

ARMEL LE CLÉAC'H

BANQUE POPULAIRE VIII



VENDÉE GLOBE
2016 • 2017





78 JOURS 5 HEURES 33 MINUTES 52 SECONDES

CHAPITRE I

ARMEL LE CLÉAC'H 04

Je me sens plus armé ! 05

Premier sinon rien ! 10

Une préparation optimisée 14

Dresse-moi un portrait 17

CHAPITRE II

BANQUE POPULAIRE VIII 22

Le bateau comme équipier 24

Fiche technique 26

CHAPITRE III

LE VENDÉE GLOBE 30

Un sommet mythique 33

Le Graal des navigateurs 35

Les passages clés 36

La vie à bord 38

CHAPITRE IV

LA PERSÉVÉRANCE D'UN HOMME

LA PASSION D'UNE ÉQUIPE 44

Présentation du Team BP 46

CHAPITRE V

BANQUE POPULAIRE

27 ANS DE PASSION VOILE 51

CHAPITRE VI

LEXIQUE DE LA VOILE 54

CLÉ USB

Des photos en haute définition, des textes et des illustrations sont à votre disposition en format numérique.



CHAPITRE I

ARMEL LE CLÉAC'H

└

« Je me sens plus armé ! »

C'est une histoire qu'Armel Le Cléac'h se remet à écrire tous les quatre ans. Le skipper Banque Populaire s'attaque le 6 novembre à son troisième Vendée Globe, avec un seul objectif : finir enfin premier de ce tour du monde !

« Mon dernier chapitre sur le Vendée Globe est encore douloureux. Forcément, ce n'était pas cette fin que j'avais imaginée avant de prendre le départ il y a quatre ans. Je me rappelle très bien de ce 27 janvier 2013.

C'était un dimanche, il était tard, il faisait noir. Je me revois entrer dans le chenal des Sables d'Olonne. Je suis surpris par le monde. Il y a des gens partout, à gauche, à droite, devant, derrière. Je suis deuxième du Vendée Globe, mais le public m'accueille comme si j'étais le vainqueur ! Ça chante, ça crie, ça applaudit, l'ambiance est dingue, je me sens tout petit ! A ce moment-là, tout un tas de sentiments se mélange. Je suis à la fois rincé, heureux et déçu. Oui, tout ça à la fois. Je suis fatigué de mes 78 jours en mer, sans confort. Mentalement aussi, je suis épuisé par ces mois de solitude.

Donc je suis content de retrouver mes proches, la vie à terre, un vrai lit, une vraie douche, un vrai plat. Et puis j'ai la rage de ne pas avoir gagné. J'ai un peu plus de 3 heures de retard sur François Gabart, le vainqueur. C'est peu sur 78 jours, c'est dur, c'est rageant, mais c'est la loi du sport, je l'accepte. »

« C'est la loi du sport, je l'accepte... »



« Trois semaines après, j'ai déjà envie de repartir. »

« Trois semaines après, j'ai déjà envie de repartir. Le temps de digérer, de positiver, de prendre conscience que c'est quand même gigantesque de terminer deuxième d'un Vendée Globe. Le temps aussi d'en parler autour de moi. Ce n'est pas une décision que l'on prend à la légère, il y a trop d'investissement personnel. Mon message était clair, je me disais : si j'y retourne, c'est à 200 %. Parfois je me demande si je suis plus fort. Je ne sais pas. En tout cas, je me sens plus armé. De mes deux Vendée Globe, j'ai appris des choses. J'ai compris là où je pouvais encore m'améliorer en termes de navigation et de stratégie. Pour moi, le Team Banque Populaire c'est comme une écurie de Formule 1. Chacun a son rôle, chacun est indispensable. C'est une question de détails, d'optimisation. Notre bateau est incroyable de technologie, et chaque petit réglage a son importance.

« Cette fois, c'est moi qui ai l'occasion d'inscrire mon nom au palmarès. »

J'ai la gagne en moi. C'est quelque chose que j'ai toujours eu, dès mes premiers bords, en Optimist, à 7 ou 8 ans à Saint-Pol-de-Léon, dans le Finistère. Je voulais toujours être devant. Sur l'eau, je me transcende. C'est comme ça, j'aime la compétition, j'aime la stratégie. C'est cela que nous recherchons avec Banque Populaire, à performer partout, tout le temps. Le Vendée Globe, c'est le Graal. Mon tout premier souvenir remonte à 1989, la première édition. Je me rappelle, j'avais un agenda sur lequel je faisais une croix lorsqu'un skipper abandonnait. Je revois encore l'arrivée du vainqueur Titouan Lamazou. Cette fois, c'est moi qui ai l'occasion d'inscrire mon nom au palmarès. J'ai conscience de faire partie des navigateurs attendus, j'assume ce statut. Après, la bataille se fera sur l'eau, et croyez-moi, j'ai vraiment hâte d'y être ! »





Souvenirs d'Armel du Vendée Globe 2012 · 2013



24 NOVEMBRE 2012

Jour 15

AVEC LE COUCHER DE SOLEIL

« Déjà deux semaines de course, me voilà dans la descente de l'Atlantique. Et au large, ce magnifique coucher de soleil. L'impression d'être seul au monde, il n'y a pas un bruit. Je savoure car je sais ce qui m'attend après. »



10 DÉCEMBRE 2012

Jour 31

EN PLEINE MER

« Le bateau est en pleine vitesse, impossible de sortir, je me couvre de vêtements étanches, et me mets à l'abri sous la casquette. Il y a beaucoup de bruit, il y a du stress, il y a la peur de casser, mais il y a aussi beaucoup d'adrénaline. C'est ça le Vendée Globe. »



8 DÉCEMBRE 2012

Jour 29

AVEC LE PETIT GLOBE

« Ce globe, c'est ma femme qui me l'a offert, c'est pour me repérer sur la planète. Ici, je suis dans l'Océan Indien. Je m'amuse à deviner les lieux. Par-là, il doit y avoir de superbes plages australiennes. Par-là, telle ville ou tel pays. »



1^{ER} JANVIER 2013

Jour 52

PASSAGE DU CAP HORN

« Encore un 1er janvier en mer, loin des miens, loin des cotillons. Pour celui-ci, on m'annonce des icebergs sur ma route, je suis inquiet. Je n'en croiserai finalement pas. Je suis soulagé, le Cap Horn est derrière moi. Je peux tracer ma route. »



8 DÉCEMBRE 2012

Jour 29

AVEC LE LIVRE

« Je lis un chapitre, puis je file vérifier que tout va bien. Sur ce Vendée Globe, j'ai pu seulement lire « The Hobbit » de Tolkien. Je suis fan, le film est sorti pendant la course, j'ai couru le voir en rentrant. »



11 JANVIER 2013

Jour 62

REMONTÉE DE L'ATLANTIQUE SUD

« Au loin, il y a l'équateur et François Gabart. Je viens de passer 24 heures difficiles, mais j'y crois. Il peut encore se passer plein de choses. Je suis toujours debout, je repars au combat. La gagne, toujours la gagne. »

Premier, sinon rien !

Armel Le Cléac'h, né le 11 mai 1977 à Saint-Pol-de-Léon (Finistère), aborde sa troisième participation au Vendée Globe avec une expérience et un niveau de préparation remarquables. Deuxième des deux dernières éditions du tour du monde en solitaire, sans escale, sans assistance, il vise encore plus haut.

Car pour Armel, seule la victoire est belle.

La victoire est addictive pour Armel Le Cléac'h. Sa soif de gagner ne s'estompe jamais. Il a déjà été un beau deuxième dans le Vendée Globe mais espère désormais être un superbe vainqueur. Double lauréat de la Solitaire du Figaro et de la Transat AG2R, détenteur de prestigieux records en solitaire, toujours régulier aux avant-postes, Armel a décroché son premier succès d'envergure en IMOCA lors de la mythique course The Transat, entre Plymouth et New York, au printemps dernier. De quoi lui donner des idées pour le Vendée Globe...

Rigoureux, méthodique et précis, Armel est un vrai pro qui ne laisse rien au hasard dans sa préparation. On évoque souvent sa combativité et sa ténacité en mer; sa capacité à ne jamais rien lâcher, à ne jamais se relâcher. Mais il ne faut pas oublier ses autres atouts : en recherche constante de performance, c'est aussi un fin stratège expérimenté autour du monde.

En plus de ses qualités personnelles, le skipper peut compter sur une équipe solide et rodée mais aussi sur un bateau de dernière génération à la pointe de la technologie, optimisé et taillé pour la gagne.





Palmarès

- 2016** **Mono 60' Banque Populaire VIII**
• Vainqueur de The Transat bakerly
- 2015** **Mono 60' Banque Populaire VIII**
• 2^{ème} de la Transat Jacques Vabre avec Erwan Tabarly
- 2014** **Maxi Banque Populaire VII**
• Record de la Route de la Découverte : 6j 23h 42mn 18s
- 2013** **Maxi Banque Populaire VII**
• Record de la Méditerranée en solitaire : 18h 58mn 13s
• Vainqueur du Grand Prix Guyader
• 2^{ème} de la Rolex Fastnet Race en équipage
- Mono 60' Banque Populaire VI**
• 2^{ème} du Vendée Globe 2012/2013
• 2^{ème} de la Rolex Fastnet Race en équipage
- 2012** **Mono 60' Banque Populaire VI**
• Vainqueur du Grand Prix Guyader en équipage
• 2^{ème} du Trophée Azimut
• 3^{ème} de l'Europa Warm'Up
- 2011** **Maxi Trimaran Banque Populaire V**
• Vainqueur et détenteur du record SNSM en équipage
- Mono 60' Banque Populaire VI**
• 2^{ème} de la Transat B to B
• 3^{ème} de la Transat Jacques Vabre avec Christopher Pratt
• 3^{ème} du Tour de l'île de Groix
• 4^{ème} du Trophée Azimut

Et aussi...

- 2^{ème} du Vendée Globe en 2008-2009
- Vainqueur de la Solitaire du Figaro en 2003 et 2010
- Vainqueur de la Transat AG2R en 2004 (avec Nicolas Troussel) et 2010 (avec Fabien Delahaye)





Une préparation optimisée

Pour gravir le sommet, Armel, vainqueur en mai de The Transat bakerly, a mis avec son équipe tous les atouts de son côté. Il nous détaille les grandes lignes de sa préparation.

Vous avez débuté la saison en remportant The Transat bakerly, de quoi aborder sereinement ce troisième Vendée Globe ?

« Effectivement, accrocher une première grande victoire en IMOCA était le meilleur moyen pour moi de lancer les hostilités en vue du Vendée Globe, cela m'a aussi permis de prendre confiance dans le bateau sur une transat physiquement très engagée. Après, j'ai été bien évidemment déçu d'abandonner trop vite sur la transat New York-Vendée, mais le voyage retour avec deux membres de mon équipe a été très enrichissant, nous avons eu beaucoup d'échanges qui nous ont permis d'établir une « job list » en vue du chantier d'été. »

Vous allez disputer votre troisième Vendée Globe, la façon de vous préparer physiquement a-t-elle changé ?

« Oui, il y a huit ans, j'étais moins bien préparé, mais j'étais aussi plus jeune ! Aujourd'hui, quand je ne navigue pas, je cours et nage toutes les semaines, et avec mon préparateur physique à Port-la-Forêt, je travaille beaucoup sur le renforcement musculaire, le gainage et le cardio. Je pense avoir beaucoup progressé depuis dix ans et je m'en suis notamment rendu compte après The Transat : même si la course a été éprouvante, j'étais fatigué, oui, mais pas complètement rincé en arrivant à New York. »

Et mentalement, suivez-vous une préparation spécifique ?

« Non. Pour moi, la meilleure préparation mentale, c'est que toutes les pièces du puzzle construit depuis quatre ans s'imbriquent bien les unes dans les autres, que tous les problèmes aient été résolus en amont du départ, pour me permettre d'attaquer le Vendée Globe serein. Après, la pratique du golf m'aide à couper un peu avec la pression inhérente à un événement de la taille du Vendée Globe. »

D'un point de vue météo, comment avez-vous préparé la course ?

« Nous travaillons depuis janvier avec le Pôle Finistère Course au Large à partir d'un road-book préparé par Jean-Yves Bernot (météorologue, spécialisé dans la course au large) qui est un condensé du parcours découpé en tronçons. L'idée est d'imaginer toutes les situations météo que nous pourrions rencontrer et les stratégies à adopter en fonction des scénarios. En plus de ce travail, je collabore au sein du Team Banque Populaire avec Marcel van Triest (routeur), qui sera aux Sables d'Olonne quelques jours avant le départ pour me faire un point quotidien de la situation météo des premiers jours. »

Depuis des années, vous êtes un fidèle des stages collectifs au sein du Pôle, pourquoi ?

« C'est vrai que j'ai toujours mis l'accent sur ces entraînements, très importants dans ma préparation. Déjà, cela nous permet avec l'équipe de planifier un programme sportif et de s'y tenir. Ensuite, c'est le meilleur moyen pour moi de maîtriser le bateau sur le bout des doigts, cela permet de réduire la marge d'erreur quand je me retrouve en course à gérer des situations compliquées. C'est enfin l'occasion de se comparer et d'échanger avec les autres. Cela fait maintenant seize ans que je travaille avec le Pôle et on se rend compte que les résultats suivent pour ceux qui sont assidus aux stages. »

Pensez-vous être mieux préparé pour ce troisième Vendée Globe ?

« Si je compare avec la dernière édition, c'est évident que cette préparation est meilleure, parce que davantage optimisée et parce que nous avons construit le bateau que nous voulions. Maintenant, la concurrence aussi a progressé, à moi de mettre la barre encore plus haut ! Ce Vendée Globe risque d'être une bagarre d'un peu moins de 80 jours ! »





Dresse-moi un portrait...

Champions d'exception dans leur discipline respective, ils ont tous croisé un jour la route d'Armel Le Cléac'h. Le skipper les a marqués à des degrés divers, par son engagement sportif, sa modestie, et par la dimension planétaire et technologique de son sport. Témoignages :

CHARLINE PICON

CHAMPIONNE OLYMPIQUE DE PLANCHE À VOILE RS:X (RIO 2016)

Quand avez vous rencontré Armel Le Cléac'h pour la première fois ?

« J'avais déjà croisé Armel quelques fois, et bien sûr je suivais ses différentes actualités, mais la première vraie rencontre a été à St Malo, avant le départ de la Route du Rhum 2014. Armel s'était blessé à la main, il avait dû laisser la barre de son bateau. Tous les médaillés du Championnat du monde ISAF, qui avait eu lieu quelques semaines plus tôt à Santander, étaient venus saluer Armel. Il nous a fait visiter son bateau, je m'en souviens comme si c'était hier, nous étions avec Marie Riou, Jonathan Lobert et Julien Bontemps. Je me rappelle avoir été étonnée de l'espace où il dormait ! C'était un bon moment d'échange, Armel a le contact facile, il est très abordable. »

Vous avez revu Armel à Rio ?

« Oui, Armel est arrivé la veille de notre Medal Race à Pierre Le Coq et moi. Je ne l'ai vu que le lendemain de ma médaille, j'étais sur la plage, pour encourager Jean-Baptiste Bernaz. Il m'a félicitée, simplement. On sentait qu'il était derrière nous pour ces Jeux. »

Quelles qualités lui reconnaissez-vous ?

« Armel est passionné, c'est certain. Quelqu'un de sérieux. Il ne semble rien laisser au hasard, c'est dans le détail qu'il fait la différence. »

STÉPHANE DIAGANA

CHAMPION DU MONDE DE 400 MÈTRES HAIES (2007)

Quel est votre rapport à la mer ?

« J'aime beaucoup le monde de la mer. Je connais quelques marins dont Armel Le Cléac'h. Ce sont toujours des rencontres très agréables. Je pratique la voile en vacances. J'avais rencontré Armel lors des Étoiles du Sport. C'est quelqu'un de très discret, comme moi. Le contact a ainsi été très direct. J'ai d'emblée apprécié sa modestie, et je découvre par média interposé la nature de son talent. »

Où situeriez-vous Armel entre sport et aventure ?

« La disproportion entre l'homme et sa machine est une dimension qui force le respect chez les athlètes "terriens" comme nous. On a du mal à imaginer le gigantisme de ces machines. Cela participe à la part du rêve. Armel est bien entendu un sportif, de par sa qualité et son

hygiène de vie, mais l'image qui domine est celle de l'aventure, tellement les aléas sont omniprésents. Sur un 100 mètres, on sait à peu près à quoi s'attendre. Sur un tour du monde, tout n'est qu'inconnu et mystère.»

MARTIN FOURCADE

DOUBLE CHAMPION OLYMPIQUE DE BIATHLON (SOTCHI 2014)

Voyez-vous en Armel un sportif ou un aventurier ?

« On a souvent eu l'occasion d'échanger lors de nos grandes compétitions sportives respectives. Je suis à mille lieues d'imaginer ce que peuvent vivre les navigateurs. Je suis très admiratif de ce que fait Armel, tant c'est étranger à mon environnement naturel. Armel est pour moi à la fois un sportif de haut niveau, et un aventurier qui investit des coins inhospitaliers de la planète. J'ai beaucoup de respect pour son engagement. »

Pouvez-vous comparer vos engagements respectifs ?

« La montagne et le monde de l'hiver présentent des similitudes avec l'environnement marin de par la dureté, et j'accorde beaucoup de respect à sa capacité à partir aussi longtemps en solitaire.

Je partage avec Armel l'aspect stratégique de nos sports, et bien entendu le développement du matériel. C'est un gars "très bien câblé", très équilibré dans sa tête, conjugué avec l'aspect physique de son sport. C'est sur cette dualité que je me retrouve en Armel, le physique et le mental, avec en commun aussi cette énorme envie de gagner... »

LOÏCK PEYRON

VAINQUEUR DE LA ROUTE DU RHUM 2014 (MAXI SOLO BANQUE POPULAIRE VII) DÉTENTEUR DU TROPHÉE JULES VERNE DEPUIS 2012 (MAXI SOLO BANQUE POPULAIRE V)

À quand remonte votre rencontre avec Armel ?

« C'est lorsqu'Armel est arrivé en Figaro que j'ai commencé à le côtoyer. On reconnaît souvent ces rares talents sur le Figaro, qui est un juge de paix impitoyable pour désigner les marins les plus doués. Dans son cas particulier, c'est son opiniâtreté qui m'a impressionné d'emblée ! »

Quelles qualités reconnaissez-vous en Armel ?

« Armel a le mental et le physique en adéquation avec son bateau. Il dispose à la fois de l'expérience indispensable pour aller vite et longtemps sur l'eau, et du mental pour gérer les difficultés d'une longue course en solitaire. Et il a le soutien d'une équipe fantastique que je connais bien. En résumé, Memel, c'est le meilleur; son équipe, son mental, son bateau, son expérience, tout est là à point nommé pour faire de lui le prochain vainqueur du Vendée Globe. »





« Lorsqu'Armel est en mer, je ne le lâche pas. Je le guette, je l'observe. »

Ce troisième Vendée Globe d'Armel Le Cléac'h représente de nouveau des semaines de stress pour ses proches, notamment pour son père Jean-Gabriel.

"Je sais que c'est un grand garçon, que c'est un professionnel, mais c'est plus fort que moi. Lorsqu'Armel est en mer, je ne le lâche pas. Je le guette, je l'observe. Sur le Vendée Globe, c'est pire. S'il y a du mauvais temps, impossible de fermer l'œil de la nuit. Alors j'attends que ça passe. Je fais des micro-siestes, comme lui, histoire de me reposer quelques minutes. Et hop, je retourne à l'ordinateur. J'ai toutes les cartes devant moi, j'analyse, je fais du routage. Il m'arrive de parler tout seul, de l'encourager à haute voix. Bizarrement, quand ça ne va pas bien pour lui, ça ne va pas bien pour moi. Ça doit venir du fait que je connais la mer. Je sais quand c'est vraiment chaud, et quand ça l'est moins. Ce qui me rassure, c'est que le fiston n'est pas un casse-cou. Il est plutôt du genre cérébral, tacticien. Il vérifie tout, tout le temps, ne fait rien au hasard. Sa maîtrise est impressionnante. Il me rend fier, oui. Comment ne pas l'être, franchement ? Quand des gens le reconnaissent dans la rue, il n'y en a que pour lui, mais c'est normal. Son sourire me rend heureux. Je le revois, gamin, en train d'accrocher des posters de navigateurs sur les murs de sa chambre."

JEAN GABRIEL
PAPA D'ARMEL



CHAPITRE II

BANQUE POPULAIRE VIII

UNE BÊTE DE COURSE NOUVELLE GÉNÉRATION



Le bateau comme équipier

Déterminés à remporter le Vendée Globe 2016-2017, Armel le Cléac'h et son équipe ont imaginé, construit et développé le meilleur bateau possible. Le skipper de Banque Populaire VIII évoque les grandes innovations et la relation qui le lie à son monocoque.

L'innovation majeure de Banque Populaire VIII réside dans les foils, avez-vous toujours été convaincu du bien-fondé de votre choix de construire un bateau neuf équipé de ces appendices ?

« Lorsque nous nous sommes lancés dans l'aventure, nous avons forcément pas mal d'interrogations et de doutes, d'autant que c'était effectivement une invention majeure pour ces monocoques de 18 mètres. La mise au point nous a pris du temps, mais un temps indispensable, parce que nous avons pu tester les foils dans toutes les conditions. Nous avons essuyé de la casse, développé plusieurs versions, mais aujourd'hui, il n'y a plus de doute : les foils sont l'outil nécessaire pour aller vite. Sur The Transat bakerly en mai, quand il a fallu accélérer, cela m'a clairement permis de faire la différence, il n'y avait pas photo ! Maintenant, il reste à le prouver à l'échelle d'un tour du monde. »

« Les foils sont l'outil nécessaire pour aller vite. Maintenant, il reste à le prouver à l'échelle d'un tour du monde. »



Quelles sont les autres grandes innovations de Banque Populaire VIII ?

« La principale, c'est la carène, avec une étrave large et très puissante qui a beaucoup évolué par rapport aux bateaux de la génération précédente. Si bien que même sans foils, Banque Populaire VIII marche très bien au portant. Nous avons aussi beaucoup travaillé sur l'ergonomie du cockpit, sur l'énergie, avec des hydrogénérateurs intégrés dans le bateau, sous la coque. »

Où trouve-t-on la patte d'Armel Le Cléac'h sur le bateau ?

« Dans le cockpit, justement. C'est un endroit où je passe beaucoup de temps, l'objectif pour moi était d'être le plus à l'aise possible dans cette bulle, d'où les nombreux retours que j'ai faits à l'équipe et les optimisations effectuées lors des chantiers d'hiver et d'été. Cela va de la casquette coulissante au siège sous la bulle pour pouvoir barrer avec une vision à 360 degrés, en passant par le piano avec des winchs qu'on ne trouve pas ailleurs. Le cockpit de Banque Populaire VIII est assez unique, j'en suis très content, il correspond parfaitement à ce que je voulais. »

« Le bateau, c'est comme un équipier, une relation particulière s'instaure entre lui et le skipper, on vit ensemble une aventure incroyable. »

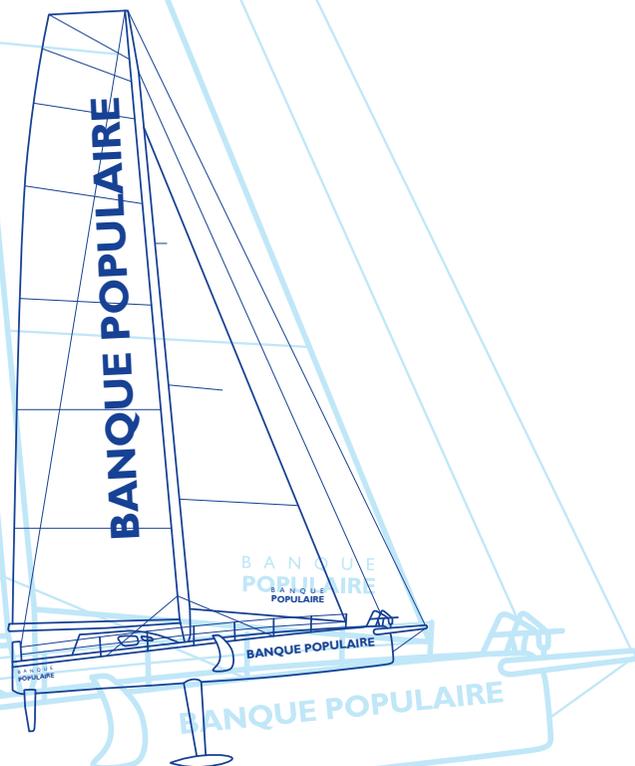
Banque Populaire VIII est plus puissant que le Mono 60' Banque Populaire VI, sur lequel vous avez disputé le dernier Vendée Globe, la vie à bord s'en trouve-t-elle modifiée ?

« En termes de mouvements, quand le bateau part en survitesse, au-delà de 23 nœuds dans de la mer, c'est plus inconfortable. Les chocs sont brutaux, il faut bien se tenir, s'asseoir aux bons endroits, et surtout se protéger. Dans certaines conditions, cela passe par le port d'un casque et des protections au niveau du haut du corps, des jambes et du bassin. Après, ce sera nécessaire de tirer sur le bateau pour faire la différence ou tenir le rythme des autres, mais il faudra aussi savoir lever le pied pour préserver le matériel, tout est une question de dosage. C'est bien d'aller vite, mais il faut que le bateau tienne 80 jours. Cette gestion passe par beaucoup de « feeling ». Toute la difficulté sur les foilers pendant le Vendée Globe sera de maîtriser ce paramètre sur une durée que nous n'avons encore jamais éprouvée. »

Est-il primordial d'instaurer une relation de confiance avec son bateau ?

« Oui, je sais que la difficulté n°1 sur le Vendée Globe, c'est de finir. En général, plus la course avance, plus tu fais corps avec le bateau : même quand tu dors, un bruit ou un mouvement anormal te met aux aguets. Il ne faut pas oublier que c'est le bateau qui te préserve et te met en sécurité, donc c'est nécessaire d'être à son écoute pour ne pas se retrouver en danger. Le bateau, c'est comme un équipier, une relation particulière s'instaure entre lui et le skipper, on vit ensemble une aventure incroyable. En mer, on se motive mutuellement comme s'il y avait une présence à côté, on imagine une force qui peut nous aider à passer les moments difficiles. »

Fiche Technique IMOCA BANQUE POPULAIRE VIII



DATE DE MISE À L'EAU : JUIN 2015
PORT D'ATTACHE : LORIENT
CHANTIER (CONSTRUCTEUR) : CDK
ARCHITECTES : VPLP/VERDIER

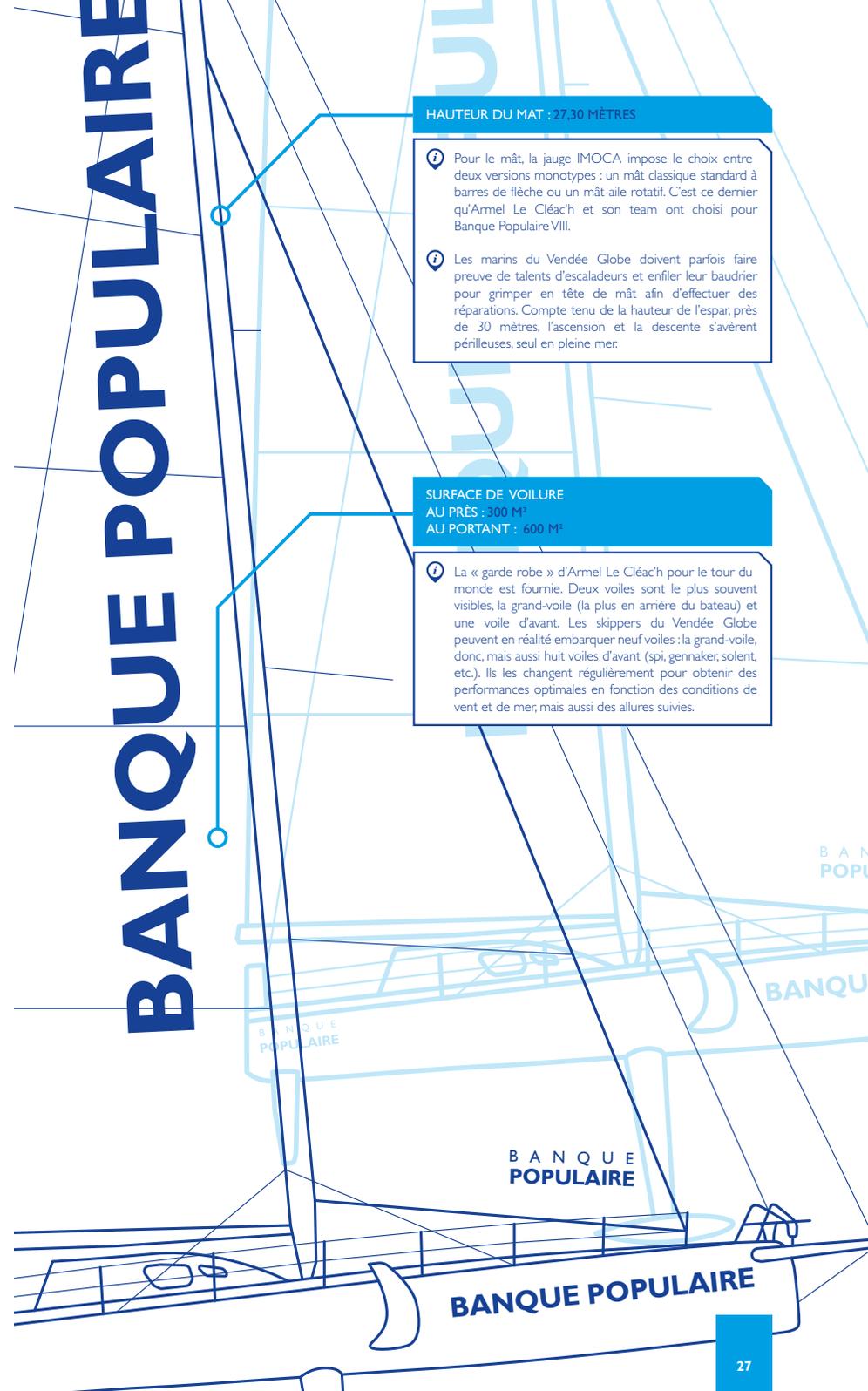
En plus de Banque Populaire VIII, cinq autres nouveaux IMOCA 60' équipés de foils, les fameux appendices porteurs, ont été construits dans la perspective du Vendée Globe 2016-2017. Tous sont nés de la fructueuse association entre les cabinets d'architecture VPLP et Guillaume Verdier Architecture Navale.

HAUTEUR DU MAT : 27,30 MÈTRES

- ❓ Pour le mât, la jauge IMOCA impose le choix entre deux versions monotypes : un mât classique standard à barres de flèche ou un mât-aile rotatif. C'est ce dernier qu'Armel Le Cléac'h et son team ont choisi pour Banque Populaire VIII.
- ❓ Les marins du Vendée Globe doivent parfois faire preuve de talents d'escaladeurs et enfileur leur baudrier pour grimper en tête de mât afin d'effectuer des réparations. Compte tenu de la hauteur de l'espar, près de 30 mètres, l'ascension et la descente s'avèrent périlleuses, seul en pleine mer.

SURFACE DE VOILURE
AU PRÈS : 300 M²
AU PORTANT : 600 M²

- ❓ La « garde robe » d'Armel Le Cléac'h pour le tour du monde est fournie. Deux voiles sont le plus souvent visibles, la grand-voile (la plus en arrière du bateau) et une voile d'avant. Les skippers du Vendée Globe peuvent en réalité embarquer neuf voiles : la grand-voile, donc, mais aussi huit voiles d'avant (spi, gennaker, solent, etc.). Ils les changent régulièrement pour obtenir des performances optimales en fonction des conditions de vent et de mer, mais aussi des allures suivies.



BANQUE
POPULAIRE

BANQUE POPULAIRE

LONGUEUR : 18,28 MÈTRES (60 PIEDS)
LARGEUR : 5,80 MÈTRES

- i** Tous les voiliers du Vendée Globe, sont des monoques d'une longueur de coque de très exactement 18,28 mètres, soit 60 pieds.
- i** La jauge de ces bateaux est définie par la classe IMOCA (International Monohull Open Class Association), fondée en 1991. C'est pourquoi on appelle ces engins « 60 pieds IMOCA » ou encore « IMOCA 60' ».

2 SAFRANS

- i** Disposés de chaque côté à l'arrière du bateau et reliés à la barre, les safrans servent à diriger le bateau.
- i** Les safrans sont auto-relevables afin de résister au mieux à d'éventuels chocs avec des objets flottants.

TIRANT D'EAU : 4,50 MÈTRES

- i** La quille compense la force des voiles sur le bateau et assure sa stabilité en l'empêchant de dériver. Sans cet appendice, le voilier chavirerait.
- i** Les avaries de quille ayant été nombreuses lors des dernières éditions du Vendée Globe, la jauge IMOCA impose pour les nouveaux bateaux une quille standardisée.
- i** À noter également que la quille est pendulaire c'est-à-dire qu'elle peut être basculée en latéral en fonction des allures suivies, proches ou écartées du vent.

BANQUE
POPULAIRE

BANQUE POPULAIRE

2 FOILS

- i** Le Vendée Globe 2016-2017 sera la première course autour du monde pour les nouvelles machines équipées de foils, installés en lieu et place des dérives classiques.
- i** Ces appendices porteurs permettent de «sustenter» le bateau aux allures portantes (vent de travers et vent arrière). Le bateau ne vole pas à proprement parler mais il navigue de manière plus aérienne, avec moins de surface mouillée et donc moins de traînée. Le gain en vitesse est significatif.

CHAPITRE III

LE VENDÉE GLOBE

L'EVEREST DES MERS





24 394 MILLES

La distance théorique du Vendée Globe selon l'orthodromie (route la plus courte). La distance réelle peut être sensiblement supérieure : Armel a parcouru 28 056 milles à 14,9 nœuds de moyenne en 2012-2013.



27 ANS

Âge du Vendée Globe. Départ de la 1^{ère} édition : le 26 novembre 1989. Armel avait alors 12 ans.



78J 05H 33' 52"

Le temps de course d'Armel Le Cléac'h en 2012-2013, soit 11 jours et 4 heures de moins que lors de sa précédente participation, quatre ans plus tôt.



2 SKIPPERS

Seuls deux marins ont bouclé le Vendée Globe en moins de 80 jours : François Gabart et... Armel Le Cléac'h, lors de l'édition 2012-2013.



Un sommet mythique de la course au large

Partir des Sables d'Olonne, c'est réaliser le tour du monde à la voile en solitaire, sans escale et sans assistance, d'Ouest en Est, par les trois grands caps de Bonne Espérance, Leeuwin et Horn et revenir aux Sables d'Olonne...

Le succès du Vendée Globe tient en partie à la simplicité de son concept, compréhensible par le plus grand nombre, mais ce sont surtout les aventures extraordinaires des marins qui fascinent le public. Depuis sa création en 1989, le Vendée Globe a forgé sa légende d'édition en édition. L'histoire de

l'épreuve a été marquée par des joies, des exploits, mais aussi des peines et des drames. La course est organisée tous les quatre ans, comme les Jeux Olympiques ou la Coupe du Monde de Football. Le prochain départ sera donné le 6 novembre prochain.





3H 17' 12"

Ce qu'il a manqué à Armel Le Cléac'h pour remporter le Vendée Globe 2012-2013. C'est le plus petit écart entre le premier et son second dans l'histoire de la course. A l'échelle d'un marathon bouclé en 2h02 et 57s (record du monde), cela correspondrait à un écart d'une dizaine de secondes.



22| 23H 46'

Armel Le Cléac'h détient le meilleur chrono intermédiaire entre les Sables d'Olonne et le cap de Bonne Espérance (performance réalisée en 2012).



3 X

A l'occasion de cette édition 2016-2017, Armel Le Cléac'h pourrait devenir le premier marin de l'histoire à terminer trois fois de suite le Vendée Globe. Un exploit également à la portée d'Arnaud Boissières, 7e et 8e des deux derniers tours du monde en solitaire.



Le Graal des navigateurs

Challenge sportif extrême, Graal des navigateurs en solitaire, le Vendée Globe est surnommé l'Everest des mers.

Il attire les meilleurs navigateurs qui viennent à la fois vivre une aventure hors norme et se confronter dans une compétition sportive de très haut niveau. Cette double dimension contribue à faire du Vendée Globe un événement populaire de grande ampleur qui attire les foules et bénéficie d'une couverture médiatique remarquable, à la hauteur de l'exploit réalisé par ses marins.

Prendre le départ est déjà une victoire en soi, terminer, une superbe performance et l'emporter, un exploit. Le Vendée Globe a consacré six grands marins. Armel Le Cléac'h, qui a réalisé le deuxième meilleur chrono de l'histoire de l'épreuve, se verrait bien rejoindre cette liste prestigieuse...





Les passages clés d'après Marcel van Triest



Le Vendée Globe est une course autour du monde en solitaire et sans escale, mais aussi sans assistance. Cela signifie que toute aide extérieure est interdite, et cela vaut notamment pour la météo. Une fois en mer, Armel Le Cléac'h ne pourra donc pas bénéficier des précieux conseils de son routeur, Marcel van Triest. Mais dans la semaine qui précède le départ, les deux hommes se verront quotidiennement pour faire le point sur la situation météo de la première partie de course. Ce travail en amont est primordial.

« Aux Sables d'Olonne, Armel sera très sollicité par le public, les médias, l'armateur. Il sera donc important pour lui de pouvoir compter sur quelqu'un de confiance pour analyser la météo. La veille du départ, nous aurons une vision de la situation jusqu'à la moitié de l'Atlantique Sud. Armel devra ensuite actualiser les données au fur et à mesure », explique Marcel van Triest qui détaille les passages clés du Vendée Globe.

LE GOLFE DE GASCOGNE

« L'entame du Vendée Globe est compliquée. Au mois de novembre, les conditions peuvent être rudes pour l'homme et le bateau si une dépression balaye le Golfe de Gascogne. Il faut parfois faire le dos rond d'entrée de jeu. Historiquement, il y a eu beaucoup d'abandons durant les premiers jours de course. Les marins sortent de trois semaines ponctuées de sollicitations diverses, ils sont un peu fatigués et pas en symbiose avec leur bateau. »

LE POT AU NOIR

« Le Pot au Noir est une zone instable où les grains violents alternent avec des zones de calme. Armel devra faire une analyse précise des fichiers météo et décider au large du Portugal à quelle longitude aborder cette zone. »

LA DESCENTE DE L'ATLANTIQUE SUD

« Passé l'équateur, il faut négocier le contournement de l'anticyclone de Sainte-Hélène avant de faire route vers l'est et rejoindre les vents portants qui emmènent les coureurs vers le cap de Bonne Espérance et l'Océan Indien. Tout est question de timing : Armel devra déterminer le moment le plus opportun pour mettre le clignotant à gauche. »

LES MERS DU SUD

« Les océans Indien et Pacifique ne seront pas une découverte pour Armel qui connaît la musique. Dans des vents portants, tout l'enjeu sera de trouver le bon dosage, de savoir aller vite sans trop user le bateau. »

LES ALENTOURS DU CAP HORN

« L'approche du cap Horn est difficile, les vents sont souvent très forts. Une fois le cap franchi, les concurrents abordent une zone où les courants peuvent lever une mer très dure, alors méfiance. On a alors bouclé une bonne partie du Vendée Globe. Mais il reste encore des difficultés... »

LA REMONTÉE DE L'ATLANTIQUE SUD

« Il y a quatre ans, Armel Le Cléac'h et François Gabart étaient au coude-à-coude au passage du cap Horn. Tout s'est joué dans la remontée de l'Atlantique Sud quand Armel a pris une option qui n'a pas fonctionné. Dans cette zone, les conditions peuvent être pénibles avec des vents forts et des allures de près prédominantes, avant de toucher les alizés. C'est selon moi la partie la plus difficile du Vendée Globe. Puis il faut à nouveau négocier l'anticyclone de Sainte-Hélène et le Pot au Noir, même s'il est statistiquement plus étroit à l'Ouest à cette période de l'année. »

L'ATLANTIQUE NORD

« A ce stade du parcours, on peut considérer qu'on rentre à la maison. C'est la dernière ligne droite. Marins et bateaux sont fatigués mais se connaissent parfaitement. Armel connaît par cœur les systèmes météo de l'Atlantique Nord. Mais il ne faudra pas relâcher la vigilance. »



La vie à bord

Ce n'est pas du superflu. Quand un marin part plusieurs semaines en mer sur une course comme le Vendée Globe, il doit prendre soin de lui. L'hygiène, le sommeil, l'alimentation ont autant d'importance que les bons réglages et le matériel à bord. Sans skipper en forme, pas de compétition. Armel Le Cléac'h en sait quelque chose.

Sur l'Everest des mers, les marins essuient dépressions sur dépressions et ne trouvent pas forcément le bon rythme de sommeil, l'excitation du départ n'aidant pas à sombrer, ne serait-ce que quelques minutes, dans les bras de Morphée. « Nous partons en course en ayant été vus par un médecin. Je me souviens qu'avant mon premier Vendée Globe (en 2008), je m'étais fait retirer les dents de sagesse, pour être tranquille de ce côté là en mer. Nous ne négligeons rien avant un tel départ » confie le skipper du Mono Banque Populaire VIII.



DU BROSSAGE DES DENTS, À LA DOUCHETTE HEBDOMADAIRE

Les dessalinisateurs, présents sur ces bateaux de course, permettent de fabriquer de l'eau douce indispensable à l'hydratation et à l'hygiène. « Concrètement, je me lave avec un savon spécial eau de mer et je rince avec trois litres d'eau mise en bouteille. Et cela une fois par semaine. C'est indispensable de se nettoyer. La peau souffre beaucoup du frottement des cirés, du sel, de l'humidité », souligne Armel. Le brossage des dents quotidien semble être la seule façon de se sentir « propre ». Dans le Grand Sud, le skipper préfère utiliser des lingettes, la douche sous ces latitudes où il fait froid n'étant pas des plus conseillée. En revanche sous les tropiques, les trois litres d'eau offrent un bien-être digne d'une vraie douche dans un palace cinq étoiles. « On se satisfait de petits bonheurs, c'est tellement important pour le moral ! », ajoute Armel qui confie souffrir beaucoup plus sous les latitudes tropicales où il fait chaud et humide, que dans le froid du Grand Sud.

SE CONNAÎTRE, INDISPENSABLE POUR SE PRÉSERVER

Le sommeil des marins en mer impressionne le terrien par sa courte durée. « Sur un Vendée Globe qui est une course d'endurance, je peux dormir par tranche de 30 à 45 minutes six à sept fois par 24 heures » explique le marin.

ET L'ALIMENTATION ALORS ?

Elle est capitale pour le moral, cela peut jouer sur la performance. J'ai des plats lyophilisés mais également sous vide parce que ces derniers sont bien meilleurs, même s'ils sont plus lourds à embarquer. J'ai un sac par jour dans lequel j'ai tous mes repas, y compris mes « breaks » de la journée. Tous les sacs sont numérotés et organisés en fonction des semaines.

« Personnellement je ne termine pas un repas sans sucre, sans oublier un peu de chocolat, c'est toujours bon pour le moral. »

DES CONDITIONS DE VIE SPARTIATES

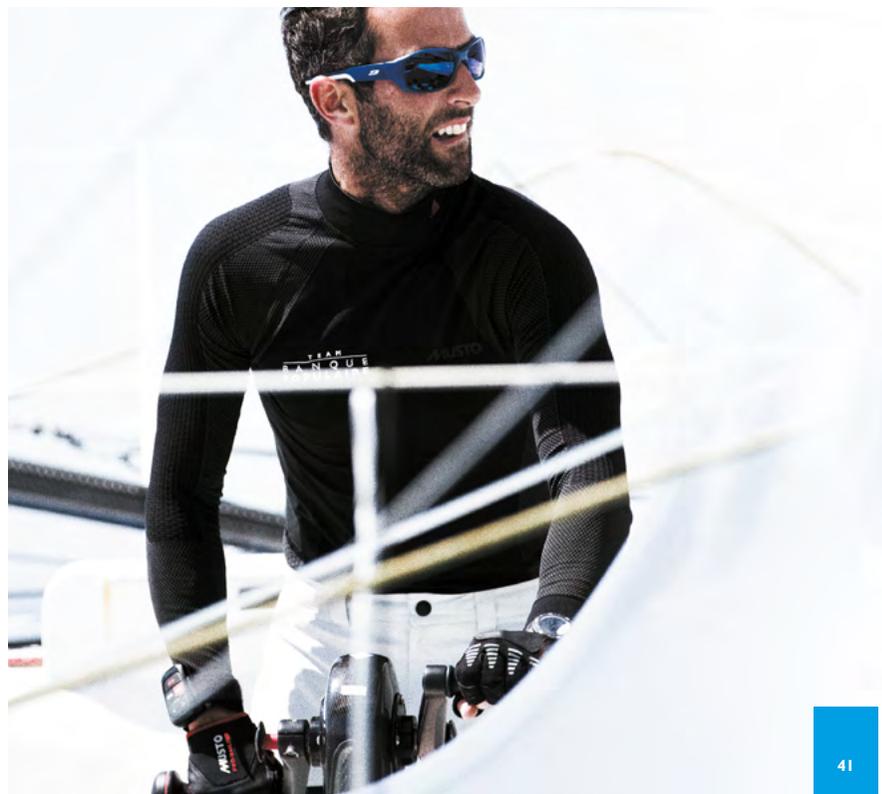
Les conditions de vie à bord de ces formules 1 des mers entièrement conçues pour la course océanique, sont incroyablement spartiates. Dans ces tubes de carbone sombres et humides, l'espace de vie est réduit à sa plus simple expression. Pour dormir, les skippers ont le choix entre des poufs de microbilles épousant la forme du corps et des sièges inclinables, plus ou moins confortables. Un petit réchaud à cardan permet de réchauffer des plats lyophilisés

ou de se préparer une boisson chaude. La soute avant est entièrement consacrée aux voiles, "matossées" d'un bord à l'autre pour compenser la gîte du bateau. Un exercice éreintant qui prend une trentaine de minutes à chaque virement de bord.

« Entre la météo à analyser, la stratégie à adopter, les manœuvres à anticiper, et le bricolage, je n'ai que peu de temps pour la détente. »

PEU DE PLACE AU DIVERTISSEMENT

Les journées d'un skipper en solitaire sur un tour du monde sont des plus actives. La majeure partie du temps se passe à la table à cartes. « Entre la météo à analyser, la stratégie à adopter, les manœuvres à anticiper, et le bricolage qui peut se montrer très chronophage, je n'ai que peu de temps pour la détente. En moyenne, je passe 30 mn à 1h par jour à écouter de la musique, des émissions en podcast, ou à lire. » Quels sont donc les dadas d'Armel Le Cléac'h en matière de divertissement ? Il embarque plus de 1000 chansons, du pop rock, au reggae en passant par la musique classique. Armel met également dans les soutes du bateau une dizaine de livres, ses préférences sur le Vendée Globe 2012/13 étant « Le Seigneur des Anneaux » de Tolkien et « La longue route » de Moitessier. Les liens avec la terre rythment également sa vie de coureur au long cours : « J'appelle ma famille deux à trois fois par semaine, c'est un moment privilégié qui me booste. J'ai également les appels de mon équipe à terre et les vacances prévues par l'organisation qui régulent mes journées... », souligne le skipper.





24h à bord sur le Vendée Globe

00h00

SOMMEIL

« Dès que c'est possible, je fais une sieste de trois quarts d'heure à n'importe quel moment de la journée. Pour un total d'environ 5-6 heures quotidiennes pendant 80 jours... »

02h00

04h00

MÉTÉO ET STRATÉGIE

« Je ne passe pas trois heures sur Internet, mais entre la récupération des fichiers et des classements, leur analyse, le lancement des routages et le choix de la stratégie, cela occupe pas mal de temps. »

06h00

PETIT-DÉJEUNER

« Je vis à l'heure TU (temps universel). Je prends mes repas à heures fixes : petit-déj entre 5 et 7h. »

08h00

COMMUNICATION

« Autre routine, celle liée aux obligations médiatiques, plutôt en fin de matinée, avec les vacations avec l'équipe de communication du Vendée Globe et l'envoi de photos et vidéos. »

10h00

12h00

BONNE MARCHÉ DU BATEAU

BONNE MARCHÉ DU BATEAU

BONNE MARCHÉ DU BATEAU

12h00

DÉJEUNER

« Je déjeune aux alentours de midi. »

14h00

SOMMEIL

16h00

18h00

BONNE MARCHÉ DU BATEAU

« Le reste de la journée est dédié aux réglages, à la vérification du matériel et aux éventuelles réparations. En général, j'essaie de faire le tour du bateau et de bien le ranger quand la nuit tombe, parce que la nuit, tu es dans un mode de navigation différent, guidé par la frontale et les lampes torches, il faut anticiper pour bien naviguer la nuit. »

20h00

DÎNER

« Mon repas du soir est fixé entre 19h et 20h. »

22h00

BONNE MARCHÉ DU BATEAU

00h00

SOMMEIL

SOMMEIL

CHAPITRE IV LA PERSÉVÉRANCE D'UN HOMME LA PASSION D'UNE ÉQUIPE



Un solitaire bien entouré.

Armel Le Cléac'h est un solitaire bien entouré. Pas moins de 14 personnes composent le Team Banque Populaire, une mécanique bien huilée qui mène plusieurs projets de front et dans laquelle chacun sait ce qu'il a à faire. Tous les membres de cette

équipe de passionnés ont des compétences très fortes et un esprit de solidarité marqué. Sur le Vendée Globe, ils travaillent avec une même idée fixe en tête : tout mettre en œuvre pour permettre à Armel de le remporter.



Présentation du Team Banque Populaire



RONAN LUCAS DIRECTEUR DU TEAM BANQUE POPULAIRE

Membre du Team depuis 12 ans, détenteur du trophée Jules Verne, Ronan Lucas est le « boss », le manager. Si l'équipe est aujourd'hui à ce niveau, c'est grâce à lui. Véritable chef d'orchestre, il supervise tous les aspects du projet : technique, sportif, administratif et logistique. Obnubilé par la nécessité de toujours avoir un coup d'avance sur la concurrence, Ronan veille à ce qu'Armel puisse disposer du bateau le plus abouti et compétitif le jour J.



SÉBASTIEN DUCLOS DIRECTEUR ADJOINT DU TEAM BANQUE POPULAIRE

Sébastien est le bras droit de Ronan Lucas. Il est responsable logistique au sein du Team. Il travaille aussi au niveau administratif sur les questions d'inscription, d'assurance et de jauge, sur les relations avec la communication de Banque Populaire, sur les contrats... Il gère en parallèle l'envoi de moyens techniques quand l'équipe se déplace. Il a aussi en charge tout l'avitaillement, la partie médicale, les éléments de vie à bord... Bref, Sébastien a des journées bien remplies !



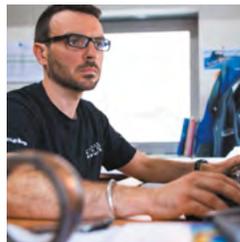
PIERRE-EMMANUEL HÉRISSE DIRECTEUR TECHNIQUE

Pierre-Emmanuel a une énorme expérience de l'IMOCA, il a notamment travaillé avec Catherine Chabaud, Michel Desjoyeaux, Sébastien Josse, Yann Eliès ou encore Roland Jourdain. Responsable technique, « PE » est un coordinateur d'équipe qui fait en sorte que chacun ait une mission et une bonne connaissance de l'objectif. Il est garant de la fiabilité des bateaux Banque Populaire. En course, Pierre-Emmanuel assure l'interface entre le skipper et son équipe.



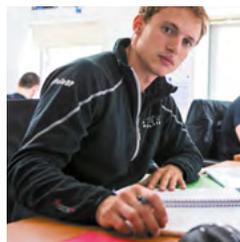
KÉVIN ESCOFFIER RESPONSABLE DU BUREAU D'ÉTUDES

Kévin est le patron du bureau d'études intégré au sein du Team. Il est à ce titre responsable de la performance et du développement des bateaux Banque Populaire. Kévin porte la double casquette de technicien et de navigateur à très haut niveau. Récemment détenteur du Trophée Jules Verne, il est donc particulièrement bien placé pour gérer le développement et les optimisations de cet IMOCA très pointu. Il anticipe les soucis possibles et a à cœur de mettre au point un bateau qui corresponde parfaitement aux envies d'Armel.



TANGUY REDON MEMBRE DU BUREAU D'ÉTUDES

Tanguy a participé à la construction de Banque Populaire VIII, avec pour responsabilités le gréement, les systèmes auxiliaires (foils, appendices) et les aménagements intérieurs. Une fois le bateau à l'eau, il s'est attelé à l'optimiser, à le fiabiliser et à faciliter la tâche d'Armel au niveau des manœuvres.



BAPTISTE CHARDON MEMBRE DU BUREAU D'ÉTUDES

Dernier arrivé dans le Team Banque Populaire, Baptiste Chardon est le « petit jeune » de l'équipe. Ce garçon à la tête bien faite apporte de la fraîcheur et un regard neuf. Au sein du bureau d'études, il s'occupe de la partie accastillage et de l'incorporation de tout ce qui est énergie à bord. En parallèle, il cherche des solutions pour grappiller de la performance, encore et encore...



GAUTIER LEVISSE

MEMBRE DU BUREAU D'ÉTUDES

Gautier est un ingénieur perfectionniste qui a intégré le bureau d'études lors de la construction de l'IMOCA 60' Banque Populaire VIII. Quand Kévin Escoffier est parti faire la Volvo Ocean Race (le tour du monde en équipage avec escales) il a parfaitement su prendre le relais. Gautier a été très présent sur le chantier pour s'assurer que la qualité et les plannings soient respectés.



NOÉMIE FURET

RESPONSABLE ADMINISTRATIF ET LOGISTIQUE

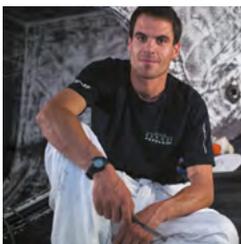
Après Ronan Lucas et Yann Courtois, Noémie est la plus ancienne du Team mais aussi la seule femme de l'équipe. Elle est chargée de l'administratif, de la logistique, de la gestion, de la comptabilité, de la mise en place des plannings mais aussi, avec Ronan Lucas, de la partie budget. C'est par exemple elle qui gère les déplacements des membres du Team au départ et à l'arrivée des différentes courses, dont le Vendée Globe.



PIERRE-YVES MOREAU

RESPONSABLE COMPOSITE

Pierre-Yves est un véritable touche-à-tout et un grand marin qui faisait notamment partie de l'équipage victorieux du Trophée Jules Verne à bord du trimaran Banque Populaire V. « PYM » est le référent composite sur l'IMOCA 60' d'Armel Le Cléac'h. Technicien hors-pair, soucieux des détails, il apporte toujours un grand soin à la préparation. Son leitmotiv : fiabiliser les différents systèmes tout en minimisant les poids.



FLORENT VILBOUX

RESPONSABLE ACCASTILLAGE/COMPOSITE

Florent est responsable de l'accastillage sur les bateaux Banque Populaire et spécialiste du composite, son domaine de prédilection, sa passion. Il a passé près de six mois sur la construction de Banque Populaire VIII et fabriqué beaucoup de pièces, pour son plus grand plaisir. Ce bricoleur dans l'âme apprécie aussi beaucoup naviguer sur les bateaux de la Banque de la Voile.



YANNICK GUERNEC

RESPONSABLE ÉLECTRIQUE ET INFORMATIQUE

Yannick est en charge de l'électricité, l'électronique et l'informatique. Son travail consiste à déterminer avec le skipper et le directeur technique les produits à intégrer à bord, à procéder à l'installation puis à assurer le suivi, particulièrement des pilotes automatiques. Son poste nécessite beaucoup de minutie.



YANN COURTOIS

RESPONSABLE GRÉEMENT

Après Ronan Lucas, Yann Courtois est le plus ancien membre du Team Banque Populaire. Il s'occupe du gréement et de la pose de l'accastillage épaulé par Yvan Joucla. Mais ce navigateur reconnu n'hésite pas à mettre sa polyvalence au service du collectif quand cela est nécessaire. C'est ainsi que lors de la construction du Monocoque Banque Populaire VIII, il a fait quasiment quatre mois de composite sur la structure du pont du bateau.



YVAN JOUCLA

PRESTATAIRE GRÉEMENT

Le très expérimenté Yvan Joucla apporte son expertise au sein du team, il s'occupe du mât (câbles, accroches textiles, etc.), des cordages et des voiles. Ce rôle essentiel lui permet de beaucoup naviguer et donc de continuer à assouvir sa passion pour le large.



FRANÇOIS BARBAZANGES

PRESTATAIRE MÉCANIQUE ET HYDRAULIQUE

François a longtemps exercé ses talents de « mécano » dans une autre discipline, le rallye automobile. Mais il a voulu changer d'horizon et s'est tourné vers la course au large. Dans le Team Banque Populaire, il s'occupe de ce qui est mécanique et hydraulique. François est un vrai « MacGyver », un couteau suisse qui trouve toujours des solutions quand quelque chose ne convient pas.



CHAPITRE V

BANQUE POPULAIRE

27 ANS DE PASSION VOILE

BANQUE POPULAIRE

BANQUE POPULAIRE

BANQUE POPULAIRE

BANQUE POPULAIRE

BANQUE POPULAIRE

Sodebo

partenaire officiel du
vendéeglobe

@VcileBanquePop



Banque Populaire, La banque de la voile

Depuis plus de 27 ans, Banque Populaire accompagne les marins français et le développement de la voile en France.

En tant qu'armateur et compétiteur, elle s'illustre sur toutes les mers du globe en armant des voiliers de courses océaniques à l'image du Maxi Banque Populaire V, détenteur du Trophée Jules Verne et de quinze records océaniques, de Banque Populaire VII vainqueur de la Route du Rhum ou du Monocoque Banque Populaire VIII skippé par Armel Le Cléac'h, récent vainqueur de The Transat. Partenaire majeur de la Fédération Française de Voile, Banque Populaire est aussi un partenaire engagé pour le rayonnement de la voile française, accompagne le développement des clubs et écoles de voile et soutient l'Equipe de France depuis 16 ans. Son action est relayée et démultipliée dans la proximité par les Banques Populaires régionales auprès des

athlètes comme des structures. Avec le groupe BPCE, dont elle fait partie, Banque Populaire a également accompagné les mouvements olympiques de Rio 2016, grâce à son partenariat avec le Comité National Olympique et Sportif Français. Mécène de l'Association Eric Tabarly, elle est reconnue comme l'un des principaux soutiens institutionnels pour le développement de ce sport et pour la préservation du patrimoine français.

Cette stratégie originale fait de la Banque de la Voile un acteur impliqué dans toutes les dimensions de la voile, de l'initiation en club à la compétition au plus haut niveau et ce, sur l'ensemble du territoire français.


27 ANS DE
PASSION VOILE

2  TOURS DU
MONDE

16 ANS
DE PARTENARIAT AVEC LA
FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE 


39
TRAVERSÉES DE L'
ATLANTIQUE

SOUTIEN AUX



1500
CLUBS ET
ÉCOLES DE VOILE

4 
CONSTRUCTEUR DE
MULTICOQUES

DONT LE PLUS GRAND TRIMARAN DE COURSE Océanique JAMAIS CONSTRUIT


16
RECORDS
DE VOILE Océanique

+40 
PARTICIPATIONS
AUX PLUS GRANDES COURSES Océaniques

11 VOILIERS
DE COURSES 

13 ANNÉES DE
MÉCÉNAT
AUPRÈS DE L'ASSOCIATION
ERIC TABARLY
ET DE LA FLOTTE DES
PEN DUICK 



Parlez-vous « le Marin » ?

« le Marin », comme n'importe quelle langue vivante, se parle, s'apprend, se vit et dispose même d'un dictionnaire.

Emmener un novice sur un bateau permet de se rendre compte combien, quand on ne le parle pas, le langage maritime peut être complexe...

Laissez-vous bercer par ces mots colorés et imagés...



CHAPITRE VI

LEXIQUE DE LA VOILE



LES PARTIES D'UN BATEAU

ACCASTILLAGE

Ensemble des accessoires et équipements du bateau, du pont, du gréement, comme les poulies, les taquets, les winchs, etc.

AMURE

Direction d'où le voilier reçoit le vent ; on peut être tribord amure ou bâbord amure.

BARRE

Pièce de bois ou de métal de forme allongée, faisant partie du gouvernail et servant à commander les safrans.

BÔME

Pièce mobile accrochée au mât, sur laquelle sont fixées la base de la grand-voile et son écoute.

CARÈNE

Partie immergée de la coque délimitée par la ligne de flottaison.

COMPAS

Boussole marine, instrument magnétique gradué en degrés par rapport au Nord.

DÉRIVE

Pièce profilée en forme d'aileron ou de lame, dépassant sous la coque qui permet de limiter l'effet de dérive dû au vent en créant un plan anti-dérive.

DRISSE

Cordage servant à hisser une voile, à la faire monter le long du mât.

ÉCOUTE

Cordage qui sert à régler une voile en fonction de la direction du vent et de l'angle du bateau par rapport à celui-ci.

ÉTRAVE

C'est le nez du bateau, c'est la pièce saillante de la coque qui la prolonge vers l'avant.

FOIL

Sorte d'aileron assurant une portance sur l'eau et aidant le bateau qui en est pourvu à déjauger et partir au planning dès qu'il a atteint une vitesse suffisante.

GRÉEMENT

L'ensemble de la mâture, des haubans et des cordages d'un voilier.

HAUBAN

Câble qui relie le mât à la coque ou au pontet.

MÂTAILE

Un mât profilé de section aérodynamique en forme d'aile d'avion. On l'oriente en fonction de la direction du vent.

SAFRAN

Appendice en forme d'aileron ou de lame plongeant dans l'eau à l'arrière du bateau, dont l'action sur l'eau, lorsqu'il est manœuvré à l'aide de la barre, permet de diriger le bateau.

WINCH

Un petit treuil en forme de cylindre, muni d'un cliquet l'empêchant de tourner en sens inverse, et d'une manivelle, qui sert à faciliter le réglage des écoutes avec moins d'effort et plus efficacement qu'à la main.



LA NAVIGATION

BÂBORD

Le côté gauche en regardant l'avant du bateau.

MILLE

Unité de mesure de distance : 1 mille marin = 1,852 km.

NŒUD

Unité de vitesse égale à un mille marin par heure soit 1,852 km/h. Lors du dernier Vendée Globe, la vitesse moyenne d'un Imoca était de 14 nœuds soit 25,928 km/h.

PIEDS

Unité de longueur : 0,3048 mètre. Un bateau de 60 pieds mesure 18,30 mètres.

TRIBORD

Le côté droit en regardant l'avant du bateau.



TOUT SUR LES VOILES

ALLURE

Angle entre le cap du voilier et le lit du vent réel. On distingue : les allures de près pour lesquelles cet angle est petit; l'allure de travers, pour laquelle le voilier fait route à peu près perpendiculairement à la direction du vent et les allures portantes, pour lesquelles cet angle est supérieur à 90°.

GENNAKER

Voile d'avant triangulaire légère, de grande surface montée sur emmagasineur.

GRAND-VOILE

Voile principale qui se situe en arrière du mât.

ORC

C'est la plus petite voile d'avant, on l'appelle également foc de tempête car elle est suffisamment épaisse pour résister au gros temps.

PRENDRE UN RIS

Action qui consiste à réduire la surface d'une voile en la repliant en partie. L'objectif est d'adapter la surface de la voilure à la force du vent lorsque celui-ci forcite. Inversement, on largue un ris lorsque les conditions de vent redeviennent plus légères.

SOLENT

Voile d'avant de taille intermédiaire occupant 100% du triangle avant compris entre l'étai et le mât, mais sans recouvrement (c'est-à-dire que son arrière ne se superpose pas avec la grand-voile).

SURTOILER

C'est à partir du moment où l'on porte trop de toile par rapport à la force du vent.

TRINQUETTE

C'est la 3ème voile d'avant, la plus proche du mât.

VENT DE TRAVERS

Désigne l'allure à laquelle le vent arrive par le travers du bateau, autrement dit à 90° de l'axe du bateau.

EMMAGASINEUR

Sur un voilier, un emmagasineur permet d'enrouler une voile, soit pour en réduire la surface afin de l'adapter à la force du vent, soit pour la ranger complètement enroulée.



LA COMMUNICATION A BORD

ETA

Estimated Time of Arrival. Horaire estimé d'arrivée.

FLEET

Antenne de communication par satellite avec une parabole permettant de se connecter sur le réseau internet depuis le bateau.

IRIDIUM

Système de téléphone par satellite permettant de communiquer entre le bateau et la terre et de recevoir des mails à bord.



LA METEO

ANTICYCLONE

Zone de haute pression atmosphérique souvent associée à un temps sec et sans nuage. Il se caractérise par le mouvement descendant de masse d'air qui augmente la pression au sol et empêche la formation de nuages. L'anticyclone tourne dans le sens horaire dans l'hémisphère nord, et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre au sud de l'équateur.

DÉPRESSION

Zone de basse pression atmosphérique, associée au mauvais temps. Elle se caractérise notamment par une circulation dans le sens antihoraire au niveau de l'hémisphère nord et dans le sens des aiguilles d'une montre au niveau de l'hémisphère sud.

GRAIN

Phénomène météorologique caractérisé par sa soudaineté, son intensité et sa brièveté : en mer, une tempête locale ; à terre, une averse venteuse.

FRONT FROID

La limite entre les masses d'air chaud et les masses d'air froid dans une dépression. La proximité des deux masses d'air peut engendrer des rafales, des grains et des vents violents au passage du front froid.

ADONNER

Le vent adonne quand sa direction évolue et qu'il s'écarte de l'axe du bateau lui donnant une marche favorable.

PÉTOLE

Cela signifie qu'il n'y pas de vent.

VENT APPARENT

C'est l'addition du vent réel avec le vent dû à la vitesse du bateau.

VENT DEBOUT

À partir du moment où le bateau se trouve face au vent.

VENT ARRIÈRE

Quand le bateau va dans le sens du vent.

RISÉE

Augmentation subite et momentanée du vent, qui dure plus longtemps qu'une rafale et provoque quelques rides à la surface d'une eau calme.



LES MANŒUVRES

ABATTRE

Manœuvrer pour éloigner la proue du voilier du lit du vent et adopter une allure plus portante. Cette action s'appelle une abattée (et entraîne un empannage involontaire).

AFFALER

Action de faire descendre rapidement une voile. Désigne également le fait de faire descendre un objet se trouvant dans le gréement ou d'un équipier monté à la mâture.

AUTAQUET

Synonyme de « être à fond », signifie être à son maximum.

BORDER

Tendre un cordage (contraire de choquer).

CHAUSSETTE

Il s'agit d'un long fourreau de tissu que l'on descend pour étouffer le spi, qui facilite son affalage. Elle est utilisée principalement pour les navigations en solitaire.

CHOQUER

Filer ou lâcher un peu de cordage soumis à une tension, pour permettre à une voile de s'ouvrir par exemple (contraire de border).

EMBOUQUER

S'engager dans une passe, un détroit ou l'embouchure d'un fleuve.

EMPANNER

Changer d'amure en passant par le vent arrière ; manœuvre assez délicate car la grand-voile a tendance à passer de l'autre côté brutalement, ou le spi à s'emmêler.

GÎTE

Inclinaison latérale du bateau qui penche sur un bord généralement sous l'effet du vent.

HISSER

Action de faire monter une voile en tirant sur une drisse.

LOFER

Modifier le cap du bateau pour se rapprocher du lit du vent.

MANQUER À VIRER

Rater son virement de bord.

PARTIR AU LOF

Lorsqu'un bateau est mal équilibré, soit par un mauvais réglage des voiles ou parce que surtoilé en fonction de la force du vent, il remonte dans le vent et se couche.

TÊTIÈRE

Partie renforcée au coin d'une voile, par où passe la drisse (cordage qui permet de hisser la voile).

TIRER UN BORD

Il s'agit de parcourir une certaine distance sous la même amure.

VIRER DE BORD

Changer d'amure en passant face au vent.

CONTACTS MÉDIAS

Mille & une vagues

presse@milletunevagues.com

+33 (0)1 55 38 98 20

Gestion et coordination

Caroline Concetti

+33 (0)6 07 57 28 02

Relations médias

Delphine Gallais

+33 (0)6 26 25 20 50

Community management

Nicolas Guillemart

+33 (0)6 23 16 43 21

www.voile.banquepopulaire.fr



TWITTER
@VoileBanquePop



FACEBOOK
Voile Banque Populaire



INSTAGRAM
Voile Banque Populaire

#AllezArmel #AllezBanquePop #PassionVoile