

Tout est clair ? Parer pour la Cap Istanbul ?

Par passion, par défi par esprit de compétition ou goût de l'aventure ou de l'exploit, ils s'en vont, ils laissent à quai, femme, homme ou enfant et pour quelques temps seul, à 2, en équipe ils défient la mer et ses aléas

Pourtant ils ne sont en fait que l'infime partie d'une famille extraordinaire qui se construit tout autour d'eux au fil d'une préparation minutieuse qui ne laisse aucune place au hasard.

Mais comment se préparent de telles expéditions ?

Pour votre culture générale et pour satisfaire votre insatiable curiosité, quelques élèves du lycée Notre Dame de SION Marseille ont interrogé des navigateurs, amateurs ou professionnels, hommes et femmes qui ont déjà participé à des courses au large.

De ces entretiens a découlé une séquence qui nous a semblé logique quant à l'organisation d'une course : de leur motivation de départ jusqu'au franchissement de la ligne d'arrivée.



Leurs motivations :

En solitaire

Pour Florence Arthaud : « ma principale motivation, c'est la liberté, la liberté en général, ma liberté à moi. J'ai besoin de la mer, j'ai besoin de partir et je navigue encore : c'est mon médicament. La mer m'a tout appris, le respect, m'a fait voyagé, à aller au bout de moi-même, à me connaître ».

En course d'équipe

Par plaisir, par passion et pour l'esprit de compétition d'une régata, d'une course en équipe ils choisissent la course qui correspond au type de bateau (ici figaro 2) et pour un nouveau parcours, un trajet varié, ils rentrent dans la course.

Le choix des équipiers est souvent fait par le skipper en fonction de leur complémentarité et de la compatibilité des marins, par affinité mais également par réputation et coaptation

Le budget

Convaincre, savoir vendre ses idées, son projet, chercher son sponsor est la partie la plus difficile, délicate,

Sans sponsor, les courses ne peuvent avoir lieu.

Propriétaire privé (Charles Heidsieck) ou entreprises associées (par ex l'équipage marseillais (E.Garcin, JP Mouren) a regroupé six entreprises locales) les sponsors permettent aux

navigateurs d'armer leur bateau.

Les performances du bateau dépendent de l'investissement que l'on y met ; exemple l'America's cup si Areva, le bateau français engagé, a été éliminé, c'est aussi par faute de moyens, Oracle défi américain et Emirates Team New-Zealand ont un budget nettement supérieur (chiffre :22 millions d'euros contre 60 à 120 M euros).

Le budget peut varier de 2 M euros (course nationale) à 120M d'euros (America's cup)

Les pôles les plus importants sont : le bateau : les voiles (très important), et l'électronique : consulter la météo à chaque moment de la journée, la vie de l'équipage : leur salaire : la préparation physique, les déplacements, les vêtements, la nourriture...

La préparation

Le bateau:



De la maquette et des essais en bassin de carène à la réalisation finale, des équipes entières de techniciens, ingénieurs, d'informaticiens se succèdent afin d'aboutir aux résultats les plus performants.

De la préparation de la quille, du mât, du safran et des voiles qui évoluent dans leur forme, leur composite à l'accastillage pour rechercher le plus léger et solide, tous ces efforts, ces recherches, ces procédés techniques innovateurs serviront aussi un jour à améliorer les conditions de glisse sur le bateau d'un plaisancier ordinaire.

Les équipages

Déjà un coureur en solitaire s'entoure d'une équipe d'au moins 5 personnes : préparateur physique, préparateur du bateau, diététicien, météorologue, logisticien, nous imaginons facilement que les bateaux conçus pour la coupe de l'Amérique dispose d'un staff considérable. Tous sont complémentaires de l'équipe technique de réparation, au préparateur physique, ils tournent tous autour de ce même projet l'efficacité d'un projet, leur mental les préparant à assumer toutes les difficultés.

Lire les vents, barrer, régler les voiles, les ajuster à l'extérieur, les récupérer à l'intérieur regarder la position des autres bateaux, chaque personne a son rôle, technicien ou tacticien ils avancent dans la même direction

Ne pas négliger la préparation psychologique pour les courses en solitaire.

Logistique à bord

Intendance

Tout est préparé et défini à l'avance : la quantité, la composition des repas selon leur goût,

leurs besoins énergétiques, se nourrir suffisamment est capital

Pour une transat de 3 semaines au large Marc Emig avait préparé avec sa diététicienne 35 kg de nourriture dont 24 kg de repas lyophilisés et 100 l. d'eau

Les diététiciens travaillent pour eux, ce qui, aussi, leur permet de se consacrer uniquement à leur course

Sécurité médicale

Suivis médicalement, un bilan de santé et dentaire est effectué avant chaque départ.

Les problèmes rencontrés à bord sont gérés dans l'instant présent. Chaque équipage a, à son bord son « médecin », ils sont préparés ou ont suivi des formations (médecin d'urgence) leur permettant de secourir au plus vite les blessures graves ou légères.

Matériel spécifique

Ils sont en constante relation avec la terre, à l'exception de certaines courses où le règlement l'interdit.

Le logisticien météorologue les aide à prévoir les intempéries, à leur donner la position des vents si leur ordinateur de bord s'avérait défaillant

Les liaisons radio sont faites par satellite et par téléphone irridium

Le GPS permet de rentrer les données et de s'informer sur sa position dans la course par rapport aux autres concurrents

Pour leur sécurité, une balise émettrice donne en permanence la position d'un bateau en détresse

Navigation

Les règles sont spécifiques à chaque course

On respecte les règles contenues dans l'avis de course donné au moment de l'inscription, elles sont lues et approuvées avant même d'embarquer.

L'organisation et son comité de course vérifient leurs applications, les fautes sont sanctionnées par une pénalité de temps et peuvent aller jusqu'à l'exclusion

Et comme dans toute activité sportive où la dangerosité reste permanente, les mesures de sécurité sont strictes afin de parer à toute éventualité (l'entraînement de l'homme à la mer) Le risque vient essentiellement des conditions météo, ils s'en préviennent en utilisant les harnais de sécurité et en enfilant les combinaisons étanches flottantes.

Faire preuve de bon sens et optimiser la sécurité sont les principes de base.

Enfin les navigateurs sont capables de s'adapter aux avaries lourdes la réparation peut être encore possible (ex : faire un grément de fortune, colmater les trous), sinon on rentre au port le plus proche et on abandonne. Si la vie des hommes est en danger on envoie la balise de détresse et on demande assistance

Après la course

Outre l'exploit humain, le plaisir de l'expérience dû aussi en partie aux innovations techniques, les participants retirent de chaque course une satisfaction personnelle évidente, d'autant plus grande si la victoire est là

.Ils adhèrent à des projets écologiques et créent des associations pour sauvegarder l'environnement marin :« la goutte d'eau » avec L.Peyron, la protection des calanques de Marseille avec JP Mouren et également « la charte du plaisancier »

Ils s'investissent pour des causes importantes : la paix Fl Arthaud

« J'aimerais que mes dernières navigations servent à des causes importantes comme la paix, l'écologie...de manière à partager tout ce que j'ai reçu de la mer, le bonheur qu'on a de voyager en mer, car il n'y a pas de frontières. En mer, il n'y a que des marins. »

Nous espérons que ces thèmes développés ont pu mieux vous faire comprendre les différentes étapes invisibles d'une course

Et que le bateau soit de 10,10 mètres ou de 25, le succès d'une course est au-delà de la performance d'un seul homme ou d'un seul équipage il est présent grâce à la complicité établie entre tout ceux qui ont créé ce bateau et qui ont participé à améliorer les performances pour naviguer plus vite, plus loin.

Propos recueillis par Adélaïde, Amandine, Camille, Jean-Baptiste

Un grand merci à Alexis Decenival (courses au large, entre autres: la Whitbread, the Race), et Eric Letrosne (la Whitbread) d'avoir pris le temps de répondre à notre questionnaire

Recherches sur internet sur les navigateurs marseillais

www.eve.fr/tout/loickpeyron

www.lemonde.fr/web/article

www.marcemig.com

www.big-boy.com

www.afrik.com/article10265.html