



Dimanche 1er décembre

J+24

Arrivées en cascade !

Après un peu plus de trois semaines, huit Class40 ont terminé cette onzième édition de la Transat Jacques Vabre avec au compteur des vitesses impressionnantes de plus de onze nœuds sur 5 578 milles ! Ce dimanche, Yannick Bestaven et Aurélien Ducroz ont débuté la série en prenant la quatrième place, suivis deux heures plus tard par Jean-Christophe Caso et Aymeric Chappellier, puis une demie heure après par Fabrice Amédéo et Armel Tripon... Et une suite qui ne va plus s'interrompre jusqu'au week-end prochain.



Classements Transat Jacques Vabre 2013

Class40

- 1 - GDF SUEZ** arrivé le 29/11/13 à 23h56mn 00s HF
- 2 - Tales Santander 2014** arrivé le 30/11/13 à 3h36mn 50s HF
- 3 - Mare** arrivé le 30/11/13 à 5h40mn 30s HF



Un parcours essentiellement effectué bâbord amures au vent de travers et au débridé, une brise presque toujours supérieure à quinze nœuds voire dépassant les trente nœuds sous les grains, une mer relativement formée mais rarement vicieuse, un ciel très nuageux pendant presque tout la descente du cap Finisterre au cap Frio voire plus, une humidité constante à cause des embruns mais aussi des pluies parfois diluviennes, un rythme endiablé pour ne pas se faire décrocher mais aussi pour conserver sa place voire en gagner une ou deux au gré des fatigues et des avaries : la Transat Jacques Vabre des Class40 a été la course la plus exigeante du circuit depuis sa création en 2005 !

Un chapelet en baie de Rio !

Derrière les Autrichiens de *Vaquita* (Petter-Hanakamp) qui terminaient à Itajaí en huitième position ce dimanche après-midi, les quinze Class40 encore en mer s'égrainent de quelques dizaines de milles d'Itajaí tels *Campagne de France* (Mabire-Merron) et *Phoenix Europe* (Duc-Alran) qui sont attendus ce dimanche en soirée au Brésil, à plus de 1 300 milles de l'arrivée, au large de Recife tel *11th Hour Racing* (Jenner-Windsor) qui ne devrait atteindre le Brésil que le week-end prochain.

Cette journée de dimanche a en tout cas permis de mieux comprendre à l'écoute des différents duos qui se sont succédés sur la ligne d'arrivée, pourquoi le trio de tête a autant creusé l'écart. D'abord, les leaders ont presque toujours été favorisés par les conditions

Multi 50

1 - FenêtréA Cardinal arrivé le 22/11/13 à 6h40mn 15s HF

2 - Actual arrivé le 22/11/13 à 11h47mn 30s HF

3 - Rennes Métropole / Saint-Malo agglomération arrivé le 27/11/13 à 05h43mn 06s HF

IMOCA

1 - PRB arrivé le 24/11/13 à 13h41min47s HF

2 - SAFRAN arrivé le 24/11/13 à 17h 43min 23s HF

3 - Maître CoQ arrivé le 24/11/13 à 18h 15min 07s HF

MOD70

1 - Edmond de Rothschild arrivé le 18/11/13 à 18h03mn 54s HF

2 - Oman Air-Musandam arrivé le 18/11/13 à 23h 04mn 09s HF

météo qui ont été un peu plus favorables par devant : Pot au Noir très court et tout droit avec peu de grains, alizés plus stables après l'équateur, brises plus établies le long du Brésil, orages moins violents au cap Frio, pas de calmes au large de Sao Paolo...

Question générationnelle

Et puis les performances des nouveaux plans sont incontestablement plus élevés que la précédente génération représentée par le dessin de Guillaume Verdier 2010 *Watt & Sea-Région Poitou Charentes* (Bestaven-Ducroz) qui termine quatrième, par le plan Finot-Conq 2010 *Groupe Picoty* (Caso-Chappellier) 5^{ème}, ou par le crayon de Marc Lombard en 2008 *SNCF Geodis* (Amédéo-Tripon) 6^{ème}...

Le dernier concept du cabinet Lombard 2013 *ERDF-Des Piedds et des mains* (Seguin-Richomme) 7^{ème}, a en effet été pénalisé par la perte d'un spi médium essentiel et par une avarie d'hydro-générateur tandis que le dernier-né de Tom Humphreys *Vaquita* (Petter-Hanakamp) n'a pas vraiment pu être mis au point avant le départ du Havre. Or ces deux Class40 sont aussi représentatifs de la dernière génération de bateaux, extrêmement puissants et particulièrement à l'aise dans le vent médium au travers. Les conditions qui ont prédominées pour cette transat Nord-Sud !

Classement de la Transat Jacques Vabre (Class40)

1-GDF SUEZ (Sébastien Rogues-Fabien Delahaye) : 20j 21h 41' 25'
2-Tales Santander 2014 (Alex Pella-Pablo Santurde) : 21j 01h 22' 15''

3-Mare (Jörg Riechers-Pierre Brasseur) : 21j 03h 21' 55''

4-Watt & Sea-Région Poitou Charentes (Yannick Bestaven-Aurélien Ducroz) : 22j 08h 14' 46''

5-Groupe Picoty (Jean-Christophe Caso-Aymeric Chappellier) : 22j 10h 26' 47''

6-SNCF Geodis (Fabrice Amédéo-Armel Tripon) : 22j 10h 54' 39''

Ils ont dit

Yannick Bestaven, skipper de Watt and Sea-Région Poitou Charentes : « *C'était une transat difficile, usante. Il n'y a pas beaucoup d'options tactiques sur ce type de parcours Nord-Sud. C'est une course de vitesse au cours de laquelle il faut être tout le temps à fond. Nous avons eu des conditions soutenues, souvent plus de 20 nœuds. Comme d'autres concurrents, nous avons explosé des spis.*

Comment suivre la course

LES

POSITIONS

Les positions seront disponibles sur le site internet à 5h, 8h, 11h, 14h, 17h, 20h et 23h HF.

Informations Presse

Soazig Guého

Responsable service de presse

06 62 08 75 44

Hélène Tzara

Attachée de presse

et coordination TV

06 10 18 80 90

Cécile Gutierrez

Attachée de presse

06 64 92 92 10

Sabina Mollart-Rogerson

Attachée de presse internationale

+34 666 759 530

Email :

Cette quatrième place est satisfaisante. Je ne vois pas comment nous aurions pu faire mieux étant donné les potentiels de vitesse des Class40 de dernière génération (GDF SUEZ, Tales Santander 2014 et Mare). Nous avons livré une belle bagarre derrière avec Groupe Picoty et SNCF Geodis. Nous nous sommes arrachés pour cette quatrième place, c'est une petite victoire pour nous. »

Aurélien Ducroz, co-skipper de Watt and Sea-Région Poitou Charentes : *« Il y avait effectivement beaucoup d'air, je n'ai pas une expérience énorme donc j'ai pris sur moi. Barrer avec le grand spi dans 27 nœuds de vent : au début, je trouvais ça chaud ! Mais ça l'a bien fait. Je me suis régalé et j'ai beaucoup appris. Nous avons bouclé un beau parcours, et effectué un beau voyage. Cette lutte pour la quatrième place était stimulante. Je n'avais jamais fait de transat aussi longue, je me demandais comment cela allait se passer en double. Nous avons bien mangé, nous nous sommes rarement mis dans le rouge. Nous étions calés et tout a bien roulé. »*

Jean-Christophe Caso, skipper du Class40' Groupe Picoty : *« Superbe bagarre, avec Watt & Sea et SNCF Geodis ! Même si Yannick et Aurélien avaient un petit temps d'avance au passage du cap Frio, on y a cru jusqu'à l'arrivée. Et avec Fabrice et Armel, on n'a pas arrêté de croiser et décroiser... Génial : on est à vue depuis le Pot au Noir au presque, depuis dix jours : c'est dingue ! Avec quatre milles d'écart sur plus de 5 500 milles : ça ne fait pas grand-chose sur 22 jours de mer. Il y a toujours eu de la pression avec ces concurrents à portée, même si les trois premiers se sont rapidement échappés, il y a eu du match dans chaque groupe suivant. Je crois que c'est la Transat Jacques Vabre la plus disputée en Class40' depuis qu'ils sont acceptés au départ. Chaque tandem a dû tout donner pour se démarquer et se départager. Et en plus, les conditions ont été plutôt musclées dès le passage de l'Espagne : pas un seul temps mort ! Et toujours en bâbord amures : on a dû faire 95% sur le même bord ! Incroyable... »*

Aymeric Chappellier, co-skipper du Class40' Groupe Picoty : *« Intense ! Pas beaucoup de temps pour se reposer. Le portant à fond les ballons sous spinnaker avec des passages de grains où le vent monte de 10-15 nœuds, parfois jusqu'à 35 nœuds sous voilure maxi ! C'est incroyable. Il y a des journées où nous ne faisons que dormir, manger, barrer, manœuvrer. Pas le temps de faire autre chose, même la dernière nuit où il a fallu encore mettre du charbon. On n'a jamais poussé autant les Class40' : on voit d'ailleurs que certains ont explosé leurs voiles. Nous au moins, on a tout : on a réussi à les réparer. »*

Fabrice Amédéo, skipper du Class40 SNCF Geodis : *« C'était une bataille intensive depuis le re-départ de Roscoff ! Être bord à bord pendant une semaine, ça met du match ! On ne s'est pas quitté avec Groupe Picoty... Cela donne encore plus de pression à ce qu'il faut désormais appeler une régates, pas une transat ! Cela nous a aussi obligé à exploiter encore plus fort le potentiel du bateau et ça se ressent sur le matériel. Nous, nous avons abîmé notre système de prise de ris sur le spinnaker médium et nous n'avons donc pas pu*

l'utiliser. Dès qu'il y avait du vent fort, nous ne pouvions pas réduire si ce n'est en affalant le spi, ce qui a fatigué le matériel... et les bonhommes ! »

Armel Tripon, co-skipper du Class40 SNCF Geodis : *« Nous naviguons sur la deuxième génération de Class40' et on est déjà arrivé à la cinquième ! Il y avait donc deux courses (voire trois avec ceux qui étaient sur la première génération) : on ne pouvait pas suivre en vitesse pure les trois premiers car ils étaient un cran plus à l'aise surtout avec ces conditions de vent médium fort et essentiellement travers et portantes. On finit finalement troisième de la deuxième division ! Du deuxième podium... On ne pouvait pas faire la même régates. »*

Damien Seguin, skipper du Class40' ERDF-Des pieds et des mains : *« Ce fut une grande et longue course rectiligne et ce n'est forcément les lignes droites qui sont les plus simples ! Ce fut difficile et très humide... Je pense que nous avons été comme la plupart des concurrents pénalisés par des soucis de voile puis nous avons subi notre avarie d'énergie depuis le Pot au Noir : il a fallu être à la barre 24h/24. Cela a été notre challenge : réussir à traverser l'Atlantique du Nord au Sud sans une goutte de gasoil. On a prouvé qu'on pouvait le faire, même avec seulement des panneaux solaires quand notre hydro-générateur est tombé en panne. Sur l'eau, il y a eu plusieurs batailles, la dernière en date avec les Autrichiens de Vaquita. C'était intense car personne n'a rien lâché. »*

Yoann Richomme, co-skipper du Class40' ERDF-Des pieds et des mains : *« Comme on avait raté la première partie jusqu'à Roscoff, on a attaqué tout de suite en fin de Manche. On réussi à passer en troisième position au cap Finistère, mais on a peut-être eu trop confiance : on a explosé une voile qui était essentielle au vu des conditions météo, notre spinnaker. On s'est donc fait rattrapé en vitesse pure, mais on n'a pas de regrets car on a mis toute notre énergie. Peut-être que nous avons manqué d'entraînements préalables parce que les bateaux vont maintenant très vite (avec des pointes à 25 nœuds !) et qu'il faut aussi préserver le matériel ! »*

A écouter :

Yannick Bestaven et Aurélien Ducroz (Watt & Sea, Région Poitou Charentes) : " Il y a deux podiums, le podium des vieux et le podium des nouveaux, on fait partie des vieux"

Jean-Christophe Caso et Aymeric Chappellier (Groupe Picoty): "C'était un match intéressant avec des conditions assez musclées"

Armel Tripon et Fabrice Amédéo (SNCF Geodis) : "C'était une grosse bagarre intensive depuis le Havre jusqu'à Itajaí"

Damien Seguin et Yoann Richomme (ERDF-Des pieds et des mains) : "Depuis 4 jours notre objectif était de battre Vaquita ! On n'a rien lâché !"

Andreas Hanakamp (Vaquita)

A voir

La cérémonie des récompenses à eux lieu sur le village de la Transat Jacques Vabre après la régate de clôture.

A regarder

Les photos de la Transat Jacques Vabre 2013 sont sur le site internet : www.transat-jacques-vabre.com/fr
A télécharger en HD pour les médias sur [l'espace presse](#)



Espace Presse

Pour recevoir les communiqués de presse et avoir accès à toutes les informations disponibles :
Accréditation sur l'espace presse du site internet, cliquez ici

Télécharger
le Dossier
de presse

Accéder
au serveur
vidéo

Dailymotion



Accédez
à la Chaîne
DailyMotion



Télécharger
l'appli
officielle

Page
Facebook



Page
Twitter



Hashtag
#TJV2013
Qu'est-ce que
le Hashtag ?

Nous
contacter
par mail



www.transat-jacques-vabre.com



Création : designe.fr