

Le Trophée Jules Verne

Le Tour du Monde en équipage sans escales et sans assistance

2007 : Arrêt brutal au large de la Nouvelle-Zélande pour Groupama 3

25/02/08 : L'équipage de Groupama 3 sur le retour, Franck Cammas et sept de ses coéquipiers atterriront mercredi à Roissy avant de rejoindre le PC Course pour une conférence de presse, on devrait alors en savoir plus sur l'état du bateau. Loïc Le Mignon reste sur place et attend deux membres de l'équipe technique qui devraient arriver en Nouvelle Zélande demain. La **vidéo** du retournement du trimaran dans le Port de Dunedin sur le [site officiel](#).

24/02/08 : Groupama 3 à l'envers dans le port de Dunedin, l'opération de retournement a donc été effectuée aujourd'hui grâce à deux grues situées sur le quai et un remorqueur qui a écarté le bateau de celui-ci, l'expertise va donc pouvoir commencer, des **photos** sont disponibles sur le [forum de Sailing Anarchy](#) et sur [Sail World](#) .

23/02/08 : Groupama 3 est maintenant dans le port de Dunedin, après avoir été remorqué par un bateau des autorités portuaires, des photos du bateau sont disponibles sur le forum de [Sailing Anarchy](#) et sur [Sail-World](#), la majeure partie du mât a été récupéré ainsi que la partie arrière du flotteur bâbord et certaines voiles, le bateau étant encore à l'envers sur ces photos, il est difficile d'évaluer les dégâts subis par la plate forme, le trimaran devrait être retourné aujourd'hui par une grue portuaire et le travail d'expertise par l'équipe de Groupama et VPLP pourra commencer.

22/02/08 : Groupama 3 est arrivé à Dunedin, mais l'accès au port lui a été refusé par les autorités, à priori en raison de mouvements de porte-conteneurs. Le bateau est toujours à l'envers mais tout est prêt pour une tentative de retournement par une grue. Une situation inconfortable puisque la brise devrait refaire son apparition bientôt sur zone.

Les explications dans le communiqué du Team Groupama :

Difficile à croire et pourtant, c'est vrai : se présentant en milieu d'après-midi, heure locale, à l'entrée du port de commerce de Dunedin, le trimaran Groupama 3 en remorque derrière le Clan Mcleod depuis plus de 24 heures n'a pu accéder au chenal menant au port...



© Team Groupama - Stephen Jaquery

Alors que l'équipage au complet, à l'exception d'Yves Parlier resté à terre faire la jonction avec les autorités néo-zélandaises, a tout donné pour dégager le plus rapidement possible le gréement et le flotteur brisé emprisonnés sous la coque centrale, le voilà contraint de faire des ronds dans l'eau en attendant le feu vert.

Pendant ce temps, le vent et la mer se lèvent sous l'effet d'une forte dépression qui descend du Nord. Toujours à l'envers malgré les efforts de l'équipage pour le remettre à l'endroit et récupérer les morceaux de carbone disséminés sur l'eau, Groupama 3 souffre. Son équipage aussi.

Pourtant, ce n'est pas de gaîté de coeur que les autorités portuaires laissent Groupama 3 dehors : le chenal d'accès, long de 13 milles et parfois très étroit, ne peut être neutralisé et donc pénaliser des navires de commerce qui ont, eux aussi, des impératifs à respecter.

C'est donc à partir de 10 heures samedi, (22 h vendredi soir en heure française) que le Clan McLeod et Groupama 3 emprunteront le chenal d'accès au port de Dunedin qu'ils devraient atteindre quelques trois heures plus tard.

Restera alors à procéder au retournement du bateau à l'aide d'une grue et à l'expertiser le avant d'affréter un cargo capable de le ramener à Lorient, son port d'attache. Autant dire que l'histoire n'est pas finie...

21/02/08 : Groupama 3 est en remorque derrière le Clan MacLeod, les trois morceaux de mât ont été chargés sur le pont du bateau, les deux morceaux de flotteurs devant être remorqués, cependant le remorquage se fait à faible vitesse, environ 2 noeuds étant donné que la tentative de retournement a échoué, Groupama 3 ne devrait donc rejoindre Dunedin que vendredi.

Sources : [The New Zealand Herald](#) et [Otago Daily Times](#)

Mise à jour : Une nouvelle tentative de retournement aurait réussie et le bateau devrait atteindre un port dès aujourd'hui.

[Cette information a été démentie par Sail-World par la suite](#)

Malgré plusieurs tentatives, l'équipage du trimaran n'a pas pu retourner le bateau qui ne devrait donc rejoindre Dunedin que cette nuit.

Sources : [Sail-World](#) et [NewsTalkZB](#)



20/02/08 : Tout l'équipage de Groupama 3 a donc embarqué sur le Clan MacLeod qui a rejoint le maxi trimaran chaviré hier soir (heure française), les opérations de sauvetage ont débuté immédiatement, grâce à des conditions idéales (pas de vent et peu de houle), le mât en trois morceaux a été dégagé de sous le bateau et récupéré par le Clan MacLeod, la partie avant du flotteur babord a elle aussi été dégagée, restait la partie arrière du flotteur encore coincée sous la plate-forme, ensuite le bateau devra être retourné, cette opération cruciale doit être faite au plus vite puisque le vent devrait forcer demain ce qui compliquerait fortement les opérations de retournement et de remorquage. Peut être plus d'infos à venir dans la soirée...



© Team Groupama

Une **vidéo** du sauvetage a été tournée par la télévision néozélandaise TV3 et est disponible : [ICI](#)



© Team Groupama

19/02/08 : Une équipe du Team Groupama devait partir ce matin pour tenter de remorquer le bateau, en attendant de plus amples informations, vous pouvez visionner les vidéos du sauvetage réalisées par les marins de Groupama 3 hier : [videothèque](#) du site officiel.

L'opération de sauvetage a bien été lancée ce matin, voici les précisions de celui-ci dans le communiqué de presse :

Sans Yves Parlier, resté à terre pour faire le lien entre le team Groupama de Lorient et les hommes en mer, le bateau à moteur d'environ 25 mètres de long propulsé par un moteur de 1000 cv fait cap à l'Est dans une mer qui doit progressivement se calmer. Joint par téléphone avant qu'il ne soit trop éloigné des côtes néo-zélandaises, le skipper de Groupama 3 précisait : « Le team Groupama de

Lorient nous a transmis un plan et une procédure qui devraient nous aider à remettre le bateau à l'endroit. On en a pour une douzaine d'heure de mer avant de le retrouver. Si tout se passe bien, on pourrait être de retour à terre avec Groupama 3 en remorque dans quatre jours, probablement à Christchurch ». À bord du remorqueur, on imagine l'équipage partageant son temps entre repos et préparation de l'opération de retournement. Bouts, chaînes, tronçonneuse, perceuse et matériel de plongée sous-marine doivent être parés. Ce n'est qu'une fois de retour à terre que Groupama 3 pourra être finement expertisé puis très probablement chargé à bord d'un cargo pour retrouver sa base lorientaise. De son côté, la direction de Groupama a envoyé un message de remerciements aux sauveteurs du Rescue Coordination Center New Zealand pour le professionnalisme de leur action.



© Team Groupama

18/02/08 : **Groupama 3 a chaviré** cette nuit au large de la Nouvelle Zélande après la rupture du flotteur sous le vent, ce qui a entraîné la rupture des deux bras de liaison puis le chavirage . Tout l'équipage avait trouvé refuge dans la coque centrale du trimaran, ils ont ensuite été hélitreuillé par la Marine Néo-Zélandaise. Plus d'informations à suivre dans la matinée.

Ce chavirage sur le Trophée Jules Verne est une première qui ne manquera pas de soulever des questions sur les nouveaux maxis-multicoques.

Franck Cammas est revenu sur les circonstances du chavirage lors d'une vacation spéciale à 12h :

«Ce matin on a empanné très près de la cote neo-zélandaise, c'était un bord qui était destiné à s'écarter du gros de la dépression qui était devant nous, et on est reparti tribord amure plein est. Au bout de deux heures de nav, il y avait 25-30 noeuds de vent, on allait vite, 30 noeuds et quelques, la mer s'était un peu adoucie et le flotteur sous le vent s'est rompu juste à l'arrière du bras avant, ensuite le flotteur a emmené le bras qui s'est rompu aussi (le bras avant), ensuite, le reste du flotteur à l'arrière a emmené le bras arrière ce qui l'a cassé, et en 10 secondes comme il n'y avait plus aucun support sous le vent du bateau , Franck (Proffit) a essayé d'empanner le plus vite possible pour essayer de sortir ce flotteur mais la manoeuvre était impossible parce que le flotteur s'est rempli d'eau instantanément et sans appui sous le vent, il n'y a plus du tout de stabilité et le bateau a chaviré, relativement lentement, sur le côté avec le flotteur qui était inondé et cassé sur bâbord, les gens qui étaient sur le pont (...) ont eu le temps de tous re-rentre à l'intérieur.»



© Team Groupama

En ce qui concerne les raisons de la casse, les raisons n'ont pas encore été déterminées, et l'équipage n'a détecté aucun signe pouvant faire penser que cette avarie arriverait :

« Les flotteurs ont toujours eu des mouvements d'amplitude dans les chocs, on connaissait ça et on avait fait le nécessaire, puisque la zone avait déjà été renforcée. Peut-être que ça n'a pas été assez bien fait, mais on n'a vraiment pas eu de signes avant-coureurs, c'est une casse qui ne prévient pas, on ne peut pas aller voir dans le flotteur, c'est invisible de l'extérieur, à moins d'aller faire des ultra-sons, mais ce n'est pas possible en mer (...)

Des chocs, on en a eus, mais les équipiers à bord avaient l'impression que ça avait été particulièrement difficile dans l'Indien. La casse n'est pas due aux quelques heures de navigation avant, mais à la fatigue du flotteur au vent, il a reçu beaucoup de paquets de mer qui déferlaient sur son travers, ça a endommagé cette partie-là, elle a cédé au bout de deux heures de navigation paisible quand on a appuyé le flotteur sur l'eau. Le carbone a une certaine mémoire, les chocs répétés finissent par détruire des fibres, ça peut devenir de plus en plus important. Là, on n'a pas eu beaucoup de chances, on a dû forcer et batailler pour rester dans les temps à travers l'Indien qui nous a malmenés (...)

C'est une casse qui a eu lieu sur le flotteur bâbord entre le foil et le bras avant. C'est le mauvais endroit car du coup, le bras avant n'est plus lié au bras arrière. Et la partie avant du flotteur a emmené le bras en torsion qui est parti à 90 degrés de l'axe du bateau avec la vitesse et a cassé le bras, et ensuite pareil, la partie arrière a pivoté autour du bras arrière et l'a cassé. Du coup, avec les deux bras cassés, on n'a aucune stabilité latérale et le bateau se couche forcément. Ça s'est fait très vite, ça s'est cassé d'un seul coup de haut en bas et très très vite, la partie avant s'est complètement désolidarisée et a cassé immédiatement le bras. Le quart sur le pont ne pouvait pas faire mieux, ils ont eu une réaction rapide mais malheureusement, il n'y avait plus rien à faire si ce n'est de rentrer au plus vite à l'intérieur lorsque le bateau se couchait sur le côté. »

Ensuite les secours sont très vite intervenus en dépêchant sur place trois hélicoptères, moins de 4 heures après le chavirage, Franck Cammas et ses 9 hommes d'équipage ont alors embarqué à bord après avoir sauté à l'eau, ils ont été emmenés à Dunedin, le récit du sauvetage :

« C'était un peu musclé ! Il y avait 5-6 mètres de creux avec des petites déferlantes, 30 noeuds de vent, les hélicoptères ne pouvaient pas nous prendre directement sur le bateau, d'autant que le bateau dérivait à 3 noeuds. On a failli perdre Loïc (Le Mignon) bêtement, il a essayé de plonger à l'eau pour nettoyer un truc, il s'est fait distancer par le bateau, on l'a repris de justesse. Donc les sauveteurs ont eu le même problème, ils ont eu du mal à monter le bateau. Finalement, chacun a sauté hors du bateau pour rejoindre un sauveteur qui était dans l'eau à 15-20 mètres qui ensuite était récupéré par l'hélicoptère. Ça veut dire qu'il y a eu un moment de doute à vivre, en eaux libres loin du bateau, mais il fallait faire confiance aux sauveteurs qui ont l'habitude de travailler comme ça. Ils ont vraiment été très rapides, en quatre heures, ils étaient sur zone. En une heure de temps, on a pu récupérer tout le monde les uns après les autres. Bravo et merci à l'équipe néo-zélandaise. »

L'équipe du team Groupama compte maintenant s'attaquer à la récupération du bateau et à sa réparation pour repartir sur ce même parcours dès l'hiver prochain :

« Il est aujourd'hui à 80 milles des côtes, vraiment proche par rapport à ce que ça aurait pu être, donc on a bon espoir et on va vraiment se battre pour le récupérer. On voudrait d'abord le redresser sur sa coque centrale pour l'abîmer le moins possible, en ayant auparavant dégagé le mât en-dessous et le flotteur cassé qui s'est glissé sous la plateforme et continue malheureusement à abîmer le pont de la coque centrale et du flotteur tribord. Il faut donc libérer tout ça, ce qui va être difficile car il faut attendre que la mer se calme, puis vider le bateau. On n'aura alors plus qu'un prao, mais ça permettrait de le ramener à l'endroit avant de le rapatrier par cargo. On a tous envie de sauver le bateau, tout l'équipage a été très heureux de naviguer dessus, tout le monde l'a trouvé génial, on part demain soir

(...)

il n'y a aucune raison de ne pas le sauver et de ne pas repartir sur le même défi. Le bateau est certes abîmé mais c'est le plus rapide du monde, on ne laisse pas son bateau se détruire entre deux eaux. »

Les **vidéos** du sauvetage de l'équipage de Groupama 3 par les secours néo-zélandais sur [Sky News](#)

15/02/08 : Le moral repart à la hausse sur le trimaran, tout comme la vitesse du bateau qui file à près de 30 noeuds vers le sud de la Nouvelle Zélande, la distance parcourue en 24 heures repasse à un niveau "normal" pour le bateau avec plus de 600 milles.

14/02/08 : Ca repart pour Groupama 3 qui a retrouvé de la vitesse avec un flux de sud ouest établi. L'équipage de Franck Cammas empoche un nouveau temps intermédiaire entre Ouessant et le Cap Leeuwin en 21j 2h 43s, soit 11 heures de mieux que le chrono d'Orange II en 2005, cependant le trimaran a concédé 12 heures au catamaran sur cette "première" partie de l'océan Indien (Cap de Bonne Espérance-Cap Leeuwin). A court terme, le trimaran pourrait à nouveau être en difficulté au sud de la Nouvelle Zélande, les explications de Sylvian Mondon de Météo France :

« On a un cap qui devient intéressant avec de très bonnes vitesses, l'avance va pouvoir augmenter à nouveau dans les prochains jours. Ensuite Groupama 3 va rencontrer des vents moyens autour de 40 noeuds avec rafales autour de 50 au passage de la Nouvelle Zélande, avec des creux de 7 à 8 mètres. Par contre une dépression se déplace vers le sud de la Nouvelle Zélande avec des vents moyens de 60 noeuds, rafales à 80 et les creux dépasseront 10 mètres. On va rester vigilants sur la trajectoire de cette dépression pour ne pas être coincés par la Nouvelle Zélande dans des conditions extrêmes. Si la sécurité le nécessitait, on pourrait envisager un ralentissement du bateau. »

13/02/08 : Journée difficile pour l'équipage qui reste désespérément bloqué derrière le front, celui-ci se déplace plus vite que le maxi-trimaran, l'empêchant de rattraper un flux stable et soutenu.

Les explications de Fred le Peutrec, barreur de Groupama 3 :

« Il y a de la bonne humeur à bord même si il n'est pas facile de naviguer en ce moment dans le Sud. Il faut savoir patienter, attendre le lendemain en espérant que les jours soient meilleurs : on a encore un peu d'avance sur Orange II et il n'y a pas péril en la demeure... La situation qui est devant se dessine et ne semble pas simple non plus à négocier... Dans la difficulté, il faut garder de l'enthousiasme et ne pas s'enfoncer soi-même ! Nous sommes prêts à saisir l'opportunité qui se présentera à un moment ou à un autre. Nous approchons de l'Australie et il y a un anticyclone sous le continent qui nous oblige à un positionnement assez Sud pour passer en dessous. Depuis plusieurs jours, nous courrons derrière un front qui aurait pu nous permettre de démarrer dans du vent de Nord et de rattraper ainsi le flux anticyclonique. Malheureusement, le front se déplace un peu plus vite que nous ! Ce midi, nous sommes dans peu de vent avec une mer formée mais maniable qui permet de glisser tranquillement : le bateau va vite dans ces conditions là, c'est une de ses grandes qualités... Nous venons d'empanner pour tirer vers le Sud-Est. Nous cherchons notre chemin sous un ciel plutôt dégagé, dans une température bien fraîche, avec une eau à 6°C, mais ça ne mouille pas du tout sur le pont ! Une journée sèche sous grand voile haute, gennaker et trinquette... C'est un peu frustrant et nous sommes impatients de retrouver un vent constant : on fait des petits bouts d'accélération et on a du mal à

enchaîner. On sent que Groupama 3 en a sous le pied et qu'il a le potentiel pour distancer Orange II sans problème ! »

11/02/08 : Groupama 3 de retour aux affaires, le week end a été "productif" pour Franck Cammas et ses équipiers qui ont repris des milles sur leur adversaire virtuel, en effet, ils sont repris plus de 300 milles à Orange II en moins de 3 jours, grâce à une mer plus maniable et au renforcement du flux ainsi qu'une bascule favorable. Aujourd'hui le trimaran armé par l'assureur français a quelque peu ralenti à cause de son positionnement entre deux fronts.

Les explications du skipper à la vacation du jour :

« Le problème est que nous avançons plus vite que le front qui est derrière nous, et pas assez vite pour franchir le front qui est devant ! Nous sommes un peu coincés entre ces deux fronts dans une zone de transition avec des vents de Nord. Il faut pouvoir le dépasser et si nous n'y arrivons pas, cela pourrait prendre 48 heures pour sortir de cette zone instable. Alors on essaye de faire une journée rectiligne vers l'Est... Car pour le moment, les bascules de vent ont été trop franches au Nord ou au Sud : il ne faut pas faire trop de route en plus »

© Team Groupama

08/02/08 : Groupama 3 perd du terrain sur Orange II, l'avance du trimaran de Franck Cammas a été divisée par 3 en quatre jours et n'est plus que de 200 milles, toujours à cause de la dépression au sud du bateau, des conditions usantes pour les hommes et le bateau, extraits de la vacation :

« Il faut s'attacher, il y a de l'eau sur le pont quand les étraves plongent dans l'eau, c'est très difficile de se tenir, il faut toujours avoir une main accrochée au bateau sinon on peut se faire mal, c'est le problème de naviguer à ces allures de reaching dans des mers formées. Ce n'est pas du tout ce qu'on recherche, car on va moins vite et en plus, on fait souffrir le bonhomme et la structure du bateau. »

« Il y a la mer, mais aussi le vent qui est compliqué. Ça passe de 15 à 25 noeuds en deux risées, là, on est à deux ris trinquette, mais ce matin, on avait deux ris seuls car sur les crêtes de vague, il y vraiment du vent, ça partait à 28 noeuds, ce n'est pas évident sur des bateaux comme ça. » mais la situation devrait évoluer favorablement et l'équipage devrait mettre cap au sud ce week-end, direction les Kerguelen.

06/02/08 : 2ème temps intermédiaire battu pour l'équipage de Groupama 3, en effet Franck Cammas et ses hommes s'adjugent le meilleur temps sur le parcours Ouessant-Cap de Bonne Espérance en 13 jours 8 heures et 47min, soit 23h30min d'avance sur Orange II.

Le trimaran vert conserve pour l'instant 400 milles d'avance sur le catamaran de Bruno Peyron, cependant cette avance devrait fondre dans les jours qui viennent et probablement se transformer en retard, en effet l'équipage n'a pas d'autre choix que de rester très nord pour éviter une grosse dépression avec des vents de 70 noeuds et des creux de plus de 12 mètres.

De plus, le skipper axois a dévoilé que le bateau souffre d'une avarie depuis une semaine, une cloison du bras arrière s'est décollée, ce qui a nécessité une stratification, les explications à la vacation du jour:

« Nous sommes dans une zone avec des vagues de cinq mètres qui sont bien orientées mais ensuite, à dix degrés près, ça peut changer la donne... A cause des chocs qui provoquent des ondes vibratoires de l'avant à l'arrière, tout est secoué à l'intérieur, les hommes et la structure. Une cloison s'est ainsi décollée il y a une semaine : on a stratifié mais il faut encore intervenir... Cela a un peu chamboulé l'organisation à bord puisque je fais la navigation et Yves Parlier s'occupe du chantier : ce n'est pas évident. On a un tout petit peu levé le pied à la barre, mais ça n'a pas changé grand-chose sur la route et sur la vitesse moyenne. Le pire moment va être dans 24 heures quand la mer sera plus par le travers... Vivement que ça passe ! »

Stéphane Guilbaud, team manager du trimaran, explique la situation : *« La partie concernée est une cloison centrale du bras arrière, dénommé C-0 parce qu'elle se situe juste au milieu du bras. Pour*

l'instant, cette petite avarie ne pose pas de problème et l'équipage est en fin de réparation. La première partie de l'intervention a consisté à poser une plaque de carbone boulonnée le lendemain de l'incident... La cause du problème vient du fait que ce n'est pas assez solide au vu des efforts encaissés. Le team technique avait déjà rencontré ce problème sur Groupama 2, sans que cela empêche le trimaran de finir ses courses.» Les conditions de navigation ne vont donc pas être très agréables ces prochaines 48 heures...

04/02/08 : Groupama 3 fonce sur la route directe vers le Cap de Bonne Espérance, l'ETA pour le passage du cap est fixée à mercredi après midi, ce qui devrait donné un chrono de 13 jours et quelques heures, c'est ensuite que la situation va se compliquer pour les 10 hommes puisqu'une grosse dépression va les contraindre à naviguer très nord, ce qui rallongera considérablement la route à parcourir, les explications de Franck Cammas à la vacation :

« Après Bonne Espérance, nous allons être bloqués sur le 40° Sud pour laisser passer une grosse dépression. Nous devons rester sur sa bordure Nord pendant pas mal de temps sans pouvoir glisser plus au Sud. Mais même sur ces latitudes, nous aurons de la mer forte avec jusqu'à sept mètres de houle ! La situation est assez compliquée mais les routages nous obligent à suivre cette voie plus longue autour de l'Antarctique... Nous allons franchir la longitude du cap de Bonne Espérance mercredi après-midi avec une entrée dans l'Indien assez musclée. Nous allons choisir notre zone de navigation pour éviter le gros de la mer, mais on va quand même se faire secouer pendant 24 heures... Pour bien passer dans une mer de trois-quarts arrière, il faudra peut-être partir un peu plus dans le Nord. C'est un peu frustrant car ce ne sont pas des conditions habituelles pour traverser l'Indien ! »

02/02/08 : Groupama 3 tricote, la faute à l'anticyclone de Saint Hélène qui génère des hautes pressions et qui a contraint Franck Cammas et ses équipiers à effectuer de nombreux empenrages pour conserver un flux soutenu.

Franck Cammas à la vacation du jour :

« La mer est encore très maniable parce que nous sommes en bordure d'anticyclone et le vent rentre progressivement depuis hier. C'est idéal pour aller vite ! Les deux prochains jours s'annoncent pas mal même s'il faudra peut-être se recaler vers le Sud comme hier pour retrouver de la pression. Mais la situation a l'air de se compliquer un peu après le cap de Bonne Espérance. A suivre... Nous naviguons dans un ciel nuageux mais avec encore des portions de bleu. Les températures sont encore élevées dans la journée mais il faut mettre la polaire la nuit. Cela reste très agréable même si ça secoue un peu à trente noeuds ! Pour le moment, le vent est régulier et le bateau ne butte pas dans les vagues »

01/02/08 : Groupama 3 accélère et infléchit sa route vers le Cap de Bonne Espérance, l'équipage profite du potentiel du bateau pour continuer à accumuler de l'avance sur le temps de référence, celle-ci est maintenant de plus de 700 milles. La situation météo semble assez favorable jusqu'au Cap Horn, les conditions vues par le skipper à la vacation du jour :

« Ca va de plus en plus vite : il y a pas mal de grains et il faut faire attention. La mer commence à se former. L'alizé tourne doucement vers la gauche mais sous grand voile à un ris et foc solent, nous n'avons pas encore commencé à obliquer notre route. Cela devrait arriver dans l'après-midi et il faudra probablement hisser le gennaker : je pense que nous partirons vers l'Est en deux temps, un coup plein Sud puis, avec l'arrivée d'une dépression, un long bord vers l'Afrique du Sud. Une fois que nous aurons attrapé les vents d'Ouest du Grand Sud, ce sera parti pour quinze jours au moins, jusqu'au cap Horn ! Mais cette première dépression va s'échapper et il faudra attendre les suivantes : ce ne sera pas une autoroute facile jusqu'à Cape Town. L'objectif va être de rester en bordure des phénomènes pour ne pas avoir trop de mer. Mais en attendant, il faut que nous gagnions dans le Sud pour accrocher ce front. »

Le moral semble être au beau fixe, ce que l'on peut comprendre étant donné cette première partie de parcours assez favorable pour l'équipage, petit instant de vie livré au cours de la vacation et en vidéo :

« Hier soir, nous avons fait notre apéritif hebdomadaire avec viande des Grisons, fromage de Savoie, galettes arrosées par une petite bouteille de Cheval Blanc... C'est la première fois que je fais ça à bord d'un bateau de course ! Parce que le parcours est de longue haleine et qu'il faut savoir faire un break pour le moral de l'équipage : c'est bien de se retrouver tous sous le cockpit, car en plus il fait plutôt chaud... »

31/01/08 : Comme prévu l'équipage de Groupama 3 s'est emparé du 1er record intermédiaire hier, à savoir : Ouessant-Equateur en 6j 6h 24' contre 6j 11h pour Géronimo, depuis le trimaran géant a encore accéléré grâce à une adonnante, ce qui a permis à Cammas et ses hommes de grapiller une centaine de milles de plus d'avance sur Orange II.

La suite du programme commentée par Franck Cammas lors de la vacation quotidienne :

« Dans deux jours, nous serons assez Sud pour trouver un front qui se décale vers l'Ouest et qui nous permettra de « prendre le virage » pour nous approcher du Cap de Bonne Espérance. C'est presque un scénario idéal même s'il faudra aller assez Sud, donc un peu à l'extérieur de la route de Orange II. Nous aurons la chance d'avoir un front qui va traverser l'Anticyclone de Sainte Hélène au niveau de Tristan da Cunha.... Nous avons encore de la marge aujourd'hui pour viser le point le plus favorable afin d'accrocher la dépression, en glissant plus ou moins. Il sera important, ce moment où nous enverrons le gennaker pour ajuster l'endroit où nous allons rencontrer le front argentin. Nous ménageons Groupama 3 en relevant un peu le foil et en remontant la dérive. Depuis le passage de l'équateur, il n'y a pas eu trop de manoeuvres et l'équipage a pu se reposer, faire un peu de lessive, rincer le matériel, faire sa toilette... »

29/01/08 : Groupama 3 est en approche de l'équateur et en avance sur le temps d'Orange II, l'équipage du trimaran devrait basculer dans l'hémisphère sud demain matin et battre un premier temps intermédiaire : Ouessant-Equateur en un peu plus de 6 jours, le meilleur temps étant toujours celui de Géronimo d'Olivier de Kersauson en 6j 11h 26'. Il faudra ensuite passer le Pot au Noir ou zone de convergence inter-tropicale, redoutée des navigateurs pour ses grains violents alternant avec des zones de pétrole très étendues, cependant ce passage ne devrait pas trop retardé le maxi trimaran puisque le Pot au Noir paraît peu actif.

Voir le [point météo de Sylvain Mondon](#)

27/01/08 : Conditions changeantes pour les hommes de Groupama3 depuis hier, au rythme des grains. Franck Cammas : *« Ce n'est pas très simple sur l'eau : on dirait que nous sommes dans un Pot au Noir depuis hier ! Des grains nous ont fait avancer vite la nuit dernière mais ils étaient très instables avec des sautes de vent passant de trente à trois noeuds et 60° de bascule... Vivement que nous touchions des alizés plus établis. Ici, le ciel est très nuageux car nous sommes dans l'axe d'une dorsale proche d'une dépression. On essaye de slalomer entre les grains. »*

Cependant Groupama 3 confirme son potentiel dans les vents médiums puisque l'avance du trimaran sur Orange II se porte ce soir à plus de 200 milles, cette avance pourrait encore augmenter lorsque le bateau aura trouvé les Alizés établis.

25/01/08 : Route directe et vitesse pure depuis la nuit dernière, l'équipage semble aller chercher un vent un peu plus soutenu en s'éloignant des côtes.

24/01/08 : Groupama 3 a coupé la ligne de départ ce matin à 8h 50' 17", il devra recouper cette même ligne après son tour du monde par les trois caps avant le 15 mars à 01h 09' 21" pour battre le temps d'Orange II et conquérir le Trophée Jules Verne, après 14 heures en mer, l'équipage de Franck Cammas file à 30 noeuds vers le Cap Finistère sur une route parallèle à celle d'Orange II, avec un très léger avantage (inférieur à 10 milles) pour le trimaran, la nuit devrait être agitée avec des vents de 40 noeuds attendus à la hauteur de la Corogne.



© Team Groupama

23/01/08 : La troisième sera la bonne, après deux reports de départ pour Groupama 3, suite à des évolutions météo défavorables, l'équipage du maxi-trimaran de Franck Cammas a quitté sa base de Lorient à 17 h pour rejoindre Ouessant, la ligne de départ du Trophée Jules Verne (située entre le cap Lizard et le phare du Creac'h) avec pour objectif un passage de la ligne demain matin entre 7h et 11h.

Interview de Franck Cammas sur : sports.fr

L'équipage du trimaran sera composé de :

Franck Cammas Skipper / Chef de quart - barreur

Franck Proffit Chef de quart - barreur / Responsable voiles

Stève Ravussin Chef de quart - barreur / Responsable vidéo - photo

Loïc Le Mignon Deuxième barreur / Responsable accastillage

Frédéric Le Peutrec Deuxième barreur / Responsable nourriture du bord

Sébastien Audigane Deuxième barreur / Responsable médical

Jan Dekker N° 1 / Médical et responsable gréement

Ronan Le Goff N° 1 / Gréement et accastillage

Jacques Caraës N° 1 / Responsable vidéo - photo

Yves Parlier Navigateur / Responsable électronique, énergie et eau

A terre : Sylvain Mondon et Richard Silvani Routeurs (Météo France)

03/01/08 : Groupama 3 change de couleur ! Un départ était prévu ce matin au large d'Ouessant, mais finalement l'équipe est repassée au code rouge.

L'explication de Franck Proffit :

« Code rouge ... la fenêtre du 3 janvier s'est refermée. Le centre de la dépression reste dans l'Ouest, au large de Ouessant et grossit sur tout le golfe de Gascogne. Cela fait un départ au près... pas propice au record. La mer est toujours très forte et dans cette configuration nous arrivons trop tard sur Saint Hélène pour passer. Nous sommes désolés pour les voyageurs (Jan et Ronan de retour d'Afrique du Sud et du Brésil ndlr), mais nous n'avions pas trop le choix... C'est la vie des chasseurs de records ! »

[Site web de Groupama](#)

21/12/07 : Report du départ pour Groupama 3, la fenêtre météo n'étant pas optimale, le team météo du trimaran de Franck Cammas a décidé de repasser en code rouge.

21/12/07 : Groupama 3 passe en code orange, soit un départ possible dans les 92 heures, le maxi trimaran skipité par Franck Cammas pourrait franchir la ligne la nuit du 24 au 25 décembre.

Sylvain Mondon, l'expert météo à terre de Groupama 3, nous commente la situation qui se met actuellement en place au large de la Bretagne :

«Une fenêtre pourrait se présenter au large de la Bretagne mardi 25 décembre. C'est un créneau que nous observons depuis quelques jours. La situation météorologique est la suivante : nous avons un front froid qui passe au large de la pointe Bretagne dans la nuit de lundi 24 à mardi 25 décembre. Juste après le passage de ce front, les fichiers prévoient un angle de vent favorable (20 à 30 noeuds de Nord-Ouest), accompagné d'une mer agitée à forte mais maniable.

Dans le cas où cette configuration de vent se maintient, cela permettrait à Groupama 3 de glisser jusqu'à la latitude du Cap Saint Vincent (pointe à l'extrême Sud-Ouest du Portugal), avant l'établissement d'une dorsale, associée à l'Anticyclone des Açores.

Dans le cas où cette dorsale, venant de l'Ouest, se décalerait plus vite que prévu, cela viendrait couper la progression de Groupama 3 et du coup fermer cette fenêtre.