

IDEC SPORT

DOSSIER DE PRESSE



Sailing | Racing



FRANCIS JOYON

*Il n'y a plus de héros
de nos jours...*

“ *mais on peut espérer, parfois, être à la hauteur de ceux
qui nous ont fait rêver quand on était plus jeunes* ”



IDEC SPORT : une fusion inédite	6
IDEC SPORT Racing	8
Présentation	10
Le team	12
Une équipe, quatre voitures	14
IDEC SPORT Racing sur trois fronts	16
IDEC SPORT Sailing	18
Le nouveau défi de Francis Joyon	20
Interview de Francis Joyon	22
Francis Joyon, insatiable chasseur de records	24
Le nouveau maxi-trimaran IDEC SPORT	26
Le Trophée Jules Verne, une record mythique	30
France-Chine, nouvelle route du XXI ^e siècle	33
ICM, pour permettre aux hommes de rester libres	34
Partenaires officiels	36
Suivre IDEC SPORT	37

IMAGINONS UNE MÊME ÉCURIE,
UN MÊME TEAM MAIS AVEC DEUX ENTRÉES.



Dans la première, on trouve des GT et des protos à quatre roues, engagés dans des épreuves internationales d'endurance ou semi-endurance. Dans la seconde, un proto d'un autre genre, en fait l'un des plus grandioses spécimens technologiques de la course au large, vainqueur entre autres du Trophée Jules-Verne, le summum de la course d'endurance autour du globe en équipage, et de la dernière Route du Rhum, le fin du fin en matière de sprint océanique. Eh bien désormais ce team existe, sous la bannière IDEC SPORT, à l'initiative du patron du GROUPE IDEC, Patrice Lafargue, à la fois gentleman driver passionné et sponsor fidèle du recordman des records océaniques, Francis Joyon. À première vue, le mélange des genres peut déconcerter et pourtant il est loin de manquer de sens et de pertinence.

À LA MER COMME SUR PISTE

Mettre le pied à fond, lâcher les chevaux, négocier (les vagues), gérer les surrégimes pour éviter la « casse »... Le répertoire des coureurs océaniques est riche d'emprunts à celui du sport auto. Et il ne s'agit pas que d'une facilité de langage destinée à se faire entendre du monde des terriens. La voile de haute compétition est bien un sport méca-

nique même si cela étonne toujours le profane. « Notre moteur, ce sont nos voiles », rappelait récemment un certain Loïck Peyron. Oui, un jeu de voiles tissées de carbone et issues d'une technologie de pointe, associé à un gréement non moins technologique à base de carbone haut module et emplanté sur un châssis lui encore fait de carbone, tient lieu à la fois de groupe propulseur et de transmission sur ces protos que sont les « bolides » océaniques, tel le trimaran de Francis Joyon... Ces « F1 des mers » comme les qualifient des médias dans un cliché plus pertinent qu'à l'accoutumée. La conduite de telles machines à créer leur vent, capables de vitesses deux fois supérieures à celle du vent réel (ou plus), relève du pilotage de grande précision. À la mer, comme sur piste, l'erreur la plus infime de cap ou de trajectoire, se paie d'une sortie de piste. Là encore, les jargons se confondent et, par-delà les métaphores, ce qui est en jeu c'est l'arc réflexe moelle épinière cerveau du pilote quelque part sur l'océan comme à l'entrée d'une courbe sur tel ou tel circuit retors. C'est un fait : Francis Joyon et les autres skippers de son niveau sont en effet des pilotes. Et il n'y a pas de (grand) pilote sans écurie, sans team motivé. Ingénieurs, metteurs au point, prépara-

teurs, essayeurs, mécanos ou gréeurs : rien ne ressemble plus à un team auto qu'un team mer dans la répartition et la complémentarité des fonctions et des missions. Dans les deux univers, la performance et l'excellence reposent sur la cohésion et la motivation d'une équipe solidaire au service d'un esprit de compétition à haut indice de rendement. Certes, adrénaline à fort débit, rage de vaincre, goût de la gagne règnent généralement dans le sport. Mais leur cocktail s'exprime rarement de manières aussi voisines dans des activités aussi différentes, en apparence, que la course au large et la course automobile.

UNE PREMIÈRE PROMETTEUSE

Ces deux univers qui puisent à des sources communes en matière d'innovation et d'organisation demeuraient jusqu'ici parallèles. Désormais, c'est une première prometteuse, elles fusionnent à l'initiative d'IDEC SPORT dans un mariage qui pourrait s'avérer plus fécond qu'on ne l'imagine grâce au frottement des compétences et à la fertilisation croisée des expériences dans une nouvelle dimension passionnante. ☰





IDEC SPORT RACING



PATRICE LAFARGUE : « UNE PETITE FAMILLE »

Passionné de voitures et de courses automobiles depuis toujours, Patrice Lafargue, président du Groupe IDEC, a franchi un palier cette année en créant IDEC Sport Racing, écurie de course présente sur deux circuits du Championnat VdeV et en 24 Heures Series. Explications.

Comment est née votre passion pour la course automobile ?

C'est une passion familiale que m'ont transmis mon père et mon grand-père, eux-mêmes férus de voitures, c'est dans les gènes de la famille Lafargue ! J'ai toujours suivi les grandes épreuves, la Formule 1 en particulier. Et aujourd'hui, mon fils Paul partage cet amour pour les voitures, puisqu'il s'est lui aussi pris de passion pour la course. Comme moi, il est venu assez tard au pilotage, parce qu'il s'est d'abord concentré sur ses études, mais il apprend vite et il est doué, c'est un vrai plaisir pour moi d'être compétitif avec lui, je ressens beaucoup de bonheur.

Pourquoi avoir créé IDEC Sport Racing ?

J'ai réellement découvert la course il y a bientôt dix ans, initié par le dirigeant d'une société que j'avais rachetée qui, le premier, m'a donné l'occasion de m'asseoir dans un baquet. J'ai tout de suite accroché et petit à petit, je me

suis mis de façon de plus en plus assidue au pilotage, en prenant des cours, en recueillant les conseils de professionnels... Jusqu'à l'année dernière, j'ai couru dans des écuries installées dont j'étais client, surtout Ruffier Racing, et finalement, j'ai pris la décision en fin d'année de reprendre l'écurie existante à titre privé et de créer IDEC Sport Racing qui est donc le prolongement de Ruffier. Nous avons renforcé le capital humain en recrutant, mais aussi le capital matériel, ce qui nous permet de compter quatre voitures dans l'écurie. Nous nous alignons sur le Championnat VdeV, en GT et en Proto, et sur les 24 Heures Series, des courses d'endurance de 12 ou 24 heures.

Qu'allez-vous chercher sur ces championnats d'endurance ?

La priorité des priorités, c'est de prendre du plaisir. C'est fondamental parce que nous faisons beaucoup de déplacements, nous passons beaucoup d'heures sur les circuits, il

ne faut surtout pas que cela devienne une contrainte. Dans mon métier, je me donne énormément, donc ma détente, c'est d'aller faire des courses de voiture. Nous avons constitué une écurie qui est comme une petite famille, ce n'est que du bonheur de passer quelques week-ends dans l'année avec cette famille. Je viens chercher le plaisir de conduire, sur des circuits mythiques comme le Mugello que j'adore, un circuit de pilotage fantastique dans un lieu incroyable, ou Spa qui est pour moi le top, le circuit de référence, mais aussi le plaisir de l'environnement, de l'ambiance qui règne sur ces meetings. Ces championnats réunissent avant tout des passionnés, 80% sont des « gentlemen drivers », ce qui nécessite une vraie démarche de leur part.

Et en termes de résultats ?

Comme tous nos concurrents, nous aimons avoir des résultats, nous faisons tout pour aller le plus haut possible. Dans le monde de l'entreprise, nous sommes des compé-

titeurs, c'est la même chose derrière le volant. Je trouve passionnant d'essayer de s'améliorer et de voir que nos efforts portent leurs fruits, c'est un vrai défi qui génère énormément d'émotions quand les résultats suivent. Ce qui a été le cas l'année dernière, puisque nous avons gagné le Championnat européen GT3 en VdeV avec mon fils Paul, mais aussi en début d'année, avec trois victoires sur les quatre premières courses de la saison, c'était difficile de rêver meilleur démarrage ! J'ai besoin de cette adrénaline, le challenge sportif est vraiment excitant.

Quels sont vos objectifs à court et moyen termes ?

Cette année, le but est de mettre en place l'écurie, mais aussi de continuer à avoir des résultats. Nous avons été champions l'année dernière avec Paul, le but est au moins de gagner l'un des trois championnats sur lesquels nous sommes engagés. Après, je souhaite aller plus loin en termes de compétition, sur des circuits encore plus relevés,

avec dans le viseur le Championnat d'Europe d'Endurance et les 24 Heures du Mans.

A quelle échéance pour les 24 Heures du Mans ?

2016 ou 2017, nous verrons. Si nous allons au Mans, c'est pour y être compétitifs. Il faudra se faire agréer par l'ACO, qui reçoit beaucoup de demandes pour pas beaucoup d'élus, ce n'est pas si simple. Nous devons donc d'abord faire nos preuves pour avoir une candidature éligible. Maintenant, j'ai 54 ans, et comme je rêve de courir les 24 Heures avec mon fils, il ne faut pas trop traîner ! ☰



Créée cette année, l'écurie de course IDEC Sport Racing est née de la rencontre entre Patrice Lafargue et Jean-Claude Ruffier. Dédiée à l'endurance, elle compte sept salariés à temps plein et ne cache pas ses ambitions de développement.

Lancée en début d'année 2015 par Patrice Lafargue, Président du Groupe IDEC, IDEC Sport Racing s'inscrit dans la continuité de Ruffier Racing, équipe professionnelle de sport automobile engagée en Grand Tourisme et créée en 2001 par Jean Claude et James Ruffier et qui s'est depuis bâtie un solide palmarès dans les divers championnats qu'elle a disputés. Après avoir découvert le pilotage grâce à un proche en 2007, Patrice Lafargue s'est pris au jeu, s'alignant au côté de son fils Paul sur plusieurs championnats d'endurance, notamment sous les couleurs de Ruffier Racing. En fin d'année 2014, souhaitant continuer à assouvir sa passion pour le pilotage, il a racheté l'écurie à titre privé et l'a rebaptisée IDEC Sport Racing, du nom de la société IDEC, qu'il préside depuis 1998.

Jean-Claude Ruffier, du haut de sa très haute expérience du sport automobile, a conservé ses fonctions de team-manager, tandis que l'équipe s'est étoffée, avec notamment deux ingénieurs chargés de seconder le patron sportif, Frédéric Ducastel et Jean-Noël Le Gall, qui s'occupent de la partie mécanique mais aussi de la stratégie. IDEC Sport

Racing compte en 2015 sept permanents et jusqu'à vingt personnes lors des meetings, entre mécanos, chauffeurs des semi-remorques transportant les voitures et chargée de communication. Les locaux de l'équipe sont basés à Fontenay-Trésigny (Seine-et-Marne), 1000 m² d'ateliers sont dédiés à la préparation et à la maintenance des voitures, dont un atelier de révision pour les moteurs et les boîtes de vitesses. Lors des meetings, l'écurie dispose de plusieurs semi-remorques habilités pour le transport des voitures, ainsi que d'un réceptif de 330 m², monté sur place, qui permet l'accueil des partenaires.

L'équipe IDEC Sport Racing est alignée sur trois championnats d'endurance : deux au sein du VdeV, avec deux Porsche alignées sur le Challenge Endurance/GT Tourisme et deux Ligier sur le Challenge Endurance Proto, et les 24 Heures Series avec une Porsche. Du côté des pilotes, Patrice et son fil Paul Lafargue disputent les trois championnats, associés à Dimitri Enjalbert, pilote professionnel, sur le Challenge Endurance/Proto, qui se court à trois, et à Gabriel Abergel sur les 24 Heures Series, tandis que sur les deux épreuves du

VdeV, Frédéric et Nicolas Rocha sont associés, avec William Cavailhes en Proto. Sous les couleurs de Ruffier Racing en 2014, Patrice et Paul Lafargue ont été sacrés champions du Challenge Endurance GT/Tourisme, leur objectif en 2015 est de conserver leur titre et de bien figurer sur les deux autres championnats qu'ils disputent.

A plus long terme, Patrice Lafargue souhaite voir l'écurie encore grandir et s'aligner sur des championnats plus relevés, avec notamment dans le viseur en 2016 l'European Le Mans Series, qui permet de courir une saison complète sur les circuits les plus prestigieux d'Europe et offre aux vainqueurs des catégories LMP2 et LM GTE un engagement aux 24 Heures du Mans l'année suivante, objectif déclaré du patron d'IDEC Sport Racing qui rêve de courir la plus prestigieuse des épreuves d'endurance au côté de son fils, mais également le Championnat du monde d'endurance FIA (WEC), dont font partie les 24 Heures du Mans.



L'écurie IDEC Sport Racing est engagée sur plusieurs fronts en 2015 avec les 24 Heures Series mais aussi en VdeV Endurance Series où elle est présente à la fois en prototype et en GT. Focus sur les armes du Team, les Porsche 911 GT3-R et 997 Cup et les Ligier JS 53.



PROTO :
UNE LIGIER QUI FAIT RENAITRE L'HISTOIRE

Fruit du regroupement entre le mythique constructeur Ligier et la structure sarthoise Onroak Automotive fin 2013, la Ligier JS 53 a fait forte impression en mars à Barcelone sur le tracé de Montmelo en remportant la première course de la saison. L'aérodynamisme de la Ligier JS 53, développée en soufflerie, bénéficie de l'expérience et des modifications apportées durant l'hiver par Onroak Automotive. Un nouveau kit permettant d'améliorer les passages de vitesse en courbe et de réduire la dégradation des pneus a été développé.

Les ingénieurs se sont également concentrés sur le confort de pilotage et la simplicité de maintenance. Avec une monocoque carbone homologuée FIA et un moteur Honda 2 litres développant 255 chevaux, son poids n'excède pas 570 kilos. Son empattement est de 2654 millimètres (longueur 4620 mm, largeur 1800 mm). La Ligier JS 53 EVO 2 est équipée d'une transmission à six rapports (boîte de vitesse séquentielle SADEV). Tout pour en faire de vraies bêtes de course aux mains des pilotes de l'équipe IDEC Sport Racing. ☰



GT :
DES PORSCHE QUI ONT FAIT LEURS PREUVES

En GT, l'écurie IDEC fait confiance à des montures dont les performances ne sont plus à démontrer, la célèbre Porsche 911 GT3-R (type 997) et la Porsche 997 Cup. La première, améliorée d'années en années par la firme de Weissach, est équipée d'un moteur de quatre litres, six cylindres à plat (flat six) pour 500 chevaux et d'une boîte de vitesse séquentielle à six rapports avec palette de commandes au volant. Son poids est de 1200 kilos.

Quant à la 911 Cup (Type 997), alignée en 24 Heures Series, elle dispose également du moteur six cylindres à plat pour 450 chevaux, la puissance est transmise aux roues arrières via une transmission séquentielle à six rapports. Le spoiler est abaissé de 15 millimètres par rapport à la version de route et l'aile arrière réglable est montée plus haut, sur une largeur plus importante (1,7 mètre). Son réservoir est de 100 litres et la Porsche 997 Cup dispose d'un système de ravitaillement rapide qui en fait une arme idéale pour l'Endurance. ☰





Pour sa première saison, IDEC Racing Sport dispute trois Championnats d'Endurance, reconnus par la FIA, deux au sein des V de V Endurance Series, à savoir le Challenge Endurance GT/Tourisme et le Challenge Endurance Proto, le troisième étant les 24 Heures Series.

Ces circuits accueillent en grande partie ce que l'on appelle des gentlemen drivers, à savoir des passionnés de course automobile qui veulent s'offrir, sur des voitures de tourisme ou des prototypes plus évolués, l'opportunité de piloter en compétition sur les circuits les plus prestigieux d'Europe, principalement. A leurs côtés, évoluent également des pilotes professionnels ou semi-professionnels. La passion qui unit tous les acteurs de ces championnats permet aux meetings (les différentes étapes de chaque championnat) de se dérouler dans des ambiances conviviales, propices à l'échange mais également aux opérations de relations publiques. La compétition n'est pas pour autant

laissée de côté, puisque pour beaucoup de teams, dont IDEC Sport Racing, ces championnats sont aussi un marche-pied vers les catégories supérieures que sont l'European Le Mans Series et le World Endurance Championship, ce qui se fait de mieux en matière d'endurance avec les 24 Heures du Mans en épreuve phare.

LE CHALLENGE ENDURANCE GT/TOURISME DE VDEV

Créées en 1992 par Eric Van de Vyver qui lui a donné leur nom, les V de V Endurance Series se sont depuis bien développées, avec pour objectif d'organiser des courses d'endurance dans une ambiance conviviale et dans le respect des règlements de la Fédération Française du Sport Automobile et la Fédération Internationale de l'Automobile. Cinq championnats différents coexistent à chaque meeting VdeV, dont les deux sur lesquels est engagé le team IDEC Sport Racing. Pour chaque meeting, les semi-remorques quittent les ateliers de Fontenay-Trésigny le mardi pour se rendre sur le circuit, les équipes arrivent le jeudi, avant une journée de vendredi consacrée aux essais

libres, les qualifications le samedi matin, les courses le samedi après-midi et le dimanche.

Le plateau du Challenge GT/Tourisme n'a cessé de s'étoffer au fil des saisons, il accueille divers modèles de voitures propulsées par des moteurs allant de 4 à 12 cylindres sur des formats de course la plupart du temps de quatre heures, il comprend en 2015 une quinzaine de voitures, dont deux Porsche aux couleurs d'IDEC SPORT Racing, une GT 911 GT3-R pilotée par Patrice et Paul Lafargue (tenants de ce Championnat GT), une Porsche Cup aux mains de Frédéric et Nicolas Da Rocha.

CALENDRIER DE LA SAISON
4 HEURES DE BARCELONA-CATALUNYA (20-21-22 MARS)
4 HEURES DU MUGELLO (24-25-26 AVRIL)
4 HEURES DU MOTORLAND ARAGON (29-30-31 MAI)
3 HEURES DE DIJON (26-27-28 JUIN)
4 HEURES DU PAUL-RICARD (28-29-30 AOÛT)
4 HEURES DE MAGNY-COURS (9-10-11 OCTOBRE)
6 HEURES D'ESTORIL (6-7-8 NOVEMBRE)

LE CHALLENGE ENDURANCE PROTODE VDEV

Disputé sur des épreuves plus longues qu'en GT/Tourisme, le Challenge Proto se court, comme son nom l'indique, sur des prototypes, il représente la première étape reconvenue pour tout pilote souhaitant accéder au firmament des courses d'endurance, Le Mans Series et World Endurance Championship. Le niveau ne cesse de croître sur ce circuit qui accueille entre 25 et 30 voitures au départ de chaque meeting, dont les deux Ligier JS53 du team IDEV Sport Racing.

CALENDRIER DE LA SAISON
6 HEURES DE BARCELONA-CATALUNYA (20-21-22 MARS)
6 HEURES DU MUGELLO (24-25-26 AVRIL)
6 HEURES DU MOTORLAND ARAGON (29-30-31 MAI)
4 HEURES DE DIJON (26-27-28 JUIN)
12 HEURES DU PAUL-RICARD (28-29-30 AOÛT)
6 HEURES DE MAGNY-COURS (9-10-11 OCTOBRE)
6 HEURES D'ESTORIL (6-7-8 NOVEMBRE)

LES 24H SERIES

Le circuit des 24 Heures Series s'est peu à peu développé depuis 2006, date du lancement de la première course, les 24 Heures de Dubaï, sous l'égide de leur promoteur, la société néerlandaise Creventic. Comme sur le Championnat VdeV, l'objectif de ce championnat est d'offrir à des gentlemen drivers, accompagnés de professionnels et de semi-professionnels, l'opportunité de participer à des courses d'endurance de 12 et 24 heures sur des circuits situés en Europe et à Dubaï. Ce championnat est ouvert à une large gamme de voitures de tourisme, IDEC Sport Racing s'aligne sur ces épreuves dans la catégorie 997, réservée aux Porsche Cup 997 et 991.

CALENDRIER DE LA SAISON
24 HEURES DE DUBAI (8-9-10 JANVIER)
12 HEURES DU MUGELLO (12-13-14 MARS)
12 HEURES DE ZANDVOORT (29-30 MAI) *
24 HEURES DU PAUL-RICARD (10-11-12 JUILLET)
24 HEURES DE BARCELONE (4-5-6 SEPTEMBRE)
12 HEURES DE BRNO (9-10 OCTOBRE) *

(* Pour des raisons d'incompatibilité de calendrier, IDEC Racing Team ne s'aligne pas sur ses épreuves





IDEC SPORT SAILING





A 59 ans, Francis Joyon va s'attaquer à son premier record en équipage, et pas n'importe lequel : le Trophée Jules Verne. Déjà détenteur du record du tour du monde en solitaire, Joyon pourrait réaliser un doublé inédit dans l'histoire de la course au large s'il réitérait l'exploit en équipage. Pour se faire, il partira à bord d'un bateau qui a fait ses preuves en remportant un Trophée Jules Verne (en 2010) mais aussi deux Route du Rhum (2010 et 2014), l'ex Groupama 3 et BP VII, qui portera les couleurs d'IDEC SPORT autour de la planète.

45 jours 13 heures 22 minutes et 53 secondes. C'est le temps de référence que Francis Joyon a désormais en tête, celui du Trophée Jules Verne, établi en 2012 par Loïck Peyron et son équipage à bord de Banque Populaire V. Tour du monde en équipage par les trois caps (Bonne Espérance, Leuuwin et Horn), le Trophée Jules Verne fait rêver les marins depuis 1993 et le premier temps de référence établi par Bruno Peyron et ses hommes en 79 jours 6 heures 15 minutes et 46 secondes. Vingt-deux ans après, Francis Joyon va s'attaquer à son tour à ce record my-

thique. Il connaît bien le parcours pour l'avoir bouclé à deux reprises en solitaire, en battant les deux fois le record absolu. Sa performance de 2008 (57 jours 13 heures 34 minutes et 6 secondes) tient toujours. A l'époque, il avait réalisé le deuxième meilleur chrono de tous les temps, équipages confondus ! Aujourd'hui, seulement trois équipages ont fait mieux que Francis Joyon (Orange II en 2005, Groupama 3 en 2010 et Banque Populaire V en 2012).

LE TOUT PREMIER RECORD EN ÉQUIPAGE POUR FRANCIS JOYON

Au fil des années, Francis Joyon s'est forgé un palmarès hors-norme en solitaire. Outre le tour du monde, il est encore à ce jour détenteur du prestigieux record de l'Atlantique Nord. Ces dernières années, à bord de son fidèle IDEC, il avait amélioré le record de la Route de la Découverte ou encore celui des 24 h. Recordman des records en solitaire Francis est un bizuth en équipage. Fidèle à son principe de simplicité et d'efficacité, il s'entourera d'une équipe navigante réduite : maximum 6 personnes à bord pendant le Jules Verne. A titre de comparaison, ils étaient 10 à bord de Groupama 3 et 14 sur Banque Populaire .

DAVID CONTRE GOLIATH

C'est en novembre prochain que Francis Joyon entrera en stand-by, dans l'attente de la meilleure fenêtre météorologique possible pour s'élancer autour du monde. Au même moment, un autre maxi trimaran se mettra également en attente : Spindrift 2, le plus grand trimaran de course au monde, qui n'est autre que l'ex Banque Populaire V, tenant du titre du Trophée Jules Verne. Un monstre de puissance à côté duquel le nouveau maxi trimaran IDEC SPORT ferait presque figure de « petit » bateau avec ses 31,50 mètres et son gréement raccourci. Et pourtant, Francis Joyon aura toutes ses chances à bord de son trimaran léger, sain et polyvalent. Skipper talentueux, équipage rodé, bateau performant : Francis Joyon est armé pour réussir son incroyable doublé... ☰





« A MON TOUR DE M'ATTAQUER À CETTE AVENTURE FASCINANTE ! »

Pour le détenteur du record du tour du monde en solitaire, le Trophée Jules Verne sera l'occasion de réaliser un doublé historique. Un exploit qui serait d'autant plus retentissant que Francis Joyon, 59 ans, participera à son premier record en équipage. A bord d'IDEC SPORT (ex Groupama 3 de Franck Cammas et BP VII d'Armel Le Cléac'h puis Loïck Peyron), Joyon misera sur la légèreté et partira avec un équipage réduit. Explications.

Francis, que représente le Trophée Jules Verne pour toi ?
 J'ai suivi attentivement toutes les tentatives depuis 1993. J'ai été à chaque fois admiratif des marins qui partaient sur ce tour du monde en équipage. Maintenant c'est à mon tour de m'attaquer à cette aventure fascinante ! Le défi est de taille : je pourrais devenir le premier marin à remporter le tour du monde en solitaire puis en équipage. Le Trophée Jules Verne sera un exercice nouveau pour moi, il va falloir que j'apprenne à manager une équipe. Et contrairement au solitaire, nous exploiterons quasiment 100 % du potentiel du bateau. C'est excitant car je vais découvrir un support plus grand que mon précédent trimaran (31,50 m contre 29,70 m), avec un potentiel de vitesse énorme car le nou-

vel IDEC SPORT est semble-t-il capable d'atteindre les 40 nœuds relativement « facilement ». C'est très prometteur.

Spindrift 2, le bateau détenteur du Trophée Jules Verne (sous les couleurs de Banque Populaire V en 2012), devrait également entrer en stand-by cet automne. Le plus grand trimaran de course du monde (40 m) ne sera-t-il pas difficile à battre ?

IDEC SPORT aura des chances face à Spindrift 2 et nous partirons sans complexe. L'histoire du Trophée Jules Verne, et de la course au large en général, a souvent suivi une logique escalade en termes de dimensions et de technologies. Nous ne jouons pas à ce jeu-là puisque nous optons pour un « petit » bateau. IDEC SPORT sera un maxi trimaran polyvalent, avec de bonnes possibilités d'accélération et un rapport poids/puissance favorable. La longueur et le poids de Spindrift 2 induisent lourdeur dans le fonctionnement. Spindrift ou pas, la barre est haute puisqu'il faudra faire mieux que 45 jours 13 heures et 42 minutes pour remporter le Trophée Jules Verne. En 2010, Groupama 3 a bouclé le tour du monde en 48 jours avec une météo loin d'être idéale. Le bateau a le potentiel pour gagner plusieurs jours et améliorer l'actuel record. D'autant qu'à l'époque Franck

Cammas et son équipage avaient navigué plus prudemment après deux tentatives ratées. Il faudra être à fond tout le temps et ne pas avoir d'avarie. Il y aura aussi une part de réussite...

« LÉGER, LE NOUVEAU TRIMARAN IDEC SPORT EST UN AVION DE CHASSE »

Pourquoi avoir opté pour un petit gréement, une configuration habituellement utilisée pour la navigation en solitaire ?

Le petit mât est plus efficace et performant dès 20 nœuds de vent. Or, d'après une étude météo réalisée en collaboration avec le routeur Jean-Yves Bernot nous devrions être souvent confrontés à ces conditions à l'échelle d'un Trophée Jules Verne. Forcément moins lourd, le petit gréement permet au bateau d'être plus sain et de mieux passer dans la mer. Sans compter que le risque d'avarie

structurelle est plus faible car les contraintes à supporter sont moins importantes. Avec le grand mât il aurait fallu être au moins dix à bord, alors qu'avec la configuration retenue nous serons au maximum six (contre 14 pour le détenteur du Trophée Jules Verne Banque Populaire V en 2012 et 10 pour Groupama 3 en 2010). Le fait d'avoir un équipage réduit permet de simplifier le fonctionnement à bord et de jouer la carte de la légèreté en gagnant du poids sur la nourriture, le matériel de sécurité, les habits... Léger, le nouveau trimaran IDEC SPORT est un avion de chasse.

Quel sera ton programme dans les mois qui viennent ?

Le bateau est loué par Lending Club et nous le récupérerons le 15 septembre. Le calendrier va être chargé car le bon timing pour entrer en stand-by pour le Trophée Jules Verne est début novembre. Entre-temps, il faudra mettre le bateau aux couleurs d'IDEC SPORT, réinstaller le petit mât, adapter l'accastillage, remettre le bateau en état et prévoir des navigations d'entraînement. On ne va pas s'ennuyer ! ☰

FRANCIS JOYON, UN PALMARÈS EXCEPTIONNEL

Détenteur du premier
Ultimate Trophy

(récompensant le détenteur des
4 plus grands records en solitaire)

■
Tour du Monde

■
Record de l'Atlantique

■
Record des 24 heures

■
Record de la Route
de la Découverte



Devenir le premier marin à détenir les deux plus prestigieux records du tour du monde, en solitaire et en équipage (le Trophée Jules Verne) : le nouveau challenge de Francis Joyon ne manque pas de sel. Il est à la hauteur d'un marin aussi discret à terre que dur au mal et battant en mer, qui s'est forgé au fil des années un palmarès exceptionnel.

La philosophie de Joyon tient de Lavoisier. Pour participer à sa première Route du Rhum, en 1990, Francis récupère à la Trinité-sur-Mer les flotteurs de l'ancien catamaran Elf Aquitaine pour bricoler un nouveau bateau. En redonnant une deuxième vie à un multi laissé à l'abandon, il démontre que l'efficacité ne nécessite pas forcément d'importants moyens financiers. Et il esquisse les prémices d'une certaine manière de réaliser ses projets qui est devenue sa marque de fabrique : aller à l'essentiel et faire beaucoup avec peu.

IDEC ET LA GRANDE AVENTURE DES RECORDS

Sa rencontre avec le groupe IDEC marque un tournant dans sa carrière. Aux côtés de son nouveau partenaire, Francis Joyon se lance dans une incroyable chasse aux records en

solo, à commencer par le plus prestigieux : le tour du monde en solitaire sans escale. Il s'élance à bord de son premier trimaran géant, l'ancien Sport Elec d'Olivier de Kersauson, devenu IDEC, conçu pour un équipage de six à sept personnes. En 2004, il établit un nouveau temps de référence autour du monde en 72 jours 22 heures 54 minutes et 22 secondes : une véritable performance. Un an plus tard, la Britannique Ellen MacArthur lui ravit pourtant son record, donnant une bonne occasion à Francis de repartir. Entre-temps, il pulvérise un autre record mythique : celui de l'Atlantique Nord en solitaire. Mais lors du convoi entre le cap Lizard et la Trinité-sur-Mer, épuisé, il s'endort et suite à une panne électrique son trimaran s'échoue sur les rochers de Saint-Guérolé. Un coup dur, mais le colosse ne se laisse pas abattre. Il fait construire un nouveau bateau spécialement conçu pour ses vellétés de tour du monde. A bord d'IDEC, deuxième du nom, il explose le record en 57 jours 13 heures 34 minutes et 6 secondes ! Un exploit immense, et à ce jour jamais égalé. A la barre de sa flèche rouge, il améliore d'autres grands records : Atlantique nord, 24 heures, Route de la Découverte. Fidèle à ses habitudes, Francis Joyon savoure le travail bien fait mais ne fanfaronne pas. A l'été 2013, après son nouveau temps de référence sur l'Atlantique nord, il déclarait joliment : « Il n'y a plus de

héros de nos jours mais on peut espérer, parfois, être à la hauteur de ceux qui nous ont fait rêver quand on était plus jeunes ». Belle leçon de modestie de la part d'un navigateur qui aime aussi ouvrir de nouvelles voies maritimes comme il l'avait fait entre la France et l'île Maurice en 2009 ou lors de la Route de l'Amitié en 2014, et comme il le fera en 2016 lors d'un record inédit entre la France et la Chine.

LE NOUVEAU DÉFI DE FRANCIS

Dès l'automne prochain, Francis Joyon reprendra sa chasse aux records, mais en équipage cette fois, en s'attaquant au mythique Trophée Jules Verne, le tour du monde en équipage, à la barre d'un maxi trimaran (ex Groupama 3 puis Banque Populaire VII) au palmarès éloquent. Temps à battre : les 45 jours 13 heures 42 minutes et 53 secondes établis en 2012 par Loïck Peyron et son équipage sur Banque Populaire V. S'il parvenait à faire encore mieux, Francis Joyon deviendrait le premier homme à détenir les deux plus beaux records autour du monde : en solitaire et en équipage. La barre est haute, mais certainement pas hors de portée d'un marin de la trempe de Francis Joyon. ☰

PALMARÈS (extraits)

- 2014. 6° de la Route du Rhum
- 2014. Record de la Route de l'Amitié entre Bordeaux et Rio de Janeiro en 13 j. 4 h. 05' et 19"
- 2013. Record de l'Atlantique nord en solitaire en 5 j. 2 h. 56' et 10" (record valide à ce jour)
- 2013. Record de la Route de la Découverte en 8 j. 16 h. 7' et 5" (amélioré par Armel Le Cléac'h)
- 2012. Record des 24 heures en solitaire avec 666.2 milles parcourus (amélioré par Armel Le Cléac'h)
- 2010. 2° de la Route du Rhum
- 2009. Record entre la France et l'île Maurice en 26 j. 4 h. 13' et 29" (1^{er} temps de référence)
- 2008. Record du tour du monde absolu en solitaire en 57 j. 13 h. 34' et 6" (record valide à ce jour)
- 2007. Record de la traversée de la Manche en solitaire en 6 h. 23' et 36" (record valide à ce jour)
- 2005. Record de la traversée de l'Atlantique nord en solitaire en 6 j. 4 h. 01' et 37"
- 2004. Record du tour du monde absolu en solitaire en 72 j. 22 h. 54' et 22"
- 2001. Vainqueur du Fastnet
- 2000. Vainqueur de la Transat Europe 1



UN BATEAU QUI A FAIT SES PREUVES

Ancien Groupama 3 puis BP VII, le nouveau maxi trimaran IDEC SPORT affiche un palmarès exceptionnel : détenteur du Trophée Jules Verne de 2010 à 2012, le bateau a aussi remporté les deux dernières éditions de la Route du Rhum - entre autres. Neuf ans après sa mise à l'eau, ce multi polyvalent a encore de beaux jours devant lui entre les mains expertes de Francis Joyon.

C'est en décembre 2004 que Groupama annonce la construction d'un trimaran géant pour tenter de battre les plus grands records océaniques, avec en point d'orgue le mythique Trophée Jules Verne. A l'époque où la course à l'armement bat son plein, Groupama souhaite concevoir un bateau de taille raisonnable, le plus « petit » trimaran capable de battre Orange II. Franck Cammas et son team optent pour une longueur de 31,50 mètres (105 pieds) dessiné par les architectes Marc Van Peteghem et Vincent Lauriot-Prévoist. La construction de Groupama 3 débute en 2005 au chantier Multiplast à Vannes. Après près de 130 000 heures de travail, le bateau est mis à l'eau le 7 juin 2006. « Nous avons décidé de concevoir un trimaran de puissance moyenne », souligne Cammas lors de la présentation de son projet. « Groupama 3 est léger mais quand même suffisamment long pour être en sécurité dans les

mers du Sud. La puissance est obtenue par sa largeur alors que la légèreté est le fruit d'une optimisation de la structure, d'une rationalisation de l'équipement et de l'aménagement ainsi qu'une construction soignée. » Groupama 3 innove par son concept plus inspiré des trimarans Orma de 60 pieds (dont Groupama 2) que des géants précédents, plus lourds et conçus pour affronter le Grand Sud. Si Orange II (36,80 mètres) est redoutable dans la mer formée, il peine dans les petits airs et les brises modérées. Groupama 3 est beaucoup plus polyvalent : il va presque aussi vite dans les gros temps tout en étant plus à l'aise dans les conditions plus légères. Une nouveauté à noter : Groupama 3 est le tout premier grand multi à partir autour du monde avec des foils, un concept qui était jusqu'alors utilisé par les Orma, mais seulement sur l'Atlantique

MALHEURS ET BONHEUR SUR LE TROPHÉE JULES VERNE

Avant de s'attaquer au Trophée Jules Verne, Cammas et son équipage mènent une campagne de records sur l'Atlantique ponctuée par plusieurs succès : Route de la Découverte (Cadix-San Salvador) en mai 2007, Miami-New York en juin 2007, record de l'Atlantique Nord et des 24 heures en juillet. Fort de ces succès, Groupama 3 est prêt à relever le grand défi pour lequel il a été conçu et construit. Le 24 janvier 2008, le trimaran s'élance pour sa première tentative. Mais le 18 février, Groupama 3 chavire au large de la Nouvelle-Zélande alors qu'il possédait environ une journée d'avance sur le temps de référence d'Orange II. L'équipage est rapidement secouru, le bateau est remorqué puis rapatrié en France. Les dégâts sont importants mais au prix d'un chantier conséquent, Groupama 3 est reconstruit à l'identique, dans les mêmes moules. Le 5 novembre 2009, le multi est paré pour une deuxième tentative. Une avarie de structure (rupture de la liaison entre le bras arrière et le flotteur bâbord) au large de l'Afrique du Sud brise rapidement les espoirs de Cammas et de ses équipiers. Le troisième essai sera le bon : le 31 janvier 2010, à quelques jours de la fin officielle du stand-by, Groupama 3 largue les amarres pour une nouvelle tentative qui s'annonce délicate en rai-

son d'une météo loin d'être idéale. Longtemps en retard sur le temps de référence établi par Orange II en 2005 (50 jours 16 heures 20 minutes et 4 secondes), Groupama 3 bat le record du Trophée Jules Verne grâce à un final incroyable entre le deuxième passage de l'équateur et l'arrivée. Le 20 mars, Cammas et ses hommes décrochent un nouveau record en 48 jours 7 heures 44 minutes et 52 secondes. Ils deviennent les septièmes détenteurs du Trophée Jules Verne, inauguré en 1993.

LE BATEAU DOUBLE TENANT DU TITRE DE LA ROUTE DU RHUM

Toujours en 2010, Franck Cammas relève un défi que beaucoup pensent impossible, ou du moins très compliqué : remporter la Route du Rhum, seul sur son maxi trimaran de 31,50 mètres, doté pour l'occasion d'un gréement ramassé et d'un plan de pont adapté. La démonstration de Cammas est éclatante : après 9 jours 3 heures 14 minutes 47 secondes de mer, il s'impose à Pointe-à-Pitre devant Francis Joyon et Thomas Coville. Le bateau est ensuite racheté et devient BP VII. Remis à l'eau le 15 avril 2013 à Lorient, le bateau étoffe son palmarès entre les mains d'Armel Le Cléac'h qui bat plusieurs records en solitaire à son bord : Méditerranée, Route de La Découverte et

distance parcourue sur 24 heures (682 milles). Blessé à la main, Armel Le Cléac'h est contraint de déclarer forfait pour la Route du Rhum. Il est remplacé au pied levé par Loïck Peyron à la barre du maxi trimaran tenant du titre de la prestigieuse transatlantique. Après une très belle course, Peyron remporte la 10e édition de la Route du Rhum en 7 jours, 15 heures 8 minutes et 32 secondes – nouveau record de l'épreuve ! Portant désormais les couleurs d'IDEC SPORT avec Francis Joyon à la barre, ce maxi trimaran n'a certainement pas terminé sa moisson de victoires...



« IDEC SPORT PEUT TOUT À FAIT BATTRE SPINDRIFT 2 ET REMPORTE LE TROPHÉE JULES VERNE ! »

Architecte au cabinet VPLP, Xavier Guilbaud livre son point de vue sur le duel au sommet qui opposera IDEC SPORT (31,50 m) au géant Spindrift 2 l'automne prochain dans la conquête du Trophée Jules Verne.

« Spindrift 2 et IDEC SPORT vont tous deux entrer en stand-by pour le Trophée Jules Verne l'automne prochain. La lutte entre les deux équipages sera passionnante à suivre. Il y aura d'un côté un bateau surpuissant et de l'autre une « mobylette » menée par un équipage réduit. L'hypothèse

d'une victoire d'IDEC SPORT est tout à fait envisageable. Léger et maniable avec son petit gréement, ce bateau est à l'aise dans les zones de transition. Il pourra tirer son épingle du jeu dans la descente et la remontée de l'Atlantique. IDEC SPORT sera en revanche handicapé en-dessous de 10 nœuds, mais ce sont des conditions marginales à l'échelle d'un Trophée Jules Verne. Dans les mers du Sud, si les deux bateaux rencontrent les mêmes conditions, les écarts seront minimes. IDEC SPORT est un bateau safe sur lequel on peut tirer en toute sérénité. Ceci dit, Spindrift 2 a été très optimisé et sera donc un concurrent redoutable.

Sur le papier, il sera plus rapide qu'à l'époque où il portait les couleurs de Banque Populaire V. Battre les 45 jours de BP V est jouable pour IDEC SPORT et Spindrift 2. La barre est haute, à un niveau où la météo devient prépondérante. Au départ d'un Trophée Jules Verne, on a une vision assez claire sur la situation météo jusqu'au passage du cap de Bonne Espérance et l'entrée dans les mers du Sud. Après, c'est l'inconnue. Le record se joue souvent lors de la remontée de l'Atlantique, il y a donc une part de chance... »



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

ARCHITECTES. Cabinet VPLP
NOM OFFICIEL. Maxi Trimaran Solo
 Banque Populaire VII
LONGUEUR. 31,50 m
LARGEUR. 22,50
DÉPLACEMENT. 18 000 kg
TIRANT D'EAU. 5,70 m
HAUTEUR DU MÂT. 33,50m
STRUCTURE. Carbone-Nomex
VOILURE AU PRÈS. 411 m²
VOILURE AU PORTANT. 678 m²
TOUTE PREMIÈRE MISE À L'EAU. Juin 2006

Le Tour du monde en quatre-vingts jours : le roman d'aventures publié par Jules Verne en 1873 a inspiré les marins pour créer l'une des grandes aventures océaniques des temps modernes, le Trophée Jules Verne. Depuis les premières tentatives à l'hiver 1993, le record du tour du monde à la voile en équipage suscite bien des convoitises. Loin d'être terminée, son histoire est déjà riche. En prenant part à son premier record en équipage, Francis Joyon pourrait bien en écrire une nouvelle page marquante...



C'est l'un des romans les plus célèbres de Jules Verne, écrit en 1872 et publié en 1873 : Le Tour du monde en quatre-vingts jours raconte les aventures d'un gentleman anglais, Phileas Fogg, qui a fait le pari fou de boucler un tour du monde en 80 jours, voire moins. Pour y parvenir, tous les types de transport sont autorisés, dont le voilier... Au terme d'un incroyable périple, il revient à Londres quatre-vingt jours moins cinq minutes après son départ ! Plus d'un siècle après sa publication, ce classique de la littérature française va devenir une source d'inspiration pour les marins, à commencer par

Yves Le Cornec qui, en 1984, veut réarmer William Saurin, le trimaran géant d'Eugène Riguidel, pour tenter de boucler un tour du monde à la voile en moins de 80 jours. Mais le projet capote faute de financement. En 1989, 13 marins s'attaquent au tout premier Vendée Globe Challenge, le tour du monde en monocoque en solitaire, sans escale et sans assistance. Titouan Lamazou remporte l'épreuve en 109 jours et 8 heures. De quoi donner envie à certains de relancer des projets pour un tour du monde en multi sur les traces de Phileas Fogg...



LE DÎNER FONDATEUR

Le 13 août 1990, Yvon Fauconnier invite quelques amis marins sur sa péniche à Neuilly-sur-Seine. Sont notamment présents Titouan Lamazou, Florence Arthaud, Bruno et Loïck Peyron, Jean-Yves Terlain, le Néo-Zélandais Peter Blake et le Britannique Robin Knox-Johnston. Ensemble, ils mettent en place les bases du Trophée Jules Verne et définissent le parcours, un tour du monde par les trois caps : Bonne Espérance, Leeuwin et Horn. La ligne de départ et d'arrivée se situe entre le phare de Créac'h, à Ouessant, et le Cap Lizard, à la pointe Sud-Ouest de l'Angleterre.

TROIS ÉQUIPAGES PIONNIERS

A l'hiver 92/93, trois équipages relèvent le défi. Premier à s'élancer, Olivier de Kersauson part en franc tireur en s'élançant depuis la rade de Brest, sans respecter le parcours défini trois ans plus tôt par ses camarades. Les équipages menés par Bruno Peyron, d'une part, et Peter

Blake et Robin Knox-Johnston, de l'autre, gagnent quant à eux la zone de départ prévue et s'élancent à 7 heures d'intervalle. Au large de Cape Town, Kersauson percute un growler et voit ses chances disparaître. Les deux autres équipages poursuivent leur course à distance. Dans l'océan Indien, les Anglo-Saxons heurtent un OFNI et doivent à leur tour abandonner. Bruno Peyron et ses hommes sont donc seuls contre le chrono et tiennent bon malgré un passage du cap Horn épique (avec des vents de 70 nœuds). Le mardi 20 avril 1993, ils franchissent la ligne d'arrivée après 79 jours, 6 heures, 15 minutes et 46 secondes de mer et deviennent les premiers détenteurs du Trophée Jules Verne. Moins de 80 jours : le pari est réussi...

LE CHASSÉ-CROISÉ PEYRON/KERSAUSON

Piqués au vif, Robin Knox-Johnston et Peter Blake repartent en janvier 1994 et bouclent le parcours en 74 jours 22

heures 17 minutes et 22 secondes, améliorant ainsi de plus de 4 jours le temps de référence de Bruno Peyron. Olivier de Kersauson termine lui en 77 jours. Obstiné, il engage son trimaran Sport-Elec sur deux campagnes successives en 1995 et 1996 mais ses tentatives demeurent infructueuses. Qu'à cela ne tienne, Kersauson repart en 1997 et inscrit son nom au palmarès avec un temps de 71 jours 14 heures 22 minutes et 8 secondes. En 2002 s'engage alors un duel prometteur entre Peyron et Kersauson. Le premier s'élanche à bord d'Orange (maxi-trimaran de 32m) mais revient quelques heures après le départ. A bord de Geronimo, Kersauson tente à son tour sa chance mais doit abandonner au large du Brésil. Entre-temps, Orange est réparé et peut donc reprendre la mer. 64 jours 8 heures 37 minutes et 24 secondes plus tard, Bruno Peyron devient le premier double détenteur du Trophée Jules Verne. En 2003, Ellen MacArthur puis Olivier de Kersauson, toujours lui, tentent leur chance, en vain... L'année 2004 est marquée

par une nouvelle confrontation entre Peyron et Kersauson. Le second améliore le temps de référence en 63 jours 13 heures 59 minutes et 46 secondes. Premier à traverser l'Atlantique en moins de 5 jours à bord de Cheyenne, l'Américain Steve Fossett concrétise cette belle performance en 2004 en bouclant le tour du monde en 58 jours 9 heures 32 minutes et 45 secondes. Mais sa performance n'est pas reconnue car Cheyenne s'était élancé sur le parcours du Trophée Jules Verne sans payer ses droits d'inscription. Un an plus tard, la réponse de Bruno Peyron est implacable : il frappe un grand coup en pulvérisant le record en 50 jours 16 heures 20 minutes et 4 secondes à bord d'Orange II. La

barre est très haute et beaucoup estiment que ce record n'est pas prêt d'être battu...

LES CAMPAGNES DE FRANCK CAMMAS

C'est sans compter sur Franck Cammas qui annonce fin 2004 le lancement d'un maxi trimaran de 31,50 mètres taillé pour le Trophée Jules Verne : Groupama 3 qui n'est autre que le nouvel IDEC SPORT de Francis Joyon. Mis à l'eau en juin 2006, ce redoutable chasseur de record lance sa première campagne à l'hiver 2007/2008. Disposant d'une avance d'un jour sur le temps de référence d'Orange

II, Franck Cammas et ses hommes chavirent au large de la Nouvelle-Zélande. Les hommes sont sains et saufs et la plate-forme de Groupama 3 est rapatriée en France. Nullement échaudé, Cammas repart en novembre 2008 et l'aventure s'arrête cette fois en Atlantique Sud, suite à la rupture de la liaison entre le bras arrière et le flotteur bâbord. Jamais deux sans trois : le 31 janvier 2010, Cammas retente sa chance malgré une fenêtre météo incertaine. Un choix qui s'avère payant choix puisque 48 jours 7 heures 44 minutes et 52 secondes après leur départ, le skipper et ses neuf équipiers s'emparent à leur tour du Trophée Jules Verne.



LE COUP DE MAÎTRE DE LOÏCK PEYRON

Cette même année, un autre bateau a choisi d'attendre un créneau plus favorable pour s'élancer, créneau qui ne s'est jamais présenté. Il s'agit de Banque Populaire V, le plus grand trimaran jamais construit avec ses 40 mètres de long et son mât culminant à 45 mètres. C'est donc avec une grosse motivation que l'équipage de Banque Populaire V, mené par Pascal Bidégorry, fait sa première tentative le 22 janvier 2011. Mais au 13e jour de course, une collision avec un OFNI ruine les espoirs de Bidégorry et des siens. Courant

2011, un nouveau skipper est nommé, Loïck Peyron. Avec 13 équipiers connaissant bien le bateau, il s'élance le 22 novembre et réalise un chrono canon : 45 jours 13 heures 22 minutes et 53 secondes ! 22 ans après le premier temps de référence établi par Bruno Peyron, le Jules Verne est donc toujours la propriété de la famille Peyron. En attendant de se faire déposséder de leur précieux trophée par Francis Joyon ? Grand spécialiste des records en solitaire, Joyon s'attaquera à son premier record en équipage et sera forcément un prétendant sérieux... ☰



Les records du Trophée Jules Verne

- 1993. Bruno Peyron sur Commodore explorer • CATAMARAN • 79 j. 6 h. 15' 56"
- 1994. Peter Blake sur Enza • CATAMARAN • 74 j. 22 h. 17' 22"
- 1997. Olivier de Kersauson sur Sport Elec • TRIMARAN • 71 j. 14 h. 22' 8"
- 2002. Bruno Peyron sur Orange • CATAMARAN • 64 j. 8 h. 37' 24"
- 2004. Olivier de Kersauson sur Geronimo • TRIMARAN • 63 j. 14 h. 59' 46"
- 2004. Steve Fossett sur Cheyenne • CATAMARAN • 58 j. 9 h. 32' 45"
- 2005. Bruno Peyron sur Orange 2 • CATAMARAN • 50 j. 16 h. 20' 4"
- 2010. Franck Cammas sur Groupama 3 • TRIMARAN • 48 j. 7 h. 44' 52"
- 2012. Loïck Peyron sur le Maxi Banque Populaire V • TRIMARAN • 45 j. 13 h. 42' 53"



45 JOURS
13 HEURES
42 MINUTES
53 SECONDES

Temps à battre
 détenu par Banque
 Populaire
 Loïck Peyron

**UN NOUVEAU RECORD
 ENTRE LA FRANCE ET LA CHINE EN 2016**



Recordman des records océaniques, Francis Joyon projette d'ouvrir avec le maxi-trimaran IDEC SPORT une nouvelle route maritime entre la France et la Chine, avec toujours un chronomètre comme référent. Dans sa volonté de défricher de nouveaux parcours, Francis avait déjà établi un premier temps de référence entre la France et l'île Maurice en 2009, puis plus récemment sur la Route de l'Amitié entre la France (Bordeaux) et le Brésil (Rio de Janeiro). Son défi de 2016 se fera sur un parcours qui porte l'imaginaire et le symbolique, à l'heure où l'empire du milieu s'éveille à la pratique sportive de la voile. La démarche ne manque pas d'originalité et de portée dans la mesure où elle associe au plus haut degré l'idée d'exploit et l'esprit de découverte. ☰



UN NOUVEAU PROGRAMME POUR SOUTENIR
L'ICM ET LA RECHERCHE MEDICALE



Depuis 2007, Patrice Lafargue et Francis Joyon ont choisi de soutenir la cause de l'ICM et de porter dans leurs voiles mais aussi sur les voitures, les couleurs de l'Institut du Cerveau et de la Moelle Epiniere. Le Professeur Gérard Saillant, initiateur de cet Institut de recherches unique au monde et Jean Todt, (membre fondateur et président de la FIA), parrains de l'ancien maxi-trimaran IDEC, sont souvent présents lors des grands événements organisés au profit de l'ICM par le Groupe IDEC.

DE GRANDS AMBASSADEURS

Ce nouveau programme sera l'occasion de promouvoir la recherche médicale en soutenant de nouveau l'institut du Cerveau et de la Moelle épinière (ICM), implanté au cœur du Centre hospitalier-universitaire de la Pitié-Salpêtrière à Paris. Unique au monde, l'ICM réunit 500 chercheurs et techniciens œuvrant contre les maladies d'Alzheimer, de Parkinson ou encore la sclérose en plaques. Sa devise ? « Permettre aux hommes de rester libre de leurs mouvements et de leurs pensées ». Liberté qui est le moteur même

des marins comme Francis Joyon et du Team IDEC SPORT...

De grands ambassadeurs comme Luc Besson, Maurice Lévy, Jean Todt, Michael Schumacher, Jean Réno et bien d'autres, apportent déjà leur notoriété au projet qui ose relever cet immense défi de santé publique. Francis Joyon et IDEC SPORT leur emboîtent aujourd'hui le pas autour du monde, en espérant être suivis et imités par tous, dans leur soutien à cette grande cause.

UN PROJET PILOTE NOVATEUR

L'Institut du Cerveau et de la Moelle Épinière (ICM) est une Fondation privée reconnue d'utilité publique. Fondé par trois médecins français de réputation mondiale - Yves Agid, Professeur en neurologie et neurosciences ; Olivier Lyon-Caen, Professeur en neurologie; et Gérard Saillant, Professeur en chirurgie orthopédique et traumatologique - l'ICM est un projet pilote novateur et ambitieux implanté au cœur de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière à Paris, le plus grand hôpital français et l'un des tout premiers centres mondiaux pour la prise en charge des maladies du système nerveux. ☰

En soutenant l'ICM,
vous offrez aux chercheurs
la possibilité de

PRÉVENIR
▪
GUÉRIR ET
▪
RÉPARER

les maladies neurologiques



[www. http://icm-institute.org/](http://icm-institute.org/)



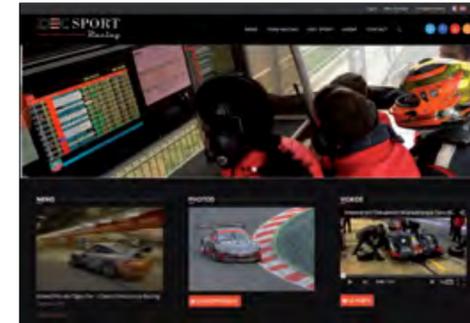


VOTRE PREMIER RÉSEAU SOCIAL D'ASSURANCES

Investir on-line
THE BEST WAY TO INVEST

Institut du Cerveau
et de la Moelle épinière | 

www.idecsport.com



www.idecsport-racing.com

-  @IDECsportRacing
-  IDEC SPORT Racing
-  IDECSPORTRACING
-  IDEC SPORT Racing



www.idecsport-sailing.com

-  @FrancisJoyon
-  Francis Joyon
-  FrancisJoyon_IDECSPORT
-  FrancisJoyon



IDEC SPORT

CONTACT PRESSE
Agence Mer & Media - Rennes

Fabrice Thomazeau
Tél. : +33/(0)2 99 23 83 83
Mob : +33/(0)6 86 00 06 73

E-mail : fabrice.thomazeau@mer-media.com

www.idecsport.com