileries et beaucoup de concurrence entre elles.

C'est le cas entre North, Quantum et Doyle du fait du marché US avec déjà 400 J70 produits.

Quantum était partenaire officiel du championnat du Monde.

Ils organisaient le matin un briefing Météo avec des conseils techniques liés aux prévisions.

Ils utilisaient leurs images de Drone de la veille sur un écran géant comme support à leurs causeries.

Fernando Sallent sail designer était sur place pour conseiller les équipages Quantum.

Ed Baird était annoncé mais ne s'est jamais présenté. Il a été remplacé par un commercial Quantum.

Les voileries Européennes sont aussi présentes en masse mais n'équipent que peu de bateaux.

On avait sur ce championnat 65% North, 15% Doyle, 10% Quantum et 10% One sails, Zaoli, Fritz, Europe sails, X Voiles, Elvström...

Format:

Il y a eu une phase de qualification et une phase finale.

Pour les qualifications la flotte était divisée en quatre groupes de 40 bateaux qui se sont rencontrés 2X2 sur deux jours pour déterminer les groupes Or et Argent pour la phase finale.

Cela faisait 2 flottes de 80 bateaux avec une ligne de départ divisée en deux segments.

Seulement 6 courses ont pu être courues du fait d'un vent d'Ouest trop fort pour naviguer les deux premiers jours (30 à 35nds)

Les courses ont été disputées en majorité dans un vent supérieur à 20nds.

Résultats:

Podium général /161 équipages:

1 : Peter Ducan (USA)

2 : Brian Keane (USA) avec Stuart Mac Nay (US 470 team) à la tactique

3 : Luca Domenici (ITA) avec Francesco Bruni (JO en Laser et Star) à la tactique

31 : Robin Follin (FRA)

53 : Jean Yves Jaffrezic (FRA)

121 : Vianney Vautier (FRA)

123 : Cyrille Teston (FRA)

147 : Eric Jacta (FRA)

151 : Elisabeth Vaillant (FRA)

Podium Corinthians /79 équipages (Amateurs/WS Cat 1):

1: Gianfranco Noé (ITA)

2 : Jose Luis Freiré (ESP) avec Jordi Xammar (JO 470 et RBYAC) à la tactique.

3 : Robin Follin, Adrien Follin, Emeric Michel, Timothé Lapauw (FRA)

Commentaires:

C'est un bon résultat pour Robin et son équipage vu le niveau de l'épreuve et leur faible expérience en J70.

Il y a seulement eu une course en qualification en dessous de 15nds où ils terminent 8èmes et une en finale qui a été annulée sur le dernier bord du fait d'un vent trop faible où ils étaient 2nds.

Ils étaient compétitifs en sous-puissance mais avaient un déficit réel de vitesse au près par rapport aux 25-30 premiers au-dessus de 15nds.

Gabarit :

Il n'y a pas de limite supérieure de poids d'équipage dans les règles de classe.

Il y a 55% d'équipages à 4, 40% à 5 et 5% à 6.

Le poids total d'équipage varie de 320kgs à 380kgs.

L'équipage champion du Monde naviguait à 4 pour 340kgs avec des voiles Doyle.

De vice-champion du Monde naviguait à 4 pour 350kgs avec des voiles North.

Le troisième naviguait à 5 pour 365kgs avec des voiles North.

Robin et son équipage étaient à 335kgs à 4 et utilisaient des Quantum.

Niveau de la série :

Le niveau est excellent et j'ai été très agréablement surpris par le bon comportement des équipages sur l'eau et à terre.

Il y a eu un grand respect des règles et très peu de contacts entre les bateaux, contrairement aux observations faites sur les Winter séries de Monaco.

Dans les 5 premiers il y a 2 Américains suivis de trois Italiens.

Dans les 10 premiers il y a 6 nations (4 Ita, 2 Usa, 1 Esp, 1 Arg, 1 Bra, 1 Gbr)

Le premier Français est Robin Follin à la 31^{ème} place et le second Jean Yves Jaffrezic à la 53^{ème}.

Au niveau Européen les meilleurs équipages sont Méditerranéens.

Les Italiens avec 32 équipages présents sont très forts et organisés avec un circuit annuel en Italie qui propose des épreuves tous les mois entre février et juin.

Les Espagnols arrivent en force avec 12 équipages et des coureurs Olympiques talentueux comme Jordi Xammar ou Gustavo Martinez qui sans une BFD le dernier jour aurait dû terminer sur le podium.

Le J70 s'est déjà fait une belle place et est encore amené à se développer.

Il représente déjà une pratique de haut-niveau en équipage et il devient maintenant incontournable tant le développement de la série est important internationalement.

Le développement de la Ligue Européenne sur ce support encourage aussi les investissements des nations et des clubs sur le J70 en Europe.

Le J70 est en train de devenir le monotype en équipage ayant le plus de connexions et d'interactions avec le monde professionnel de la Voile.

Rendez-vous internationaux majeurs 2018-2019 :

Championnat d'Europe 2018: Real Club Nautico de Vigo ESP, 12 au 16 Juin.

Championnat du Monde 2018 : Eastern Yacht Club, Marblehead USA, 22 au 29 Septembre.

Championnat du Monde 2019 : Royal Torquay Yacht Club (UK) 30 Août au 6 Septembre.

Philippe MICHEL

Ctn France Jeunes

