

Juin 2007



Le programme Aviva Ocean Racing de Dee Caffari : devenir la première femme à avoir fait le tour du monde dans les deux sens



Sommaire

Aviva Challenge : Dee Caffari, première navigatrice à avoir fait le tour du monde en solitaire contre vents et courants

Dee Caffari et l'Aviva Ocean Racing : devenir la première navigatrice à avoir fait le tour du monde dans les deux sens

- Objectif Vendée Globe 2008/2009
- Le programme d'entraînement de Dee Caffari
- La flotte de Dee Caffari

Biographie de Dee Caffari

L'équipe de Dee Caffari

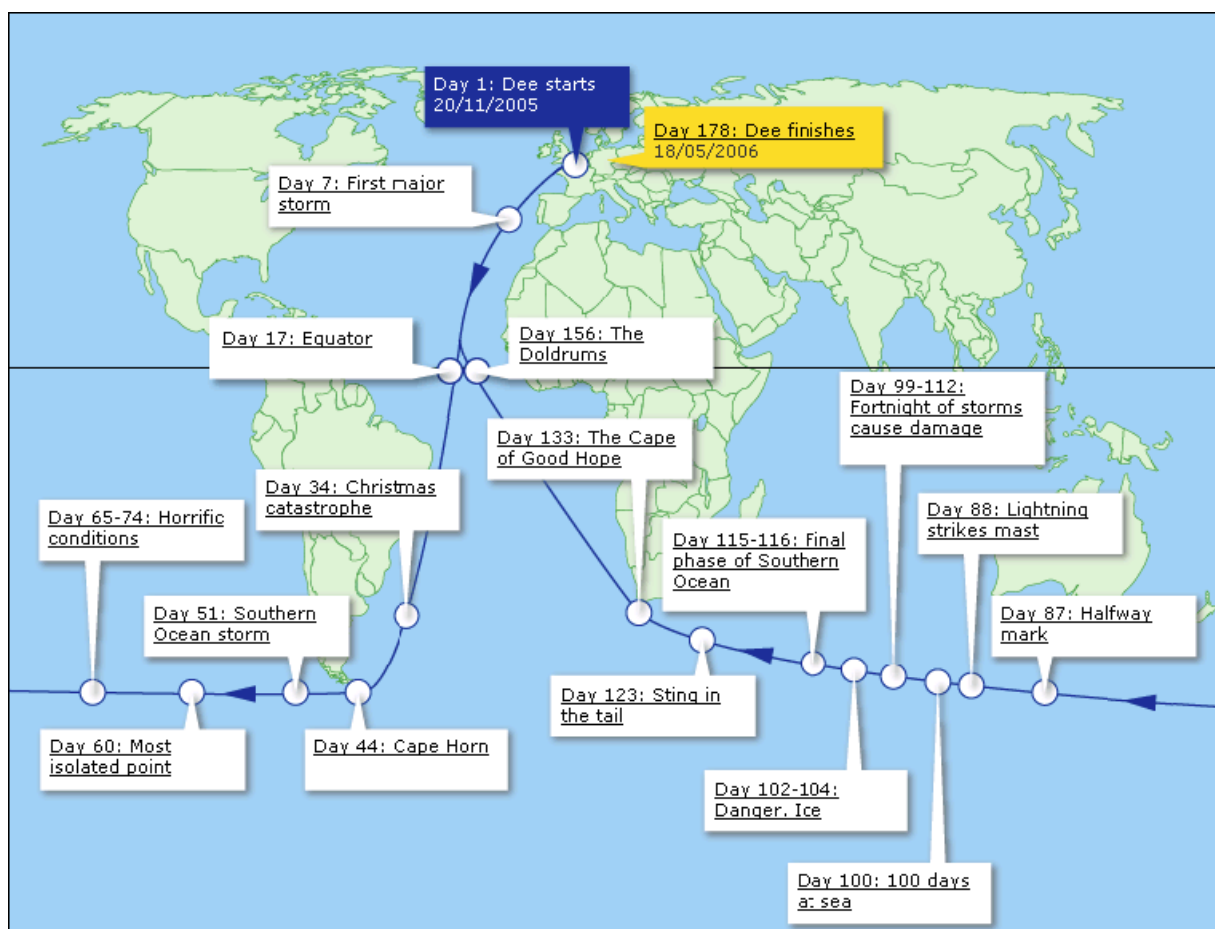
A propos d'Aviva

Dee Caffari et Aviva



Dee Caffari, première femme à avoir fait le tour du monde en solitaire contre vents et courants

En mai 2006, Dee Caffari est devenue la première femme à avoir fait le tour du monde en solitaire sans escale, contre les vents et les courants dominants, à bord du bateau Aviva. Elle a parcouru plus de 47 000 kilomètres, affrontant la solitude, de dangereux icebergs, des vagues gigantesques, de terribles tempêtes et des ouragans, pour établir un nouveau record du monde : 178 jours, 3 heures, 6 minutes et 15 secondes. Ce temps a été homologué par le World Sailing Speed Record Council, conseil mondial d'homologation des records de vitesse à la voile.



Faire le tour du monde contre les vents et les courants dominants est l'un des plus grands défis des navigateurs. Le tour du monde de Dee Caffari fut long. Parfois, elle avançait lentement et son voyage était très pénible. Son voilier a dû affronter les vents contraires. Les éléments adverses qu'elle a subit pendant une grande partie de son voyage l'ont condamnée à parcourir 7 400 kilomètres supplémentaires. La navigation face au vent oblige à changer régulièrement de cap, afin d'éviter les redoutables tempêtes des mers du sud.

Mais, pour Dee Caffari, c'était le prix à payer pour relever ce défi dont seuls quelques rares hommes étaient sortis vainqueurs. Le premier d'entre eux s'appelait Sir Chay Blyth. En 1971, il s'entêta à prendre la mer alors que les meilleurs navigateurs avaient tenté de l'en dissuader, qualifiant cet exploit d'impossible. Après 292 jours de mer, Sir Chay Blyth établit un record qui demeura inégalé pendant plus de vingt ans. En 1994, Mike Golding réalisa l'exploit en 161 jours. Philippe Monnet améliora le record de dix jours en 2000, avant que Jean-Luc Van Den Heede n'établisse, en 2004, le record actuel à 122 jours, 14 heures, 3 minutes et 49 secondes.

Ce tour du monde d'est en ouest est également très éprouvant pour le voilier. Dee Caffari était à bord d'un Challenge de 22 mètres, choisi pour sa bonne navigabilité, sa résistance et sa fiabilité. Le Challenge Aviva a permis de révéler la force de caractère et la superbe maîtrise de la navigation de Dee Caffari.



Dee Caffari et l'Aviva Ocean Racing : devenir la première navigatrice à avoir fait le tour du monde en solitaire dans les deux sens

Objectif Vendée Globe 2008/2009

Dee Caffari entend désormais établir un nouveau record mondial en devenant la première femme à avoir fait le tour du monde en solitaire dans les deux sens. Pour cela, elle participera au Vendée Globe 2008-2009.

Ce nouveau défi à relever lui ouvre les portes de l'univers très compétitif de la course en monocoque Open 60. Suite à l'annonce du renouvellement de son sponsoring par Aviva en janvier dernier, Dee Caffari s'est fixée un programme d'entraînement sur deux ans dénommé Aviva Ocean Racing. Ce programme comportera plusieurs courses en monocoques Open 60 en 2007 et 2008, lui permettant ainsi de se préparer au Vendée Globe 2008/2009.

Dee Caffari a déclaré : *« Je sais déjà que j'ai un mental fort, mais je dois désormais me concentrer sur le développement de mes compétences techniques afin de passer de 0 à Open 60 en moins de deux ans ! Qu'est-ce que je pourrais attendre de plus de mon prochain défi ? Le Vendée Globe est la course de voile la plus difficile : les meilleurs navigateurs du monde, les meilleurs bateaux, la plus grande flotte, pour la course de voile la plus difficile au cours des années à venir. »*

En effet, Dee Caffari souhaite désormais prouver, qu'en plus d'être endurante, elle peut également être rapide. Effectivement, en passant à la course en monocoque Open 60, elle accède au niveau de navigation le plus compétitif et le plus spectaculaire qui soit. Alors que son expérience précédente consistait à skipper des bateaux conçus pour naviguer « à l'envers », elle doit désormais relever un défi majeur nécessitant un apprentissage accéléré de la navigation « sous le vent ».

Le programme d'entraînement de Dee Caffari

Durant la première phase de sa campagne, Dee Caffari utilisera le bateau d'entraînement « Aviva », dénommé auparavant « Hellomoto ». De plus, la construction d'un nouveau bateau de course spécialement conçu pour le Vendée Globe a commencé. A ce titre, Dee Caffari et son équipe ont choisi le concepteur Merfyn Owen d'Owen Clarke Designs.

Elle va participer au **Calais Round Britain Race**, course autour des îles britanniques, au départ de Calais qui commence le 3 juin 2007. Cette course qui s'étend sur 1850 miles constituera une mise en jambe au Vendée Globe, sur un parcours très tactique et particulièrement varié en termes de conditions météorologiques.

Dee Caffari participera ensuite à la régata **Mini Fastnet** qui débutera le 17 juin 2007 depuis le port de plaisance de Tréboul dans le Finistère. Les équipages s'élancent dans la baie de Douarnenez, prisée par les régatiers du monde entier, pour aller virer vers le phare du Fastnet et revenir vers Douarnenez.

Le 22 juillet 2007, Dee Caffari sera au départ de la **Transgascogne 6.50**, ultime occasion pour les futurs participants à la Transat Jacques Vabre de tester, en course, leurs bateaux et pour les autres de se frotter à ceux qui traverseront l'Atlantique en solitaire. Le parcours consiste à effectuer un aller-retour entre Port Bourgenay en Vendée et Santander en Espagne.

Dee Caffari participera ensuite en août à la **Skandia Cowes Week**, l'une des plus grandes régates au monde. La ville de Cowes est située sur l'île de White dans le sud de l'Angleterre.

Le 12 août 2007, Dee Caffari concourra à la course **Rolex Fastnet** démarrant depuis Cowes, puis, se poursuivant autour du fameux rocher du Fastnet, au sud-ouest de l'Irlande, et se terminant sur les côtes anglaises pour une arrivée à Plymouth. C'est une course difficile qui nécessite d'être aussi performant sur les parcours côtiers qu'au large.

La navigatrice prendra part à la célèbre **Transat Jacques Vabre** qui relie Le Havre à Bahia au Brésil pendant plusieurs semaines en novembre 2007.

En 2008, Dee Caffari participera à différentes épreuves de voiles qui seront communiquées ultérieurement.

Elle prendra part à **The Transat** autrefois appelée OSTAR. Cette course de 2800 milles entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis est une des grandes classiques de la course en solitaire.

La flotte de Dee Caffari

Durant la première phase de son programme, elle utilisera le bateau d'entraînement « Aviva », dénommé auparavant « Hellomoto ». De plus, la construction d'un nouveau bateau de course spécialement conçu pour le Vendée Globe est en cours. Dee Caffari et son équipe ont choisi le concepteur Merfyn Owen d'Owen Clarke Designs.

Parmi les Open 60, on trouve certains des voiliers de course les plus innovants. Conçus en fibre de carbone, ils bénéficient des derniers matériaux high-tech. La vitesse étant le principal atout de ces monocoques, les skippers font le maximum pour en réduire le poids et améliorer ainsi les performances. Ainsi, Dee Caffari devra décider si elle fait peindre l'intérieur de son bateau pour que l'habitacle soit de couleur vive et lumineuse ou si elle laisse la fibre de carbone noire à nu, plus oppressante, mais qui permettra d'alléger l'ensemble.

Le poste de communication sera le centre névralgique des deux voiliers qui seront équipés des toutes dernières technologies en la matière. Dee Caffari aura ainsi accès aux prévisions météorologiques, qu'elle devra analyser pour tracer son itinéraire. Ces technologies lui permettront également de diffuser des vidéos sur son site Internet et de le mettre régulièrement à jour, pour partager son aventure avec des millions d'internautes à travers le monde.

Elle vivra dans deux mètres carrés, dans un espace situé juste à côté des commandes de communication et sans lit. Elle dormira assise à son poste de navigation, lorsqu'elle le pourra. L'office se résumera à un minuscule camping-gaz et à un petit évier. Pour préparer ses repas, Dee se contentera de verser de l'eau bouillante sur des plats déshydratés et surgelés. Elle ne consommera aucun produit frais à bord et limitera au maximum sa garde-robe et ses effets personnels pour alléger le voilier.

Aviva, le monocoque Open 60 d'entraînement de Dee Caffari



Nombre de voiles	GBR 111	Poids du bulbe	4 t
Concepteur	Groupe Finot	Tirant d'eau	4,50 m
Constructeur	JMV (France)	Hauteur du mât	25 m
Lancement	1998	Surface de la grandvoile	170 m ²
Longueur de la ligne de flottaison (LWL)	18,28 m	Surface du solent	109 m ²
Longueur totale (LOA)	18,28 m	Surface du gennaker	150 m ²
Largeur	5,20 m	Surface totale de la voilure au vent	270 m ²
	8,5 t	Déplacement Surface totale de la voilure sous le vent	490 m ²

Chiffres-clés

- Le Challenge de 22 mètres à bord duquel Dee Caffari a battu son record autour dumonde, est 4,5 fois plus lourd que l'Open 60. Il est en acier, afin de supporter la pression exercée par la navigation contre les vents et courants dominants. Pour l'Open 60, qui naviguera essentiellement sous le vent, la vitesse est cruciale. Il a donc été conçu en fibre de carbone, plus légère.
- Le poids total d'un Open 60 est celui d'un orque mâle adulte.
- L'Open mesure 3,65 mètres de moins que le Challenge 72, mais la surface de sa grand-voile mesure 58 m² de plus.
- La surface totale de la grand-voile d'un Open 60 est égale à celle de 2,5 terrains de squash.
- La surface totale de la voilure sous le vent d'un Open 60 est égale à celle de deux courts de tennis en double.
- La longueur de l'Open 60 est égale à celle de 2,5 autobus.
- Le Challenge 72 a été conçu au départ pour accueillir un équipage de dix-huit personnes, mais Dee Caffari a navigué seule à son bord. L'Open 60 est destiné uniquement à la navigation en solitaire.

Biographie de la skipper Dee Caffari



Dee Caffari est née dans le Hertfordshire, au nord de Londres, il y a trente-quatre ans. Lorsqu'elle n'est pas en mer, elle vit sur la côte sud de l'Angleterre. Elle fait ses débuts dans la voile avec son père dès son plus jeune âge. Elle se prend rapidement de passion pour la mer et devient monitrice de dériveur à l'université. Elle entame une carrière de professeur d'éducation physique dans le secondaire, avant de s'apercevoir qu'elle est en fait destinée à prendre la mer. Elle démissionne alors pour passer tous les diplômes nécessaires à la navigation à voile.

Après avoir voyagé, elle revient au Royaume-Uni où elle entre chez Mike Golding Yacht Racing. Elle participe à plusieurs courses au large sous la houlette du célèbre navigateur britannique. Elle est notamment skipper professionnel sur la flotte de Sir Chay Blyth à l'occasion du Global Challenge en 2004/2005. Elle est skipper d'une équipe de 17 navigateurs amateurs.

Mike Golding, l'un des rares hommes à avoir navigué contre les vents et courants dominants. Egalement passé au monocoque Open 60, il est considéré comme l'un des meilleurs navigateurs en solitaire du monde. Et, fruit du hasard, lorsque Dee Caffari travaillait pour Mike Golding, il était le propriétaire du bateau qu'elle utilise aujourd'hui à l'entraînement.

En mai 2006, Dee Caffari terminait le Challenge Aviva, devenant ainsi la première femme à accomplir un tour du monde en solitaire et sans escale contre les vents et courants dominants. Ce faisant, elle s'est affirmée comme navigatrice des plus émérites et s'est vue décernée le prix Raymarine Yachtsman of the Year.

Mais Dee n'est pas le genre de femme à se reposer sur ses lauriers. Elle a pris part depuis à plusieurs courses et événements caritatifs, dont le Challenge Mark Webber, une compétition qui met en lice douze équipes de quatre personnes parcourant presque six cents kilomètres à travers la Tasmanie, à pied, en kayak et à vélo. En avril 2007, Dee a terminé le Marathon de

Londres et récolté des fonds pour l'oeuvre de charité qu'elle avait choisi, Sail 4 Cancer. Ces événements ont permis à Dee d'exprimer sa soif de découverte tout en lui permettant de garder la forme physique nécessaire à la préparation de ses prochains défis.

En dehors de la voile, Dee Caffari aime les sports extrêmes, voyager et se détendre en lisant. Sa devise : oser, rêver et découvrir.

Prix remportés et nominations

- BBC South Yachtswoman of the year
- BBC South Sports Personality of the year
- Morgan Stanley "Great Briton" (finaliste)
- Square Mile Sport (finaliste)
- Femme du Royaume-Uni de l'année (nominée)
- Navigateur ISAF de l'année (finaliste)
- Royal Variety Award for Sporting Courage (vainqueur – navigatrice de l'année)
- Leeds Metropolitan University Graduation – Doctorat
- Royal Yacht Squadron Chichester Trophy Presentation

L'équipe de Dee Caffari

Pour avancer dans cette aventure, Dee Caffari tirera parti de l'expérience d'une équipe de spécialistes provenant de plusieurs disciplines de navigation. Son objectif : atteindre un niveau lui permettant de se battre pour une place en tête du classement du Vendée Globe 2008/9. Le noyau dur de son équipe a été choisie. Par ailleurs, d'autres spécialistes devraient être annoncés au cours des mois à venir.

Dee Caffari bénéficiera du soutien d'Andrew Roberts, directeur de projet, et de Harry Spedding, directeur du programme d'entraînement, qui avaient soutenu Dee Caffari dans son tour du monde en solitaire en 2006.

Andrew Roberts, directeur de projet



Andrew Roberts supervisera l'ensemble du projet et coordonnera l'équipe au cours des phases d'entraînement, de préparation et de compétition. Il sera également responsable de l'équipement du bateau d'entraînement et de la conception et de la construction du nouveau voilier.

Il a déjà mené à bien divers projets de navigation, des courses de trimarans aux courses autour du monde. A cette occasion, il a acquis une solide réputation d'homme soucieux des détails. Il a notamment dirigé la dernière course de Dee Caffari, le Challenge Aviva.

Andrew Roberts a préparé sept bateaux de course pour Chay Blyth de 1975 à 1984, dont le British Steel, le Great Britain 2 pour la Whitbread, les trimarans Great Britain 3 et Great Britain 4, ainsi que le Brittany Ferries. En 1977, il a collaboré avec Naomi James à la préparation de l'Express Crusader à bord duquel la navigatrice a effectué son tour du monde en solitaire. Il a enfin préparé divers monocoques et multicoques : le Colt Cars de Rob James, le Third Turtle, l'Olympus Photo et le Formule TAG de Mike Birch, le Great Britain 2 de Robin Knox-Johnston, le Lada Poch de Loïck Peyron, le Livery Dole de Peter Phillips, le Paragon d'Adrian Thompson, ainsi que l'IT82 de Nigel Irens et Tony Bullimore.

En 1989, Andrew s'associe à Chay Blyth pour fonder Challenge Business et créer une course autour du monde d'amateurs « à l'envers ». C'est lui qui dirige le projet, traçant les grandes lignes de deux catégories de voiliers en acier, qui figurent aujourd'hui parmi les plus performants de par leur navigabilité.

Harry Spedding, directeur du programme d'entraînement Aviva Ocean Racing



Harry Spedding dirigera le programme d'entraînement en assurant une progression optimale jusqu'au Vendée Globe. Il jouera un rôle essentiel dans la préparation du voilier d'entraînement et participera au soutien psychologique de Dee Caffari pendant la course.

Harry Spedding était son coach personnel pendant le Challenge Aviva. Il gérait, à ce titre, la transmission des informations et la communication entre la terre et le voilier, il supervisait les consultations effectuées par les

instructeurs chargés de l'entretien physique de la navigatrice et les coachs spécialisés dans la gestion des émotions, il analysait les performances et la position de Dee Caffari au cours de son éprouvant voyage.

Elevé dans une petite ferme du Dartmoor, au sud-est de l'Angleterre, Harry a développé très tôt un appétit pour les éléments naturels. Son esprit aventureux l'incite à voyager à travers l'Asie à la fin de ses études, avant de rentrer en Angleterre pour s'engager dans la marine. Il quitte l'armée, quelques années plus tard, son diplôme d'électronicien en poche, et rejoint la société Marconi Avionics. Mais au bout d'un an, l'appel du large est trop fort et Harry Spedding part pour les Antilles, où il trouve un emploi à bord de l'Adix, un voilier de 65 mètres. Quelques années plus tard, il revient au Royaume-Uni, où il entre dans une société de fret.

Au cours de ces cinq dernières années, Harry a acquis une grande expérience et tissé un réseau étendu de relations. Il a participé à l'Admiral's Cup et à la Commodore's Cup sous les couleurs de la Grande-Bretagne et entraîné plusieurs équipes aux techniques de course. Il a parcouru plus de 100 000 milles marins et pris part à divers projets de navigation.

Joff Brown, Directeur de projet de construction du monocoque Open 60



Joff Brown supervisera la construction de l'Open 60 de Dee Caffari conçu spécialement pour le Vendée Globe 2008/2009. Il a participé à de nombreux projets impliquant des Open 60 et jouera un rôle majeur dans la préparation du nouveau voilier. Ce directeur de projet natif de l'est de l'Angleterre est un professionnel de la régate. Il a étudié la construction et la gestion de voiliers pendant quatre ans au Southampton Institute, d'où il est sorti en 1998.

En 2000, il rejoint l'équipe à terre de Mike Golding Yacht Racing pour préparer un Open 60 conçu par Finot pour la saison de voile comprenant le Vendée Globe, la Transat anglaise et la Transat Jacques Vabre. Il entre chez Green Marine en 2002, au poste de directeur de projet pour la construction de plusieurs voiliers de course.

En février 2004, il devient directeur de projet de l'équipe Motorola Ocean Racing, où il supervise la préparation et la maintenance de l'Open 60 Hellomoto pour la saison 2004/2005. C'est ce voilier que Dee Caffari utilise à présent à l'entraînement. Joff Brown a récemment participé à la construction de l'Open 60 Hugo Boss par Neville Hutton Boat Builders au Royaume-Uni.

Merfyn Owen, concepteur



Merfyn Owen a été sélectionné par Dee Caffari et son équipe pour concevoir et construire le monocoque Open 60 à bord duquel elle participera au Vendée Globe 2008/2009, selon un cahier des charges précis : un voilier rapide et dont la navigation soit simple, pour que Dee Caffari puisse atteindre son objectif en se plaçant en tête du classement.

Merfyn Owen est ingénieur, membre de l'Institut Royal de la Construction Navale. Il a joué un rôle essentiel dans la définition des caractéristiques du nouveau Open 70 Volvo et il possède une solide expérience dans la conception des voiliers de course à quille pivotante.

Il s'est mis à l'Open 60 en 1993/94, à l'occasion d'un congé sabbatique au cours duquel il a relié l'Australie aux États-Unis par le Cap Horn, à bord du premier de ces voiliers, le Thursday's Child. Il a ensuite dirigé deux projets BOC/Around Alone, en 1994/95 (avec le Thursday's Child) et en 1998/99 (avec le Team Group 4).

Il a déjà effectué le tour du monde à la voile. Il était skipper dans le Challenge BT Global 1996/97 et a franchi deux fois le Cap Horn.

Mike Broughton, préparateur en routage météo



Mike Broughton formera Dee Caffari à la maîtrise du routage météo lors de la préparation des courses d'entraînement et du Vendée Globe 2008/2009. Ses connaissances ont guidé la navigatrice autour du monde au cours du Challenge Aviva 2006. En effet, la traversée des mers du sud s'est accompagnée de terribles conditions météorologiques. Mike Broughton a aidé Dee Caffari à contourner de redoutables tempêtes et à rattraper ensuite le temps perdu.

Au cours d'une carrière éclectique, Mike Broughton s'est frotté à l'élite de la voile à l'occasion de diverses courses. Médaillés olympiques et navigateurs autour du monde apprécient ses conseils en matière de prévisions et de routage météorologiques.

Il aide également les organisateurs du Royal Ocean Racing Club et de l'America's Cup à prévoir la météo. Ce skipper a remporté de nombreux titres et trophées dans le monde entier. Mike Broughton a également effectué une brillante carrière dans la marine anglaise, à bord de navires et d'avions, dans l'aéronautique navale, avant de rejoindre les rangs des renseignements britanniques. Il a participé à plusieurs conflits, aux commandes de l'hélicoptère d'un commando des forces spéciales, puis, avant d'effectuer quelques loopings de démonstration à bord de son hélicoptère Lynx. Il est également diplômé pour piloter les plus gros voiliers.