

# Semaine du 13 au 17 Janvier 2025

Classement au vendredi 17 Janvier

Positions des navigateurs:



Concurrents en course 31  
Abandons 6



## Résumé de la course :

Pendant que le gros de la flotte fait le plein de vitamine D, d'autres continuent d'en rêver. A n'en pas douter, la misère est moins pénible au soleil !

On les aime nos marins, mais là, ils poussent le bouchon un peu loin ! Pendant qu'on grelotte dans nos bonnets et nos bas de laine, voilà que nos solitaires nous racontent par le menu cette sensation exquise de refaire découvrir le soleil à ses orteils... Et quel bonheur visiblement, surtout après le contraste saisissant du Grand Sud et de ses glaçons menaçants !

Cette nuit, c'est Guirec Soudée (Freelance.com, 23e) qui a été le plus bavard sur le sujet, lui qui en a bien bavé ces dernières semaines à la barre, et savoure d'autant plus cette petite victoire sous le cagnard !

	Skipper Bateau	Distance de l'arrivée	Distance / premier
4	Sam GOODCHILD Vulnerable	2067.68 NM 3828,084km	
5	Jérémie BEYOU Charal	2068.22 NM 3829,936km	0.54 NM 0.7km
6	Paul Meilhat Biotherm	2137.22 NM 3957,724km	69.55 NM 127,788km
7	Nicolas LUNVEN HOLCIM - PRB	2247.41 NM 4161,444km	179.73 NM 331,508km
8	Justine METTRAUX TeamWork - Team Snef	2397.37 NM 4439,244km	329.70 NM 609,308
9	Thomas RUYANT Vulnerable	2454.64 NM 4544,808km	386.96 NM 714,872km

## Anecdotes et faits marquants de la semaine :

Ce 16 janvier, **Boris Herrmann** a signalé des dégâts importants sur le foil **bâbord** de **Malizia - Seaexplorer** à la suite d'une collision avec un OANI (« Objet ou Animal Non Identifié », acronyme utilisé lorsque le skipper ne sait pas ce qu'il a heurté) à 03h31. L'incident s'est produit à environ 900 milles au large de la côte nord-est du Brésil alors qu'il naviguait à 13,7 nœuds. Boris va bien et le bateau reste en état de naviguer.

Cependant, les dégâts sont importants et irréparables. Après avoir consulté son équipe, Boris est en train d'évaluer s'il est possible de rétracter et de sécuriser le foil. Si cela s'avère impossible, il pourrait être contraint de le couper pour préserver son bateau, une opération complexe et chronophage.

Malgré ce revers, Boris est déterminé à terminer la course. « *C'est une autre journée difficile* », a confié Boris. « *Mais ça pourrait toujours être pire. Le bateau est en sécurité, je suis indemne, et nous continuons. Nous faisons de notre mieux, comme toujours.* »



### Le mot de la semaine: « FRO »

En **IMOCA**, le nombre de voiles embarqué est limité à 8. Parmi ces 8 voiles deux sont obligatoires : la grand-voile et le tourmentin. Mais à ces deux voiles obligatoires s'ajoute tout un inventaire de voile d'avant, qui dépendra des stratégies de chacun.

"Les deux voiles d'avant qu'on retrouve sur tous les bateaux sont le J2 (J pour Jib qui veut dire foc – une voile de brise qui correspond à l'ancienne trinquette) et le J3 (ancien ORC qui est une voile de très grosse brise pour naviguer au près dans 40 nœuds et aussi très efficace en trinquette de portant)", nous explique César Dohy, de la voilerie Incidence.

Il ne reste donc plus que 4 possibilités pour choisir le reste des voiles d'avant. Depuis deux ans, le J1 – un génois amuré sur l'étrave du bateau et hissé en tête de mât a tendance à disparaître et être remplacé par le FRO (Fractionnal Code 0). Cette voile est apparue sur la Volvo Ocean Race avant d'être utilisée aujourd'hui au sein de la classe **IMOCA**.

"Le J1 s'est un peu métamorphosé en FRO. C'est une voile de portant fractionnée, dont le point de drisse se trouve généralement au-dessus de l'étrave de capelage du J2 (donc pas en tête de mât). Ça permet d'abaisser au maximum les efforts et le centre de poussée tout en offrant la plus grande surface de voile possible. C'est plutôt une voile de brise, pour aller vite par fort vent portant, dont l'amure se situe sur l'étrave ou le bout-dehors. C'est une voile très efficace à partir du vent de travers, dans environ 15 nœuds, et qui permet d'aller très loin au portant et à l'abattée. C'est une espèce de grand génois assez ramassé. C'est une voile qui s'enroule. Elle se place généralement entre le J0 et le J2."

Dans la soirée de mardi dernier, Jean Le Cam (Tout Commence en Finistère - Armor-lux) a fait face à la casse de son étai de **J2** (câble qui sécurise le mât). Après 24 heures de réparations, le navigateur a désormais repris sa course avec un **mât** sécurisé et un **FRO** remis en état après avoir été déchiré dans la bataille. Il navigue actuellement dans moins de dix nœuds de vent de nord et une mer assagie, en 22e position, dans l'Atlantique sud, à **4472.5** milles de la ligne d'arrivée.

Le Podium du Vendée Globe 2024-2025



WIN THE RACE

Semaine prochaine, remise du prix à  
Arnaud Carballeda , vainqueur du concours  
« Qui sera le gagnant du Vendée Globe 2024-2025? »

Pour aller plus loin:

<https://www.youtube.com/watch?v=R06Vk9-V9Po>  
[https://www.youtube.com/watch?v=M65\\_hXAQNdo](https://www.youtube.com/watch?v=M65_hXAQNdo)