

Vous vous préparez à embarquer sur l'un de nos navires, le Volvo 60 Libertalia, pour une superbe aventure.

LIBERTALIA est un Volvo 60, voilier de course de 19.50m avec équipage professionnel. Ce VO 60 a été dessiné et construit pour courir la Volvo Ocean Race 2001-02, la course autour du monde en équipage, engagé sous le nom de Djuce Dragons.

Ce voilier de course est un bateau performant, extrême, une Formule 1 des mers au confort très spartiate. Cette unité exigeante et puissante est dorénavant alignée sur les départs de course au large, jaugé en IRC 0 (Rolex Fastnet Race, Armen Race, Tour de Belle Ile, Rolex Middle Sea Race, Voiles de Saint-Tropez, RORC Transatlantic Race, etc).

Extrêmement marin et vélocé, ce grand monocoque de 65 pieds est taillé pour le large. Skippé par trois ou quatre marins professionnels, LIBERTALIA embarque jusqu'à 10 équipiers en course. Pour le couchage et la restauration à bord, c'est le minimum syndical ! 14 bannettes, un réchaud au gaz pour manger lyophilisé et un wc. Le poste de navigation est situé sur l'arrière, sous le cockpit, avec son informatique embarquée.

Sur le pont, double poste de barre et double colonne de winches pour les grindiers ! Hydraulique et ballasts complètent la puissance à bord.

Gréé en sloop avec mât carbone, le Volvo 60 dispose d'une garde-robe importante et variée ! À l'avant, vous aurez l'embaras du choix : trinquette, J1, J2, J3, J4, Code Zéro... Spi asymétrique A1, A3, A5... La grand voile est quant à elle « full batten »

L'équipage du navire est composé de 3 marins professionnels (4 en course), diplômés Marine Marchande et Brevet d'État (un skipper - aussi appelé Chef de Bord ou Capitaine - un second ainsi qu'un ou deux chefs de quart).

L'équipage est à votre écoute, il est là pour vous faire partager sa passion mais aussi son expérience, sans oublier votre sécurité. Il aura à cœur de vous faire partager ses métiers et son dévouement !

Vous embarquerez en tant qu'équipier à bord. Ainsi, et selon le type de programme de navigation que vous avez choisi, vous serez soumis à des quarts de navigation, à des quarts d'intendance, entretien... L'eau étant rare sur les navires, cette dernière sera à utiliser avec parcimonie. Nos navires n'ont volontairement pas de pilote, ni d'enrouleurs. C'est, en effet, un des meilleurs moyens pour découvrir la navigation, qu'elle soit côtière ou hauturière. Il vous faudra parfois supporter du mauvais temps, du froid, de l'humidité, de la chaleur, et parfois même des « emmerdes » ! Il vous faut donc être prêt psychologiquement à participer à une navigation.

Les moyens de communications à bord étant quasiment nuls (sauf pour la sécurité du bord), les communications par téléphone satellite (Iridium) ou email ne sont pas proposées. A l'approche des côtes, servez-vous de votre téléphone mobile, si besoin, pour rassurer vos proches.

Pour les stages FFVoile et croisières :

Il s'agit de programmes de navigation, parfois avec escale(s), qui vous ont été donnés lors de votre réservation.

Toutefois, Eole pouvant nous jouer des tours, les programmes sont soumis aux conditions météorologiques et pourront faire l'objet de modifications le cas échéant. Ces programmes de formation (côtier - semi-hauturier -hauturier) à la navigation en voilier de course ne donnent en aucun cas une certification ou un diplôme. Un livret Plaisance peut vous être délivré pour attester des différentes expériences et navigations. Nos stages et croisières intègrent une dimension liée à l'environnement, à la démarche éco citoyen. Nous abordons également l'aspect sécurité et réglementaire. Connaître la mer, c'est la respecter.

Pour les convois :

Il s'agit d'une navigation d'un point A à un point B sans escale, à l'occasion de laquelle vous êtes invités à prendre une part active à la bonne conduite du navire et à la vie du bord. Pour arriver à bon port dans les temps, il sera possible d'utiliser le moteur principal, si le vent vient à manquer ou si celui-ci n'est pas favorable. Une ou des escales pourront être envisagées, selon les conditions météorologiques et selon les besoins du bord. Seul le Chef de bord (votre skipper) sera en mesure de prendre cette décision.

Pour les courses :

Que ce soit en France (Tour de Belle Ile, Armen Race, Drheam Cup...) ou à l'étranger (Rolex Fastnet Race, Caribbean 600, RORC Transatlantic Race, RORC Round Britain and Ireland Race...), nous engageons LIBERTALIA en course. Elles se déroulent dans le cadre des règlements édités par la FFV, la World Sailing (ex ISAF) mais aussi par les comités et clubs organisateurs.

Nous vous communiquerons les informations complémentaires et spécifiques pour la préparation de votre programme de navigation. Nous ne « vendons » pas de podium mais avant tout une expérience de course au large en équipage où chacun doit pouvoir compter sur l'autre : humilité et solidarité sont les maîtres mots à bord !

Quelques conseils pratiques avant l'embarquement à bord du Volvo 60 Libertalia...

BAGAGES

Il faut impérativement prévoir un sac de voyage (pas de valise à bord) et un sac de couchage. La vie à bord est généralement organisée en quart. Le couchage est en bannette cadre. Si vous n'avez pas de sac de couchage nous vous proposons un kit couchage composé d'un sac de couchage, d'un oreiller gonflable et d'une serviette de toilette pour 42€/personne. Cet ensemble de literie devient votre propriété à l'issue du programme de navigation.

VÊTEMENTS

Aux pieds

L'idéal est d'avoir une paire de tennis (semelle caoutchouc et non plastique) ou une paire de "Dock-side"(mocassins bateau) et une paire de bottes (style pêche, plaisance ou offshore).

Attention, aux chaussures « de ville » : les semelles cuir et tout ce qui ressemble à des hauts talons sont formellement interdits sur le pont d'un voilier ainsi que les grosses chaussures type Caterpillar à semelles noires.

Entre les pieds et la tête

Prévoir des "vieilles fringues", bien chaudes et bien douces, aussi faciles à enfiler qu'à enlever (gros écarts de température), sans oublier short et T-shirt selon la période et la zone de navigation (Canaries, Açores, Irlande, Écosse, Antilles...). Finissez de bourrer votre sac avec des chaussettes bien chaudes, polaires, vêtements thermiques et surtout étanches, sans oublier les gants en hiver. Pour les navigations plus longues, vous pouvez prévoir, dans un sac congélation à fermeture zippée, un change de sous-vêtement pour tous les 2 ou 3 jours, ainsi que des lingettes.

Par-dessus

Nous fournissons un équipement complet MUSTO BR2 (veste et salopette offshore), mais vous pouvez aussi venir avec vos propres équipements. Attention toutefois, le Volvo 60 est un bateau qui mouille !

Sur la tête

Les bonnets se portent bien. On peut aussi frimer avec toutes sortes de casquettes et bobs, mais attention, le vent les collectionne et n'est pas vieux loup de mer qui veut... Les cols ou écharpes polaires sont également très tendance !

ACCESSOIRES

Indispensable : Lunettes de soleil, stick lèvres et crèmes de protection pour le visage et les mains (solaires ou non), sans oublier une lampe frontale (lumière blanche et rouge) et vos effets personnels!

LE MAL DE MER

On en parle déjà beaucoup... beaucoup trop !

Cependant, pour les estomacs fragiles, quelques conseils préventifs :

Le matin...

Prendre un petit déjeuner copieux avec des aliments solides. Eviter le café noir "serré".

Au moment de l'embarquement...

Evitez de penser au mal de mer et évoquez vos angoisses en en parlant avec ceux qui semblent "à l'aise".

Pendant la navigation...

Luttez farouchement contre la tendance naturelle du regard à se porter machinalement sur l'eau et les vagues qui viennent vers le bateau ; regardez toujours très loin (la proximité de la côte vous y aidera) ou très près sur le bateau lui même. N'hésitez pas à demander de prendre la barre ! D'une manière générale, ne laissez jamais errer votre regard mais contrôlez toujours sa direction et occupez vous.

Si quelqu'un est malade à bord... Il a besoin de respirer, laissez le seul sauf s'il demande de l'aide et surtout...

Surtout ne faites aucun commentaire désobligeant à son égard. Neptune n'aime pas cela et pourrait bien jouer un vilain tour aux moqueurs...

DOCUMENTS

Documents à nous fournir impérativement

Certificat médical d'aptitude à effectuer une navigation à la voile et/ou votre licence FFVoile. Pour la participation aux courses du calendrier, le certificat médical devra indiquer l'aptitude à la voile en compétition. Certaines courses demandent également de passer la formation World Sailing Certificat (ex ISAF).

Licence FFVoile

Nous pouvons nous en charger si besoin

UN PEU DE VOCABULAIRE

Sur un voilier, il y a tellement de cordes, cordages et autres ficelles que pour s'y retrouver chacun porte un nom lié à son usage. Le terme générique n'est pas " cordes" mais " bouts" (on prononce bote). Il n'y a qu'une corde sur un voilier, c'est celle de la cloche !

1 - Les principaux bouts

Les drisses : Ce terme désigne tous les bouts qui servent à monter ou développer les voiles (moyen mnémotechnique : on hisse avec les drisses). Elles descendent généralement du mât et s'appliquent à la partie supérieure de la voile.

Les écoutes : Ce sont tous les bouts qui servent à régler l'ouverture de la voile par rapport au vent (c'est surtout là dessus que vous allez tirer !).

A bord vous aurez l'occasion de découvrir les haubans, étais, balancine, hâle-haut, hâle-bas, pataras, bastaques, garcettes et autres hydraulique... Pour le port, les amarres, les aussières, les pare battages, les pendilles...

2 - Les principaux repères à bord

La proue : l'avant du navire

La poupe : l'arrière

Bâbord : le flanc gauche (fanal rouge)

Tribord : le flanc droit (fanal vert)

L'amure : Le côté par lequel le bateau reçoit le vent (un voilier est prioritaire sur un autre voilier lorsqu'il navigue)

"tribord amure" c'est à dire lorsqu'il reçoit le vent sur son flanc droit et que, par conséquent, ses voiles s'ouvrent sur son côté gauche).

"Au vent" et "Sous le vent" : On se tient "au vent" du bateau pour l'empêcher de gîter mais on va toujours vomir "sous le vent"...

3 - Les principales actions à bord

Hisser : c'est l'action de tirer sur les drisses pour développer la voile et l'établir.

Affaler : le contraire de hisser.

Etarquer : c'est tendre plus ou moins une drisse ou une bosse pour donner à la voile sa forme propulsive idéale en fonction de la qualité du vent.

Border : c'est tirer et tendre une écoute pour régler la voile en fonction du vent.

Choquer : c'est relâcher ou détendre une écoute ou une drisse (contraire de border ou étarquer).

Tout le reste s'apprendra sur « le tas » avec l'équipage et le retour de votre navigation vous découvrira intarissable sur les usages respectifs.

Que ces considérations zoologiques ne vous incitent pas à vous laisser aller à parler de "LAPIN" à bord, vous porteriez malheur à tout l'équipage !!!!

LES DANGERS A PREVENIR

Les lèvres gercées : se munir d'un stick protecteur.

Les coups de soleil : en cas de beau temps, prévoir une crème solaire haute protection et dans tous les cas une paire de lunettes solaires.

Les ampoules dans les mains : profiter du week-end précédent pour bricoler un peu chez soi ou grimper une vingtaine de fois à la corde lisse (sans les pieds).

La gueule de bois : ne pas fréquenter les bistrots du port la veille de votre départ...