



le bit

PÉDAGOGIQUE

15<sup>E</sup> ÉDITION



LA TRANSAT  
EN DOUBLE  
Concarneau – Saint-Barthélemy

*Partie 3*

# SOMMAIRE



01

*La course*



02

*L'océan dans  
tout ça*



03

*La vie d'un marin*



04

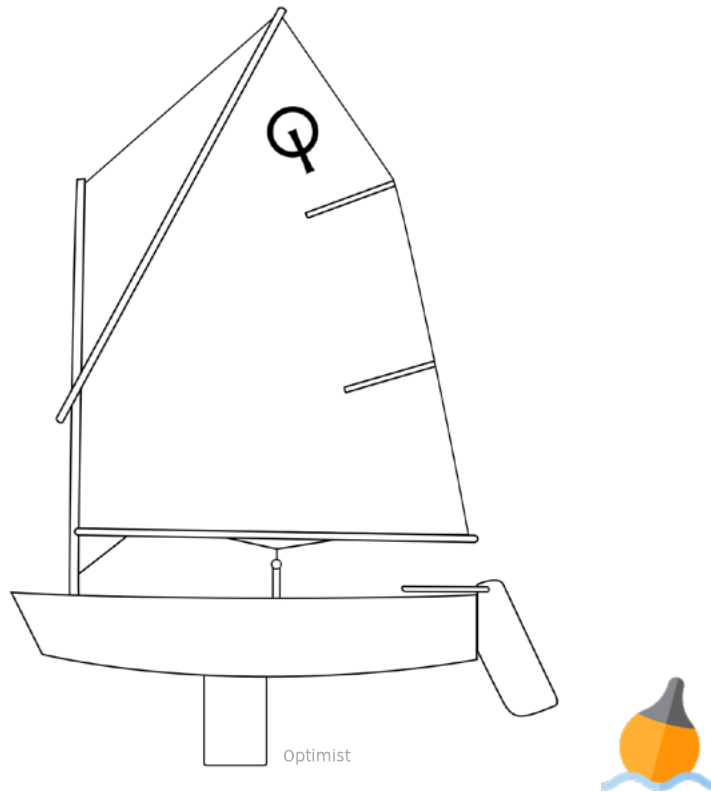
*Partie 4*

- AVANT LE DÉPART
- PENDANT LA COURSE

## Avant le départ

### COMMENT DEVENIR SKIPPER ?

Pour devenir skipper, il faut commencer par apprendre la voile. Pour cela, il existe des écoles de voile un peu partout en France, elles dépendent de la Fédération Française de Voile. À partir de 7 ans, si tu sais nager, tu peux commencer à faire de l'Optimist.



Ensuite, il faut beaucoup s'entraîner, naviguer le plus possible. Souvent les marins naviguent sur différents types de bateaux.

### PRÉPARATION/ENTRAÎNEMENT

Traverser l'Atlantique en duo sur un Figaro Bénéteau 3 est un exercice terriblement exigeant sur le plan physique et mental. Chaque équipage suit donc un programme de préparation personnalisé afin d'arriver dans les meilleures dispositions possibles le jour du départ.

Ce programme de préparation d'avant course comprendra :

Des **entraînements spécifiques à la navigation en double**, car naviguer à deux ça ne s'improvise pas ! La plupart des marins font d'ailleurs partie d'un centre d'entraînement dédié à la course au large, on trouve par exemple Le Pôle Finistère Course au Large situé à Port-La-Forêt.

Focus sur le Pôle Finistère Course au Large : **"La culture de l'excellence"**

Il a pour mission l'entraînement, la formation et le suivi des sportifs de haut niveau en course au large. C'est une référence en matière de préparation des athlètes de haut niveau : les plus grands marins y sont passés tels que Michel Desjoyeaux, François Gabart ou Franck Cammas.



### LE SAVAIS-TU ?

Huit duos de la Transat en Double – Concarneau – Saint-Barthélemy, soit près de la moitié de la flotte, se sont entraînés au Pôle Finistère. Il s'agit de :

Bretagne – CMB Performance (Loïs Berrehar/Tom Laperche),  
Bretagne – CMB Océane (Élodie Bonafous/Corentin Horeau),  
Région Normandie (Alexis Loison/Guillaume Pirouelle),  
Devenir (Violette Dorange/Alan Roberts),  
(L'égoïste) – Cantina St Barth (Eric Péron/Miguel Danet),  
Gardons la Vue (Martin Le Pape/Yann Eliès),  
Guyot Environnement – Ruban Rose (Pierre Leboucher/Thomas Rouxel),  
Skipper Macif (Pierre Quiroga/Erwan Le Draoulec).

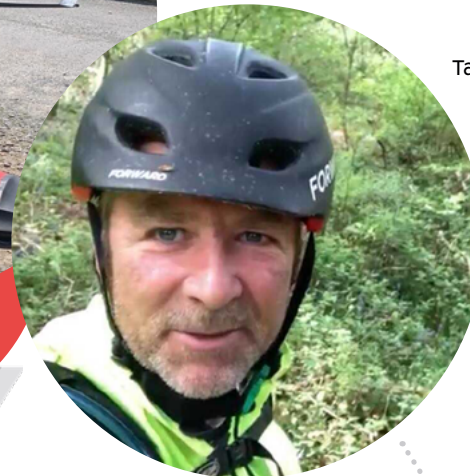
## Avant le départ

### PRÉPARATION/ENTRAÎNEMENT

Chaque marin suit une **préparation physique adaptée** avec un programme sportif plutôt chargé : musculation, course à pied ou vélo pour être en pleine forme avant cette course difficile !



Certains skippers comme Pierre Quiroga et Anthony Marchand ont été originaux, ils se sont essayés au Wing Foil la veille du départ.



Tandis que Yann Eliès a été plus classique en s'accordant une sortie VTT en forêt, lui aussi la veille du départ.



Mais aussi parfois **une préparation mentale**, en effet certains marins qui en ressentent le besoin peuvent choisir d'être accompagnés par un préparateur mental avant une grande course. Cela leur permet d'être bien dans leur tête, ce qui est important car c'est aussi là que peut se faire la différence !

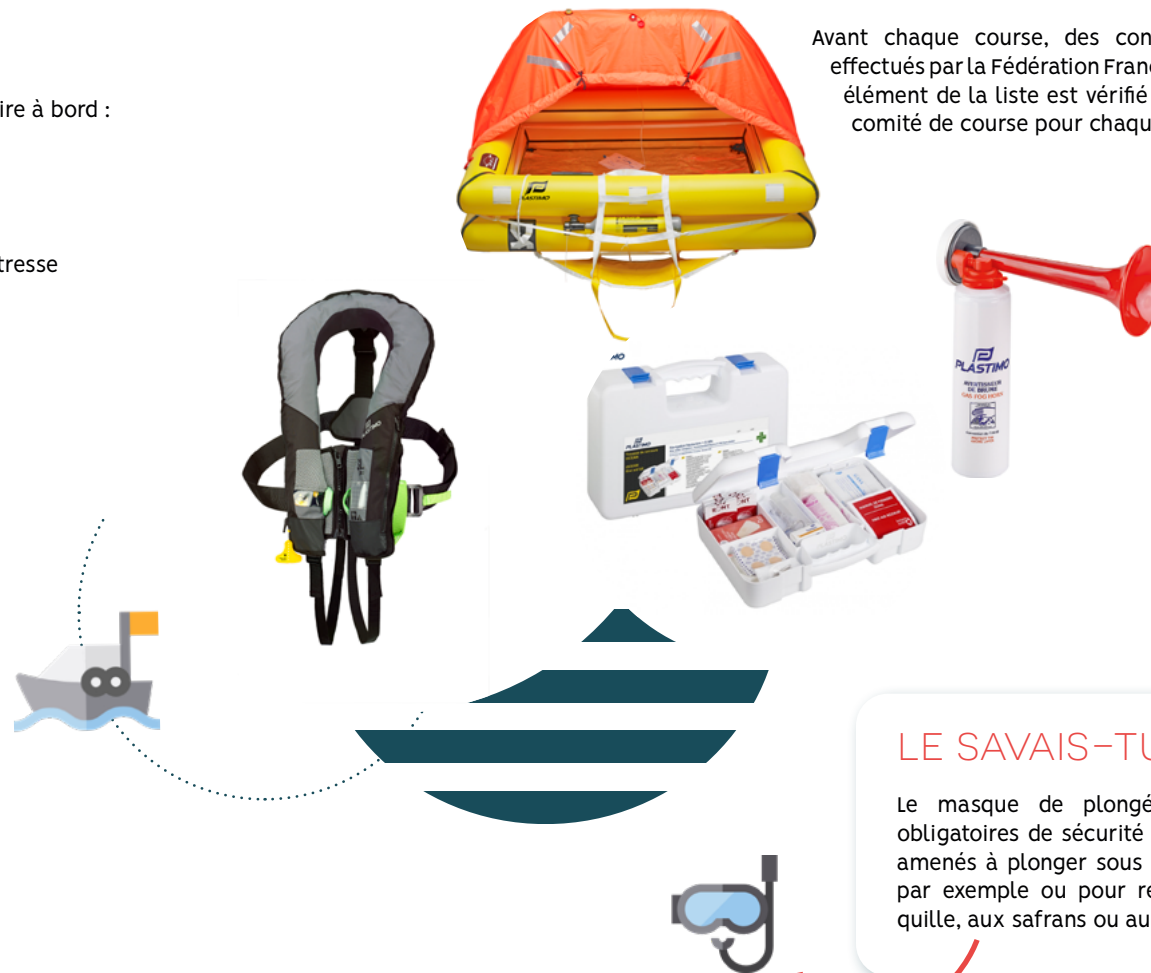
## Avant le départ

### ÉQUIPEMENT SÉCURITÉ/PHARMACIE

Les concurrents de la Transat en Double ont l'obligation d'avoir tout un tas de matériel de sécurité à bord. La liste de ce matériel correspond aux règles précises définies au niveau international par l'institution World Sailing. Le matériel de sécurité est différent selon le type de course.

Quelques exemples de matériel de sécurité obligatoire à bord :

- Un gilet de sauvetage
- Un radeau de survie
- Des balises de localisation par satellite en cas de détresse
- Des feux et fusées de détresse
- Une trousse à pharmacie très complète
- Une combinaison de survie
- ....



Avant chaque course, des contrôles sécurité sont effectués par la Fédération Française de Voile. Chaque élément de la liste est vérifié par des membres du comité de course pour chaque bateau.

### LE SAVAIS-TU ?

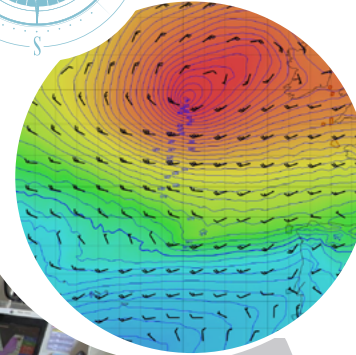
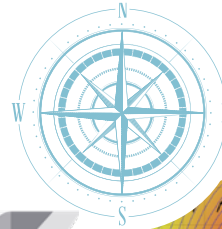
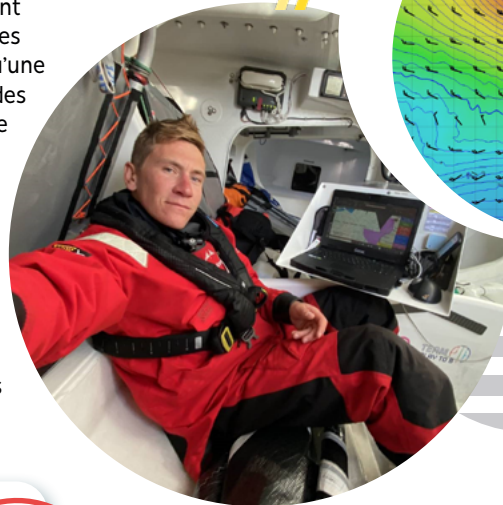
Le masque de plongée fait partie des équipements obligatoires de sécurité ! En effet, les marins peuvent être amenés à plonger sous le bateau pour inspecter la coque par exemple ou pour retirer des algues accrochées à la quille, aux safrans ou aux foils.

## Pendant la course

### JE FAIS MA STRATÉGIE

Autrefois, les navigateurs se repéraient et s'orientaient en mer uniquement avec les étoiles et le soleil. Ensuite, la boussole fut inventée. Aujourd'hui, les marins disposent d'un GPS et de beaucoup d'instruments électroniques pour naviguer. Ils ont un ordinateur de bord ainsi qu'une centrale de navigation qui collecte les informations des instruments et contrôle le pilote automatique. Cette centrale est reliée à l'ordinateur de bord sur lequel est installé le logiciel de navigation Adréna. Sur ce logiciel, on retrouve des informations sur le vent (sa force, sa direction...), sur le courant, sur la position du bateau, sur son angle de gîte... Toutes ces données sont disponibles en temps réel. Elles donnent des indications précieuses aux marins pour optimiser leurs réglages et leurs trajectoires. Elles sont aussi enregistrées pour permettre d'analyser les navigations a posteriori.

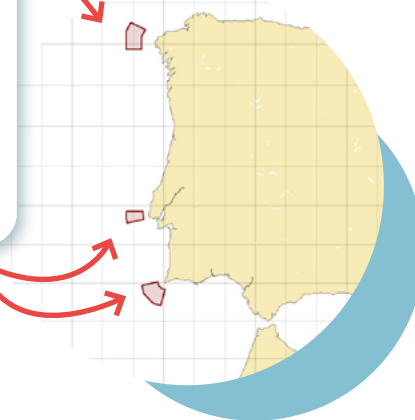
**ADRENA**  
NAVIGATION SOFTWARE  
TO SERVE YOUR PERFORMANCE



Plusieurs fois par jour, les marins récupèrent des fichiers météo (qui sont les mêmes pour tous les concurrents). Selon leur expérience, ils interprètent ces fichiers à leur manière. Une fois les fichiers météo récupérés, ils lancent, sur leur ordinateur, ce que l'on appelle des "routages" qui leur permettront de définir les trajectoires à suivre. Pour réaliser leurs routages, ils utilisent les "polaires" de leur bateau : c'est en quelque sorte la carte d'identité du bateau au niveau de ses performances. La polaire d'un bateau définit sa vitesse selon l'angle et la force du vent.

### DST

Certaines zones de navigation sont interdites aux concurrents. Ces zones s'appellent DST (dispositif de séparation de trafic). Ce sont des zones dans lesquelles le trafic des cargos est particulièrement dense. Sur le chemin des marins, ils en ont rencontré deux près des côtes portugaises. Ils sont matérialisés sur la carte ci-dessous :

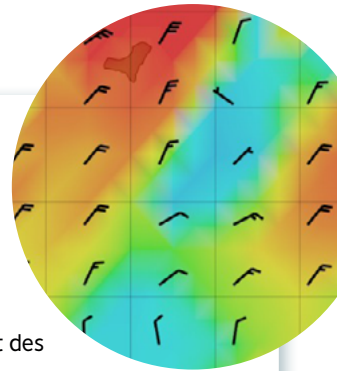


### LE SAVAIS-TU ?

En moyenne, les marins de la Transat en Double passent environ 4 heures par jour à faire leur stratégie sur l'ordinateur.

Sur les fichiers météo, les traits en forme de "F" s'appellent des barbules. Ils indiquent la direction et la force du vent.

1 Nœud de vent = 1,8 km/h



### À TOI DE JOUER !

Un grand trait représente 10 nœuds de vent.

Un petit trait représente 5 nœuds de vent.

10 nœuds de vent    5 nœuds de vent



combien de nœuds ?

.....

## Pendant la course

### J'OPTIMISE MES RÉGLAGES

Les marins passent aussi beaucoup de temps à manoeuvrer et optimiser les réglages des voiles. Sur un Figaro Bénéteau 3, il y a quatre types de voiles différentes:

- La grand voile : elle reste à poste de la sortie du port de Concarneau jusqu'à l'arrivée à Saint-Barthélemy. Lorsque le vent est trop fort, les marins peuvent décider de la réduire en prenant un, deux ou trois ris.

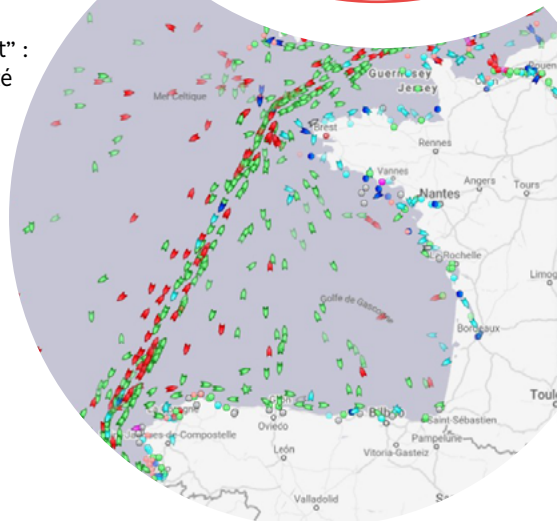
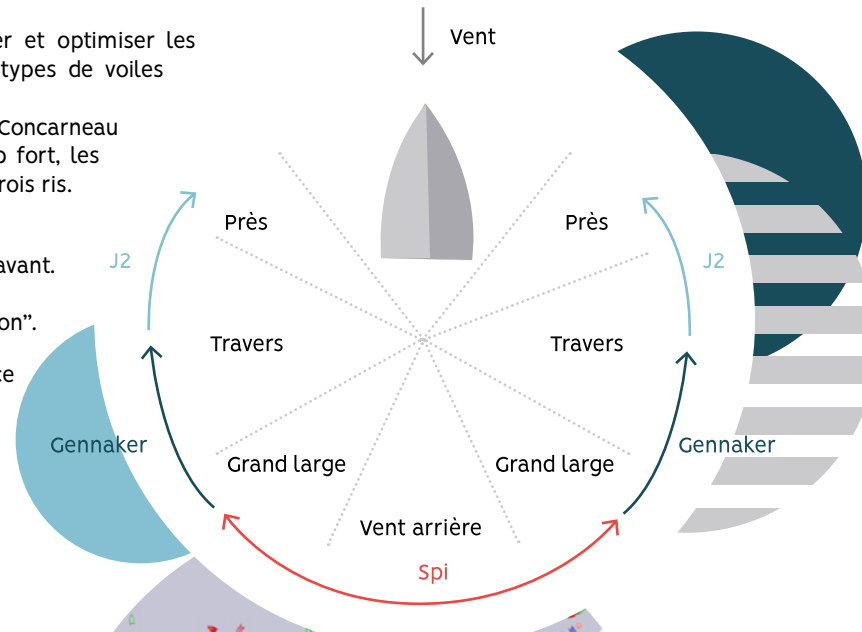
Ils ont le choix entre trois différentes voiles d'avant :

- Le J2, appelé aussi le génois : c'est la plus petite des voiles d'avant.
- Le gennaker : il est légèrement plus grand.
- Le spi : c'est la plus grande voile d'avant, la grande voile "ballon".

Les voiles d'avant sont choisies en fonction de l'angle et la force du vent.

À chaque virement de bord ou empannage, les marins "matossent" : ils déplacent toutes les affaires qui se trouvent à l'intérieur d'un côté à l'autre, pour mieux équilibrer le bateau, toujours pour aller plus vite ! En début de course, lorsque les vivres ont été peu entamés, il faut compter entre 10 et 15 minutes pour tout déplacer. Et c'est du sport !

En duo sur les Figaro Bénéteau 3, les marins utilisent peu le pilote automatique mais se relaient à la barre, contrairement aux skippers du Vendée Globe par exemple, qui ne barrent jamais (ou presque).



### LE SAVAIS-TU ?

Les marins sont équipés d'un système d'AIS à bord (système d'identification automatique) qui leur permet de surveiller les bateaux qui se trouvent dans un rayon de 2 à 5 milles (3 à 8 km à la ronde) : ils voient leur position, leur vitesse, leur cap.

C'est aussi grâce à cette technologie que l'on peut suivre en temps réel le trafic maritime partout dans le monde ! Pour cela, il faut se rendre sur le site : [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)

## Pendant la course

### JE DORS

En mer, les duos s'organisent selon des "quarts", c'est-à-dire qu'ils se relaient chacun leur tour pour effectuer la veille sur le pont du bateau. À l'origine, dans la marine, ce relais se faisait toutes les six heures, soit quatre fois par jour, c'est pour cela que l'on utilise ce terme. Sur une transatlantique, les duos se relaient plutôt toutes les deux/trois heures. Ils ne font donc pas de vraies nuits mais plutôt des grosses siestes, qui durent entre 1 et 2 heures. En tout, ils dorment entre 5 et 7 heures par jour. Cela dépend bien entendu des conditions météo qu'ils rencontrent et du nombre de manœuvres qu'ils doivent effectuer.

### JE MANGE

Sur la Transat en Double, les marins mangent trois repas par jour, comme à terre. Entre les repas, ils grignotent pour garder de l'énergie. Ils vivent en heure TU (temps universel), car c'est sur ces horaires que sont établis les fichiers météo : c'est vraiment ce qui rythme le quotidien des marins ! Certains essaient de garder un rythme régulier pour manger, d'autres déclarent manger simplement quand ils ont faim !

En mer, les marins mangent des plats lyophilisés : ce sont des plats "déshydratés". Il suffit de rajouter de l'eau bouillante pour déguster son plat. C'est pratique et cela pèse moins lourd !



À TOI DE JOUER !

Convertis l'heure française en heure TU



Tanguy

"Le petit déjeuner on le prend chacun de notre côté. Par contre, le déjeuner et le dîner on le prend ensemble. Il y en a un qui fait la cuisine et qui commence à manger dans la casserole. Ensuite il va prendre la barre et celui qui était à la barre descend à l'intérieur pour terminer la casserole."

"Quand tu manges en deuxième, tu peux saucer le fond de la casserole avec du pain, mais tu dois aussi faire la vaisselle !"

Corentin



## Pendant la course

### JE ME LAVE

À bord d'un Figaro Bénéteau 3, l'eau douce est précieuse. En effet, les bateaux ne sont pas équipés de désalinisateur, machine qui permet de transformer l'eau salée en eau douce. Les marins doivent donc faire très attention à leur consommation d'eau. Ils ne prennent donc pas de douche à bord, mais font des "toilettes de chat". Certains avouent même ne pas se laver les dents tous les jours...



### ENERGIE À BORD

Pour produire de l'énergie à bord pour faire fonctionner la centrale de navigation par exemple, les marins allument le moteur. Celui-ci fonctionne comme un groupe électrogène mais ne permet pas de faire avancer le bateau ! La majorité d'entre eux ont aussi des panneaux solaires qui permettent de créer de l'énergie grâce aux rayons du soleil.



*à suivre...*