

**DOSSIER
DE PRESSE**

JUIN 2026



SOMMAIRE

ÉDITORIAL

I. KOJIRO SHIRAISHI, L'ESPRIT DE L'EAU

II. *DMG MORI GLOBAL ONE*, LA GÉNÈSE

III. L'ÉQUIPE : UNE DYNAMIQUE PIONNIÈRE

IV. LE PROGRAMME SPORTIF IMOCA 2026-2029

V. THE OCEAN RACE ATLANTIC, L'ÉQUIPAGE

VI. LA DMG MORI SAILING ACADEMY

VII. DMG MORI

VIII. LES PARTENAIRES





ÉDITORIAL

Lorsque DMG MORI, en tant que fabricant de machines-outils, a décidé de se lancer dans la course au large professionnelle, la vision n'a jamais été limitée à un simple sponsoring au sens classique. Dès le début, le Sailing Team a été conçu comme un projet intégré à long terme, reflétant ce que nous sommes en tant qu'entreprise : orientée vers la technologie, à dimension internationale et profondément centrée sur l'humain.

Au sein de la « *Global One Company* », notre ambition a toujours été de construire une équipe qui allie excellence technique et diversité culturelle. Le DMG MORI Sailing Team est un exemple vivant de la manière dont la haute performance naît lorsque la technologie de pointe et une collaboration humaine forte travaillent main dans la main. Tout comme dans la construction de machines, le succès en course au large ne dépend pas uniquement de la technologie. Il nécessite des personnes capables de la remettre en question et de l'améliorer en continu.

La course au large au plus haut niveau exige une précision extrême, une

fiabilité absolue et une innovation constante. Il n'y a aucune marge d'erreur. Cela est très similaire à ce que nous attendons de nos machines-outils de haute technologie. Dans les deux environnements, la technologie de pointe se combine à l'expertise humaine et au travail d'équipe.

En course au large, cela signifie la confiance entre le skipper, les ingénieurs et l'équipe à terre, la capacité à prendre les bonnes décisions sous pression et une compréhension approfondie du système dans son ensemble. Dans la construction de machines, c'est exactement la même chose : nos machines atteignent leur plein potentiel grâce aux personnes qui les conçoivent, les utilisent et les améliorent en continu.

Notre objectif est de repousser les limites technologiques et de créer un exemple vivant de performance portée par l'humain. C'est pourquoi une course en équipage comme The Ocean Race représente pour nous la prochaine étape logique, car elle traduit cette ambition

dans un contexte où la performance collective et le travail d'équipe sont déterminants.

Un moment qui, pour moi, incarne encore très clairement l'esprit de ce projet, remonte à ses tout débuts. Lorsque le Dr Mori m'a appelée pour la première fois avec l'idée de créer une équipe de voile, l'enthousiasme et la clarté de sa vision étaient immédiatement perceptibles. En très peu de temps, nous sommes passés de cette première conversation à la création d'une base en France, à la mise en service d'un IMOCA, puis au lancement officiel du DMG MORI Sailing Team. Cette phase reflète parfaitement ce que représente ce projet : le courage de se lancer dans quelque chose de nouveau, la rapidité d'exécution et la conviction que les idées ambitieuses deviennent réalité lorsque les personnes y croient sincèrement et collaborent au-delà des frontières.

Dr Irene Bader,
Membre du Comité de
Direction DMG MORI,
Directrice Générale de
DMG MORI Sports Marketing



I. KOJIRO SHIRAISHI, L'ESPRIT DE L'EAU

Comment devient-on l'un des plus grands navigateurs au monde lorsqu'on naît dans un pays où la course au large n'existe pas ? Pour Kojiro Shiraishi, la réponse est simple : « *il faut écouter son énergie intérieure, et la mienne me ramène toujours à la mer* ». Portrait d'un éternel curieux de l'ailleurs, qui n'a jamais eu peur de tracer sa voie.

Longtemps, Kojiro Shiraishi a été un enfant de la plage, qui regardait le Pacifique comme on contemple une promesse. Né à Tokyo en 1967 dans une « *famille japonaise typique et modeste ; un père employé de bureau, une mère au foyer, trois enfants* », il emménage vite dans la ville côtière de Kamakura. Là, le cadet est frappé : pas tant par la beauté de l'océan que par son immensité. Une sensation d'espace et de possible qui nourrit son imagination et sa curiosité. Mais dans le Japon des années 1970, la mer n'appartient qu'aux pêcheurs et, loin sur l'horizon, aux cargos. La navigation « *pour le plaisir des éléments* » n'existe pas.

À 5 ans, sa mère disparaît dans un accident. Élevé par un père strict mais libre d'esprit, il grandit avec une idée essentielle : « *Il faut faire confiance aux enfants, on ne peut pas s'opposer à un destin* ». Adolescent, Kojiro Shiraishi choisit un lycée maritime, à la discipline quasi militaire, moins par vocation que pour, toujours, chercher à ouvrir sa porte vers l'ailleurs.

LE MENTOR ET SON DISCIPLE

En 1983, un reportage va changer sa vie : il découvre

Yukoh Tada, un chauffeur de taxi devenu navigateur, qui vient de remporter le BOC Challenge, un tour du monde en solitaire avec escales. Fasciné, il part à Tokyo pour retrouver son numéro dans un annuaire et l'appelle pendant des semaines. A l'aube, un



jour, le marin décroche. La rencontre change tout. Plus qu'un apprentissage technique, il lui transmet une philosophie : ressentir, et surtout acquérir la certitude que tout est possible, à condition de s'y donner corps et âme.



Aux côtés de ce mentor complexe, Kojiro découvre la mer, la dureté et l'engagement. Une nuit de tempête, alors qu'il lutte à la barre, il voit Yukoh Tada cuisiner calmement. Un modèle de maîtrise qui devient objectif de vie.



« Cette image, elle me revient chaque fois que je vis quelque chose de dur en mer. »

Après le lycée, il devient le bras droit de ce personnage haut en couleurs, et découvre alors l'univers et les légendes de la course au large, dont sa dernière création, le Vendée Globe : un tour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance. « De ce jour de découverte, je n'ai fait qu'y penser. »

Mais sur le BOC Challenge 1991, auquel Yukoh Tada prend part, l'aventure tourne au drame. Yukoh abandonne la course et se suicide dans une chambre d'hôtel australienne. Kojiro Shiraishi perd une seconde figure tutélaire, et repart seul à bord vers le Japon. « Vous voyez comme les hommes peuvent être fous ? Mais je n'avais pas le choix que d'y arriver. »

PLUS JEUNE MARIN DE L'HISTOIRE À BOUCLER UN TOUR DU MONDE

Le jeune homme trouve alors refuge dans un chantier naval où il est accueilli comme un membre de la famille. Là, il reconstruit le bateau, rebaptisé *Spirit of Yukoh*, avec une idée fixe : partir seul autour du monde. Il s'élance une première fois en 1993, et doit faire demi-tour. Même scénario pour sa deuxième tentative. « Je me dis que si je n'y arrive pas la troisième fois, je me suiciderais. »

En 1994, il a 26 ans quand il achève sa boucle en 176 jours, et devient le plus jeune navigateur au monde à réussir cet exploit. Six mois seul où il découvre que partir, « ce n'est pas se couper du monde, c'est au contraire ne faire plus qu'un avec l'univers ». **Sa philosophie reste constante : « La joie est une décision ».**

Changer d'angle ; avancer, toujours. « *Quand une pièce est sombre, on allume la lumière, non ?* »

天如水！



« VIVRE COMME L'EAU »

Sa carrière se construit alors par opportunités et persévérance. Il embarque avec Bruno Peyron et pulvérise le record de la traversée du Pacifique, enchaîne les courses autour du monde avec escales (2^e de Around

Alone 2002, 2^e de la Velux 5 Oceans 2006), puis un autre record sur la transpacifique avec Lionel Lemonchois en 2008, en 3 jours, 22h, 27', 46''.

Navigateur atypique, toujours hors des sentiers battus, il poursuit sa progression. « *Vivre comme l'eau* » devient sa devise : être souple, fort, adaptable. L'eau ne résiste pas aux obstacles ; elle les contourne. « *Je ne cherche pas à conquérir quoi que ce soit. Ce que je recherche, c'est une unité avec la Terre.* »

En 2011, le tsunami au Japon interrompt son rêve de Vendée Globe. Il met sa carrière de marin entre parenthèses, mais s'emploie à la partager avec ses compatriotes. Il écrit, rencontre, échange, et s'occupe aussi de sa fille. Une autre forme de richesse.

LE GRAAL DU VENDÉE GLOBE

Il revient au large en 2016, rachetant in extremis un IMOCA pour prendre enfin le départ du Vendée Globe tant espéré. Mais un mois après le départ, 12^e au général, il démâte au large de Cape Town. Il décide alors de rentrer au Japon à la voile pour montrer qu'un échec ne signifie pas nécessairement baisser la tête.

À son retour, il rencontre alors Dr. Ing Masahiko Mori, Président de DMG MORI. Une relation de confiance naît, qui prend racine dans un même sens du respect, du collectif et de l'audace. Ensemble, ils lancent un projet avec un bateau neuf aux couleurs de l'entreprise, *DMG MORI GLOBAL ONE*.

Le 8 novembre 2020, en pleine pandémie de Covid-19, Kojiro Shiraishi est à la proue de sa majestueuse machine de carbone, en keikogi sombre, sabre de bois à la ceinture. Son objectif ? **Devenir le premier marin asiatique à boucler le Vendée Globe.** Une semaine après le départ, sa grand-voile se déchire. Il passe six jours à la réparer en mer, refuse d'abandonner et poursuit. Il franchit la ligne en 16^e position : une victoire personnelle, mais aussi et surtout collective.



« MON RÔLE EST D'OUVRIR LA PORTE »

Toujours animé par la transmission, il crée en 2022 la DMG MORI Sailing Academy, pour initier à la course au large de jeunes Japonais. « *Mon rôle est d'ouvrir la porte. Je me dois de tirer cette corde pour en hisser d'autres* », répète à l'envi celui qui s'emploie à démocratiser la course au large dans son pays d'origine.

En 2024, le voilà de nouveau engagé sur le Vendée Globe, puisant son énergie « *dans celle, infinie, des éléments* ». Après 90 jours de mer, il boucle une nouvelle fois ce tour du monde - et de lui-même.

La curiosité, éternel moteur de la destinée de Kojiro Shiraishi, est-elle toujours aussi puissante ? « *Bien sûr. Le jour où elle disparaîtra, je n'irai plus en mer. Mais quand je regarde l'horizon, j'ai encore envie d'y aller.* »

Dans une équipe plus soudée que jamais autour de ce marin hors normes qui ne se résume d'aucune définition, tous construisent le prochain chapitre technologique d'une aventure née sur une plage de Kamakura, d'un enfant regardant la mer et se demandant ce qui se trouvait de l'autre côté. Depuis, il n'a cessé d'aller voir. Comme l'eau qui, en ruisselant, trace son propre chemin.



II. DMG MORI GLOBAL ONE, LA GÉNÈSE

C'est une nouvelle page de la course au large qui s'ouvre avec *DMG MORI GLOBAL ONE*. Inspirée des monocoques avant-gardistes de l'America's Cup, sa carène inédite en IMOCA redéfinit les équilibres entre puissance et contrôle. Ce bateau n'est pas une évolution, mais un saut : un laboratoire grandeur nature où l'innovation devient méthode. Experts dans leurs domaines, chaque acteur de ce nouveau projet a capitalisé sur son expérience pour repenser ses manières de faire et trouver des solutions à la hauteur de l'ambition collective.

En osant explorer des voies jamais empruntées dans la course au large, mais tirées de l'héritage d'un écosystème en réinvention permanente, il affirme que la performance, aujourd'hui, consiste surtout à s'autoriser à penser librement, dans la confiance et le respect mutuel.

« UNE RÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE ÉQUIVALENTE À L'ARRIVÉE DES FOILS »

Que se passe-t-il quand on donne carte blanche à un esprit libre ? Pour dessiner ce nouvel IMOCA DMG MORI, c'est l'architecte naval Guillaume Verdier et son équipe qui ont été choisis. Celui dont les bateaux ont déjà tout gagné, notamment les quatre dernières éditions du Vendée Globe, a encore réussi à (se) réinventer. Entretien avec celui qui ose « faire différemment ».

Comment décrirais-tu la philosophie de ce nouvel IMOCA DMG MORI GLOBAL ONE ?

Kojiro aime beaucoup s'exprimer à travers des métaphores, alors je vais essayer de l'imiter. Dans mon esprit, avec les IMOCA, on avait avancé jusque-là d'un seul côté de la route. On a conçu des bateaux incroyables, mais qui sont devenus très violents pour les marins. Il était tout simplement temps de changer de côté de la route. C'est toujours un risque d'être le premier à faire autrement, mais pour moi, c'est une révolution technologique équivalente à l'arrivée des foils sur les IMOCA de la génération 2016.

C'est donc un bateau qui va se faire remarquer au ponton ?

Effectivement, il a « une gueule », comme on dit, déjà parce que la forme de la coque est très novatrice ! Dans sa filiation, c'est un bateau qui hérite de nombreux autres projets sur lesquels nous avons travaillé avec mon équipe, mais plutôt du côté de la Coupe de l'America, et du projet Hypersail de Ferrari. Ça nous a permis de faire de grands pas en avant !

Concrètement, quel comportement peut-on attendre de l'IMOCA DMG MORI GLOBAL ONE ?

Ce sera un bateau plus agréable à naviguer que les bateaux actuels, c'était vraiment l'idée d'aller moins dans la puissance pure et de réduire les chocs, mieux passer la houle. Longtemps, on a pensé que pour qu'un

bateau vole, il fallait d'abord qu'il s'appuie sur sa coque sur le côté, pour que dans un deuxième temps le foil agisse. Là l'idée, c'est de faire l'inverse ! Les foils sont suffisamment résilients, ils empêchent le bateau de gîter. C'est un exercice génial, parce que ça oblige à tout repenser, à réécrire tout ce qu'on avait posé avant.

Comment s'est passée la collaboration avec Kojiro Shiraishi ?

Kojiro est quelqu'un d'impressionnant. Il est extrêmement respectueux des autres, d'une humilité folle, à l'écoute tout en ayant aussi ses convictions. Il ne prend pas les solutions prémâchées, il veut comprendre, il a des exigences qui sont justes de par son immense expérience, mais jamais il n'impose les choses dans la force. Il est très sensible à l'innovation et veut faire



progresser la course au large en encourageant la liberté d'esprit. Je ne pourrai jamais assez le remercier de nous avoir accordés cette confiance.

Et avec l'équipe DMG MORI Sailing Team ?

J'ai découvert des gens hyper enthousiastes. Qu'est-ce que c'est agréable ! Ce qu'il faut comprendre, c'est que tu peux dessiner le meilleur bateau, si tu n'as pas une équipe généreuse derrière qui assure la colonne vertébrale du projet, ça ne marche pas. Là, ils se sont structurés pour nous aider, nous dédier du temps, il y a eu une chouette dynamique entre nous. Faire différent, c'est galvanisant. Ce bateau, c'est déjà une belle histoire. Et quand l'histoire est belle et sympa pendant, souvent derrière ça fait des étincelles !



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- _ **Nom**
DMG MORI GLOBAL ONE
- _ **Architecte**
GUILLAUME VERDIER
ARCHITECTURE NAVALE
- _ **Chantier**
MULTIPLAST et DMG MORI
SAILING TEAM
- _ **Année**
2026
- _ **Numéro de Voile**
JPN11
- _ **Coque**
Carbone
- _ **Gréement**
Sloop
- _ **Énergie**
Panneaux solaires, hydro
générateur, moteur diesel
- _ **Longueur**
18,28 m
- _ **Largeur**
5,85 m
- _ **Mât**
29 m
- _ **Surface voile au près**
148 m²
- _ **Surface de voile au portant**
282 m²
- _ **Sont fabriqués par DMG MORI
en relation avec le Bureau
d'études**
Palliers de quille (titane)
Filoire de piano de cockpit
(titane)
Constrictors
Boîtier à réas de bastaque
et de gennaker
- _ **Design**
Beaufort Studio (Axel
de Beaufort, Arthur Guinet),
JB Epron





LA VAGUE ET LES NAMI CHIDORI

_ NAMI CHIDORI*

Motif traditionnel japonais représentant des pluviers volant au-dessus des vagues. Il symbolise la capacité à surmonter les difficultés, ainsi que l'harmonie et la solidarité, car les oiseaux avancent ensemble malgré la mer agitée.

* : les pluviers

_ LA GRANDE VAGUE DE KANAGAWA

Célèbre estampe japonaise réalisée vers 1830 par l'un des plus grands artistes japonais, Katsushika Hokusai, représente une mer déchainée, trois bateaux et le Mont Fuji, le plus haut sommet du Japon.

Cette grande vague, en particulier, nous a profondément inspirés comme symbole de la puissance de la mer et de la volonté humaine face aux forces de la nature.

La mer représentée dans cette oeuvre est également celle de Kanagawa, où Kojiro a grandi. Durant son enfance, il contemplait l'horizon au loin, nourrissant déjà ses rêves et son esprit d'aventure.

À travers le design des voiles de *DMG MORI GLOBAL ONE*, nous avons souhaité rendre hommage à cette oeuvre emblématique de la culture japonaise tout en exprimant l'esprit de défi, d'endurance et d'aventure qui anime le DMG MORI Sailing Team.



III.

L'ÉQUIPE :
UNE DYNAMIQUE
PIONNIÈRE

« CHACUN A LAISSÉ
UN PETIT MORCEAU DE SOI
À L'INTÉRIEUR DE CE
BATEAU. »

Concentré d'innovation, le nouvel IMOCA *DMG MORI GLOBAL ONE* est l'une de ces œuvres collectives qui s'est composée au fil des échanges, des intuitions, des défis et des passions. Derrière cette fierté pionnière de « *faire quelque chose d'inédit dans la course au large* », il y a surtout la quête d'une harmonie technique et humaine, dans une équipe où liberté et confiance sont les clés d'une symphonie qui se joue « *avec le cœur et l'envie de se surpasser* » comme le traduit si bien Léo Gonin, responsable de la construction au sein du Team.

La lumière filtre à peine. Dans le hangar lorientais, derrière les bâches de protection, on devine plus qu'on ne voit les lignes racées du bateau, vaste puzzle encore inachevé. Partout, les silhouettes concentrées, les bras

chargés de pièces et d'outils, s'agitent sur le pont et à l'intérieur de ce réduit de carbone où, dans quelques mois, cinq personnes vivront, mangeront, et surtout performeront.

Depuis près de deux ans, le nouveau projet du DMG MORI Sailing Team se construit là, dans chaque geste précis, patient, presque obstiné. Une exigence technique, bien sûr, mais aussi humaine, qui a poussé chacun de ses acteurs à se dépasser pour être à la hauteur des autres.

« ON EST ARRIVÉ AVEC
PEU DE CERTITUDES »

Car dès les premières semaines de gestation, les formes ont pris des directions inédites, audacieuses, ambitieuses. « *Quand tu choisis de travailler avec Guillaume Verdier et son équipe, tu sais que tu t'exposes à de l'inattendu* », sourit Paul Félix Bresson, l'un des six ingénieurs du bureau d'études du DMG MORI Sailing Team. « *Guillaume ne s'interdit rien, il ne prend jamais un projet en disant qu'on va améliorer l'existant. Il regarde chaque problème en revenant aux principes de base, sans barrière mentale* », complète le chef de projet Philibert





Chesnais, chargé de mettre en musique cette ambitieuse partition entre les architectes, l'équipe, et le chantier Multiplast, berceau de cette puissante machine de carbone.

« Sur un bateau comme celui-là, tu ne peux pas te contenter de reproduire l'existant », résume le Boat captain de l'IMOCA, Stan Delbarre, qui a pourtant vu défiler nombre de bateaux en près de quarante ans de carrière dans la course au

large. « Tout doit être repensé. C'est la formule 1 qui débarque en rallye. Et en même temps, il ne faut jamais perdre de vue le bon sens marin et les fondamentaux ».

Alors, comme un orchestre qui s'accorde avant de jouer, chacun a commencé par s'écouter. « On est arrivé avec peu de certitudes, beaucoup d'humilité, et surtout l'envie de se faire confiance mutuellement », confirme Léo Gonin, responsable composite chargé du suivi de chantier sur ce nouveau bateau. Accueillir les idées, les méthodes, les besoins. Ici, pas de cadre figé ni de hiérarchie descendante, mais un espace ouvert où chacun peut proposer et expérimenter. Une liberté rare, précieuse, qui devient rapidement la marque de fabrique de ce projet résolument différent, comme l'a souhaité son skipper Kojiro Shiraishi.

**« DES CHANTIERS
COMME ÇA, ON EN VEUT
BIEN TOUS LES JOURS ! »**

Les nouvelles formes induisent de nouvelles contraintes, d'autant que la jauge IMOCA instaure pour la première fois un écoscore ambitieux, qui oblige là aussi à déconstruire les manières de travailler. « C'est un bateau extrêmement

compliqué, qui a demandé beaucoup de matière grise, résume Robin Lordon, ingénieur au bureau d'études. On a essayé de pousser les limites géométriques sur tous les curseurs. Pour chacun des critères, on est en butée. »

Une exigence qui, « au début, pouvait faire un peu peur », reconnaît Samuel Napoleoni, responsable projet chez Multiplast, symbole de l'excellence en matière d'artisanat composite, où tant de

bateaux de légende sont nés. « C'est toujours un peu inquiétant pour un chantier d'ouvrir autant le champ des possibles. Mais tout s'est fait dans le dialogue et la bienveillance, en se donnant le temps et les moyens nécessaires, et avec cette envie de progresser et d'y arriver ensemble. »

Chaque semaine, les systèmes s'affinent, les formes trouvent leurs lignes, leur raison d'être. Au lieu des deux pièces habituelles, la coque se

fera en quatre morceaux. « Sur le papier, ce n'était pas gagné, mais on s'est serrés les coudes. Quand il y avait des problèmes, on ne cherchait pas le responsable mais la solution », souligne Léo Gonin, fer de lance de ce nouveau bateau. « Au final, malgré l'extrême complexité du projet, tout s'est déroulé dans le tempo, sans surprise et sans heure supplémentaire, se réjouit Samuel Napoleoni, de chez Multiplast. Des chantiers comme ça, on en veut bien tous les jours ! »





« ÉCRIRE UN BOUT DE L'HISTOIRE DE LA COURSE AU LARGE »

Tout au long de ce chemin, surtout, un sentiment s'impose et galvanise : celui de participer à quelque chose de plus grand que soi. « Entre nous, le lien s'est créé très vite, confirme Véronique Soulé, ingénieure en mécanique des fluides, qui officie depuis près de quinze ans aux côtés de Guillaume Verdier. On a rapidement eu conscience d'écrire un bout de l'histoire de la course au large, et ça a créé un état d'esprit très puissant, enthousiaste. »

« On s'approprie plus vite le bateau en étant tous autant impliqués dans le processus, chacun a laissé un petit bout de soi dans ce projet », abonde Pierre-Antoine Tesson, ingénieur au design office. « Ce qui me rend particulièrement heureux, c'est d'avoir réussi dans ces conditions-là, en se respectant les uns les autres, en co-conception et dans la confiance », renchérit Robin Lordon.

Car c'est bien là que réside la singularité de cette symphonie : dans l'attention portée à ceux qui la jouent. Au près de ses équipes, Kojiro Shiraishi a toujours la même question : « Êtes-vous heureux de travailler

sur ce projet ? ». « Le supplément d'âme, c'est l'amour que chacun met dans ce qu'il construit. Kojiro, c'est quelqu'un qui nous emmène dans son rêve, qui nous parle de valeurs avant de nous parler d'outils et de mesures. C'est ça qui donne envie de se surpasser », résume Léo Gonin, arrivé voilà sept ans dans l'équipe, et qui a gravi un à un les échelons. « Je ne sais pas où il va m'emmener après, mais je sais que je le suivrai ! ».

Une dynamique qui ne se décrète pas, mais qui se partage et se transmet, notamment aux plus jeunes recrues, « cette floppée de petits prodiges pleins de fraîcheur », qu'apprécie tant Stan Delbarre, le Boat captain. « Chacun met la main à la pâte pour partager un peu de son expérience. Il faut que tout le monde soit impliqué dans tout pour que ça marche, réfléchir en dehors des postes attribués. »

« L'ESSENTIEL EST DÉJÀ LÀ »

Nommé Team Manager en juillet 2025, l'expérimenté Jacques Caraës, ancien directeur de course du Vendée Globe, a d'ailleurs à cœur de « faire perdurer cette ambiance positive, dénouer les nœuds avant qu'ils ne se forment,

s'assurer que la passion de tous est toujours là. » Un challenge humain tout aussi ambitieux que la prouesse technique de ce nouvel IMOCA aux lignes inédites.

« Notre manière de travailler a énormément progressé, parce qu'on s'est autorisés à être encore plus ambitieux, et à devenir initiateur plutôt que suiveur, résume Alexandre Demange, ancien skipper de la DMG MORI Sailing Academy, 3^e de la Mini-Transat 2025, et chargé de développer la performance. Aujourd'hui, j'ai hâte de voir jusqu'où on peut aller, et de me dépasser pour cette équipe ».

Bientôt, les bruits sourds du chantier laisseront place aux fracas du vent et des vagues, à l'adrénaline de la compétition. « Il y aura encore beaucoup de réglages, des ajustements, des imprévus, anticipe Jacques Caraës. C'est aussi ce qui fait la beauté de ce sport, que rien ne soit simple, cette immense part d'inconnu. On aurait pu rester faire de la mise au point seuls à Lorient, mais ce qu'on veut c'est courir, apprendre, défricher, se confronter. L'essentiel est déjà là : aujourd'hui, notre équipe est soudée, et prête à relever le défi. »



IV. LE PROGRAMME SPORTIF IMOCA 2026-2029

2026

JUIN

Mise à l'eau

1^{ER} SEPTEMBRE

The Ocean Race Atlantic (New York – Lorient), en équipage



2027

17 JANVIER

The Ocean Race, course autour du monde par étapes, en équipage

SEPTEMBRE

Défi Azimut Lorient Agglomération, en double

OCTOBRE

Transat Café l'Or (Le Havre – Fort de France), en double

DÉCEMBRE

Retour à la Base (Fort de France – Lorient), en solitaire

2028

AVRIL

The Transat CIC, en solitaire

MAI

New York – Vendée, en solitaire

SEPTEMBRE

Défi Azimut Lorient Agglomération, en solitaire

10 NOVEMBRE

Vendée Globe, en solitaire

2029

...

Arrivée du Vendée Globe



V.

THE OCEAN RACE ATLANTIC, L'ÉQUIPAGE

EXPÉRIENCE, COHÉSION, TRANSMISSION :
LES FONDATIONS DE L'ÉQUIPAGE DMG MORI
GLOBAL ONE

Il y a, dans la constitution d'un équipage, une part d'intuition qui ne se décrète pas. Une évidence qui va bien au-delà des seuls CV et des milles accumulés. Pour le DMG MORI Sailing Team, à l'aube de The Ocean Race Atlantic 2026, cette équation sportive et humaine s'est résolue pas à pas, autour d'une ambition simple : réunir des marins capables non seulement de performer, mais surtout de s'entendre pour mener ensemble, dans la durée, un projet aussi exigeant qu'innovant.

Tout commence par une vision portée par Kojiro Shiraishi et Jacques Caraës, Team manager : préparer The Ocean Race Atlantic, dont le départ sera donné le 1^{er} septembre 2026 à New York, comme une étape fondatrice avant The Ocean Race, le tour du monde en équipage qui s'élancera en 2027. Mais avec qui écrire ce chapitre inaugural ?



LE PREMIER FIL TIRÉ MÈNE À NICOLAS LUNVEN...

« C'est la personne à qui nous avons d'emblée pensé, autant en



termes d'expériences que de valeurs et de tempérament », souligne Jacques Caraës. Navigateur discret mais incontournable, le breton, vainqueur de la légendaire Solitaire du Figaro, s'est imposé comme l'un des marins les plus complets et les plus fiables de sa génération. À 43 ans, le sixième du Vendée Globe 2024 mêle excellence sportive, rigueur technique et sens aigu du collectif, « avec un calme et un pragmatisme particulièrement précieux quand on met au point un bateau », rappelle le Team manager.

« ON NE VA PAS AVOIR TOUTES LES RÉPONSES SUR UN PLATEAU »

Enthousiasmé par « l'innovation et la liberté » de ce nouveau projet, le skipper embarque dans l'aventure fin 2025, et prend d'emblée un rôle qui dépasse largement celui d'un simple équipier. « Je ne suis pas architecte naval, mais j'espère apporter de l'expérience et de la connaissance de ces bateaux. » Voiles, réglages, ergonomie, énergie : rien n'échappe au regard affûté et méthodique du « Cerveau », comme il est surnommé dans la course au large. « L'idée, c'est d'obtenir presque un mode d'emploi du bateau avant même qu'il ne soit à l'eau. On ne va pas avoir toutes les réponses sur un plateau, mais ça va nous faire gagner du temps. C'est aussi la beauté de notre sport : si tu ne prends pas de risques, tu gagnes petit. Là, on sait qu'on a joué gros, mais ça tombe bien parce qu'on est tous très joueurs ! »

UNE ÉVIDENCE : SAMANTHA DAVIES

Alors pour les épauler dans ce défi, il fallait bien « un marin aussi talentueux, qui a le goût du challenge, mais avec cette simplicité et cet enthousiasme contagieux ! Samantha Davies, c'est l'autre évidence de ce casting », souligne Jacques Caraës.

Dès le jour de son arrivée sur son troisième Vendée Globe, Kojiro Shiraishi interroge la Britannique sur ses projets, « avec une petite idée derrière la tête ». « La bienveillance et la compétence de Sam ont fait que cela s'est imposé assez naturellement. Elle allie expérience, performance, mais aussi échange, facilité à vivre et faculté à transmettre », souligne le marin japonais. À 51 ans, la navigatrice, 4^e du Vendée Globe 2008 et 13^e du Vendée Globe 2024, apporte une profondeur rare à l'équipage. Et une énergie intacte : « Le rêve de naviguer sur un bateau neuf, qui pousse le design et la performance plus loin... c'est une opportunité incroyable », résume la Britannique, devenue au fil des ans la coqueluche du public.

Sa complicité avec Nicolas Lunven, déjà éprouvée sur le projet Initiatives Cœur avec une belle 5^e place pour le duo sur la Transat Jacques Vabre 2021, renforce encore la cohésion du groupe. « Nico, c'est quelqu'un de très complet, très agréable avec qui naviguer. Ça met en confiance », confirme Sam Davies.

LA NOUVELLE GÉNÉRATION : ARISA MORIYA

Autour de ce noyau expérimenté, le projet

s'ouvre aussi à la nouvelle génération. Arisa Moriya en est l'un des visages les plus prometteurs. Repérée pour sa détermination et son engagement, notamment lors d'un tour du Japon avec Kojiro Shiraishi, la Japonaise de 30 ans, formée un temps en Australie, incarne ce lien entre héritage et futur. « Elle a une motivation impressionnante, on a hâte de voir ce que ça va donner sur l'eau », souligne Jacques Caraës, qui rappelle que « l'ADN du DMG MORI Sailing Team repose aussi sur cet enjeu de transmission ».



RACONTER L'HISTOIRE DE L'INTÉRIEUR

Enfin, à bord, il y aura aussi une voix, un regard : celui d'Anne Beaugé, on board reporter. Dans une course où l'intensité humaine est aussi forte que l'engagement sportif, sa mission sera

de raconter l'aventure de l'intérieur, capter ces instants où se joue l'essentiel dans la construction d'un esprit d'équipe.



LE DMG MORI SAILING TEAM SE DISTINGUE PAR SA GRANDE DIVERSITÉ.

« Multiculturel, avec des profils et des parcours très différents... je trouve que c'est une belle force », s'enthousiasme Nicolas Lunven. « J'espère que chacun va pouvoir apporter sa pierre à l'édifice. » Reste désormais à éprouver cette alchimie sur l'eau, et en mesurer tout le potentiel, à l'image d'un projet qui n'hésite pas à sortir des sentiers battus pour construire sa propre trajectoire.



LA DMG MORI SAILING VI. ACADEMY

LANCER LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE SKIPPERS
DE COURSE AU LARGE

« Quand on reçoit beaucoup, il faut donner à son tour ». C'est fort de cette philosophie de partage chère à Kojiro Shiraishi que la DMG MORI Sailing Team Academy a été fondée en 2022, dans le but de former la prochaine génération de skippers de course au large internationaux, en particulier au Japon, où la discipline est encore balbutiante.

Pour rendre les courses océaniques plus accessibles aux jeunes talents, l'équipe, experte en construction, a construit un Mini prototype et s'est dotée d'un Mini de série. Petits bolides de 6,50 mètres de longueur, ils représentent de véritables laboratoires d'expérimentation en matière d'innovations nautiques. En évoluant sur ce circuit et en combinant formation technique, mentorat et expérience maritime auprès du DMG MORI Sailing Team, l'Académie offre une passerelle unique et précieuse vers le monde de la voile professionnelle.

Après Laure Galley et Federico Sampei, ce sont le Japonais Hajime Kokumai, 32 ans, et le Français Alexandre Demange, 27 ans, qui ont porté haut les couleurs de DMG MORI en 2024 et 2025, offrant notamment à l'Académie une belle troisième place sur la Mini Transat La Boulangère.

« Faire partie de ce dispositif, c'est l'opportunité d'une vie, s'enthousiasme Alexandre Demange, aujourd'hui intégré au projet IMOCA en tant qu'ingénieur performance. Tout a été fait pour nous permettre de devenir de bons marins, de bons techniciens, et de bons

managers de projet. Jamais je n'aurais pensé pouvoir lancer ma carrière dans des conditions aussi idéales, entouré d'autant de personnes d'expérience pour me guider. Je me sens hyper chanceux, et je suis content aujourd'hui de pouvoir partager ce que j'ai appris avec les nouveaux skippers sélectionnés. »

Début 2026, deux nouveaux skippers japonais ont en effet intégré l'Académie pour préparer la Mini Transat en 2027, Kodai Endo et Koki Sawada. Ils prépareront la Mini-Transat 2027, pour ouvrir à leur tour de nouvelles voies.





VII.

DMG MORI

LE GÉNIE ET LA PERFORMANCE.

DMG MORI et le DMG MORI Sailing Team associent le sport de haut-niveau et la technologie de fabrication de très haute précision. En tant que partenaire technologique et fabricant mondial de machines-outils de premier plan, DMG MORI s'est engagé dès le tout début dans la construction de l'IMOCA. Les experts de différents sites DMG MORI ont fabriqué de nombreux composants clés du bateau sur des machines DMG MORI, notamment des pièces soumises à de fortes contraintes telles que les éléments de quille et les systèmes d'orientation du cockpit, qui doivent résister à des forces extrêmes en course au large.

Fabriqués en titane, ces composants reflètent l'expertise fondamentale

de DMG MORI dans l'usinage de précision. Comme ce matériau est très dur et que des composants à parois minces devaient être réalisés pour les palliers de quille, les outils de coupe doivent être d'une très haute qualité. Les machines de haute précision de DMG MORI répondent à ces exigences.

La collaboration étroite entre le DMG MORI Sailing Team et les experts de la production a permis un échange technique intensif ainsi que des solutions optimales pour la fabrication des composants du yacht, conformément aux exigences de résistance aux contraintes les plus élevées en haute mer.

Dr. Ing. Masahiko Mori, Président de DMG MORI, voit un parallèle frappant entre la voile et l'ingénierie mécanique : tout comme

en voile, il s'agit de contrôler précisément les forces, de maintenir l'équilibre et d'avancer en continu. C'est précisément cette philosophie qui fait de ce partenariat un symbole fort d'esprit d'innovation, de précision et de travail d'équipe.



VIII. LES PARTENAIRES

 テイケイグループ

 Goldwin

 HH
HELLY HANSEN

 SMFL

Hakkaisan

 RUDY
PROJECT

 SUZUKI

KDDI

KODEN

COAST

 小島

料亭 三長

 TOKYO D TOWER
HOSPITAL





CONTACTS PRESSE

DMG MORI SAILING TEAM
dmgmorisailingteam@kaori.fr

Laurence Deguernel – Caraës
06 80 66 30 69

DMG MORI
katharina.contu@dmgmori.com