

#PASSIONVOILE



ARMEL LE CLÉAC'H

MAXI BANQUE POPULAIRE IX

ROUTE DU RHUM • DESTINATION GUADELOUPE

BANQUE
POPULAIRE 

ROUTE DU RHUM · DESTINATION GUADELOUPE

Chapitre I

Un nouveau défi pour Armel Le Cléac'h

- ▶ Le récit d'Armel : « Un nouvel épisode » 05
- ▶ Un skipper hors-pair 08
- ▶ Se préparer au sprint 10

Chapitre II

Le géant des mers, le Maxi Banque Populaire IX

- ▶ Le récit d'Armel : « Mon bateau, ce géant » 16
- ▶ Un maxi trimaran à la pointe de la technologie 20
- ▶ Visite guidée 24

Chapitre III

La détermination d'une équipe, le Team Banque Populaire

- ▶ Le récit d'Armel : « Mon équipe, ma galaxie » 30
- ▶ Le compte à rebours 38

Chapitre IV

Destination Guadeloupe

- ▶ Le récit d'Armel : « Une belle histoire à écrire » 44
- ▶ Le routage 47
- ▶ Les passages clés 48
- ▶ Les 40 ans d'une course de légende 50
- ▶ Banque Populaire et la Route du Rhum 52
- ▶ Banque Populaire, la Banque de la Voile 54

Chapitre V

Lexique

- ▶ Parlez-vous le marin ? 58

CLÉ USB

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



Chapitre I

UN NOUVEAU DÉFI POUR ARMEL LE CLÉAC'H

Le récit d'Armel

« Un nouvel épisode »

« L'émotion m'a submergé. C'était le 19 janvier 2017, au large des Sables d'Olonne. Il y avait tout, la joie intense, le plaisir de retrouver mes proches et la surprise de voir ces milliers de personnes qui m'attendaient. Je venais de remporter le Vendée Globe. À 39 ans, c'était la récompense de plusieurs années d'effort, l'issue heureuse d'un long travail collectif, la satisfaction d'avoir été au bout de moi-même. Ce succès m'a fait changer de dimension aux yeux du grand public et m'a offert la reconnaissance du monde de la voile. Mais intérieurement, je suis resté le même.

La victoire n'a en rien entamé mon appétit pour les nouveaux challenges et l'envie de me dépasser pour réussir encore. Cette ambition et cette philosophie, partagées avec tous les membres de l'équipe et Banque Populaire, nous ont permis de nous projeter rapidement vers de nouveaux objectifs. En matière d'innovation, de performance sportive et de technologie, le Maxi Banque Populaire IX est un défi permanent. La possibilité, dès notre première



sortie en mer en novembre 2017, de le faire voler nous a donné un surplus de confiance et de sérénité. Mais l'une de nos marques de fabrique, c'est de ne jamais se reposer sur nos acquis, de nous battre constamment pour être à la hauteur de l'implication de tous ceux qui ne lâchent rien pour la réussite du projet.

« Je ne doute pas »

Dans cette aventure, nous sommes tous des précurseurs. Voler est une capacité très récente dans le monde de la voile. Nous l'avions déjà imaginé pour le Vendée Globe en dotant le monocoque de foils. Mais aujourd'hui, le challenge est encore plus grand, plus saisissant, plus impressionnant. Cette innovation représente l'avenir de la voile.

Forcément, cette révolution technologique s'accompagne de questionnements. À aucun moment, cela n'affecte ma motivation. Rien n'est gagné d'avance et notre chavirage, en avril dernier au large

des côtes marocaines, l'a prouvé. Mais je ne doute pas. J'ai la chance d'être entouré par une équipe soudée, expérimentée et déterminée qui met tout en œuvre pour que je puisse prendre le départ dans les meilleures conditions. Je m'élance sur la Route du Rhum fort de ce soutien constant et à bord d'un bateau incroyable.

Depuis quarante ans, cette transatlantique a marqué l'histoire de la voile, mis en valeur les progrès technologiques de la discipline et révélé les plus grands marins. À deux reprises, le « Rhum » m'a sportivement résisté (4^e en 2006, 2^e en 2010). Mais pour cette nouvelle aventure, plus que jamais collective, nous nous sommes battus au quotidien pour partir dans les meilleures conditions. L'abnégation de toute l'équipe, c'est ce qui nourrit mon enthousiasme, ce qui booste mon énergie et m'invite à donner le meilleur de moi-même. »

Un skipper hors-pair

Biographie

Né le 11 mai 1977 à Saint-Pol-de-Léon (Finistère), Armel Le Cléac'h, vainqueur du dernier Vendée Globe est le premier skipper à avoir bouclé l'Everest des mers trois fois de suite, classé sur le podium (2ème en 2009, 2ème en 2013, 1er en 2017). Détenteur d'un palmarès prestigieux et de plusieurs records en solitaire, Armel ne laisse jamais rien au hasard dans sa préparation.

Déterminé, méthodique et précis, on évoque souvent sa combativité et sa ténacité en mer, sa capacité à ne jamais lâcher le moindre mètre, à ne jamais se relâcher : « 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. Je voulais toujours être devant. Sur l'eau, je me transcende ».

En recherche constante de performance, c'est aussi un fin stratège : « C'est ainsi, j'aime la compétition, j'aime la stratégie. C'est cela que nous recherchons avec Banque Populaire, performer partout, tout le temps » raconte Armel.

Il sait qu'il peut compter sur une équipe solide et expérimentée mais aussi sur un trimaran de dernière génération à la pointe de la technologie taillé pour la gagne. Après avoir signé un exploit sportif et un record remarquable sur le dernier Vendée Globe, le double Champion du Monde IMOCA a tourné ainsi la page du monocoque 60 pieds pour se consacrer désormais pleinement à l'entame d'un nouveau chapitre, à bord du Maxi Banque Populaire IX.

Objectif principal de la saison, la Route du Rhum dont le départ sera donné le 4 novembre prochain : « Je ferai tout pour que ma troisième participation soit la bonne. Cette course se mérite, je le prends comme un nouveau défi. Si on y arrive, la victoire sera encore plus belle » souligne le skipper.

2017

Mono 60' Banque Populaire VIII (IMOCA)

- Vainqueur du Vendée Globe 2016/2017
- Champion du Monde IMOCA

2016

Mono 60' Banque Populaire VIII (IMOCA)

- Vainqueur de The Transat Bakerly

2015

Mono 60' Banque Populaire VIII (IMOCA)

- 2e de la Transat Jacques Vabre avec Erwan Tabarly

2014

Maxi Banque Populaire VII (ULTIM)

- Détenteur du Record de la Route de la Découverte (6 jours 23 heures 42 minutes et 18 secondes)
- Record de la distance parcourue en 24 heures en solitaire (682 milles)

2013

Maxi Banque Populaire VII (ULTIM)

- Détenteur du Record de la Méditerranée en solitaire (18 heures 58 minutes et 13 secondes)
- Vainqueur du Grand Prix Guyader

Mono 60' Banque Populaire VI (IMOCA)

- 2e du Vendée Globe 2012/2013
- 2e de la Rolex Fastnet Race en équipage

Retrouvez l'intégralité du palmarès d'Armel Le Cléac'h sur

www.voile.banquepopulaire.fr

Se préparer au sprint

Pour une semaine de sprint, le skipper s'affûte depuis plus d'un an. Les précisions d'Armel Le Cléac'h.

Y a-t-il une préparation physique spécifique pour le Rhum ?

Oui, surtout avec un Ultim comme le Maxi Banque Populaire IX. Ça se prépare plus d'un an à l'avance. Et c'est un entraînement très spécifique. Dès les premiers runs sur le bateau en novembre 2017, on a constaté que 90 % des manœuvres se font à la colonne de winch. A la salle de sport, je travaille sur une machine qui reproduit cet effort particulier, avec la même puissance à développer. Depuis le début de l'année, Bernard Jaouen, mon préparateur a mis en place des sessions de deux heures, où je pratique ce qui s'apparente à de « l'intervalle training », mais avec les bras : dix minutes au moulin à café, dix minutes de repos, puis encore dix minutes et ainsi de suite...

Comment travaillez-vous le foncier ?

Je travaille le foncier avec les entraînements en piscine tous les mardis, ce qui équivaut à quinze kilomètres





de natation par mois, le cardio training et plus particulièrement le CrossFit quatre fois par semaine. Et bien sûr le gainage en plus à chaque séance, qui permet de ne pas se faire mal et d'endurer les positions parfois acrobatiques pendant les navigations. Le week-end, je cours au bord de la plage ou sur les chemins une dizaine de kilomètres, et je joue au golf.

On penserait que le golf fait plutôt partie de votre préparation mentale...

La gestuelle et la concentration, m'aident à mettre en place une routine. Sur le bateau, il faut également enchaîner les manœuvres dans un certain ordre, se mettre dans une bulle bien organisée. Le golf est un outil très précieux pour cela.

Prenez-vous du plaisir à vous entraîner ?

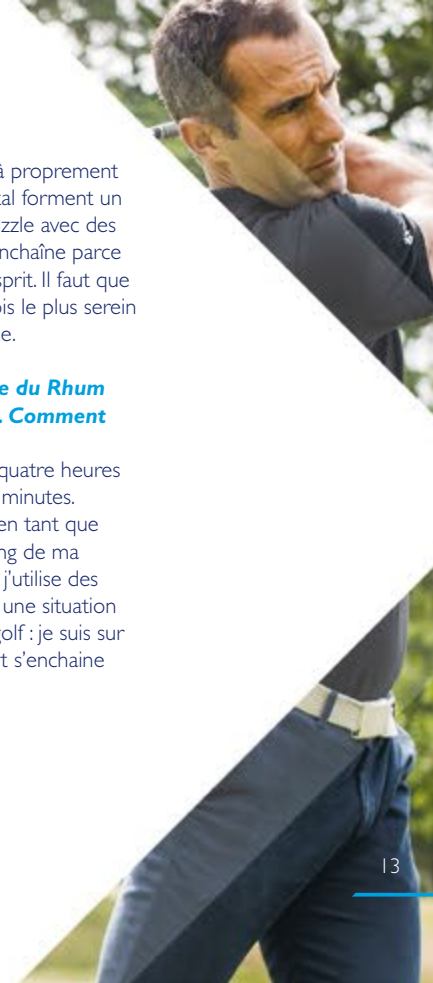
Oui, dans tous les compartiments ! Pendant l'effort en lui-même, même si ce n'est pas toujours facile, mais surtout dans le résultat. Après avoir passé tant de moments déstabilisants cette saison suite au chavirage mi-avril, le fait de progresser rapidement, de se sentir très en forme physiquement m'aide beaucoup. Je dors mieux, je me sens plus léger, j'ai un regain d'énergie. J'ai su profiter du temps de navigation en moins pour me remotiver à 200% et m'affûter comme rarement.

Mentalement, vous en êtes où ?

Je ne suis pas de préparation mentale à proprement parler. Pour moi, le physique et le mental forment un tout qui s'imbrique comme dans un puzzle avec des cases à cocher. J'aime bien que tout s'enchaîne parce qu'au final, j'y gagne ma tranquillité d'esprit. Il faut que lorsque je monte sur mon bateau je sois le plus serein possible, les automatismes bien en place.

On sait que le sommeil sur la Route du Rhum est une problématique importante. Comment l'abordez-vous ?

Sur un sprint, on ne dort que trois ou quatre heures par jour, par tranches de vingt à trente minutes. Ce rythme saccadé, je le connais bien en tant que Figariste. Je m'y suis préparé tout au long de ma carrière en faisant de la sophrologie et j'utilise des techniques d'imagerie mentale. Je revis une situation positive, pour moi, il s'agit souvent de golf : je suis sur un parcours, au trou numéro un et tout s'enchaîne jusqu'à ce que je trouve le sommeil.





LE GÉANT DES MERS, LE MAXI BANQUE POPULAIRE IX



Le récit d'Armel « Mon bateau, ce géant »

« La journée était belle. Le soleil était éclatant, le ciel dégagé et le vent idéal. C'était notre première sortie en mer, en novembre dernier. Pour tout skipper et membre d'une équipe, il s'agit d'un moment à part : la concentration est à son zénith et il y a derrière chaque instant, l'envie de ménager ce géant qui fait ses premiers pas sur l'océan. Progressivement, on a accéléré, ajouté plus de surface de voile et joué avec les appendices. Sous l'effet du vent, le flotteur s'est soulevé et la coque centrale a suivi le mouvement. Nous ne nous attendions pas à voir le bateau s'exprimer aussi rapidement de la sorte. Un vol dès notre première sortie en mer, c'est un bonheur inestimable. À bord, des sourires illuminaient les visages : cela récompensait de la meilleure des manières des mois de travail et de recherche.





Il n'y a rien d'anodin dans cette performance et pour cause : c'est un colosse de 14 tonnes que l'on a décidé de faire voler et qui est destiné à le faire sur l'Atlantique et sur toutes les mers du globe. Nous ne sommes pas partis d'une page blanche. L'équipe et moi avons l'expérience du Maxi Banque Populaire VII, avec lequel nous avons battu des records et remporté la dernière Route du Rhum avec Loïck Peyron. Forts de ces acquis, nous disposons de notions en matière de puissance, de vitesse, de manœuvres. C'est le point de départ de notre réflexion à laquelle nous avons

« Avec Banque Populaire IX, nous avons la chance de disposer d'un des représentants de la dernière génération de bateaux, celle qui est capable de franchir des barrières et battre des records. »

ajouté les problématiques des foils, de nouveaux matériaux, un autre design et le mode « volant ». Ensuite, il a fallu se focaliser à trouver la juste mesure, à placer le curseur pour être performant tout en conservant une fiabilité et une résistance nécessaire pour disposer du meilleur rendement malgré les caprices des océans. Avec Banque Populaire IX, nous avons la chance de disposer d'un des représentants de la dernière génération de bateaux, celle qui est capable de franchir des barrières et battre des records. Nous travaillons dans cette optique-là avec

tout ce que cela implique. Car voler est une équation complexe : si cela se développe de plus en plus, la capacité d'y parvenir quel que soit l'état de l'océan nécessite de longues phases de préparation. Le danger n'est jamais loin et l'occulter est impensable : il s'agit de bateaux qui ne laissent aucune place aux états d'âmes et encore moins aux sautes d'humeur.

Si naviguer en équipage est une garantie pour s'approcher rapidement de son potentiel, la confiance à bord met du temps à se bâtir. Il convient de maîtriser son choix de manœuvre, ses réglages et la surface de voile idéale. C'est un travail qui s'acquiert en enchaînant les milles, les manœuvres et le temps passé sur l'eau, car chaque geste et réflexe à bord doivent répondre aux conditions précises que l'on rencontre. Avoir une confiance totale dans son bateau, connaître exactement ses limites et ses réactions sont des ressentis rares : en monocoque, il m'a fallu attendre la fin du Vendée Globe pour maîtriser chaque aspect sur le bout des doigts, à l'instar d'un musicien qui joue sa partition en fermant les yeux. Pour atteindre cette harmonie, le travail est indispensable. Progressivement, au fil des sorties en mer, il convient de trouver ses repères avec patience et abnégation afin de maîtriser au mieux le bateau et être à la hauteur du défi proposé par ce géant des mers. »



Un maxi trimaran à la pointe de la technologie

Le Maxi Banque Populaire IX est un concentré d'innovations et de technologies dernier cri, dont la naissance a été rendue possible par l'implication et la passion d'une équipe qui n'a pas ménagé ses efforts pendant près de deux ans. Présentation des nouveautés de cet audacieux trimaran.

LE VOL, UNE NOUVELLE DIMENSION

Les trimarans océaniques sont dotés depuis longtemps de foils, ces appendices porteurs capables de sustenter la masse du bateau. Mais le fait de pouvoir faire complètement décoller une plateforme de cette taille constitue une incroyable avancée. Plus fins, plus porteurs, plus efficaces, les deux foils ont été conçus pour permettre au bateau de voler dans certaines conditions. « Les foils constituent un atout indispensable. Les progrès sont impressionnants en termes de stabilité de route et de vitesse moyenne », explique Pierre-Emmanuel Hérissé, directeur technique du Team Banque Populaire.





DES PLANS PORTEURS SUR LES SAFRANS ET LA DÉRIVE CENTRALE

Un trimaran, quelle que soit sa taille, a besoin de plusieurs points d'appuis pour voler : les trois safrans sont équipés de plans porteurs en « T » et il y a un sixième plan porteur sous la dérive.

PRIME À LA POLYVALENCE

Guidés par leur connaissance en multicoque acquise depuis près de 30 ans (*ndl : Banque Populaire a fait sa première course en trimaran en 1989*) les architectes et ingénieurs du bureau d'études du Team Banque Populaire ont su concevoir un bateau polyvalent. Le trimaran n'a pas été conçu pour voler en permanence. « Nous avons voulu un bateau également performant en mode archimédien, par exemple au près ou dans des conditions plus musclées », souligne Ronan Lucas, directeur du Team Banque Populaire. Dans la perspective d'optimisations futures, la plateforme est également très évolutive.

UN COCKPIT FUTURISTE ET ERGONOMIQUE

L'aérodynamisme a été soigné notamment au niveau de la casquette de protection. Une autre priorité a été d'optimiser les manœuvres et la vie à bord. Depuis la zone de pilotage, Armel peut utiliser efficacement

toutes les commandes du bateau. Dans la cellule de vie, il peut se reposer en ayant une bonne vision sur l'avant et en étant prêt à réagir rapidement si besoin.

CHASSE AU POIDS

« Partout où on a pu gagner du poids, on l'a fait car, selon nous, un bateau moins lourd est un bateau plus facile et plus à même de voler. Par exemple, les coques ont des entrées d'eau fines et sont peu volumineuses sur l'arrière », souligne Ronan Lucas. Le Maxi Banque Populaire IX affiche la même puissance que Banque Populaire VII (vainqueur de la Route du Rhum en 2014), tout en étant plus léger de 2 tonnes avec des surfaces de voiles quasi identiques.

LE SAVOIR-FAIRE DE L'INDUSTRIE NAUTIQUE FRANÇAISE

Ce dernier né des « Ultims » illustre avec brio le savoir-faire et l'excellence de l'industrie nautique française. Comme pour ses précédents navires, Banque Populaire a souhaité que le maximum de développements et de missions de construction soit confié à des entreprises françaises dont le monde entier reconnaît l'excellence pour la création de prototypes innovants. Pour la construction de ce trimaran qui a duré 20 mois, près de 100 personnes

ont été mobilisées et 135 000 heures de travail y ont été consacrées dont 7 000 dédiées aux appendices.

Principaux contributeurs à la naissance du Maxi Banque Populaire IX :

VPLP Design (architecture), CDK Technologies (construction, assemblage, mât), North (voiles), Heol composite (safran), Amco (casque de safran), Gepetto Composite (pièces spécifiques en carbone), Iroise Rigging (gréement), Pixel Sur Mer (informatique et logiciels), Awentech (système Custom), GSea Design - ex HDS (calculs de structure), C3 Technologies (foils). Ces entreprises ont été coordonnées par le bureau d'études, les ingénieurs et les membres du Team Banque Populaire, tous acteurs fondamentaux du projet.

Visite guidée du
Maxi Banque Populaire IX

- Date de mise à l'eau **30 octobre 2017**
- Port d'attache **Lorient**
- Chantier (constructeur) **CDK Technologies**
- Architectes **VPLP**



LA PLATEFORME

- 32 mètres Longueur
- 23 mètres Largeur
- 14 tonnes Le poids total du bateau

Les dimensions du Maxi Banque Populaire IX correspondent très exactement au maximum autorisé par la jauge de la Classe Ultim 32/23.

38 mètres



La hauteur du mât, ce qui représente la taille de la statue du Corcovado à Rio de Janeiro.

LE MAT

- 38 mètres La hauteur du mât
- 1 tonne Le poids du mât
- 100% carbone Matériau du mât

La section du mât du Maxi Banque Populaire IX est tellement grande qu'un homme ou une femme peut grimper à son sommet par l'intérieur ! Il s'agit d'un « mât-aile » qui peut être basculé pour gérer l'assiette du bateau, diminuer la gîte ou encore gagner en puissance.

14 tonnes



Poids total, ce qui représente deux éléphants d'Afrique.

20 min



Il faut compter 20 minutes pour hisser une voile ou prendre un ris (réduire la toile) dans la grand-voile.

LES VOILES

- 590 m² La surface de voilure au près
- 800 m² La surface de voilure au portant
- 200 kg Le poids de la grand-voile

Armel Le Cléac'h dispose de six voiles à bord : la grand-voile (300 m²) et les voiles d'avant appelées gennaker (ou J0, J1, J2, J3 et J4). Il les change régulièrement pour obtenir des performances optimales en fonction des conditions de vent et de mer, mais aussi des allures suivies. La grand-voile et le J2 sont à poste fixe dans la mature. Les autres voiles peuvent être hissées ou affalées. Un effort physique intense est alors à prévoir car le gennaker pèse par exemple 105 kg. En solitaire, il faut compter 20 minutes pour hisser une voile ou prendre un ris (réduire la toile) dans la grand-voile.

800 m²



La surface de voilure au portant, l'équivalent de 3 terrains de tennis.

LE COCKPIT

- 5 Le nombre de winchs
- 2 Le nombre de barres à roue

Le cockpit a été aménagé pour le solitaire, avec des winchs très rapprochés et à portée de main des deux colonnes. En faisant un pas ou en tendant le bras, Armel a accès à toutes les manœuvres. Les postes de barre ont été positionnés pour disposer d'une vision optimale. Armel ne s'aventure à l'avant du bateau que pour changer les voiles ou faire une vérification générale de l'état du trimaran.

DEUX FOILS

- 400 kg Le poids d'un foil
- 25 noeuds La vitesse d'envol du trimaran
- 46 noeuds Vitesse maximum atteinte en vol

Ces appendices porteurs permettent au bateau de décoller. Grâce à ses foils, le Maxi Banque Populaire IX navigue de manière plus aérienne, avec moins de surface mouillée et donc moins de traînée. Le gain en vitesse est significatif. Dans certaines phases, quand les conditions sont propices, le bateau peut même « voler » avec les coques entièrement hors de l'eau. C'est ce qu'Armel appelle le « mode turbo ». En navigation, Armel Le Cléac'h dispose de différents réglages de foils (en fonction de la force du vent et de l'état de la mer) qui se font à l'aide de vérins hydrauliques. Ces réglages sont très fins techniquement mais demandent un engagement physique considérable. Lors d'un virage, minutes rien que pour la gestion des appendices. Tel un pilote d'avion, Armel doit respecter une chronologie très précise dans les manœuvres.

46 noeuds



À ce jour, la vitesse maximum atteinte en vol par le bateau lors d'une navigation d'entraînement, ce qui équivaut à 85 km/heure.

LA CELLULE DE VIE

- Moins de 5 m² La surface de la cellule de vie
- 15 à 20 minutes La durée maximale des siestes
- 4000 à 4500 calories L'apport journalier
(À terre, on dit qu'un homme a besoin de 2500 calories par jour)
- 1 Cuillère/fourchette embarquée pour la Route du Rhum

Cet espace restreint constitue un véritable refuge pour Armel qui peut y dormir, y cuisiner, y préparer la navigation, y analyser la météo. Il est positionné stratégiquement sur le pont du bateau pour avoir une vision sur l'avant et pour pouvoir agir très rapidement sur les commandes du trimaran.

Cuisine



Un réchaud, une cocotte, une bouilloire et une gamelle complètent l'attirail minimaliste de cuisine.

TROIS SAFRANS

- 40 kg Le poids d'un safran

Disposés à l'arrière des trois coques et reliés à la barre, les safrans permettent de diriger le bateau. Les trois safrans (sont équipés de plans porteurs en « T » dont on peut régler l'angle d'incidence de l'avant vers l'arrière. Cela permet à la fois de faciliter le décollage puis de stabiliser le vol.

120 kg



Le poids cumulé des trois safrans du Maxi Banque Populaire IX équivaut à la masse totale d'un 470 (un dériveur double).

LA DERIVE CENTRALE

- 200 kg Le poids de la dérive centrale
- 250 mètres La distance cumulée des tuyaux hydrauliques embarqués

Positionnée au niveau de la coque centrale, la dérive est dotée d'un plan porteur qui complète le travail des foils et des safrans et aide le bateau à sortir de l'eau.



Chapitre III

LA DÉTERMINATION D'UNE ÉQUIPE, LE TEAM BANQUE POPULAIRE

Le récit d'Armel

« Mon équipe, ma galaxie »

« Dans les courses en solitaire, je ne me sens jamais véritablement seul. Depuis que j'ai intégré l'équipe en 2011, j'ai appris à connaître chaque membre, à les écouter et à leur faire confiance. C'est un véritable honneur et un grand plaisir de travailler à leurs côtés.

Pour chasser les doutes, pour continuer à avancer, je sais que je peux toujours compter sur eux, même dans les moments difficiles. Notre chavirage, en avril dernier, l'a parfaitement illustré : chacun s'est mobilisé et à tout donné sans compter. Ce n'est pas qu'un simple constat, c'est une force, une garantie de pouvoir avancer, une certitude de conserver la confiance. Leur dévouement et leur attention ont été permanents et ont permis rapidement de relever la tête, de se remettre au travail. Nous sommes tous

interdépendants : sans l'apport de tous les membres de l'équipe, il est impossible de mener à bien un projet aussi ambitieux. Ça commence dès le bureau d'études jusqu'à la ligne de départ. Toutes les étapes sont cruciales et nécessitent sérieux, minutie et abnégation. La voile est un sport mécanique et notre approche de la discipline n'est pas éloignée de ce qui se pratique en Formule 1.

Entre nous, nous sommes liés par un contrat moral pour donner le meilleur de nous-mêmes, améliorer constamment le bateau, ses performances et être prêts le jour J. Le plus beau témoignage de remerciement que je puisse leur faire, c'est de me préparer au maximum et de tout donner à la barre. Car je n'ai aucun doute qu'ils auront entrepris tout ce qui leur était possible pour que l'on puisse viser la victoire ».

« Le plus beau témoignage de remerciement que je puisse leur faire, c'est de me préparer au maximum et de tout donner à la barre. »





Ronan LUCAS



Noémie FURET



Clément DURAFFOURG



Yann COURTOIS



François BARBAZANGES



Florent VILBOUX



Pierre-Emmanuel HERISSE



Sébastien DUCLOS



Yannick GUERNEC



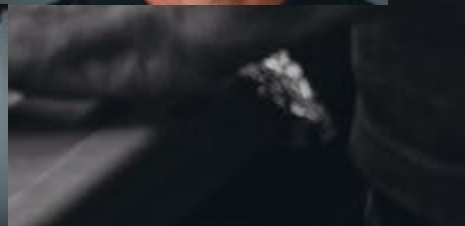
Erwan STEFF



Yvan JOUCLA



Gautier LEVISSE



Pierre-Yves MOREAU



Kévin ESCOFFIER



Guillaume Le TUAUD



Les membres du Team Banque Populaire présentés par Armel

Ronan LUCAS

DIRECTEUR

Né à Gourin (Morbihan)

« C'est le patron, c'est lui qui a construit l'équipe telle qu'elle est. Il s'occupe de la coordination, a un œil sur les aspects techniques, l'ingénierie, le bureau d'étude. Ronan, qui est également un très bon marin (Coupe de l'America, Trophée Jules Verne, Tour de France à la voile), sait prendre les bonnes décisions au bon moment, même quand cela est délicat. La réussite du Team Banque Populaire lui doit beaucoup. »

Sébastien DUCLOS

DIRECTEUR ADJOINT

Né à Paris (Ile-de-France)

« Il a un rôle essentiel dans le Team en matière de gestion, d'administration ou encore de logistique. Bras droit de Ronan Lucas, Sébastien est également en charge de tout le ravitaillement, de la partie médicale et des éléments de vie à bord. Il est déterminant pour chaque départ de course. »

Pierre-Emmanuel HERISSE

DIRECTEUR TECHNIQUE

Né au Loroux-Botttereau (Loire-Atlantique)

« PE est lui aussi indispensable : il manage toute l'équipe sur les aspects techniques liés au bateau. Il est également mon référent en mer. Nous avons une relation forte, en mer comme sur terre. Notre amitié s'est encore renforcée puisque nous étions ensemble lors du chavirage. »

Kévin ESCOFFIER

RESPONSABLE DU BUREAU D'ÉTUDES

Né à Saint-Malo (Ile-et-Vilaine)

« C'est un grand navigateur, qui vient notamment de gagner la Volvo Ocean Race et qui a été détenteur du Trophée Jules Verne avec le Maxi Banque Populaire V. Il a une double casquette et offre un regard précieux pour adapter l'ingénierie à la pratique en mer. Kévin est un réel atout pour l'équipe. »

Noémie FURET

RESPONSABLE ADMINISTRATIF ET LOGISTIQUE

Née à Sainte-Adresse (Seine-Maritime)

« On l'appelle « notre petite maman ». En charge de la comptabilité, de l'administratif mais aussi de la gestion de notre planning, sa présence est fondamentale, surtout dans ce sport où la logistique a autant d'importance. Noémie, grâce à sa sympathie, apporte une touche de douceur et d'attention pour toute l'équipe. »

Gautier LEVISSE

INGÉNIEUR DU BUREAU D'ÉTUDES

Né à Croix (Nord)

« Il connaît le trimaran de A à Z. Gautier a un rôle très important en matière de suivi et d'optimisation et travaille en coordination avec Pierre-Emmanuel. Nous nous connaissons bien : nous étions déjà ensemble à l'époque de Brit Air. »

Clément DURAFFOURG

INGÉNIEUR DU BUREAU D'ÉTUDES

Né à Besançon (Doubs)

« Il a un rôle essentiel dans le bureau d'études : c'est lui qui est en charge de l'analyse des performances et des datas enregistrées sur le bateau. C'est un ingénieur, il fait preuve de beaucoup de méthodologie et a un grand talent pour décrypter les résultats obtenus. »

Yann COURTOIS

RESPONSABLE GRÉEMENT ET SÉCURITÉ

Né à Quimper (Finistère)

« Yann, qui est le plus ancien membre du Team avec Ronan, est un touche-à-tout qui s'occupe actuellement du gréement et de la pose de l'accastillage. C'est quelqu'un de minutieux, qui apporte constamment des solutions et des idées nouvelles. Il s'agit d'une personnalité discrète mais toujours efficace et dévouée. »

Pierre-Yves MOREAU

RESPONSABLE COMPOSITE

Né à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine)

« PYM a une double casquette puisqu'il est aussi le « boat captain ». C'est lui qui organise les manœuvres dans les ports par exemple. Ex-coureur de course au large (il a gagné la mini-Transat), il est précieux pour les réglages et la compréhension du bateau. »

Florent VILBOUX

RESPONSABLE ACCASTILLAGE ET COMPOSITE

Né à Brest (Finistère)

« Florent, bricoleur dans l'âme, est capable de fabriquer n'importe quelle pièce en composite. C'est aussi le sportif de l'équipe. Convoyage, ultra-trails en course à pieds, étape du Tour de France cycliste : aucun défi ne lui résiste ! »

Yannick GUERNEC

RESPONSABLE ÉLECTRONIQUE ET INFORMATIQUE

Né à Quimper (Finistère)

« C'est un peu le « geek » de l'équipe (rires). Yannick a un rôle essentiel car il y a toujours plus d'électronique à bord. Nous travaillons beaucoup ensemble puisque les réglages sont nombreux avant les courses et que je dois en connaître les rudiments en cas de soucis. »

François BARBAZANGES

RESPONSABLE MÉCANIQUE ET HYDRAULIQUE

Né à Melun (Seine-et-Marne)

« C'est notre « prof » de techno ! François a longtemps travaillé dans le sport automobile et connaît tout en matière de moteur hydraulique. Il a une capacité à vulgariser son métier et a une approche pédagogique très précieuse, notamment pour me former sur les bases à avoir pour réparer en mer en cas de souci. »

Yvan JOUCLA

RESPONSABLE GRÉEMENT

Né à Angers (Maine-et-Loire)

« Yvan dispose d'une solide expérience en matière de gréement, lui qui a travaillé notamment sur le Vendée Globe, la Coupe de l'America ou encore la Volvo Ocean Race. Marin chevronné, il apporte constamment des solutions et a toujours de nombreuses idées. »

Guillaume Le TUAUD

TECHNICIEN ACCASTILLAGE ET HYDRAULIQUE

Né à Chartres (Eure-et-Loir)

« Guigui » est arrivé dans l'équipe après le Vendée Globe. Il est en charge du système hydraulique et de l'accastillage à bord. Très bon professionnel, il apporte constamment sa bonne humeur auprès de l'équipe. Et il est toujours en short (rires). »

Erwann STEFF

TECHNICIEN POLYVALENT

Né à Nantes (Loire-Atlantique)

« Erwan, c'est « le MacGyver » de l'équipe ! C'est quelqu'un qui est capable de tout faire : autant de s'occuper du rapatriement du bateau depuis l'étranger que de monter une étagère ! Erwan est toujours très motivé et c'est très agréable de l'avoir dans l'équipe. »



Le compte à rebours

Fin août dernier, à Lorient, le Maxi Banque Populaire IX quitte enfin la terre ferme pour les mers bretonnes. Ils sont nombreux à être présents : il y a les curieux, les habitués, les observateurs et surtout ceux qui composent le Team Banque Populaire, cette dizaine de personnes qui arborent des tee-shirts sombres agrémentés du logo discret de Banque Populaire. Pour eux, l'instant est savoureux : il récompense plus de quatre mois de travail acharné, une course contre-la-montre haletante, loin des caméras et de l'engouement populaire prégnant sur les pontons de la Route du Rhum. Pourtant, c'est à l'ombre des chantiers et dans les bureaux studieux de Lorient que le Maxi Banque Populaire IX a connu une seconde jeunesse.

Car l'aventure a connu un coup d'arrêt auquel il a fallu faire face en avril dernier : le chavirage de l'Ultim, au large des côtes marocaines lors d'une nuit d'avril. « On a eu besoin d'une fraction de seconde pour réaliser qu'il ne s'agissait pas d'un cauchemar », confie Armel Le Cléac'h. Pierre-Emmanuel Hérissé (PE), directeur technique, était également à bord : « on n'a pas vraiment le temps de réfléchir à ce qui se passe ». À 2 239 km plus au nord, à Lorient, on s'active aussi. Chez les membres du Team Banque

Populaire, les téléphones n'en finissent plus de vibrer. À la manœuvre : Ronan Lucas, le directeur, qui « ne dort jamais tranquillement quand le bateau est en mer ». Après avoir échangé avec les secours, il réunit rapidement une partie de l'équipe à la base logistique de Lorient. « Au cours des premières heures, nous sommes tout de suite dans l'action, confie-t-il. Il a y beaucoup d'aspects à régler : le seul impératif, c'est de rester le plus lucide possible pour faire les bons choix. » Et pour y parvenir, l'équipe bénéficie d'un soutien de poids, celui de Banque Populaire. « Les sponsors connaissent les risques inhérents à la course au large » assure Ronan.

Une poignée d'heures plus tard, dix membres de l'équipe embarquent déjà pour Casablanca. Parmi eux, il y a Gautier Levisse, ingénieur au bureau d'études :

« Il n'y a pas eu à forcer le destin pour pousser tout le monde à donner le meilleur. »

Pierre-Emmanuel Hérissé

« on sait tous que c'est un moment délicat, surtout pour l'équipage à bord. La moindre des choses, c'est d'être réactif ». À leur arrivée au Maroc, les retrouvailles avec Armel et PE sont chaleureuses et surtout réconfortantes. « On avait besoin d'échanger, d'être rassurés et de ressentir leurs motivations, raconte PE. C'était un moment court mais fort : leur





présence n'était ni programmée, ni voulue mais ils étaient là ». L'équipe se divise : l'une embarque sur un remorqueur pour aller chercher l'Ultim, l'autre prépare son arrivée au port et les moyens techniques pour le retourner et l'expédier par cargo vers Lorient.

« Ce sont des étapes délicates : on aurait pu perdre trois semaines », assure Ronan. Mais chacun s'active. Dès les premiers jours, la charge de travail est estimée et les prises de contacts avec les sous-traitants débutent. Mât, bôme, casquette : tout est à refaire. « Du fabricant de mât au fournisseur de vis, ils ont tout de suite répondu présents, raconte Gautier Levisse. Sans leur soutien précieux, on n'aurait jamais pu tenir les délais ». Le bateau, lui, retrouve sa base morbihannaise début mai. L'équipe est stimulée par une échéance : un retour à l'eau programmé en août afin de permettre à Armel de refaire ses gammes à bord du Maxi. Pourtant, la motivation n'a rien d'évidente, surtout pour une équipe qui venait d'achever une vingtaine de mois de chantier afin de préparer l'Ultim. « Nous avons tous rogné un peu sur nos congés et forcément il y a eu parfois des coups de mou, reconnaît Gautier Levisse, mais on s'est tous « auto-soutenus » pour garder le rythme et se tirer vers le haut ». « Il n'y a pas eu à forcer le destin pour pousser tout le monde à donner le meilleur, estime PE. Depuis plusieurs années, l'équipe dégage une force collective que l'on a pu voir à l'œuvre avec nos différentes victoires ces dernières années et qui

s'exprime cette fois-ci suite à un imprévu ». « Nous sommes avant tout des passionnés, corrobore Ronan Lucas. Nous savons tous que notre sport charrie son lot de situations inattendues mais c'est

« Notre leitmotiv, c'est de donner à Armel le maximum de chances pour s'imposer lorsqu'il prend la barre. »

Gautier Levisse

aussi notre travail d'y faire face ». « Notre leitmotiv, c'est de donner à Armel le maximum de chances pour s'imposer lorsqu'il prend la barre, assure Gautier Levisse. Et c'est une obligation de donner le meilleur pour y parvenir ». Armel n'est donc pas le seul à défier le chrono : à ses côtés, ils sont des dizaines à avoir déjà relevé le défi en remettant sur pied ce trimaran géant en un temps record.

Les principaux fournisseurs et prestataires qui ont contribué à la réparation du Maxi Banque Populaire IX :

Multiplast, Lorima, CDK Technologies, C3 Tech, Hydraulnautic, VPLP et GSI design.



Chapitre IV

DESTINATION GUADELOUPE



Le récit d'Armel

« Une belle histoire à écrire »

« Novembre 1986. J'avais neuf ans, mes parents et moi étions à Saint-Malo. Le départ de la 3e édition de la Route du Rhum allait être donné une semaine plus tard. Je me souviens de l'effervescence, de l'agitation sur les pontons, de ces bateaux immenses. Ericsson de Bruno Peyron, Hitachi de Lionel Péan, Côte d'Or II d'Éric Tabarly... Et puis il y avait Royale de Loïc Caradec, ce bateau qui détonnait par son gigantisme. J'étais émerveillé par l'idée que ces skippers allaient devoir composer avec les éléments et traverser cette immensité qu'est l'Atlantique. À l'époque, le Vendée Globe n'existait pas encore et la Route du Rhum faisait office de machine à rêves.

Avec mes trois frères, la course représentait un bon moment, comme un feuilleton dont on se plaisait à suivre chacun des épisodes. On ne manquait rien du départ à l'arrivée, on écoutait les péripéties à la radio, on suivait leurs aventures dans les journaux. Nous connaissions les marins : j'avais même le portrait de certains dans ma chambre. Je n'étais pas un fan à proprement dit mais j'avais une grande admiration pour leur courage et leur abnégation. Mes frères et

moi avions chacun un favori, un skipper que nous suivions davantage que les autres. Moi, c'était Philippe Poupon, déjà vainqueur de trois Solitaire du Figaro et de la Transat Anglaise avant cette Route du Rhum en 1986 qu'il remporta.

La légende de la course a débuté dès sa première édition, en 1978, bien que je sois trop jeune pour m'en souvenir. Ceux qui l'ont vécu se sont chargés du mythe avec l'incroyable victoire de Mike Birch sur Michel Malinovsky pour 98 secondes ! Ce dénouement est le premier d'une longue liste sur laquelle la Route du Rhum n'a eu de cesse de marquer l'histoire de la voile. Au fil du temps, des nouveaux concepts sont apparus, des bateaux toujours plus spectaculaires et des skippers de mieux en mieux préparés ont pris le départ. Lorsque à mon tour j'ai eu la chance de participer à cette course, j'étais animé par un enthousiasme débordant. Moi aussi, j'allais avoir ma chance dans cette course mythique ! Pourtant, le « Rhum » m'a toujours résisté (4e en 2006, 2e en 2010).

Il y a quatre ans, avec le Maxi Solo Banque Populaire VII, je visais ouvertement la victoire. Mais le ciel m'est tombé sur la tête. J'ai eu un accident domestique comme il peut en arriver à tout le monde et très vite, j'ai réalisé que je ne pourrais pas être au départ.

J'avais la tenace impression de vivre un cauchemar. Partir n'aurait pas été raisonnable et il fallait revenir à la raison. Loïc Peyron a accepté le challenge et je me suis mis à l'aider, à partager toutes mes connaissances du bateau dans un apprentissage accéléré. J'ai contribué à la cellule météo et je me suis pris au jeu.

Banque Populaire a su me rassurer et m'aider à me projeter en toute confiance dans de nouveaux objectifs, dont le Vendée Globe. En voile, il convient d'être patient : j'ai mis trois tentatives à remporter ce tour du monde sans assistance. Avec la même envie, la même détermination, je ferais tout pour que ma troisième participation à la Route du Rhum soit la bonne. Mon forfait de dernière minute, il y a 4 ans, n'était qu'un épisode de plus dans mon parcours et peut-être dans la riche histoire de cette course. J'espère désormais en écrire une nouvelle page, à l'issue bien plus heureuse. »





Le routage



Contrairement au Vendée Globe, le routage en mer est autorisé sur la Route du Rhum pour les Ultimes.

Le routeur Marcel Van Triest est en quelque sorte l'ange gardien d'Armel Le Cléac'h, celui qui veillera 24h/24 pour analyser la météo et conseiller au skipper les meilleures trajectoires. En 2014, c'est déjà lui qui avait guidé Loïck Peyron lors de sa Route du Rhum victorieuse. Armel et Marcel travaillent ensemble depuis une dizaine d'années. « Nous avons instauré une indispensable relation de confiance mutuelle, basée sur la franchise et le respect », explique le routeur qui détaille les passages clés de la Route du Rhum.

Marcel Van Triest
Les passages clés

La sortie de la Manche

« L'entrée en matière est complexe et apporte plus de dangers que d'opportunités. Dans la tension du départ, il faut éviter la collision avec un autre participant ou avec la flotte des spectateurs : pas simple en solitaire sur un bateau de cette taille. Pour sortir de la Manche, il faut gérer le trafic maritime (cargos, chalutiers) et aussi les courants. »

Plonger au Sud

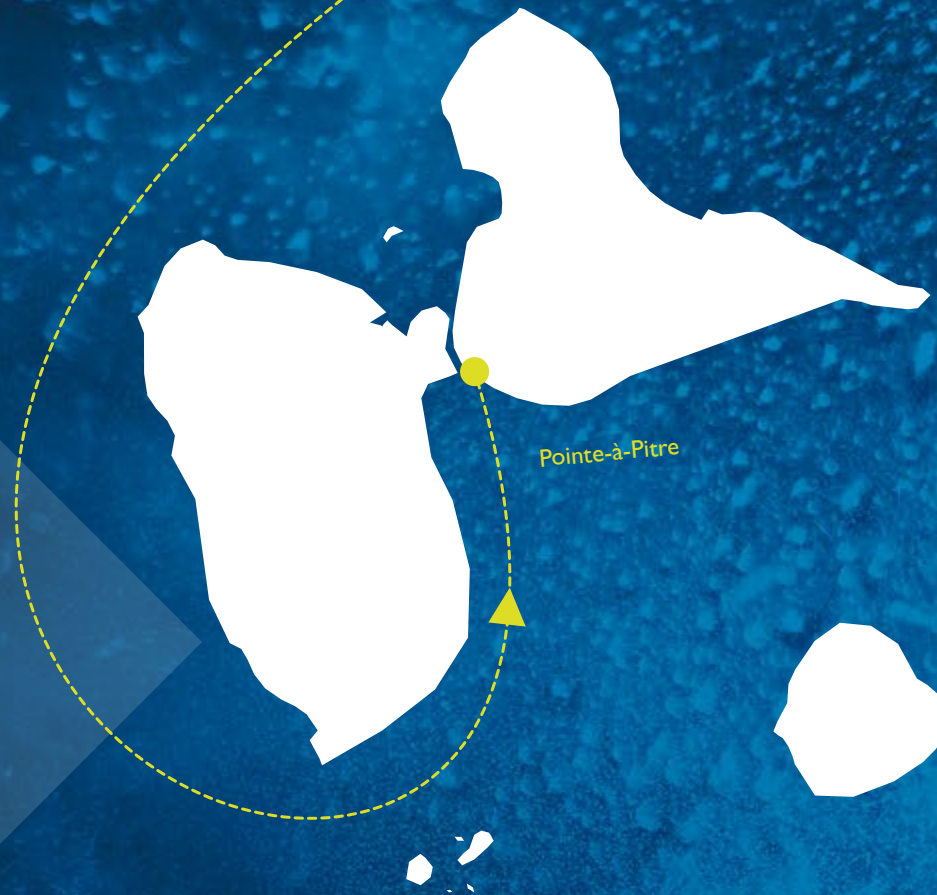
« Typiquement, il faut traverser une voire deux dépressions, avant de choisir le bon moment pour plonger au Sud, en fonction du positionnement de l'anticyclone des Açores. Cette route rallonge le parcours mais permet de toucher les alizés plus rapidement et de gagner en performance. La trajectoire que je proposerai dépendra aussi de l'état de fatigue d'Armel. On ne doit pas gaspiller inutilement l'énergie du marin. »

Les alizés perturbés par les grains

« Au bout d'environ quatre jours, on peut espérer toucher des alizés établis. Les conditions deviennent plus agréables, au portant, mais ce n'est pas confortable pour autant, notamment en raison des grains. Il faut être prêt à réagir vite et à réduire la voile, et choisir le bon timing pour lancer les empannages. »

Le tour de la Guadeloupe

« La course se termine par un tour de la Guadeloupe stressant. Fatigué, le marin n'a plus toute sa lucidité mais il doit prendre garde aux casiers de pêche. Sous le vent de Basse-Terre, les conditions sont perturbées à cause des reliefs importants. La Route du Rhum peut se jouer à ce moment-là. »



Les 40 ans d'une course de légende

Depuis sa création en 1978, la Route du Rhum s'est imposée au fil des éditions comme la reine des transatlantiques en solitaire. Des revirements de situation incroyables, des histoires extraordinaires, des grands drames, de la ferveur, de la passion, de la confrontation, des moments de joie intense, des déceptions, de la liberté... En 40 ans et dix éditions, la Route du Rhum a forgé sa légende, attirant les plus grands marins mais aussi de nombreux amateurs éclairés venus vivre sur l'Atlantique leur rêve d'aventure au large.

Sur un parcours entre Saint-Malo et Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), la Route du Rhum a été conçue par Michel Etevenon sur le principe fondateur du « no limit » : monocoques et multicoques y sont admis sans

restriction de taille. La première édition, en 1978, marque les esprits avec la tragique disparition d'Alain Colas sur Manureva. Puis il y a ce scénario final ahurissant au cours duquel Olympus, le petit trimaran jaune de Mike Birch, dépasse à quelques encablures de l'arrivée le grand monocoque Kriter V de Michel Malinovsky qui pensait avoir course gagnée. Cette victoire du canadien pour 98 petites secondes passe à la postérité.

Organisée tous les quatre ans, la Route du Rhum devient un sommet mythique de la course au large en solitaire, et une vitrine du gigantisme réunissant des voiliers de plus en plus impressionnants. Les organisateurs décident en 1990 de définir une taille maximale des bateaux (multicoques compris) à 60 pieds, soit 18,28 mètres. Il faudra attendre 20 ans

et cinq éditions pour que les « géants » soient à nouveau admis, en 2010, dans la nouvelle catégorie « Ultime » qui va devenir incontournable.

En 2018, pour fêter ses 40 ans, la Route du Rhum-Destination Guadeloupe s'offre un plateau record et très qualitatif. Cela est notamment vrai en Ultime où Armel Le Cléac'h aura fort à faire pour l'emporter face à une concurrence redoutable. Cette 11^{ème} édition s'annonce pleine d'incertitudes quant au résultat final, elle sera donc passionnante à vivre pour les marins et à suivre pour le public.

123 SOLITAIRES

123 solitaires en lice pour la Route du Rhum 2018, dont 6 dans la catégorie des Ultimes : Armel Le Cléac'h, Thomas Coville, François Gabart, Sébastien Josse, Francis Joyon et Romain Pilliard.

40 ANS

40 ans : âge de la Route du Rhum. Départ de la première édition : le 5 novembre 1978. Armel Le Cléac'h avait alors... 1 an.

6 CATÉGORIES

6 : le nombre de catégories pour la Route du Rhum 2018 : Ultime, IMOCA, Multi 50, Class40, Rhum Mono, Rhum Multi.

2 PARTICIPATIONS

2 : le nombre de participations d'Armel Le Cléac'h à la Route du Rhum, dans la catégorie des IMOCA (4^e place en 2006, 2^e place en 2010). Il participe cette année pour la première fois en Ultime, après sa non-participation pour cause de blessure en 2014.

7 JOURS

7 jours, 15 heures, 8 minutes et 12 secondes : le record de la Route du Rhum établi par Loïck Peyron en 2014 sur le Maxi Banque Populaire VII.

2,2 MILLIONS

2,2 millions de visiteurs se sont rendus sur les villages de la Route du Rhum en 2014, à Saint-Malo et à Pointe-à-Pitre. 126 000 personnes pour le passage des écluses à Saint-Malo.

Banque Populaire et la Route du Rhum

La Route du Rhum fait office de fil rouge dans l'histoire de Banque Populaire dans la voile. Depuis près de 30 ans, d'édition en édition, d'exploits en péripéties, un lien très fort s'est tissé entre la Banque de la Voile et la mythique transatlantique.

Armateur de voiliers de course depuis 1989, la Banque Populaire s'est engagée pour la première fois dans la Route du Rhum dès 1990, avec Francis Joyon à la barre. Également au départ pour les éditions 1994 et 1998 avec ce même skipper, la Banque de la Voile a décroché son premier podium lors de l'édition 2002, avec la 3e place de Lalou Roucayrol dans la catégorie des trimarans Orma. Quatre ans plus tard, toujours en Orma, Pascal Bidégorry a encore gagné une place, terminant 2e malgré un chavirage survenu quelques mois plus tôt en baie de Nice.

Depuis 1990, Banque Populaire n'a donc manqué qu'une seule édition de la Route du Rhum, en 2010, alors engagé dans un programme en équipage avec le Maxi Banque Populaire V (le plus grand voilier de course océanique jamais construit). Mais l'absence a été de courte durée et le retour très remarqué. Remplaçant de dernière minute après la blessure d'Armel Le Cléac'h, Loïck Peyron a décroché une magnifique victoire en 2014 sur le Maxi Banque Populaire VII, avec un nouveau temps de course record (en 7 jours, 15 heures, 8 minutes et 12 secondes).

C'est alors avec une forme d'impatience que l'écurie bleue menée par Ronan Lucas se prépare à retrouver la vieille ville de Saint-Malo pour écrire un nouveau chapitre, le septième, à la belle histoire qui les lie depuis près de 30 ans.



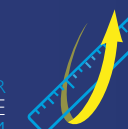
Banque Populaire et la Route du Rhum en chiffres

7^{ÈME}

PARTICIPATION
À LA ROUTE DU RHUM EN 2018

3

PODIUMS

137 M

LONGUEUR DU QUAI NÉCESSAIRE POUR AMARRER
LES 6 MULTICOQUES BANQUE POPULAIRE
AYANT PARTICIPÉ À LA ROUTE DU RHUM


VICTOIRE


29 ANS
DE SPONSORING VOILE
28 ANS D'HISTOIRE AVEC
LA ROUTE DU RHUM

1990 
DATE DE LA PREMIÈRE PARTICIPATION
D'UN TRIMARAN AUX COULEURS DE
BANQUE POPULAIRE
ARMEL LE CLEAC'H
AVAIT ALORS 13 ANS

La Banque Populaire Grand Ouest partenaire principal de la 11e Route du Rhum-Destination Guadeloupe.

Cette année, la Banque Populaire Grand Ouest (BPGO) a décidé de s'engager en tant que partenaire principal de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe. Un événement qui fait rayonner la région et favorise l'image du territoire. A travers ce partenariat, l'objectif de

la BPGO est de partager la passion de la voile, de faire découvrir cet univers fascinant au grand public, de façon ludique et pédagogique. Cela passera notamment par un grand stand de 100 m2 implanté sur le village de la course à Saint-Malo. Des temps forts événementiels sont également prévus et la BPGO œuvre auprès des écoles de Saint-Malo en fournissant aux enseignants un kit pédagogique permettant aux enfants de suivre la course.



Banque Populaire, la Banque de la Voile

En tant qu'armateur et compétiteur, Banque Populaire s'illustre sur toutes les mers du monde depuis près de 30 ans en armant des voiliers de course océanique à l'image du Maxi Banque Populaire IX, un bateau à la pointe de l'innovation et de la technologie ciselé pour les plus belles aventures autour du globe. Banque Populaire est aussi un acteur engagé pour le rayonnement de la voile française, accompagne le développement des clubs et écoles de voile et soutient l'Equipe de France depuis 18 ans. 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.

C'est aussi...

3  TOURS DU
MONDE

5 
CONSTRUCTEUR DE
MULTICOQUES
DONT LE PLUS GRAND TRIMARAN DE COURSE Océanique JAMAIS CONSTRUIT

ARMATEUR DE
12 VOILIERS

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

18 ANS
DE PARTENARIAT AVEC LA
FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE

+ de 40 
PARTICIPATIONS
AUX PLUS GRANDES COURSES Océaniques

17
RECORDS
DE VOILE Océanique

SOUTIEN AUX

1500
CLUBS ET
ÉCOLES DE VOILE



Chapitre V
LEXIQUE

Parlez-vous le marin ?

Pour les non-initiés, le langage maritime semble particulièrement complexe. Technique et imagé, le marin, comme toute langue vivante, doit s'apprendre et se pratiquer pour en maîtriser tous les codes. Avant la Route du Rhum-Destination Guadeloupe, voici quelques termes importants à connaître pour mieux suivre la course d'Armel Le Cléac'h sur le Maxi Banque Populaire IX.

► 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 À ROUE

sorte de « volant » qui permet de commander les safrans et donc de diriger le bateau.

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. Sur le Maxi Banque Populaire IX, la dérive centrale est équipée d'un plan porteur.

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.

FLOTTEUR

Sur un trimaran, chacune des deux coques latérales assurant la stabilité du bateau.

FOIL

Sorte d'aileron assurant une portance sur l'eau et aidant le bateau qui en est pourvu à déjauger et même à décoller 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.

MÂT AILE

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. Sur le Maxi Banque Populaire IX, les trois safrans sont équipés de plans porteurs en « T » dont on peut régler l'angle d'incidence de l'avant vers l'arrière.

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 de la dernière Route du Rhum, la vitesse moyenne du vainqueur Loïck Peyron était de 22,93 nœuds soit 42,46 km/h.

PIEDS

Unité de longueur : 0,3048 mètre. Un trimaran de 32 mètres de long mesure 105 pieds.

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°.

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.

GENNAKER

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

GRAND-VOILE

Voile principale qui se situe en arrière du mât.

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 forçit. Inversement, on largue un ris lorsque les conditions de vent redeviennent plus légères.

SURTOILER

C'est à partir du moment où l'on porte

trop de toile par rapport à la force du vent.

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.

LA COMMUNICATION À 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.

LOGICIEL DE ROUTAGE

Logiciel qui permet de simuler la route du bateau en fonction des vents prévus et des performances théoriques du

bateau.

LA MÉTÉO

ADONNER

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

ALIZÉ

Vent régulier des régions intertropicales soufflant d'Est en Ouest.

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.

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.

GRAIN

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

PÉTOLE

Cela signifie qu'il n'y pas de 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.

ROUTEUR

La personne qui donne des conseils aux

marins pour qu'ils choisissent la meilleure « route », c'est-à-dire la meilleure trajectoire en fonction de la météo et de la spécificité des océans traversés.

VENT APPARENT

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

VENT ARRIÈRE

Quand le bateau va dans le sens du vent.

VENT DEBOUT

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

LES MANOEUVRES

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.

AU TAQUET

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

BORDER

Tendre un cordage (contraire de choquer).

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.

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.

TÊTIÈRE

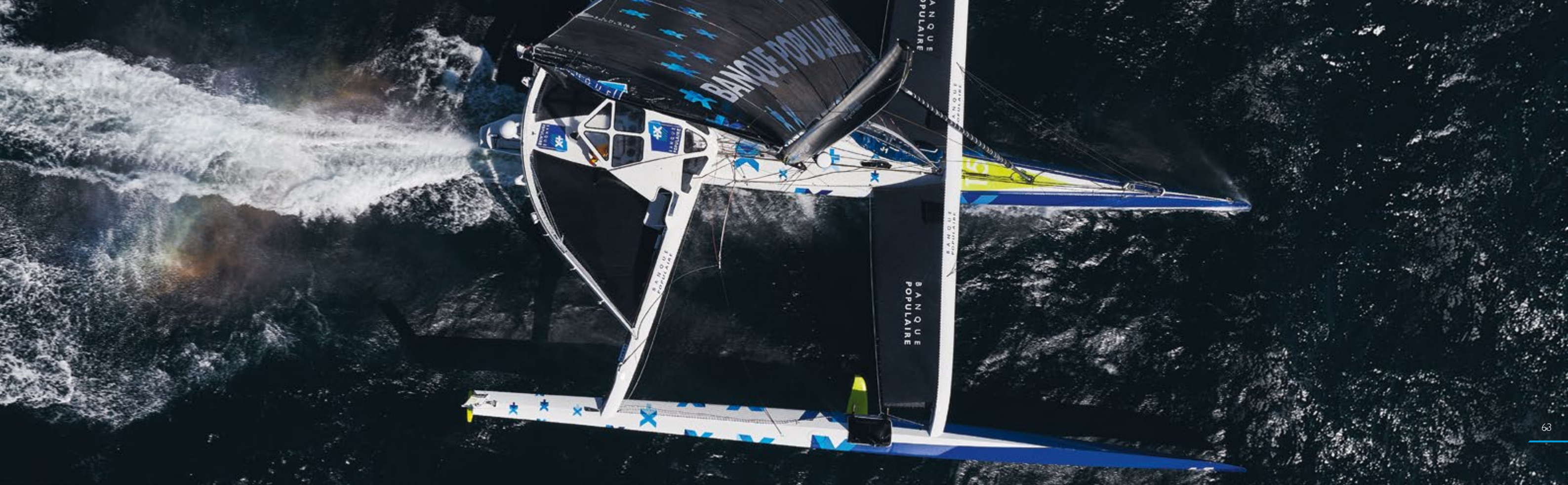
Partie renforcée au coin d'une voile, par où passe la drisse.

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.



#PASSIONVOILE



Contact médias

Delphine Gallais

+33(0)6 26 25 20 50 • presse@voilebp.fr

#AllezArmel #NeRienLâcher

www.voile.banquepopulaire.fr



Voile Banque Populaire



@VoileBanquePop



Voile Banque Populaire

BPCE Société anonyme à directeur et conseil de surveillance au capital de 157 697 890 euros.
Siège social : 50, avenue Pierre Mendès France 75201 Paris Cedex 13. RCS Paris N° 493 455 042.
Photos : YZedda • V.Curutchet • EasyRide • V.Fournier • B.Lie Bars / BPCE • D.Arnold / FFV
Création : OzConseil.com.

**BANQUE
POPULAIRE** 