

De: **Paneraï Transat Classique 2015** contact@paneraitransatclassique.com
Objet: La lettre de la Paneraï Transat Classique 2015 N°2
Date: 27 mai 2014 15:57
À: contact@paneraitransatclassique.com

[Voir la version en ligne](#)

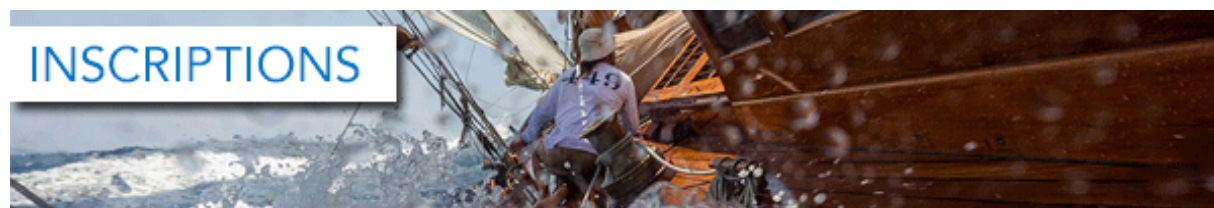


NEWSLETTER #2
mardi 27 mai 2014

Mesdames, Messieurs,

Parce que traverser l'Atlantique en course n'est pas une aventure anodine, mais bien un projet qui se prépare, les organisateurs de la Paneraï Transat Classique ont souhaité créer la Newsletter de cette transatlantique extraordinaire. Vous y trouverez conseils, interviews exclusives, bons plans et autres astuces pour vous permettre à tous, régatiers avertis, passionnés de voile et néophytes fascinés par l'univers de la mer, de pénétrer le monde merveilleux des courses océaniques en voiliers classiques.

L'équipe de la Paneraï Transat Classique 2015



The Blue Peter : à la fleur de l'âge

A 84 ans, le superbe cotre de Mathew Barker ne cesse de franchir l'Atlantique pour disputer toutes les régates de yachts classiques. Une preuve de la vitalité et de la résistance de ces témoins de l'histoire du yachting, bien préparés et entretenus.

Même les vieilles dames aiment l'aventure. Et traverser un océan devient alors pour elles – presque – un jeu d'enfant. Pour s'en convaincre, il suffit d'examiner le programme de navigation de *The Blue Peter*, le superbe cotre marconi, construit en 1930, de Mathew Barker : après avoir participé à la Paneraï Transat Classique 2012 (année qui le voit remporter le trophée AFYT) et couru bien des épreuves caribéennes début 2013, il est reparti en Méditerranée pour participer au Paneraï Classic Yachts Challenge, puis, presque sans reprendre son souffle, il remet le cap vers les Antilles à la fin de l'année dernière. De retour en Europe par cargo ce printemps, il sera présent aux Voiles d'Antibes début juin avant d'enchaîner toute la saison jusqu'à Saint-Tropez... et un nouveau départ le 7 janvier 2015 vers La Martinique, dans le cadre de la Paneraï Transat Classique 2015. A 84 ans, quelle santé !

Entre Mathew Barker, plus connu sous le nom de « Met », et *The Blue Peter*, l'idylle dure depuis 1999

Entre Mathew Barker, plus connu sous le nom de « Mat », et *The Blue Peter*, l'unique dure depuis 1999. Durant ces 15 années, Mat n'aura eu de cesse d'entretenir et d'améliorer ce magnifique plan de l'architecte écossais Alfred Mylne, construit au chantier W. King & Sons, à Burnham-on-Crouch, sur la côte est de l'Angleterre. Son premier propriétaire, Desmond Molins, trop amoureux de son yacht et ne se décidant pas à le vendre, le fit rallonger de près de 3 mètres, sans nuire à son esthétique remarquable. Lors de l'édition précédente de la Panerai Transat Classique, on se souvient du magnifique duel livré par *The Blue Peter* au futur vainqueur *White Dolphin*. Après un départ exceptionnel de Cascais, au Portugal, Mat et son équipage comprenant de nombreuses figures de la voile classique en Méditerranée, comme Emmanuel Fontaine, Laurence Ramès et Paola Cinquanta, avaient mené jusqu'au passage des Canaries. Bataillant jusqu'au bout, cette « old Lady », de 19,65 m de longueur hors-tout, avait offert un spectacle extraordinaire en franchissant la ligne d'arrivée à La Barbade.

C'est donc une excellente nouvelle de revoir Mathew Barker et *The Blue Peter* sur la ligne de départ de la Panerai Transat Classique 2015 et la démonstration que, comme le disait Racine, on peut « réparer des ans l'irréparable outrage » et s'élancer à l'assaut d'un océan. Un bel exemple – à suivre ! – pour tous les yachts classiques.

PREPARATION DE LA COURSE

De l'énergie, oui. Mais laquelle ?

Si la passion est une énergie qui déplace les montagnes, pour faire avancer un voilier en toute sécurité aujourd'hui, il faut produire de l'électricité à bord. Rapide tour d'horizon des solutions existantes.

Même si plusieurs des yachts engagés dans la Panerai Transat Classique 2015 sont nés à une époque où les seules énergie à bord étaient le vent et l'huile de coude, il faut aujourd'hui alimenter bien des équipements du bord : centrale de navigation, télécommunications, réfrigérateur, dessalinisateur, pilote automatique... Pour obtenir cette précieuse électricité, le moyen le plus simple est de mettre le moteur en route et de faire fonctionner un alternateur qui recharge les batteries. Bien sûr, le moteur ne doit pas être utilisé pour la propulsion du bateau : si pour certaines courses l'arbre d'hélice est plombé, pour la Panerai Transat Classique, les capitaines des voiliers concurrents s'engagent à ne pas faire tourner l'hélice en signant une déclaration sur l'honneur. Mais pour utiliser le moteur, il faut du gasoil et, pour tenir le temps d'une traversée océanique, un réservoir bien rempli... synonyme de poids embarqué.

Des solutions existent pour compléter, voire remplacer, l'usage du moteur, chacune présentant avantages et inconvénients. Parmi les technologies à envisager, on peut citer l'éolienne, ou pour être plus précis l'aérogénérateur : la production d'électricité est liée à la force du vent – pétrole égale zéro production – et le système est bruyant et source de vibrations. Il faut aussi s'intéresser aux panneaux solaires – peu esthétiques et freins importants par leur prise au vent, mais efficaces, durables et écologiques -, ou aux piles à combustibles fonctionnant à l'éthanol, produit assez coûteux, mais avec un bon rendement. La solution qui a le vent en poupe ces dernières années est celle de l'hydrogénérateur : l'avancée du bateau entraîne une hélice immergée, avec une perte de vitesse jugée, par certains utilisateurs, comme négligeable. Lors des précédentes éditions de la Transat Classique, la plupart de ces systèmes ont été testés sur des voiliers concurrents. Alors, quel est le verdict ? Comme dans les concours pour enfants, à la fin, tout le monde a gagné et, dans leur grande majorité, chaque skipper se félicite du système qu'il a installé. La seule chose certaine étant qu'aucun n'est arrivé avec ses batteries « à plat ».

TROIS QUESTIONS A ...



François Seruzier, directeur de course

« *Petits ou grands, anciens ou plus récents, tous les bateaux ont leur chance.* »

Pour faire courir – et classer - ensemble des voiliers, vous avez recours à une jauge. Quelle sera celle utilisée pour la Panerai Transat Classique 2015 ?

« *Nous utiliserons la Jauge Classique Handicap – Classic Handicap qui a été créée et développée en France sur la côte Atlantique et en Manche. Comme d'autres jauges, elle prend en compte les caractéristiques des yachts et, en particulier, leur année de construction, les modifications par rapport à l'état d'origine et la forme de la quille. Cette jauge est en application depuis de nombreuses années, mais elle commence à s'internationaliser. Les Britanniques et les Espagnols se montrent très intéressés, ces derniers venant même d'intégrer le Conseil de la jauge.* »

Sera-t-il établi plusieurs classements en fonction des différents types de bateaux engagés ?

« *Le principal classement, dit « scratch », ne fera pas de distinction entre les bateaux et tous les concurrents seront impliqués. Le grand vainqueur de la Panerai Transat Classique 2015 est donc le voilier qui, après application de la Jauge Classique Handicap, bénéficiera du meilleur temps compensé. Petits ou grands, anciens ou plus récents, tous ont leur chance. Par contre, il y aura d'autres classements dont un qui ne concernera que les goélettes auriques. Ce trophée spécifique sera lui établi en utilisant la jauge CIM, bien connue en Méditerranée où se regroupent la majorité de ces magnifiques « cathédrales de toiles ». En fonction des inscriptions, d'autres podiums pourront être déclarés, comme pour des Classe J, par exemple.* »

Quelles sont les particularités du parcours entre Lanzarote, aux Canaries, et Fort-de-France, à la Martinique ? Quels sont les pièges à éviter ?

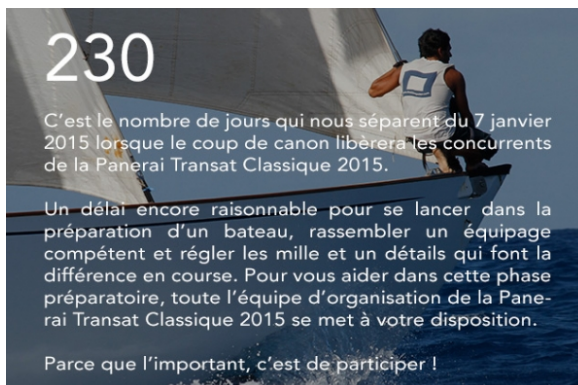
« *La première partie sera très tactique puisque les concurrents, au départ de Lanzarote, l'île la plus à l'Est de l'archipel, devront choisir entre trois options : passer au Nord, descendre vers le Sud ou se glisser entre les îles. De ce choix dépendra leur positionnement pour rejoindre la route des alizés bien établie, en principe, à cette époque de l'année. Il faut cependant rester attentif, car des dépressions venues de l'Atlantique Nord peuvent perturber ces vents qui peuvent devenir contraires... ou s'évanouir. En arrivant aux Antilles, il est probable que les concurrents passent par le sud de la Martinique, avec sans doute une marque de passage vers le célèbre rocher du Diamant : ils devront se méfier de la remontée de la côte... sous le vent, jusqu'à Fort-de-France.* »

A NOTER !

Le 24 juin, la Panerai Transat Classique 2015 organise, dans les salons du Yacht Club de France, à Paris, une journée d'information à l'attention de la presse.

Cette journée se clôturera par une table ronde sur le thème « les défis transatlantiques : de la transat classique aux liens franco-américains », animée par Christian Malard, journaliste expert des relations transatlantiques et de politique internationale.

Pour obtenir une invitation, merci d'adresser une demande à contact@panerairansatclassique.com.



230

C'est le nombre de jours qui nous séparent du 7 janvier 2015 lorsque le coup de canon libérera les concurrents de la Panerai Transat Classique 2015.

Un délai encore raisonnable pour se lancer dans la préparation d'un bateau, rassembler un équipage compétent et régler les mille et un détails qui font la différence en course. Pour vous aider dans cette phase préparatoire, toute l'équipe d'organisation de la Panerai Transat Classique 2015 se met à votre disposition.

Parce que l'important, c'est de participer !

contact@panerairansatclassique.com

www.panerairansatclassique.com





L'Europe s'engage en Martinique avec les fonds européens de développement régional



Cet email a été envoyé à contact@panerairansatclassique.com, [cliquez ici pour vous désabonner](#).

Comet Organisation
17 bd Général de Gaulle
29100 Douarnenez