



Transat Québec–Saint-Malo, les Class 40 volent la vedette

Texte Michel Sacco

Tout le monde s'attendait à la victoire du trimaran **Crêpes Wahoo!**, mais bien malin qui aurait pu prévoir le tiercé gagnant chez les monocoques de 40 pieds. Pour satisfaire les besoins de médias, Franck-Yves Escoffier a été accueilli en grand vainqueur sur la ligne d'arrivée. Il a eu cependant la tâche beaucoup plus facile que l'équipage d'Halvard Mabire qui a dû se battre jusqu'à la dernière minute pour décrocher une magnifique première place à bord de **Pogo Structure**. Alors que les Class 40 se sont affrontés à armes égales dans une lutte

acharnée, la flotte des trimarans ne présentait pas la même homogénéité. Seule unité récente parmi les six concurrents engagés chez les 50 pieds Open, **Crêpes Wahoo!** a survolé la course. Le jeune équipage déchaîné de **Laiterie de Saint-Malo** aurait pu mettre un peu de pression sur le leader, mais un safran arraché sur le dos d'une baleine à 350 milles du cap Race a ruiné ses chances.

La véritable course a donc eu lieu en Class 40 et l'on ne pouvait imaginer meilleur scénario pour la jeune flotte qui alignait pas moins de 18 concurrents sur la ligne de

départ, un nombre plus que respectable pour une première présence à Québec. La brise évanescence des premières heures de course pouvait laisser penser que les prototypes à faible surface mouillée allaient creuser l'écart sur les bateaux de série. Il n'en fut rien et la flotte a progressé en rangs serrés, se livrant une lutte acharnée jusqu'à la marque de passage de Saint-Pierre-et-Miquelon. Une régata au contact dont le classement était bouleversé chaque jour par des conditions météorologiques plutôt imprévisibles. Un scénario surprise pour cette course qui nous avait



L'équipage de **Laiterie de Saint-Malo** prenait la vie du bon côté dans le petit temps. Cette jeune équipe a su faire preuve de beaucoup de sens marin en traversant l'Atlantique privée de son safran.

La flotte de Class 40 a mené une régates au contact jusqu'à Saint-Pierre-et-Miquelon. Au premier plan, **Telecom Italia** de Giovanni Soldini sur son proto dessiné par Guillaume Verdier. L'Italien faisait figure de favori après ses succès dans la Jacques Vabre et la Transat anglaise. La perte d'un spi dans l'Atlantique a ralenti sa fin de course, mais pas sa bonne humeur. Lors de son arrivée à Saint-Malo, Giovanni Soldini déclarait: «En Class 40, tu n'as pas la pression liée à des intérêts financiers énormes. On boit des verres ensemble, on s'échange nos trucs et astuces. On n'est pas envahi par des enjeux commerciaux déraisonnables... Et pourtant, le niveau est incroyablement bon, les écarts sont faibles, les courses passionnantes.»

habitué par le passé à une progression rapide des bateaux poussés par le vent d'ouest.

Brume, pluie et vent contraire dans l'axe de la route, le Saint-Laurent n'aura cette fois-ci pas fait beaucoup de cadeaux aux navigateurs qui ont trouvé l'estuaire et le golfe plutôt difficiles à négocier. Parmi ceux-là, Patrice Carpentier et Tanguy de Lamotte ont connu la cuisante expérience de l'échouage. Le premier sur un récif dans le secteur de l'île aux Oies et le second sur la rive nord de l'île Blanche. Le Pogo **Les Entreprises Lorraines**, sérieusement endommagé par le

talonnage, devait abandonner et regagner Québec. **Novedia**, couché sur son flanc et complètement au sec, réussissait à se renflouer après être resté immobilisé plus de huit heures sur l'île Blanche. Moins de trois jours plus tard, «l'avion de chasse de Tanguy», comme l'a surnommé Halvard Mabire, se payait le luxe de pointer en tête de la course.

La flotte des 40 pieds connaissait finalement un second départ à Saint-Pierre-et-Miquelon où Giovanni Soldini prenait une légère avance devant Halvard Mabire, Olivier Krauss et Tanguy de Lamotte. Aux portes de

l'Atlantique, la première dépression permettait enfin de choquer les voiles pour avaler des milles sous spi dans la brise. Les quatre leaders ne se lâchaient pas et naviguaient à un rythme effréné. Positionnés sur l'avant de la dépression, ils creusaient un écart irrattrapable sur leurs poursuivants qui voyaient le vent faiblir après le passage de la perturbation, alors que les bateaux de tête progressaient encore à plus de 10 nœuds. La course s'est finalement jouée dans une zone de transition où la flotte devait traverser une dorsale anticyclonique avant de toucher la seconde



Pogo Structure, une version allégée et plus compétitive du Pogo 40, a remporté la course. «C'est une classe accessible qui va s'imposer. Avec un budget de 300 000 euros par saison, on a de quoi faire quelque chose de très bien», témoigne le skipper Halvard Mabire.

dépression. Krauss et Mabire réussissaient à s'échapper dans un trou de souris par une petite boucle vers le sud. La nouvelle perturbation poussait la flotte dans des longues glissades sous spi et des surfs à 20 nœuds. Aux abords de la Manche, Mabire s'emparait de la première place pour ne plus la lâcher et mettre fin à un suspense qui aura duré presque deux semaines.

La Class 40 est sortie auréolée de succès de cette 7^e édition de la Transat Québec-Saint-Malo. Un bateau de série (le Pogo S) a pris le meilleur face aux prototypes affûtés de Soldini et Lamotte prouvant la solidité de la jauge et la grande homogénéité de la flotte. «Les écarts ont clairement été générés

par la météo, pas vraiment par la vitesse des bateaux», faisait justement remarquer l'architecte et coureur Samuel Manuard (équipier à bord de **Novedia**) à l'issue de la course. «Si on prend les quatre premiers de cette Québec-Saint-Malo, on a quatre architectes

différents, quatre constructeurs différents, pourtant on s'est battu à armes égales», de renchérir Halvard Mabire. Quant aux performances des bateaux, elles en ont étonné plus d'un. **Pogo Structure** a aligné une journée de 346 milles à plus de 14 nœuds de moyenne et il est arrivé moins d'une demi-heure après **Prince de Bretagne**, le 3^e multicoque de 50 pieds.

L'avenir de la Class 40 semble donc assuré et les réactions extrêmement positives des coureurs à l'issue de Québec-Saint-Malo sont autant de bonnes nouvelles pour notre Transat qui a toutes les chances de demeurer sur le calendrier de la classe.

Du côté des équipages québécois

Une série de tuiles s'est abattue sur les équipages locaux, mis à part l'équipe



Le trimaran **Crêpes Wahou!** n'a jamais été inquiété. Plusieurs projets d'Open 50 sont en marche et la classe pourrait connaître un regain d'activités dès l'an prochain.

franco-québécoise de **Prince de Bretagne**, qui a su habilement tirer son épingle du jeu. Dans la classe FICO, **Port de Québec** de Georges Leblanc était victime d'une voie d'eau à 600 milles à l'est de Terre-Neuve conséquemment à un choc avec un objet non identifié. Après avoir colmaté la brèche, l'équipage décidait d'un commun accord de rebrousser chemin par souci de sécurité pour rallier Saint-Jean à vitesse réduite. Yves Lépine renonçait à engager son Open 45 en raison d'un agenda professionnel trop chargé, Luc Forcier ne parvenait pas à achever la construction de son Class 40 à temps et enfin **Bleu**, le Class 40 d'Éric Tabardel, démâtait le 12 juin dans la baie de Gaspé avant même d'avoir eu le temps d'effectuer son parcours de qualification et de satisfaire aux contrôles de jauge.

Charles Mony et Gaël Simon ont heureusement apporté une bouffée d'oxygène et d'enthousiasme après toutes ces déconvenues. Les deux navigateurs de la région de Québec ont choisi de s'associer avec Hervé Cléris pour former une équipe bi-nationale à bord du trimaran **Prince de Bretagne** (ex **CLM**), un plan Nigel Irens lancé en 1990. Des commanditaires québécois ont apporté une contribution financière de 50 000 \$ afin d'absorber une partie du budget de la course. L'association avec une équipe française ou la location d'un bateau constituent des avenues intéressantes pour les équipages québécois. «La construction d'un trimaran de 50 pieds coûte 1 million d'euros, une somme difficile à réunir au Québec. Des entreprises locales seraient par contre prêtes à investir 100 000 ou 200 000 \$ et il y a en France beaucoup d'équipes qui ne peuvent participer à toutes les courses, faute de financement, et qui sont intéressées par ce type de partenariat», fait remarquer Charles Mony.

Prince de Bretagne a eu la satisfaction de finir sur le podium après avoir mené une belle course. Le bateau n'est pourtant arrivé que quatre jours avant le départ à Québec après un convoyage particulièrement éprouvant. Gaël Simon a eu droit à un bon tour de chauffe puisque l'équipage a essuyé pas moins de cinq dépressions et des vents jusqu'à 60 nœuds. La traversée la plus difficile qu'ait connu Hervé Cléris dans sa carrière. Il a fallu remettre le bateau en état à temps pour le départ avec le soutien d'un bon groupe de bénévoles.



Mistral Loisirs a mené une course remarquable et prouvé que les bateaux de série avaient toutes leurs chances en Class 40.



Novedia, le joli proto emmené par Tanguy de Lamotte et Samuel Manuard, a été l'un des grands animateurs de cette Transat.



Port de Québec sur la ligne de départ. Georges Leblanc a participé à toutes les éditions de Québec-Saint-Malo depuis 1996. Une avarie l'a contraint à rebrousser chemin.



Charles Mony à la barre de **Prince de Bretagne**. Avec Gaël Simon, ils sont les seuls navigateurs québécois à avoir bouclé l'épreuve. Une expérience passionnante pour les deux hommes qui se sont promis de remettre ça.

Privé de voile lui permettant de tirer tout le potentiel du bateau au près dans le petit temps, le trimaran a peiné et laissé s'échapper ses adversaires dans le Saint-Laurent. Les deux dépressions lui ont permis d'allonger la foulée sur l'Atlantique pour refaire son retard sur **Imagine** et recoller à 10 milles de son tableau arrière. Peu avant l'arrivée, des fichiers météo annonçant du vent là où il n'y en avait pas ont envoyé **Prince de Bretagne** sur une mauvaise trajectoire et gommé ses chances de ravir la deuxième place à Pierre Antoine. Moins de trois heures séparaient finalement les bateaux sur la ligne d'arrivée.

Classement général

Class 40

Pogo Structure	Halvard Mabire	13 j 13 h 50 min
Mistral Loisirs	Olivier Krauss	13 j 17 h 30 min
Novedia	Tanguy de Lamotte	14 j 05 h 15 min
Telecom Italia	Giovanni Soldini	14 j 06 h 06 min
Prévoir Vie	Benoît Parneadeau	15 j 15 h 28 min
40 Degrees	Peter Harding	16 j 02 h 10 min
Beluga Racer	Boris Hermann	16 j 12 h 10 min
Techneau	Gilles Dutoit	16 j 12 h 31 min
Rêv 86	Alain Grinda	16 j 12 h 33 min
Esprit Large	Jean-Édouard Criquioche	16 j 13 h 18 min
Appart'City	Yvan Noblet	16 j 13 h 44 min
Groupe Partouche	Christophe Coatnoan	16 j 16 h 45 min
Saipem	Gwenc'hlan Catherine	16 j 17 h 52 min
Fermiers de Loué-Sarthe	François Angoulvant	17 j 02 h 26 min
Khat 7	Éric Galmard	17 j 08 h 27 min
Destination Calais	Pierre-Yves Chatelin	17 j 10 h 57 min

Abandons:

- Les Entreprises Lorraines (Patrice Carpentier)
- Groupe Sefico (Philippe Vallée)

Multicoques de 50'

Crêpes Wahoo!	Franck-Yves Escoffier	11 j 03 h 49 min
Imagine	Pierre Antoine	13 j 10 h 43 min
Prince de Bretagne	Hervé Cléris	13 j 13 h 32 min
Forget Formation	Pascal Quintin	15 j 02 h 35 min
Laiterie de Saint-Malo	Victorien Éruassard	16 j 17 h 22 min
Délirium	Hervé de Carlan	17 j 18 h 00 min

Monocoques Fico

An Ocean of Smiles	Christophe Bullens	15 j 02 h 52 min
Cervin ENR	Yannick Bestaven	15 j 22 h 42 min
Saint-Malo Team	Denis Douillez	22 j 17 h 00 min

Abandon:

- Port de Québec (Georges Leblanc)

Bleu en Europe l'an prochain

Un vice de construction du mât en carbone construit en Ontario a empêché le Class 40 québécois de prendre le départ de la course. Le bateau naviguait prudemment par forte brise avec trois ris dans la grand-voile et trinquette arisée au près dans la baie de Gaspé lorsque le mât a soudainement flambé et s'est sectionné à deux niveaux. De passage à Gaspé, l'architecte du bateau, Samuel Manuard, a examiné le tronçon restant du mât et confirmé que le sous-échantillonnage des parois de l'espar était à l'origine du démantage. Les voiles ont pu être récupérées, mais tout le gréement a été largué par-dessus bord.

Le rendez-vous raté de **Bleu** constitue une immense déception pour l'équipe et ses supporteurs. Un nouveau mât a été commandé en France, mais il ne sera pas disponible avant la fin du mois d'octobre. Éric Tabardel va probablement expédier le voilier sur un cargo afin de prendre livraison du nouvel espar en France, où il finira la préparation du bateau et fera jauger le bateau. Éric envisage ensuite de disputer les épreuves au calendrier de la Class 40 en 2009 sur le circuit européen.



La famille et les amis d'Éric Tabardel s'étaient donné rendez-vous pour assister au départ de la course, faisant contre mauvaise fortune bon cœur.