

[Voir cet email dans mon navigateur](#)



Du 19 au 24 septembre 2023

Défi Azimut - Lorient Agglomération :

48 heures Azimut : Entre les lignes de la feuille de match

Du vent, de la mer, du près, du reaching, du vent arrière ... Ce sont des conditions toniques et variées qui attendent les 34 tandems engagés à partir de jeudi 12h30 où retentira le coup de canon des 48 Heures Azimut. Première réunion du plateau IMOCA au grand complet, cette épreuve de 628 milles très attendue, a la saveur des grandes premières et s'annonce passionnante. Présentation sur le papier d'un plateau exceptionnel avant ce test grandeur nature.

A retenir :

- Départ demain à 12h30 des 48 Heures Azimut, parcours de 628 milles dans des conditions météo musclées et variées
- Première confrontation de toute la flotte IMOCA en 2023
- Quatre têtes d'affiche et de nombreux outsiders pour espérer l'emporter.

- Du match à tous les étages avec plusieurs bateaux neufs et de nombreux anciens plans transformés.



Photo : Mark Loyd / IMOCA

Comme chaque année, le Défi Azimut – Lorient Agglomération est l'occasion de mettre un peu d'ordre dans la feuille de match sans cesse renouvelée de l'IMOCA. La saison 2023 a vu l'arrivée de plusieurs nouveaux plans et certains d'entre eux ont déjà marqué les esprits.

Quatre têtes d'affiche

Dernier plan Verdier en date, Macif Santé Prévoyance est un concentré de talents, à commencer par celui de son skipper Charlie Dalin, double tenant du titre du Défi Azimut qui avait su faire d'Apivia la référence de la génération 2020. Un mois après sa mise à l'eau, Dalin, bien accompagné par Pascal Bidégorry, remportait au nez et à la barbe de Yoann Richomme la Rolex Fastnet Race. Le double vainqueur du Figaro, associé à Yann Eliès (qui compte trois Solitaires à son palmarès...) dispose quant à lui d'une plateforme innovante, façonnée selon sa vision de l'IMOCA par le tandem Antoine Koch et Finot-Conq. Là aussi, la bête semble bien née, et n'a pas connu les problèmes de structure de For People, dessiné par le même tandem d'architectes : « Nous avons eu un pépin sur la Bermudes 1000 Race et renforcé *Paprec-Arkea avant le Fastnet*, explique Yoann. « *Thomas pensait faire cette mise à jour après la course... Du coup, nous n'avons pas eu les mêmes soucis que lui et avons pu découvrir des cas de charges pendant le Fastnet que l'on ne soupçonnait pas. Les nouveaux foils permettent de voler au près plus gîtés et les impacts se déplacent du fond de coque aux bordés. Nous avons donc encore renforcé le bateau sur ces parties !* »

Laissant son nouveau destrier aux bons soins de son chantier jusqu'à début octobre, Thomas Ruyant embarque donc aux côtés de Sam Goodchild sur For The Planet. On peut compter sur ce binôme pour mener à 100% le bateau qui

détient le doublé Route du Rhum-Transat Jacques Vabre aux mains de Thomas... Un étalon qui peut donc prétendre à la victoire. Tout comme Charal qui a une petite revanche à prendre sur le Fastnet où, suite à des soucis de voile d'avant, il n'a accroché les meilleurs qu'en début de course. On sait le plan Manuard redoutable, notamment à toutes les allures de puissance, et on peut compter sur l'énorme expérience du duo Beyou-Cammas pour en tirer le meilleur.



Photo : Christian Roche

Un paquet d'outsiders...

Sur le papier, ces quatre IMOCA semblent un peu au-dessus du lot, mais avec les conditions musclées attendues sur les 48 heures, chaque petite erreur ou souci technique sera mis à profit par la concurrence.

Et quelle concurrence ! Il faut d'abord compter sur les bateaux issus de l'Ocean Race : Avec plus de 30 000 milles au compteur sur toutes les mers du monde, Biotherm (Paul Meilhat et Mariana Lobato) et Malizia - Sea Explorer (Boris Herrmann et Will Harris) n'auront sans doute pas d'état d'âme dans les conditions annoncées. « *Le Défi Azimut est un carrefour passionnant, dit Antoine Mermod, président de la classe IMOCA. C'est la première confrontation qui réunit en 2023 tout le plateau et va permettre d'établir une première hiérarchie* »

Une hiérarchie que pourraient venir troubler de nombreux autres duos très affûtés, au premier rang desquels ceux d'Initiatives-Cœur (Sam Davies et Jackson Bouttell), de V and B - Monbana - Mayenne (Maxime Sorel et Christopher Pratt), de l'Occitane en Provence, l'ex-Apivia de Clarisse Crémer et Alan Roberts qui dispose de plus grands foils avec sa clause d'antériorité. Attention aussi à Teamwork (Justine Mettraux et Julien Villion) qui joue toujours

placé sans oublier Maître Coq V. Remis de l'accident qui l'a éloigné des pontons pendant plus de deux mois, Yannick Bestaven pense « *qu'il y a très peu de différences entre une dizaine de bateaux qui peuvent viser le podium. Certains sont peut-être sortis plus légers que d'autres mais sont obligés de renforcer. Les écarts se lissent et c'est une chose de bien figurer pendant 48 heures, ç'en est une autre de tenir la cadence sur trois mois* » rappelle le vainqueur du dernier Vendée Globe, qui s'élance demain aux côtés du rochelais Julien Pulvé.

... et de poils à gratter !

Quid enfin dans ce paysage des IMOCA les plus récents du tout dernier mis à l'eau ? Stand as One mené par Eric Bellion, épaulé par Martin Le Pape qui amène l'énergie de la jeunesse et son savoir-faire de figariste, est un vrai pari architectural. Que donnera le design frugal assumé du plan Raison, dépourvu de foils face aux meilleurs bateaux volants ? « *Il ne faut pas nous attendre au tournant !* prévient Martin sur le pont de l'IMOCA aux formes de scow qui tire sur ses amarres à Lorient La Base. *La question, c'est d'abord de quantifier ce que l'on perd au reaching par rapport au foilers dans la brise et pour ça, les 48 heures vont être instructives. Pour le reste, il nous faut du médium et surtout du VMG portant pour pouvoir valoriser les qualités du bateau...* » C'est précisément ce qui attend les IMOCA après la deuxième marque du parcours et il restera alors aux bateaux moins puissants encore 400 milles pour espérer se refaire.

Le Défi Azimut-Lorient Agglomération sera aussi l'occasion d'étalonner le nouveau potentiel d'IMOCA largement transformés. C'est le cas de Groupe Apicil (Damien Seguin et Laurent Bourguès) et de Prysmian Group (Giancarlo Pedote et Gaston Morvan), deux plans VPLP-Verdier 2015 largement upgradés avec grands foils, et changement d'étrave, mais également de DMG Mori skippé par Kojiro Shiraishi. « *5 mètres d'étrave ont été refaits sur le bateau et nous disposons maintenant de foils VPLP de dernière génération* » précise son équipier Benoit Mariette qui « *espère beaucoup dans ces modifications pour être au niveau* ». Même pari sur Corum l'Épargne (Nicolas Troussel et Benjamin Schwartz). Changement de foils, nouveau fond de coque, structure revue, ... on peut dire que Nicolas Troussel sera allé au bout du plan Kouyoumdjian qu'il cherche à mettre à niveau depuis trois ans.

Le match des bateaux à dérives

S'ils n'ont pas de classement dédié, les bateaux à dérives dont les actes de naissance s'étalent de 2006 à 2011 forment une catégorie à part dont l'intérêt sportif n'a rien de mineur. Les bateaux sont proches, mais les CV sportifs de leurs skippers plus hétéroclites. En pointe de cette catégorie, Tanguy Le

Turquais, associé à Félix de Navacelle sur Lazare, auront fort à faire contre Louis Duc et Rémi Aubrun (Fives Group-Lantana Environnement), Sébastien Marsset et Sophie Faguet (Foussier - Mon Courtier Energie), sans oublier Benjamin Ferré et Pierre Le Roy qui disposent probablement du meilleur bateau de cette génération « dérives » avec Monnoyeur-Duo for a Job, l'ex MACIF, vainqueur du Vendée Globe 2012 . Gros test aussi pour Manu Cousin et Clément Giraud qui ont achevé la transformation de leur vieux plan Farr, Coup de pouce-Giffard Manutention. Mât et dérives reculés, ballasts transformés, nouveaux safrans...

Bref, ça ne chôme pas en IMOCA, et chacun dispose de 48 heures pour rendre la meilleure copie possible !

Ils ont dit :

Justine Mettraux (TeamWork) : *« On sait que cela ne va pas être très long. On attend du vent jusqu'au waypoint dans le sud du Gascogne, jusqu'à la fin de journée du vendredi. Les conditions seront surtout fortes au départ, puis au portant, mais ce sera plus maniable. On essaye de bien préparer le bateau, de bien checker plein de petites choses qui peuvent compter. Ces derniers mois, c'était très light en Bretagne, et la plupart d'entre nous n'a pas navigué dans de l'air ces derniers temps. Cela va nous faire un bon changement de mode, et nous remettre la tête dedans en vue de la Transat Jacques Vabre. On attend les mises à jour de la météo de ce soir et demain matin, qui nous permettront d'y voir plus clair. Notamment pour aborder le départ avec beaucoup de bateaux, avec peu de marge de manœuvre. »*

Sébastien Marsset (Foussier - Mon courtier Energie) : *« On a besoin de ces conditions musclées pour se préparer au Vendée Globe et aux autres courses. On fait un sport, où ce sont les contraintes météo qui mènent le jeu, et j'ai un bateau robuste pour la brise. Le Défi Azimut - qui alterne une large palette d'angles et de forces de vent sur des bords assez longs avec des manœuvres qui peuvent coûter cher -, est la course idéale pour bien travailler sa garde-robe. Je ne ne suis pas très riche en voiles, et j'espère en tirer des enseignements pour faire évoluer la mienne en vue du Vendée Globe, qui reste mon objectif principal. Les années en double sont plus difficiles pour les bateaux d'ancienne génération comme le mien, face à des foilers qui peuvent être poussés au maximum de leur potentiel ; ce qui n'est pas forcément le cas sur un tour du monde en solitaire. Mais je compte bien m'étalonner face aux bateaux à dérives qui font référence. Il faudra être vigilant dans l'enchaînement des voiles, sachant que dans ces conditions les galères arrivent plus rapidement, qu'elles soient dues à de la casse matérielle ou à une erreur humaine. »*

Nicolas Troussel (Corum L'Épargne) : « Ce ne sera pas la tempête non plus. Je suis vraiment très content de pouvoir continuer de bien prendre en main le bateau dans ces conditions et de l'étalonner sur ce super parcours. Dans sa V2, c'est un bateau très différent en termes de comportement. De disputer une course en flotte, cela va nous permettre de gagner en connaissance. La confrontation aux autres, c'est vraiment tout l'enjeu de cette compétition, et le meilleur exercice pour trouver les bons réglages. On s'attend à connaître des pointes de vitesse intéressantes. Et c'est vrai qu'au début il ne sera pas forcément facile de trouver un peu de sommeil ; et qu'à l'arrivée, on sera bien rincés. »

Yoann Richomme (Paprec-Arkea) : « Nous avons eu une petite casse sur la Bermudes 1000 race. Paprec-Arkea a donc été renforcé avant le Fastnet, explique Yoann, et Thomas pensait faire cette mise à jour après la course... Du coup, nous n'avons pas eu les mêmes soucis que lui et avons pu découvrir des cas de charges pendant la course que l'on ne soupçonnait pas. Les nouveaux foils permettent de voler au près plus gités et les impacts se déplacent du fond de coque aux bordés. Nous avons donc encore renforcé le bateau sur ces parties ! Sur ces bateaux en composite, quand la structure commence à être touchée, les conséquences arrivent en cascade, c'est un peu comme si un mur porteur de ta maison se casse la figure. Les renforts que nous avons posé, les bateaux de l'Ocean Race les ont aussi intégré, personne n'y échappe. Les 48 Heures sont un test de plus et nous avons énormément de chance car comme sur la Bermudes 1000 Race et le Fastnet, il va y avoir du vent alors que le reste de l'année a été très calme. On aurait pu arriver au départ de la transat Jacques Vabre avec le bateau en version 1 et tout casser à ce moment-là »

Yannick Bestaven (Maître Coq V) : « Je me suis fait un peu peur lors de mon accident et j'ai beaucoup souffert pendant trois mois. Là, je me sens en pleine forme et j'ai une grosse envie de naviguer. Je ne suis pas plus inquiet que ça sur les progrès du bateau car il n'a jamais cessé de naviguer avec l'équipe. Je me sens outsider, c'est une position que j'aime bien. Je pense qu'il y a très peu de différences entre une dizaine de bateaux qui peuvent viser le podium. Certains sont peut-être sortis plus légers que d'autres mais sont obligés de renforcer. Les différences se lissent et c'est une chose de bien figurer pendant 48 heures, ç'en est une autre de tenir la cadence sur trois mois. Personne ne pourra mener nos bateaux à 100% sur la distance. Il faudra être bon au bon moment »

Martin Le Pape (STAND AS ONE) : « Il ne faut pas nous attendre au tournant ! La question, c'est d'abord de quantifier ce que l'on perd au reaching par rapport au foilers dans la brise et pour ça, les 48 heures vont être instructives.

On sait déjà avec les stages de Port La Forêt, l'écart peut être important car les tous nouveaux bateaux parviennent à voler au près en navigant un peu plus bas. Comme la course part au près et au reaching, le format 48 heures risque d'être pénalisant pour nous mais nous pourrons essayer de nous refaire et de rattraper quelques foilers au portant VMG qui est notre allure favorite. Stand as one est très léger et simple à faire marcher, plus rapide sur le papier aux allures de puissance que les autres bateaux à dérives grâce à ses formes de coque (scow). Nous avons fait 2500 milles avec l depuis sa mise à l'eau en juin mais c'est la première course et nous avons hâte de nous confronter ».

WHATSAPP

Pour recevoir les dernières informations de la course en temps réel, inscrivez-vous sur le groupe WhatsApp.

[Je m'inscris](#)

ACCREDITATIONS

Afin de faciliter votre accueil sur place ainsi que vos embarquements, vous pouvez vous accréditer en cliquant sur le lien ci-dessous.

[Je m'accrédite](#)

LES ENGAGES

- Groupe Apicil (Damien Seguin / Laurent Bourgues)
- Biotherm (Paul Meilhat / Mariana Lobato)
- Bureau Vallée (Louis Burton / Davy Beaudart)
- Charal (Jérémy Beyou / Franck Cammas)
- Corum L'Épargne (Nicolas Troussel / Benjamin Schwartz)
- Coup de Pouce - Giffard Manutention (Manu Cousin / Clément Giraud)
- DeVenir (Violette Dorange / Damien Guillou)
- D'ietenen Group (Denis Van Weybergh / Erwann Le Mene)
- DMG MORI Global One (Kojiro Shiraishi / Benoit Mariette)
- Fives group - Lantana environnement (Louis Duc / Remi Aubrun)
- For the Planet (Sam Goodchild / Thomas Ruyant)
- Fortinet - Best Western (Romain Attanasio / Loïs Berrehar)
- Foussier - Mon courtier Energie (Sébastien Marsset / Sophie Faguet)

- Freelance.com (Guirec Soudée / Roland Jourdain)
- Gentoo Sailing Team (James Harayda / Stéphane Le Diraison)
- Hublot (Alan Roura / Simon Koster)
- Human (Antoine Cornic / Jean-Charles Luro)
- Initiatives Coeur (Sam Davies / Jack Bouttell)
- La Mie Câline (Arnaud Boissières / Gérald Véniard)
- Lazare (Tanguy Le Turquais / Felix de Navacelle)
- L'Occitane en Provence (Clarisse Cremer / Alan Roberts)
- MACIF (Charlie Dalin / Pascal Bidégorry)
- MACSF (Isabelle Joschke / Alain Gautier)
- Maître Coq V (Yannick Bestaven / Julien Pulvé)
- Malizia - Seaexplorer (Boris Herrmann / Will Harris)
- Monnoyeur - Duo for a job (Benjamin Ferré / Pierre Le Roy)
- Nexans - Arts & Fenêtres (Fabrice Amedeo / Andréas Baden)
- Oliver Heer Ocean Racing (Oliver Heer / Nils Palmieri)
- Paprec Arkéa (Yoann Richomme / Yann Elies)
- Prysmian Group (Giancarlo Pedote / Gaston Morvan)
- STAND AS ONE (Eric Bellion / Martin Le Pape)
- Szabi Ocean Racing (Weöres Szabolcs / Irina Gracheva)
- Teamwork (Justine Mettraux / Julien Villion)
- V AND B - MONBANA – MAYENNE (Maxime Sorel / Christopher Pratt)

CONTACTS



Sillages Communication

Matthieu Honoré

06 30 54 42 90

matthieu@sillages-communication.com

www.sillages-communication.com

PARTENAIRES

Partenaire titre



Partenaires majeurs



Partenaires officiels



Fournisseurs officiels



Fournisseurs techniques



Avec le soutien de



Copyright © 2023 Sillages Communication, All rights reserved.

Vous voulez faire évoluer la manière de recevoir vos emails ?
Vous pouvez mettre à jour vos préférences ou vous dés inscrire.