2021

LE MANUEL DU RÉGATIER

SOCIETE NAUTIQUE
DE MARSEILLE

BANQUE
POPULAIRE
MÉDITERRANÉE

Sommaire

Le mot du président
par Pierre Sathal 05

Faut-il oublier 2020 ?
par Jean Pierre Auffray 07

Vos contacts à la Nautique 08

La Nautique en quelques dates
par Chantal Benigni 10- 11

Hygiène vertébrale et bonnes habitudes en course-croisière au large
par Bernard Ceas 12-15

Hydratation & régate
par Martine Uglione-Ceas 16-17

Fatigue & course au large
par Jean Pierre Auffray et Bruno Barberon 18-20

Douleurs & course au large
par Jean Pierre Auffray et Bruno Barberon 22-24

Sommeil & Régates
par Bernard Ceas 25

Renseignements pratiques : SNM
par Chantal Benigni 26-27

La météo en Méditerranée
par Henry Antoine 28-35

Cahier spécial Tansquadra 36-43

CONFLUENCE
sopra

12 régates, et ... un virus !

2020 aurait dû être une année phare pour les régates programmées par notre Club. La Covid 19 est venue perturber cette belle organisation et même déjouer toutes les solutions de remplacement imaginées par nos équipes, à qui je tiens à rendre hommage. Aussi, c'est un Président fier d'animer une telle union de salariés et de bénévoles, qui assistera au départ des régates à venir, faisant l'objet de ce fascicule, pour accompagner votre participation, toujours plus passionnée et nombreuse.

Notre Club, bien plus que centenaire, a pu dès l'obtention de la DSP récente, commencer à mettre en œuvre les actions pour lesquelles il s'était engagé et développer une multitude d'autres, prévues, mises en sommeil dans l'attente de cette officialisation. Notre plan d'eau s'améliore pour la plus grande satisfaction de tous, certaines parties sont déjà visibles et appréciées, d'autres suivent...

Ce Club, fort de près de 1 000 adhérents, sociétaires ou supporters, comporte toutes les spécialités du nautisme, cependant son activité privilégiée de sport et de compétition continue traditionnellement de s'orienter vers la voile et la régate, avec l'appui inconditionnel de tous. C'est de cette union sacrée que découle le respect national et international, dont la Nautique peut s'enorgueillir désormais, à l'heure où ses bateaux vont défier les Anglais sur leur propre FASNET, avec d'excellents résultats.

Avec la sagesse des membres qui m'entourent au sein du Comité Directeur, l'enthousiasme effréné de nos jeunes compétiteurs, la présence indéfectible de plus d'une centaine de bénévoles, encadrés par une solide équipe de salariés, la Nautique est entrée de plain-pied dans ce nouveau siècle en portant haut les idées fortes du club : cohésion, haut niveau, développement durable. Que tous en soient remerciés...

Pierre SATHAL
Président de la Société Nautique de Marseille

QUE DE MARSEILLE

Faut-il oublier 2020 ?

Tous nos espoirs résident dans le fait que 2021 soit une « bonne année », en tout cas meilleure que 2020. Que ce soit l'année du retour à une vie normale ; c'est ce que nous sommes tous à souhaiter.

Faudra-t-il pour autant oublier 2020 ou nous rappeler ce que 2020 nous a montré. Nous avons appris, ou peut-être l'avions-nous oublié, que nous sommes fragiles et souvent ignorants, que les situations sanitaires exceptionnelles ne sont pas que des événements exclusivement médicaux mais également psychosociaux et économiques.

Le monde maritime, professionnel, sportif, associatif a été au cœur de la crise et a rassemblé l'ensemble de ces problèmes. Pour certains, la situation a été particulièrement dramatique mais tout le monde a été touché dans une des composantes que l'on définit généralement comme la « bonne santé » physique et mentale.

Il faudra nous souvenir de 2020 non pas comme un devoir mémoriel stérile ou comme l'exemple négatif de nos échecs, mais comme une expérience qui nous permettra de comprendre et d'affronter de nouvelles crises. Nous avons appris en 2020 que le futur est toujours incertain, que ce que nous croyons acquis ne l'est jamais vraiment, que lors des crises, des événements exceptionnels, des catastrophes, les plans, les projets, les explications sont forcément inadaptés. Les leçons sont tirées, on l'espère, par les institutions et les organismes officiels. Il faudra probablement évoluer, développer de nouveaux concepts, repenser et développer une culture de la gestion des risques et crises et de l'anticipation.

La Société Nautique de Marseille, des clubs de sport et de loisirs nautiques, des fédérations sportives ont continué à fonctionner malgré les difficultés. Leurs rôles et leurs places n'ont été ni connus ni reconnus. Dans un monde à la fois technique et hypercentralisé, mais également tenté par l'individualisme, elles ont joué un rôle social, gardé le contact avec leurs adhérents et souvent entretenu un lien intergénérationnel. Devant le risque du virtuel et du distanciel, elles ont favorisé, chaque fois que c'était possible, une activité déconfinée et maintenu l'espoir du retour à la « vraie vie ».

La mer a des vertus thérapeutiques, elle favorise la résilience. Le retour à la mer, pouvoir vivre librement de ses passions, c'est le retour à la vie ; c'est la leçon de 2020.

2021 sera en fait ce que nous en ferons, soyons optimistes pour 2021 mais n'oublions pas 2020.

Professeur **Jean Pierre AUFFRAY**

Vos contacts à La Nautique

LE BUREAU

Président : Pierre SATHAL
Vice-Président : Gilles CHAVANE
Vice-Président : Henri ESCOJIDO
Trésorier : François TEISSIER
Secrétaire général : Jérôme CORTI

LE COMITÉ DIRECTEUR

Pierre Édouard BERGER
Marc BEAUMONT
Jean Pierre COULET
Nicolas DAHER
Bernard DAURELLE
Jean François ISNARD de MONTBY
François JALINOT
Denis PARANQUE
Philippe ROCHAS
Stéphane SOLLARI

LES RESPONSABLES DE COMMISSIONS

Commission administrative :
Gilles CHAVANE
ICOYC et Clubs affiliés : Henri ESCOJIDO
Environnement et Éthique :
Jérôme CORTI
Animation : Marc BEAUMONT
Voiliers de tradition :
Jean Pierre COULET
Travaux : Nicolas DAHER
Pôle course : Bernard DAURELLE
et Philippe ROCHAS
Commission sportive :
Jean François ISNARD de MONTBY
École de voile : Stéphane SOLLARI
Commission juridique, DSP, Communication : François JALINOT

LES SALARIÉS DE LA NAUTIQUE

Secrétariat, administration, gestion du plan d'eau : Danielle GABRIELLI
Comptabilité : Anne GHIO
Responsable régates : Chantal BENIGNI
École de Voile, accueil :
Caroline LANGEARD
Moniteur Ecole de Voile : Loïc LE HELLEY
Acceuil, réseaux sociaux :
Sandra MARTINEZ
Technicien : Jean-Luc NERI

LES GARDIENS

Éric FREMINET
Vincent GIEULLES
Timothée RAPIN

LA NAUTIQUE NEWSLETTER

Rédacteur : Bernard CEAS
Comité de lecture : Jérôme CORTI
Avec Pierre SATHAL, François JALINOT, Henri ESCOJIDO, Chantal BENIGNI
Corrections : Anne GHIO

LE MANUEL DU RÉGATIER DE LA SNM

Directeur de publication : ***Pierre SATHAL***
Rédaction : ***Bernard CEAS***
Supervision médicale :
Pr Jean Pierre AUFFRAY &
Dr Bruno BARBERON *de la SFMM*
Commission Sportive :
Jean François ISNARD de MONTBY
Responsable Régates : ***Chantal BENIGNI***
Conseils techniques : ***Enseignants de la Faculté des Sports de LUMINY***

La Nautique en quelques dates

12 février 1887 Création de la Société Nautique de Marseille par un groupe de régatiers issus de la Société des Régates Marseillaises constituée en 1862 avec la gestion de deux pannes.
13 mars 1887 Première régate organisée par la SNM remportée par Alcyon, le houari de M. Émilien Rocca. 1896 Obtention de l'Administration des Ponts et Chaussées d'une concession sur le Domaine Public de l'État, dans l'Anse du Pharo, d'une cale de halage permanente pour les Yachts.
19 janvier 1897 Création d'une section aviron qui donnera naissance avec la location des bains du Roucas Blanc au club : La Pelle.
1898 Construction du Pavillon Flottant.
15 janvier 1899 Le Pavillon Flottant est livré et prend place au quai de la Fraternité.
Octobre 1899 À l'occasion du 25e centenaire de la Ville de Marseille : le Pavillon Flottant sort du Vieux-Port en tête d'un cortège de nombreux bateaux.
1900 Lancement d'un concours pour la création d'un monotype de course-croisière. Concours gagné par Léon SIBILLE avec un bateau de 6,0 m.
1904 La SNM et ses membres participent à la fondation de la Société des Œuvres de Mer de la Méditerranée, dans le but d'aider cette dernière à créer un asile pour les vieux marins et un orphelinat pour les enfants de navigateurs. C'est la naissance de l'école COURBET destinée à la formation aux métiers de la mer pour les pupilles de la marine.
1910 S'impliquant dès cette date dans la défense de l'environnement, la SNM lance une pétition pour la sauvegarde de la calanque de Port Miou menacée par l'exploitation d'une carrière.
1911 La SNM adhère à l'Union des Sociétés Nautiques de Méditerranée.
1914 Premier carénage du Pavillon Flottant
2 mars 1932 La SNM devient Association Reconnue d'Utilité publique.
1936 Organisation du championnat d'Europe des « stars ». Le Pavillon Flottant rejoint les pannes et bateaux qui se trouvaient au Quai du Port.
1938 Le Pavillon Flottant déménage du quai du Port au quai de Rive Neuve et obtient la gestion de deux pannes supplémentaires.
1939 Organisation des premières régates Internationales de printemps.
4 juin 1944 Réquisition du Pavillon par le service social des travailleurs en Allemagne.
Fin 1945 Fin de la réquisition du Pavillon.
1948 Création du « Vire-Vire », anciennement nommé « le carrousel ».
1952 Participation aux Jeux Olympiques d'Helsinki en « stars » avec l'équipage Chabert / Dauris.
1959 Organisation du Championnat International de « Stars ».
1961 Organisation du Championnat de Méditerranée des « Requins ».
1964 Organisation du Championnat d'Europe des « Stars ».
1966 Création de la Semaine Nautique Internationale de Méditerranée SNIM.
1973 La SNM soutient le défi de la coupe de l'America du baron BICH avec pour architecte André Mauric.
1975 Organisation de la course-croisière Marseille/Alger/Marseille.
1976 Organisation de la One Ton Cup.
1977 Disparition du bateau l'« AIREL » et de son équipage durant l'une des régates de la SNIM.

1981 Organisation de la Quarter Ton Cup.
1985 La SNM soutient le défi de l'America Cup (Y Pajot).
1992 Organisation de la course-croisière « Objectif Barcelone 92 » : Imperia-Marseille arrivée à Barcelone pour l'ouverture des JO.
1994 Organisation de la One Ton Cup.
1997 Organisation du Championnat du Monde de Mumm.
1999 Création du Trophée André Mauric. Mise à la disposition du public des archives et ouvrages de la SNM avec la création de la bibliothèque André Mauric.
2000 Organisation de la One Ton Cup.
2001 Organisation du Championnat du Monde des 8 M JI.
2004 Création de l'École de Voile parrainée par Florence Arthaud. Juillet : Participation aux Jeux Olympiques d'Athènes en 470 féminin avec l'équipage Ingrid Petitjean / Nadège Douroux.
2006 Acquisition immobilière au 23 quai de Rive Neuve.
1er janvier 2007 obtention d'une Délégation de Service Public (DSP2) pour la gestion du plan d'eau, avec trois pannes supplémentaires à gérer
Août 2007 Le Pavillon Flottant est inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.
Septembre 2007 Club organisateur du Commodores' Forum (rassemblement de 25 clubs étrangers venant d'Australie, Nouvelle-Zélande, Angleterre, Allemagne, Canada, Afrique du Sud, Danemark, Suède...)
Mai 2008 Victoire de Jean-Paul Mouren dans la transat AG 2 R.
Juillet 2008 Participation aux Jeux Olympiques de Quingdao avec Ingrid Petitjean.
12 novembre 2008 Création d'un pôle de voiliers de tradition.
18 décembre 2008 Inauguration de « l'Espace Nautique ».
2 mai 2009 Création de la régate « Calanques Classique » pour mettre en valeur le patrimoine flottant du pôle de voiliers de tradition de la Nautique et le patrimoine naturel des calanques
2010 Éclairage architectural du Pavillon Flottant
2011 Création d'un Pôle Course
2011 à 2016 et 2018 La SNM premier club français IRC.
2012 Olivier Backes, soutenu par la SNM, est sacré champion du monde en catamaran sport F18.
2013 Édition du livre des 125 ans de la Société Nautique de Marseille écrit par Maurice Dessemond.
Septembre 2013 Organisation du Défi des 15 M JI.
2017 La SNM fête ses 130 ans !
2018 Lili Sebesi, soutenue par la SNM, est sacrée championne de France (49er FX) et Gabriel Skoczek champion du monde (SB20)
2019 La SNM voit se renouveler sa Délégation de Service Public, (DSP), pour gérer le plan d'eau.
2020 La SNM ajoute une régate à son calendrier annuel, en participant à l'organisation de la TransQuadra (Départ Marseille).

Hygiène vertébrale et bonnes habitudes | en course-croisière au large

La vie en mer, à bord d'un voilier de régate en configuration de course au large, regroupe à peu près toutes les raisons de présenter, sans préparation ni prudence, de nombreux troubles musculo-squelettiques : efforts répétés, mauvaises conditions, recherche permanente d'équilibre, stress, fatigue, humidité, changements brutaux de température, importance des charges à déplacer (Matossage).

Il faut ajouter à cela, la moyenne d'âge des régatiers séniors, souvent sexagénaires ou plus (!), qui vont devoir évoluer fréquemment en position assise prolongée lorsqu'ils barrent, avec des conditions de repos quelque peu précaires par rapport à une literie idéale et immobile, pour comprendre l'importance du propos qui va suivre, qui pourra faire l'objet d'une formation à terre et qui est ici résumée de manière schématique et succincte.

D'autres aides pourront faciliter la sécurité et la santé du régatier, comme la pharmacie qui peut avoir un rôle primordial à bord, à condition d'être utilisée à bon escient. Nous l'avons vu cependant lors de formations spécifiques, l'action associée des produits, en fonction de leur composition, de leur association et de leur dosage, pourra être nocive sur la vigilance du régatier, les risques de déshydratation, les troubles de la miction...

Bernard CEAS
Kinésithérapeute - Ostéopathe

La prévention, la préparation, la relaxation, l'entretien musculaire (tonicité) et articulaire (souplesse), constituent l'Aspirine et l'Ibuprofène du kinésithérapeute, dont vous pourrez user sans modération.

Toutefois, en cas de douleur aiguë, vertébrale, articulaire ou névralgique (sciatique), il conviendra de faire appel à des produits médicamenteux adaptés, car il ne faut en aucune manière laisser la douleur s'installer, en diminuant le potentiel du régatier qui se mettrait ainsi en danger.

QUELQUES EXERCICES SPÉCIFIQUES DE BASE

1 - Relâchement des épaules ..... **1A - 1B**
2 - Effort et caisson abdominal ..... **2A - 2B**
3 - Étirements cervico-scapulaires ..... **3A - 3B**
4 - Décompression des disques lombaires **4A**
5 - Étirement des plans postérieurs **4B**
6 - Étirements latéraux ..... **5A - 5B**
7 - Extensions et enroulements de la colonne .. **6A - 6B**
8 - Étirements antérieurs hanche et genou **7A**
9 - Étirements des muscles pyramidaux (hanche) **8A**
10 - Étirements de la colonne en rotations **9A**
11 - Mobilisation du transverse et du diaphragme . **10A**

HUIT PRINCIPES D'HYGIÈNE VERTÉBRALE À ADAPTER À BORD

1 - Rechercher un point d'appui ou le créer (poulie)
2 - Orientation et mobilité, pieds/membres inférieurs
3 - Passer rapidement sous la charge
4 - Utilisation de la RÉACTION des objets
5 - Utilisation de son propre poids et des leviers
6 - Anticiper l'action
7 - Alignement des centres de gravité
8 - Dissociation membres inférieurs et tronc

Tous ces principes et exercices seront détaillés lors des conférences, et au départ si besoin.

1A

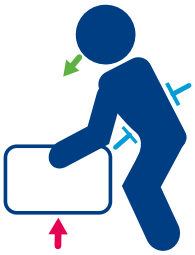
MAINS AUX POCHES ROULEZ LES ÉPAULES VERS L'AVANT...

1B

...VERS LE BAS, VERS L'ARRIÈRE, LE HAUT. PUIS SENS INVERSE

2A

PRÊT À LEVER DOS DROIT **INSPIREZ** À FOND

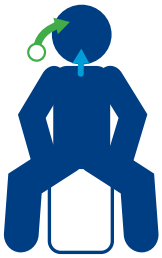


2B

DOS DROIT, RESPIRATION BLOQUÉE, LEVEZ, TENEZ, PUIS POSEZ, **SOUFFLEZ**

3A

ASSIS DOS DROIT, INCLINEZ LA TÊTE LOURDE ET **ÉTIREZ AVEC LE BRAS** EN **SOUFFLANT**

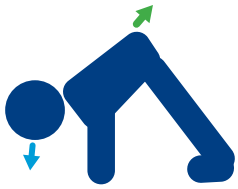


3B

REVENEZ EN **INSPIRANT** ET IDEM DE L'AUTRE CÔTÉ AVEC L'AUTRE BRAS

4A

BRAS TENDUS, APPUI SUR LES ORTEILS OU LES GENOUX, LAISSEZ **DESCENDRE HANCHES ET VENTRE** EN **SOUFFLANT**... PUIS **INSPIREZ...**



4B

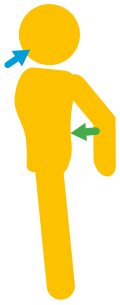
...ET SANS BOUGER MAINS ET PIEDS, **POUSSEZ ENSUITE LES FESSES VERS LE HAUT,** TOUJOURS EN **SOUFFLANT**

5A

SOUFFLEZ, RENTREZ LE VENTRE

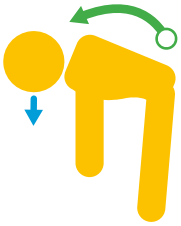
5B

INSPIREZ, ÉTIREZ VERS LE HAUT EN INCLINANT LE BUSTE



6A

INSPIREZ EN **CREUSANT**



6B

SOUFFLEZ EN **ARRONDISSANT**

7A

POSITION CHEVALIER SERVANT VENEZ **ÉTIRER VOTRE JAMBE** EN **SOUFFLANT**

8A

ASSIS, UNE JAMBE PLIÉE CROISÉE, VENEZ **TIRER EN DEDANS AVEC LE COUDE OPPOSE** EN **SOUFFLANT**

9A

COUCHÉ SUR LE DOS BRAS ÉCARTÉS JAMBES PLIÉES, **INSPIREZ** PUIS **SOUFFLEZ** EN LAISSANT **DESCENDRE LES GENOUX SUR UN CÔTÉ**

10A

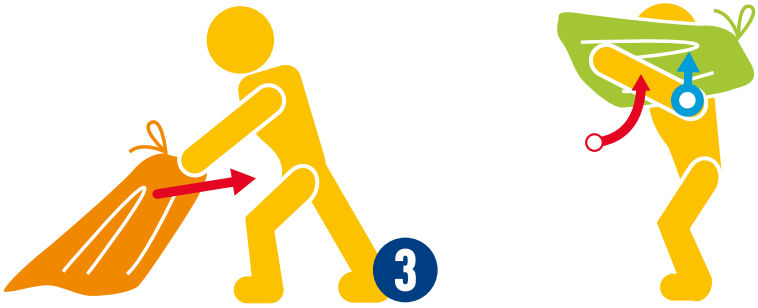
INSPIREZ, GONFLEZ LE VENTRE, CREUSEZ LES LOMBAIRES. SOUFFLEZ, RENTREZ LE VENTRE ET PLAQUEZ LES LOMBAIRES

EXERCICES SPÉCIFIQUES DE BASE

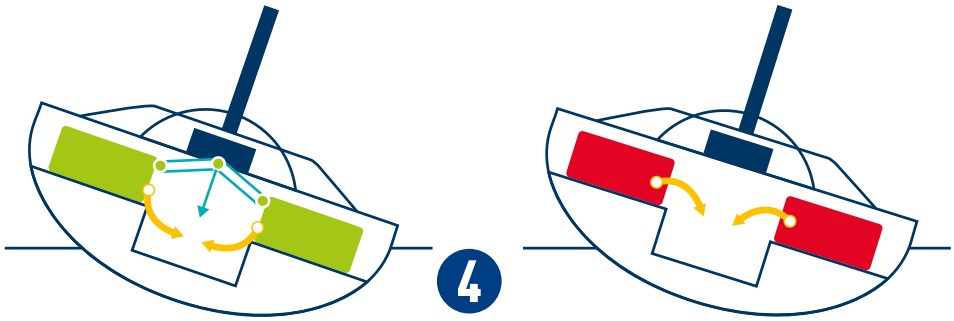
PRINCIPES D'HYGIÈNE VERTÉBRALE

ÉCONOMISER SON DOS, TROUVER DES POINTS D'APPUI

ORIENTATION ET MOBILITÉ DES MEMBRES INFÉRIEURS ET DES PIEDS



QUAND C'EST **LOURD, ON TIRE** - QUAND C'EST **LÉGER** ON PASSE RAPIDEMENT **SOUS LA CHARGE**

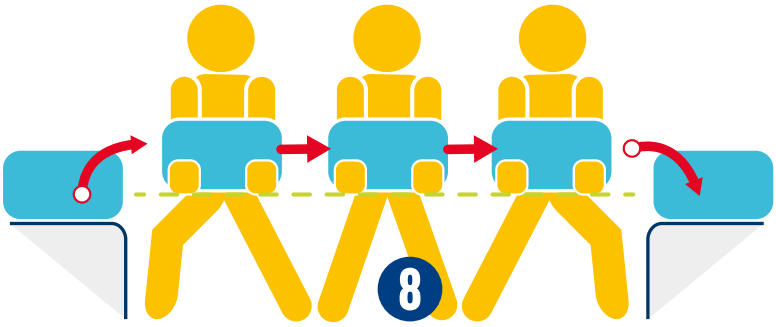


UTILISER LA RÉACTION ET LE POIDS DES OBJETS (**BON** - **PAS BON**)

PENSER AUX BRAS DE LEVIERS, NOMBREUX A BORD - QUAND C'EST LOURD, ON S'ORGANISE ET SI ON EST DEUX, ÇA PEUT AIDER...

ANTICIPER, VISUALISER, RÉFLÉCHIR : CE QUI EST ROND OU CYLINDRIQUE, ÇA ROULE, CE QUI EST PLAT, ÇA GLISSE

ALIGNER LES CENTRES DE GRAVITÉ - FIXER LA COLONNE VERTÉBRALE EN **RECTITUDE**



DISSOCIER MEMBRES INFÉRIEURS ET TRONC

PRINCIPES D'HYGIÈNE VERTÉBRALE

Hydratation & régate

L'eau est la seule boisson utile à l'organisme. Elle constitue d'ailleurs 60 % de la masse de notre corps. Elle est donc absolument indispensable à son bon fonctionnement. En mer, l'hydratation pose des problèmes différents que lors des sports d'endurance par exemple, où l'individu ressent la soif, transpire, a chaud et a en tête le geste salvateur du sportif, dégustant à la bouteille, le breuvage béni de son choix.

Le régatier devra lui, être plus attentif, car ne pratiquant pas une activité physique prolongée, répétitive, il aura moins le besoin de s'hydrater régulièrement, mettant ainsi en péril, le bon fonctionnement de la machine humaine qui va directement assurer la bonne marche du bateau qu'elle dirige. L'hydratation devra donc être programmée et assurée de manière vigilante…

Cette eau précieuse, va intervenir à différents niveaux du fonctionnement de notre organisme, échanges, réactions chimiques :

- Au niveau du contrôle de notre thermorégulation : la contraction musculaire est une réaction chimique qui dégage de la chaleur. Cette dernière élève la température intérieure de nos cellules et doit être régulée et en partie évacuée. La sudation est alors notre système autonome de climatisation, qui élimine vers la peau cet excès. Plus on force, plus on transpire et plus on évacue, pour conserver une température stable, sans apparition de fièvre.

- En ce qui concerne l'élimination : de nombreux déchets sont éliminés par cette substance liquide qu'est la sueur, dont la composition chimique est proche de l'urine. Sudation et miction, nous font donc perdre une quantité d'eau, qu'il conviendra de reconstituer avec rigueur…
- Dans le transport des molécules énergétiques : Cet élément liquide, va servir dans le transport des molécules énergétiques, dans toutes les parties de notre organisme, les minéraux, dont elle est souvent riche, les vitamines de notre alimentation, les hormones secrétées par nos différentes glandes, pancréas, thyroïde…
- Dans les échanges intercellulaires : Ils sont perturbés en cas de déficit en eau, car les déchets s'accumulent et empoisonnent la cellule qui sature alors en produits nocifs (acide lactique, acide urique…) et s'empoisonne de ce reste d'eau sale. Il ne viendrait à personne, l'idée de faire la vaisselle ou la lessive, avec une eau sale !

Cette fuite hydrique, on l'a vu, est proportionnelle à l'effort réalisé, mais également dépend aussi fortement des conditions extérieures. Plus il fait chaud, plus on va perdre en eau, lors d'un effort identique. Or, nous savons maintenant que le degré de performance chute très rapidement avec la montée du degré de déshydratation. On admet aujourd'hui, qu'une perte hydrique de 2 à 4 % du poids du corps (1 litre et ½ pour un individu de 70 kg), provoque une diminution de 20 % au moins de l'efficacité neuromusculaire, avec une montée de la température corporelle. À partir d'une perte de 5 % du poids du corps, la thermorégulation est en panne et des signes très préoccupants peuvent apparaître, mettant en danger l'intégrité physique de l'individu : perte de connaissance, lésions cellulaires

par acidité, douleurs gastriques, calculs rénaux, crampes, tendinites…

Ces signes peuvent être majorés, par la prise inopportune de certains médicaments, qui vont accentuer le phénomène, qui va devenir de plus en plus délicat à inverser, avec les dangers que l'on imagine, pour un régatier solitaire par exemple !

Le régatier doit IMPÉRATIVEMENT anticiper ces besoins, car la sensation de soif est DÉJÀ le signe patent d'un début de déshydratation et la compensation est déjà difficile car il faut plus de 30 minutes pour que l'eau ingérée, passe dans nos cellules. Nos besoins journaliers sont de 3 litres d'eau pour un adulte de poids moyen et seule la moitié est apportée par une alimentation équilibrée (lait, légumes, fruits…), le reste doit IMPÉRATIVEMENT être apporté par la boisson, soit 1,5 à 2 litres MINIMUM, pour le sportif, en compétition.

Il faudra boire cette eau de manière régulière, par petites prises pour éviter une surcharge gastrique ; Mieux digéré, le liquide est mieux absorbé ! Attention tout de même à un excès de prise d'eau qui peut provoquer une dilution trop importante du sodium sanguin et créer des malaises. Une prise de 10 à 15 ml, selon les conditions extérieures et l'activité, toutes les 20 ou 30 minutes, semble à peu près idéale. Un liquide frais (10 à 15°) va pénétrer plus vite dans l'organisme en 15 minutes environ, un liquide glacé pourra provoquer des désagréments intestinaux !
L'apport en liquides, peut permettre au régatier de faire face aux trois principaux troubles qui le guettent :
- La déshydratation
- L'hypoglycémie et l'épuisement complet du glycogène musculaire
- Les pertes en électrolytes (sel), vitamines, minéraux.

L'idéal sera donc de prendre une boisson, permettant de faire face à ces trois risques, en ajoutant 40 à 80 g/l, de sucre, un peu de sel. Certaines eaux sont très riches en sels minéraux (Perrier, Hépar…), une composition facile à réaliser est proposée par certains auteurs :
- ¾ de litres d'eau
- 1 Pincée de sel
- 3 cuillères à café de sucre en poudre

Remuer et compléter le remplissage avec de l'eau et stocker au frais, à proximité.

Les urines d'un régatier correctement hydraté, doivent rester claires et inodores, mais lorsque vous les observerez, en urinant depuis la jupe arrière, pensez à vous attacher, car le premier danger pour ceux qui vont sur l'eau… est d'y tomber dedans !

Martine UGLIONE-CEAS
Kinésithérapeute

Fatigue & course au large

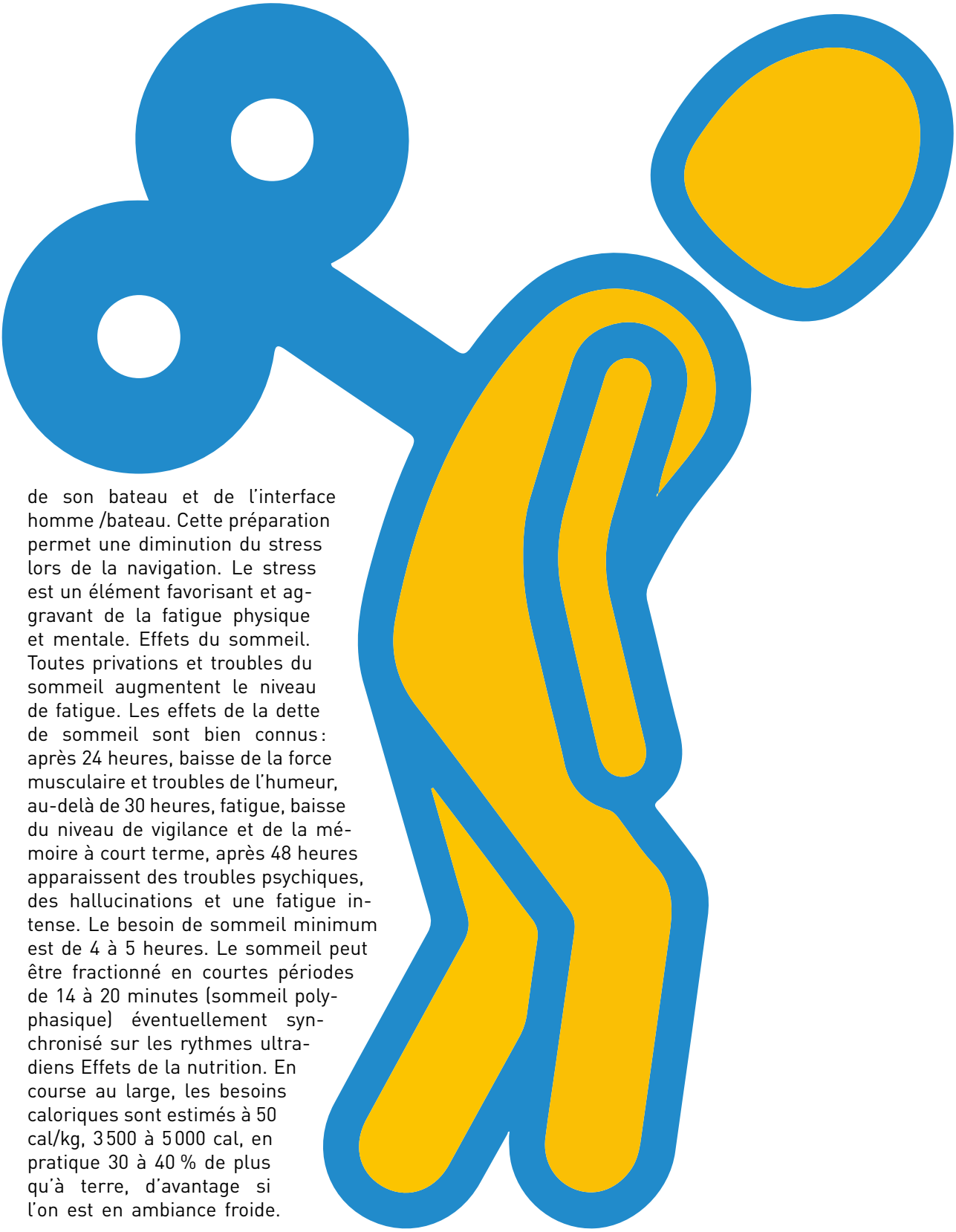
« Elle est juste là. Tu ne la vois mais tu ressens sa présence. Elle vient doucement, vicieusement, comme pour endormir ta vigilance, et s'installe, lentement mais sûrement, au plus profond de toi. Tes déplacements sont plus lents. Tes raisonnements sont plus confus. Tes gestes sont plus maladroits. Tes émotions sont plus profondes. La fatigue est là… accompagnée de sa fidèle amie, la douleur, qui tire sur les muscles, tétanise les mains endolories… tu as mal. Tout le temps. Tu peux lutter contre la fatigue. Bien sûr. Passer des heures à la bannette. Mais à ce stade tu ne feras que la contenir, ralentir son inéluctable conquête de toi. Tu sais qu'il te faudra des semaines, voire des mois, dans le confort et l'oisiveté terrestre pour enfin la repousser, puis la chasser définitivement. Ici sur l'eau, pas le choix, tu l'acceptes et tu t'en accommodes. Ce sera ton compagnon de route jusqu'à Ouessant. Tu lui parles. Tu joues avec elle. Tu négocies. Tu négocies beaucoup… »
François Gabart

FATIGUE EN MILIEU MARITIME

La fatigue est banale dans toutes activités sportives, en navigation et en course au large. En physiologie et en recherche on dispose d'outils d'évaluation, mais en pratique on distingue la fatigue subjective qui est un ressenti personnel d'épuisement (fatigue perçue) et la fatigue objective, objectivée par la dégradation du travail produit (baisse des capacités physiques et intellectuelles). De façon générale la fatigue est liée à une activité physique ou intellectuelle intense et prolongée et une récupération insuffisante ou de mauvaise qualité. Il y a une grande spécificité à la fatigue en milieu maritime, que ce soit en pratique sportive, professionnelle ou en plaisance, liée aux efforts demandés souvent brefs intenses et répétitifs, au milieu environnant (conditions de mer), au stress et aux difficultés de récupération puisque le repos nécessaire se fera dans le milieu et les conditions qui ont généré la fatigue.

MÉCANISMES ET PHYSIOLOGIE DE LA FATIGUE

La fatigue ressentie sera en fait le résultat de la combinaison de plusieurs composantes ; fatigue périphérique, musculaire (sollicitations répétées et soutenues épuisement des ressources énergétiques et accumulation des résidus du métabolisme), fatigue sensorielle et fatigue centrale (système nerveux central). En fait il existe une interaction continue des divers niveaux, la fatigue périphérique influant la fatigue centrale et inversement. La fatigue est directement liée à la charge de travail demandée, à l'effort, caractérisé par sa durée et son intensité, et par les possibilités de récupération. Un certain nombre d'éléments physiologiques vont influencer la capacité de travail et les possibilités de récupération : les effets de l'âge, de l'entraînement, de la gestion et de la qualité du sommeil et de la nutrition. Globalement l'âge diminue le seuil d'apparition de la fatigue et augmente les besoins de récupération mais il existe de grandes variations individuelles. Effets de l'entraînement. La préparation physique et mentale permet une amélioration des performances, une meilleure connaissance de soi-même,



de son bateau et de l'interface homme /bateau. Cette préparation permet une diminution du stress lors de la navigation. Le stress est un élément favorisant et aggravant de la fatigue physique et mentale. Effets du sommeil. Toutes privations et troubles du sommeil augmentent le niveau de fatigue. Les effets de la dette de sommeil sont bien connus : après 24 heures, baisse de la force musculaire et troubles de l'humeur, au-delà de 30 heures, fatigue, baisse du niveau de vigilance et de la mémoire à court terme, après 48 heures apparaissent des troubles psychiques, des hallucinations et une fatigue intense. Le besoin de sommeil minimum est de 4 à 5 heures. Le sommeil peut être fractionné en courtes périodes de 14 à 20 minutes (sommeil polyphasique) éventuellement synchronisé sur les rythmes ultradiens Effets de la nutrition. En course au large, les besoins caloriques sont estimés à 50 cal/kg, 3 500 à 5 000 cal, en pratique 30 à 40 % de plus qu'à terre, d'avantage si l'on est en ambiance froide.

L'apport se fait le plus souvent 50 % sous forme glucidique, 35 % sous forme lipidique et 15 % sous forme protidique. L'apport glucidique entraîne une diminution de la vigilance, apparition d'une somnolence et une augmentation du sommeil, essentiellement du sommeil à ondes lentes. Une collation lipidoprotidique favorise un sommeil essentiellement de type paradoxal. L'apport protidique augmente les performances psycho motrices du sujet fatigué. Il y a un intérêt à ce que l'apport nutritionnel se fasse lors d'un repas principal et lors de multiples collations à prendre en fin d'activité avant une phase de repos. Effets de l'hydratation. Il est très important de préserver une bonne hydratation en navigation et en course. Les états de déshydratation sont fréquents, souvent inaperçus, ils sont responsables d'effets délétères plus ou moins marqués. Les signes de déshydratation sont une fatigue, des vertiges, des maux de tête, les urines sont rares et prennent une couleur brun foncé. Les vomissements et les troubles digestifs peuvent évidemment favoriser et aggraver une déshydratation. Afin d'éviter le risque de déshydratation il faut que l'apport hydrique journalier soit de 3 à 4 litres (en fait environ 1 ml par calorie absorbée), parfois plus en cas d'ambiance chaude et de sudation importante.

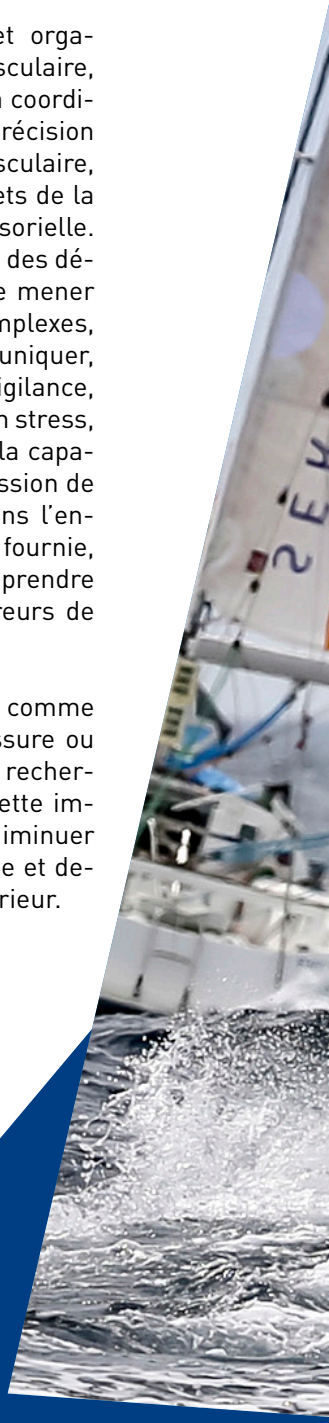
Effets des médicaments. il n'y a pas de médicaments anti-fatigue ou anti-sommeil. Certains produits prétendus efficaces, mais dangereux, sont en fait des produits dopants et sont de fait prohibés en pratique sportive. Le café et la caféine sont parfois consommés, ils augmentent momentanément la vigilance, mais aggravent la fatigue à moyen terme. En revanche, certains antinaupathiques préconisés dans la dotation, comme le *Mercalm®*, peuvent induire une impression de fatigue, une baisse de la vigilance et une somnolence.

LES EFFETS DE LA FATIGUE

Effets de la fatigue musculaire et organique. Apparition de la fatigue musculaire, douleurs et crampes, troubles de la coordination motrice tremblements, imprécision du geste, baisse de la force musculaire, modification du tonus postural, Effets de la fatigue « générale » ou psycho sensorielle. Réduction de la capacité de prendre des décisions, réduction de la capacité de mener des activités de planification complexes, réduction de la capacité de communiquer, baisse du niveau d'attention et de vigilance, réduction de la capacité de gérer son stress, perte de mémoire ou réduction de la capacité de se rappeler des détails, omission de tenir compte des changements dans l'environnement ou dans l'information fournie, somnolence, tendance accrue à prendre des risques, augmentation des erreurs de jugement.

Ces signes doivent être considérés comme des signes d'alerte (risque de blessure ou d'accident), et doivent pousser à rechercher une cause, (déshydratation, dette importante de sommeil) et inciter à diminuer l'intensité de l'engagement physique et demander une aide ou un conseil extérieur.

Professeur **Jean Pierre AUFFRAY**
Docteur **Bruno BARBERON**



Douleurs & course au large

Le navigateur, le coureur au large ainsi que le sportif peut être confronté à des douleurs dont le caractère et le sens peuvent être différents, mais qui peuvent avoir des effets plus ou moins importants. Pour le coureur au large la douleur aura des conséquences différentes des autres sportifs, la douleur va gêner et handicaper les manœuvres de conduite du bateau, peut gêner le sommeil et les phases de repos et contribuer à l'accroissement de la fatigue. Contrairement aux sportifs à terre, le navigateur devra continuer son activité et certaines thérapeutiques seront difficilement applicables en milieu maritime. En fait, plusieurs types de douleurs et de sensations douloureuses peuvent être rencontrés : des douleurs après un traumatisme aigu, des douleurs provoquées par l'effort physique, des douleurs chroniques en rapport avec la suractivité et des douleurs « médicales » liées à une pathologie sous-jacente.

BLESSURES APRÈS UN TRAUMATISME AIGU

Les traumatismes liés à la pratique de la voile sportive sont nombreux. Dans plusieurs études, on retrouve que c'est le membre supérieur qui est le segment corporel le plus souvent blessé, suivi de la colonne vertébrale et du cou. Les blessures les plus courantes sont les entorses articulaires / ligamentaires, des contusions lombaires ou thoraciques, des contusions / écrasements des extrémités, plus rarement des fractures. Les causes de blessures les plus courantes sont les chutes et les impacts avec le matériel du bateau. Les traumatismes provoquent une douleur aiguë et des dégâts à l'appareil locomoteur. Ces dégâts sont responsables de la réaction douloureuse qui est très vive. On peut constater des traumatismes avec ecchymose et œdème des tissus environnants, des déchirures ligamentaires, voire des fractures. Les traumatismes entraînent la sécrétion de tous les médiateurs inflammatoires qui excitent les récepteurs à la douleur.

DOULEURS PROVOQUÉES PAR L'EFFORT PHYSIQUE

Toute activité physique intense peut être source de sensation douloureuse. Les douleurs intéressent les articulations portantes mais surtout les muscles. Elles sont liées au stress provoqué par l'activité physique en elle-même ou par l'importance de la charge sur les muscles. Dès l'arrêt de l'effort, la douleur cesse immédiatement.

DOULEURS CHRONIQUES EN SPORT

Il s'agit le plus souvent de douleurs de surcharge (ou de surmenage) de l'appareil musculosquelettique, ce sont les douleurs les plus fréquemment rencontrées. Ce sont essentiellement des douleurs musculaires et articulaires, des sciatalgies, des lombalgies, des cervicalgies et des tendinopathies. Elles sont favorisées par des altérations du système musculosquelettique et s'accompagnent d'une réponse inflammatoire locale plus ou moins intense. Le siège de ces douleurs se situe plus fréquemment dans les genoux, les chevilles ou les hanches

mais également la colonne vertébrale et les épaules. L'incidence de ces douleurs augmente avec l'âge.

DOULEURS LIÉES A UNE PATHOLOGIE SOUS JACENTE

Ce sont des douleurs qui n'ont aucune relation directe avec l'activité sportive qui sont symptomatiques d'une affection médicale sous-jacente. Elles sont rares mais potentiellement graves, elles doivent être analysées et donner lieu à une téléconsultation. C'est le cas des douleurs thoraciques, des douleurs abdominales et des céphalées aiguës.

PRÉVENTION ET PRÉPARATION

La prévention passe par la prévention des traumatismes par des mesures passives, ergonomie du bateau et port de protections articulaires et éventuellement crâniennes. La préparation vise à diminuer les douleurs liées à la surcharge de l'appareil musculo squelettique. L'entraînement physique est important, cardiaque et musculaire avec un renforcement spécifique des groupes musculaires à haut risque. Il faut cependant éviter le surentraînement qui peut par lui-même favoriser certaines lésions. Outre les exercices en charge, lors de la préparation, la pratique d'étirements passifs de façon régulière diminue le risque de douleurs du dos et du bassin. Les compétences et l'expertise technique sont importantes, la maîtrise technique minimise le risque de blessure. En navigation, chaque fois que possible, il faudrait se ménager de courtes pauses et des périodes de relaxation et changer de position et de posture pendant les longues périodes de navigation.

GESTION DE LA DOULEUR EN NAVIGATION PROLONGÉE

La gestion proprement dite fera appel à des thérapeutiques pharmacologiques et non pharmacologiques. Les thérapeutiques non pharmacologiques sont efficaces et sans effets secondaires. Elles associent la protection de la zone douloureuse, immobilisation, repos, refroidissement, compression et élévation. Simples et faciles à réaliser, certaines de ces mesures sont difficilement applicables en navigation surtout en solitaire. Les thérapeutiques médicamenteuses disponibles dans la dotation seront le plus souvent efficaces pour des douleurs modérées. Elles sont représentées par deux classes médicamenteuses, les analgésiques non anti-inflammatoires, le paracétamol, et les anti-inflammatoires non stéroïdiens (AINS), le kétoprofène (Profenid) est préconisé. Le paracétamol est efficace sur les douleurs modérées, sans effet secondaire si on respecte les posologies. Les AINS sont largement utilisés, ils sont souvent efficaces mais peuvent avoir des effets secondaires gênants. L'association paracétamol/ AINS est plus efficace que l'utilisation d'une seule molécule. Les AINS en pommade pour application locale peuvent également être utilisés. En cas de traitement par les AINS, il est très important d'avoir une hydratation correcte, une déshydratation augmentera les effets se-

condaires nocifs, en particulier rénaux, de ces médicaments. Les douleurs les plus importantes peuvent justifier l'utilisation de dérivés des opiacés. La codéine associée au paracétamol fait partie de la dotation RS01, c'est un médicament de deuxième intention. Les effets secondaires du paracétamol codéiné peuvent être gênants en navigation, on peut observer une constipation, des nausées une somnolence et parfois des vertiges. La morphine sous toutes ces formes ne fait pas partie de la dotation, elle peut être ajoutée à la demande et sous la responsabilité du skipper accompagnée de l'ordonnance médicale ayant servi à sa délivrance. Ses effets secondaires sont identiques mais plus importants que ceux de la codéine auxquels s'ajoute le risque d'une dépression respiratoire qui peut être grave, l'utilisation de morphine est dangereuse, surtout en navigation solitaire. Il est important de ce savoir que la morphine et la codéine peuvent être considérées comme des stupéfiants et sont illicites dans certains pays. En cas de douleur, il est recommandé d'avoir le plus rapidement un avis médical par téléconsultation. Pour une meilleure efficacité, le traitement doit être le plus précoce possible afin d'éviter l'apparition d'un cercle vicieux douleur/inflammation/douleur. Il ne sert à rien d'essayer de tolérer une douleur et de retarder la mise en place d'un traitement. Il est important d'avoir une nouvelle téléconsultation à distance de l'instauration du traitement pour évaluer son efficacité, sa tolérance et ses effets secondaires et l'évolution de la pathologie ou du traumatisme causal.

Professeur **Jean-Pierre AUFFRAY**
Médecin anesthésiste, Président de la SFMM
Docteur **Bruno BARBERON**
Médecin urgentiste

Et collaborateurs.

Sommeil & régate

Le sommeil est, d'évidence, un paramètre très important pour le régatier, qui devra avoir les idées claires et la tête reposée, pour prendre les bonnes décisions qui pourront faire gagner son bateau, mais surtout le ramener à bon port, avec un skipper en bonne santé… La formulation du principe est évidente, cependant les conditions de course, de stress, d'inconfort, de doute, le bruit, la gîte, regroupent tous les éléments pour faire du régatier un très mauvais dormeur, même si la notion de sommeil idéal, diffère là beaucoup, de celle de notre statut de terrien.

Quelques notions de base seront à respecter : la première sera de ne pas quitter la panne, avec déjà un déficit de sommeil, dû à l'angoisse des derniers préparatifs, l'excitation du départ. À l'inverse, le corps ayant horreur des changements de rythme, il serait inopportun de dormir 36 heures lors des trois jours précédant le départ. Le sommeil n'est pas une denrée stockable, malheureusement… Il va falloir vous persuader, mais vous l'êtes déjà probablement, qu'en mer et surtout en régate, on dort moins, mais surtout on dort différemment !

Il vous faudra apprendre à fractionner vos sommes, travailler le relâchement qui induit le sommeil, s'allonger et se laisser aller à l'endormissement, lorsque la marche du bateau l'autorise, afin d'être reposé et réactif au moment des manœuvres importantes et à l'arrivée… Combien de régatiers se sont fait coiffer sur le poteau, par manque de vigilance et mauvais choix, à l'approche de la ligne ! Ces temps de mini-sommeil, peuvent sembler négligeables, mais ils constituent le principe de la micro-sieste où selon le Dr Marchand, spécialiste du sommeil : ***« la somnolence et le sommeil léger, permet la détente en restant sensible aux stimuli extérieurs, la personne étant immédiatement opérationnelle au réveil, avec un regain important d'énergie ».*** Les rythmes biologiques s'abaissent, respiration, battements cardiaques, relâchement musculaire, lutte efficace contre le stress.
De nombreuses techniques peuvent favoriser cette facilité à l'endormissement, training autogène, autohypnose… Il faudra alors être attentif à votre propre corps, qui baisse de vigilance toutes les 90 minutes environ. Ces moments seront propices pour décrocher un moment, comme après le repas.

Il paraît évident, que pour devenir « champion dormeur à la demande », il ne faudra pas attendre la veille du départ pour vous entraîner… Il ne faudra pas non plus soumettre vos biorythmes à trois mois pleins de perturbation, avant le départ. Plonger dans le sommeil ne peut pas être un combat ! Restez logiques cependant, il fait beau, le bateau marche seul, vous êtes complètement éveillé… Même si le moment semble propice, un minimum de fatigue (je baille, les yeux brûlent…) est indispensable pour sombrer, en harmonie (dans le sommeil !). Pouvoir dormir, c'est aussi adapter son alimentation et ses efforts. Souvenez-vous que la digestion va réclamer au corps, beaucoup d'énergie. Avant un temps de sommeil, mangez sucré, grignotez plaisir ! Si vous devez veiller et lutter contre le sommeil, mangez du salé, du gras, mais rien de trop lourd et conséquent, dont la digestion réclamerait un maximum d'énergie.

Voilà, rien de révolutionnaire, le régatier n'est pas un surhomme, capable d'exploits sans sommeil ni nourriture. C'est un sportif de haut niveau, à l'écoute de son corps, il doit rester lucide pour retrouver les sensations perdues par nos sociétés occidentales, pour son confort et sa survie, dans un milieu qui n'est pas forcément le sien. « Il y a les Dieux, les Hommes et… (Les fous ?), ceux qui vont sur la mer ».

Bernard CEAS
Kinésithérapeute – Ostéo – Educateur Physique BE

Autour de La Nautique | Accès et transports

AIR ET TRANSFERTS

Aéroport Marseille Provence
Information passagers T 0820 811 414
Fax 04 42 14 27 24
www.marseille.aeroport.fr

Service de navettes autocars
> Marseille vers l'aéroport
Départ de la Gare St Charles
T + 33 (0) 4 91 50 39 54
Navettes toutes les 20 mn de 4h30 à 22h30
> Aéroport vers Marseille
T + 33 (0) 4 42 14 31 27
Navettes toutes les 15 mn de 4h30 à 0h10
Durée du trajet : 25 minutes

Service de Taxis
www.taxis-aeroport.com
Taxis aéroport Marseille-Provence
T 06 25 23 13 19 / 04 42 14 24 44
Seul ce groupement de taxi est dûment habilité à stationner sur l'aéroport Marseille Provence. Ils assurent un service 24h/24 et 7 jours sur 7 au départ ou en direction des terminaux MRS et MP2.
Entre l'aéroport et le centre-ville, compter 50€ environ de jour et 60€ de nuit.

MER

Port Autonome
23, Place de la Joliette - BP 1965 - 13002
T 04 91 39 40 00 - Fax 04 91 39 57 00
www.marseille-port.fr

Capitainerie du Vieux Port (24h/24, 7j/7)
Quai Marcel Pagnol - T 04 91 99 75 60
Fax 04 91 99 75 62

Compagnies maritimes
La Méridionale www.lameridionale.fr
Corsica Linéa www.corsicalinea.com
Service quotidien de transport de fret et de passagers entre la Corse et le Continent.

FER

Gare Saint-Charles
Accès direct Métro 1 et 2, bus n°49
Informations passagers T 3635
Informations groupes T 0 810 879 479

SNCF
www.sncf.com OUIGO effectue des trajets de Paris à Marseille via Lyon, et au départ de Marseille vers Paris via Lyon. Billets à prix réduits : www.ouigo.com

TER PACA
Simplifie votre mobilité : en savoir plus
N° contact TER + horaires 0 800 11 40 23 tous les jours de 7h à 21h30.

ROUTE

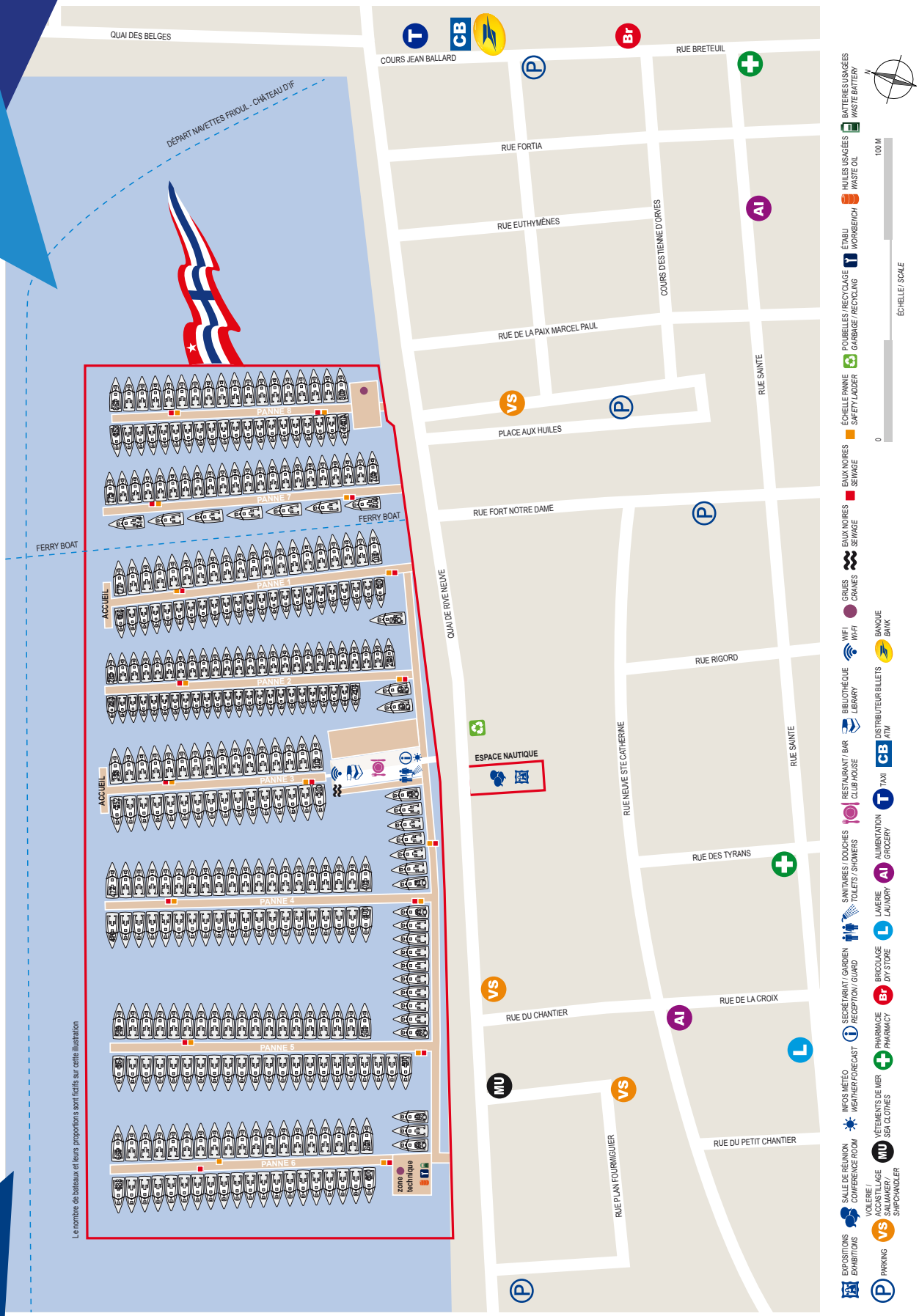
3 Autoroutes

- **Nord A7–A51 (vers aéroport, Aix, Lyon)**
Accès : Gare St Charles, Porte d'Aix Littoral
- **A55 (vers aéroport, Aix, Fos, Lyon, Montpellier, Barcelone)**
Accès : Joliette, Vieux Port Est
- **A50 (vers Cassis, Toulon, Nice, Gênes)**
Accès : Avenue de Toulon, Bd Rabatau

Les Tunnels

- **Tunnel Prado Carénage :** Il relie les quartiers sud de la ville de Marseille et l'autoroute Est au centre-ville et au nord via le tunnel du Vieux Port et l'autoroute du littoral. Le tarif : 2,90 €
- **Tunnel Prado Sud :** Il relie, au nord, le Tunnel Prado Carénage, l'autoroute A50 et les quartiers riverains (Menpenti, Castellane, La Timone), Le 2e Prado et le boulevard Michelet, au sud. Le tarif : 2,20 €

Le tarif du trajet complet Prado Sud + Prado Carénage est de 5,10 €


QUAI DES BELGES
DÉPART NAVETTES FRIOUL - CHÂTEAU D'IF
FERRY BOAT
FERRY BOAT
ACCUEIL
ACCUEIL
PANNE 1
PANNE 2
PANNE 3
PANNE 4
PANNE 5
PANNE 6
PANNE 7
PANNE 8
zone technique
Le nombre de bateaux et leurs proportions sont fictifs sur cette illustration
COURS JEAN BALLARD
RUE BRETEUIL
RUE FORTIA
RUE EUTHYMÈNES
COURS D'ESTIENNE D'ORVES
RUE DE LA PAIX MARCEL PAUL
RUE SAINTE
PLACE AUX HUILES
RUE FORT NOTRE DAME
QUAI DE RIVE NEUVE
RUE RIGORD
ESPACE NAUTIQUE
RUE NEUVE STE CATHERINE
RUE SAINTE
RUE DES TYRANS
RUE DU CHANTIER
RUE DE LA CROIX
RUE DU PETIT CHANTIER
RUE PLAN FOURMIGUIER
EXPOSITIONS / EXHIBITIONS
SALLE DE RÉUNION / CONFERENCE ROOM
INFOS MÉTÉO / WEATHER FORECAST
SECRÉTARIAT / GARDIEN / RECEPTION / GUARD
SANITAIRES / DOUCHES / TOILETS / SHOWERS
RESTAURANT / BAR / CLUB HOUSE
BIBLIOTHÈQUE / LIBRARY
WIFI / Wi-Fi
GRUES / CRANES
EAUX NOIRES / SEWAGE
EAUX NOIRES / SEWAGE
ÉCHELLE PANNE / SAFETY LADDER
POUBELLES / RECYCLAGE / GARBAGE / RECYCLING
ÉTABLI / WORKBENCH
HUILES USAGÉES / WASTE OIL
BATTERIES USAGÉES / WASTE BATTERY
PARKING
VOILERIE / ACCASTILLAGE / SAILMAKER / SHIPCHANDLER
VÊTEMENTS DE MER / SEA CLOTHES
PHARMACIE / PHARMACY
BRICOLAGE / DIY STORE
LAVERIE / LAUNDRY
ALIMENTATION / GROCERY
TAXI
DISTRIBUTEUR BILLETS / ATM
BANQUE / BANK
0
100 M
ÉCHELLE / SCALE
N

La météo en Méditerranée

NAVIGUER SUR LA FAÇADE FRANÇAISE DE LA MÉDITERRANÉE : FAIRE SES PRÉVISIONS MÉTÉO LORSQU'ON N'EST PAS UN PRO

Actuellement, les besoins en météo sont énormes, en particulier pour les navigateurs. La météo marine est essentielle pour les plaisanciers. Elle leur apporte des informations et un confort dans leur navigation. Mais aussi et surtout la météo est un facteur important dans la sécurité.

La Méditerranée est une mer fermée, son périmètre est constitué par des reliefs aux contours et hauteurs très différents.
Nous nous intéresserons plus particulièrement au bassin occidental de cette mer et plus particulièrement aux zones Provence - Côte d'Azur, Languedoc et Corse.

La mer Méditerranée se situe non loin du 50e parallèle, c'est-à-dire plus ou moins à mi-chemin entre l'Équateur et le Pôle Nord. Pour comprendre et appréhender les phénomènes et situations que l'on peut y observer, il importe de voir plus large.
C'est ce qu'on appelle la situation synoptique ou situation générale.
Ce sont, entre autres, les mouvements des centres d'action de haute pression et de basse pression circulant dans l'hémisphère nord qui, par leur gradient de vent et de température, vont déterminer notamment la météo marine dans cette partie du bassin qui nous intéresse.

La direction et la force des vents sont des paramètres essentiels qui vont influencer la navigation au même titre que la stabilité du vent, l'état de la mer, la visibilité, la température de l'eau et de l'air.

Le but de cet article n'est pas de vous donner un cours météo complet en bonne et due forme, la place nous manque ici, mais de vous fournir les clés pour comprendre les infos météo et vous permettre de naviguer dans la zone autour de Marseille, en toute sécurité.

En effet, si la Grande Bleue est un endroit idyllique pour naviguer, les modifications de situation météo peuvent s'y produire très rapidement et transformer une petite sortie en mer sympathique en un événement nettement moins agréable.

Savoir pourquoi on fait ou on ne fait pas est primordial !

Sans tomber dans le catastrophisme, le changement climatique nous démontre que la typologie de la météo en est affectée. Les évènements se rapportant aux phénomènes météo observés ces derniers temps sont là pour nous en convaincre.

Ceci dit, il ne faut pas être morose. La météo bien comprise et analysée va vous permettre d'exploiter les meilleurs créneaux et de profiter de vos projets de navigation.
La météo est un domaine extrêmement

vaste. On est vite noyé devant la multitude des sources d'informations possibles.
Aussi, il convient de posséder quelques notions pour en maîtriser les bases plus générales comme, par exemple, comment circulent les masses d'air.

Je vous renvoie à la fin de cet article où j'ai sélectionné pour vous quelques liens relatifs à ces sujets. Ils sont faciles d'accès et vont vous aider à compléter votre socle de connaissances.

Vous souhaitez faire vos prévisions météo mais vous ne savez pas par où commencer. Pas de souci, on va vous aider en vous donnant quelques clefs essentielles pour bien débuter dans ce domaine passionnant afin de réaliser des prévisions fiables.

La première question : ***« Où vais-je aller chercher les informations adéquates ? »*** c'est-à-dire celles qui conviennent parfaitement à la navigation envisagée.

LES SOURCES D'INFORMATION

À ce jour, il existe une myriade d'applications accessibles sur PC, smartphone et tablette. Elles permettent de consulter la météo en un instant. Elles utilisent des informations à partir de modèles numériques qui, dans certains cas, ne seront pas adaptés à votre zone de navigation. Prudence dans leur utilisation !

Une sortie en mer réussie est conditionnée par le respect d'une check-list météo !

On peut comparer cela à un entonnoir dans lequel on va verser les informations qui, au fur et à mesure, vont devenir de plus en plus précises en s'approchant de la date prévue pour la sortie en mer.

En météo, nous allons nous intéresser aux échelles de la semaine, des jours, et des heures. Il existe des outils performants à l'heure actuelle pour prendre la météo grâce à une technologie de pointe.

- *3 à 4 jours avant la navigation : prise des données météo d'une manière très large (Au-delà de 4 à 5 jours les informations sont trop aléatoires pour l'activité nautique).*

- *2 jours avant : on va continuer à surveiller la situation synoptique et commencer à s'intéresser à des informations pertinentes sur une échelle plus petite.*

- *Un jour avant et le jour même : on vérifiera les informations précises sur la zone de navigation.*

- *On consultera des informations issues d'un modèle numérique à mailles fines, radar satellite, sémaphore et aéroport pour renforcer son intime conviction, prendre confiance et partir en connaissance de cause.*

- *Ne jamais oublier de consulter les bulletins de sécurité officiels – BMS (Bulletin Météo Spéciaux) et les Avurnav. (Au besoin, indiquer leur prise dans le livre de bord).*

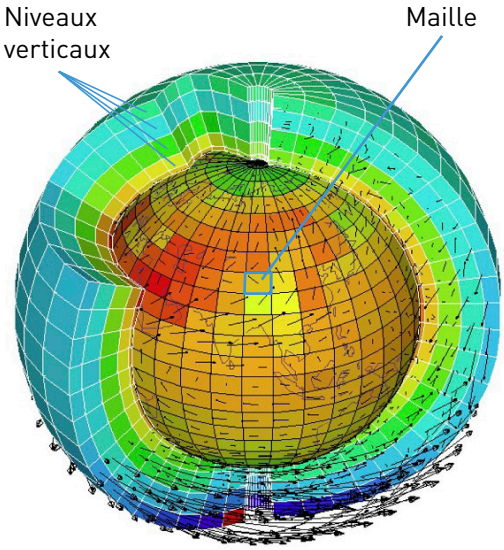
Cette méthodologie permet de prendre confiance et prévoir des positions de repli en cas d'évolution de la situation météo. Rester à portée d'un abri est un « Must ».

Il faut toujours avoir un plan B dans le cas où les conditions de navigation deviendraient un peu compliquées et quelques fois ne pas hésiter à annuler ou raccourcir le programme prévu.

En un mot, il faut anticiper. Cela doit devenir un réflexe !

La météo en Méditerranée

ALORS, C'EST QUOI UN MODÈLE NUMÉRIQUE MÉTÉO ?



Ce domaine est compliqué et extrêmement sophistiqué, on va donc le vulgariser un peu.
Je vais vous expliquer ici le principe général pour vous permettre de comprendre d'où viennent les informations que vous allez utiliser.

Un modèle de prévision numérique est une représentation mathématique représentant à peu près le comportement réel de l'atmosphère. Waouaw ! Redescendons sur terre ...

Pour faire simple, on utilise un super ordinateur très puissant, qui va au moyen de calculs, découper l'atmosphère en tranches verticales et horizontales. Ce qui va permettre de faire un état des lieux de l'atmosphère par tranche : Heure - 3h - 6h. C'est ici qu'intervient la notion de maille fine ou large. Le fichier à maille fine a une très petite résolution. Plus cette résolution est petite, plus la puissance de calcul nécessaire augmente et la durée de la prévision diminue. Le fichier à mailles larges sera utilisé pour planifier une navigation sur un plus long terme. Il permet de couvrir une surface plus importante tandis que les fichiers à mailles fines avec une échéance plus courte sont destinés à une utilisation plus locale ou pour l'atterrissage.

Pour terminer, il faut savoir que certains modèles sont plus adaptés à une zone géographique donnée, alors que d'autres modèles pour cette même zone vont y « perdre les pédales ». Par exemple, le modèle GFS américain que l'on retrouve dans la plupart des applications météo a tendance à se perdre en Méditerranée.

Tout cela est bien. Alors quel modèle faut-il choisir pour avoir les bonnes informations météo en Méditerranée sur les côtes françaises ? Où aller chercher ce modèle et leurs informations associées ? Comment stocker ces informations et les reprendre pour les utiliser d'une manière efficace ? Quel modèle est le plus intéressant pour vous en termes de résolution, de fréquence, de publication et de pas entre les échéances ?

Pour structurer et organiser tout cela il existe des outils qui vont vous faciliter cette tâche.

Pour récupérer les informations issues des modèles numériques délivrés au format Grib, on va utiliser un requêteur. Il existe aujourd'hui un outil très intéressant et puissant qui vient encore, récemment, de faire ses preuves sur le Vendée Globe Challenge. Il s'agit du logiciel SQUID® dont le téléchargement est gratuit.

Pour l'acquisition des fichiers Grib, l'abonnement est payant. Mais par exemple, pour celui relatif à la haute résolution Europe reprenant notamment la France et la zone Méditerranée, le prix est très raisonnable, à savoir 32 € par an avec téléchargement illimité de fichiers. Il est aussi possible de ne prendre les données que pour un mois ou une semaine, voire un WE.

Dans SQUID® se trouvent tous les fichiers à mailles fines et larges, les données sur les courants ainsi que les cartes synoptiques. On peut superposer les données téléchargées pour acquérir un indice de confiance dans l'information. Ce qui au vu des avantages que SQUID® peut apporter, s'avère un prix très abordable. On a tout sous la main au même endroit et dans un format facilement exploitable.

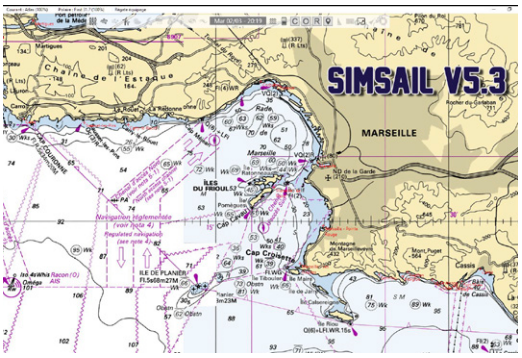
En effet, les informations météo récupérées sur SQUID® le sont au format Grib 1 ou 2. Ces formats sont reconnus par les logiciels de navigation de manière standard afin d'être exploités efficacement. On peut ainsi illustrer la situation sur une carte et effectuer des routages ainsi que les calculs de scenarii de navigation.

Pour le plaisancier même occasionnel disposer de ces outils devient essentiel au niveau de la sécurité.

L'obstacle est bien souvent le prix d'un tel logiciel. La tentation de « bricoler » est souvent décevante et manque nettement de fiabilité et surtout de sécurité.

Il existe un logiciel de navigation gratuit, développé en France, très bien réalisé, fiable et facile de prise en main.

Il s'agit de SIMSAIL® 5.3 qui, entre autres, permet d'effectuer des requêtes météo sur SQUID® directement et les afficher sur la carte avec les différents pas de temps. Ce qui permet de réaliser des routages notamment. Les cartes raster SnMap de Scannav ne sont pas fournies mais pour la France entière le coût est d'environ une centaine d'euros maximum, avec les mises à jour comprises durant 1 an.



Avoir des informations météo pertinentes et un logiciel avec des cartes de navigation fiables et à jour est un gage de sécurité primordial pour la navigation.

On pourra ainsi, pour un prix très raisonnable, disposer d'une configuration fiable et conviviale d'accès.

La météo en Méditerranée

Sources
www.squid-sailing.com/fr
www.simsail.net
www.scannav.com
http://leguidemeteo.com/lire-carte-pression-atmospherique/
https://www.meteo-marine.com/comparer/meilleurs-modeles-meteo/

LES VENTS PRINCIPAUX RENCONTRÉS EN MÉDITERRANÉE

LE MISTRAL

Le mistral est un vent redouté par les navigateurs en Méditerranée car il est réputé parfois violent.

Le plaisancier avisé qui aura bien consulté les prévisions météo ne va pas s'aventurer dans ce genre de situation mais il est important de parler de ce phénomène qu'est le mistral et de ses différentes interactions. Le mistral est un vent froid et sec de secteur nord-ouest qui, en général, donne une excellente visibilité et un ciel limpide. Il s'engouffre dans le couloir de la vallée du Rhône canalisé par le massif Central à l'ouest et les Alpes à l'est. Ensuite, en abordant les côtes du Var, il va s'orienter au secteur ouest jusqu'à la Corse.

Ce vent venant de terre est capable de produire des rafales importantes. En soufflant il emporte la couche supérieure d'eau de mer vers le large, raison pour laquelle, la mer est toujours beaucoup plus froide.

On entend dire que le mistral souffle toujours de 3 à 6 ou 9 jours d'affilée. Données qui ne sont absolument pas vérifiées par les statistiques. En fait le mistral est conditionné par une situation synoptique qui permet la mise en route de ce phénomène. En général le mistral dépend de la présence d'un anticyclone sur l'Atlantique aux environs du golfe de Gascogne. Un anticyclone est une zone de haute pression qui, dans ce cas, va produire une alimentation de secteur nord-ouest qui en contournant le massif Central d'une part et heurtant le massif des Alpes d'autre part, va redescendre dans l'axe de la vallée du Rhône. Il se produit alors un effet d'accélération dans la vallée avec une force de vent importante. Le mistral va ensuite partir vers les côtes varoises et s'orienter également au secteur ouest vers la Corse.

Si une dépression, c'est-à-dire une zone de basse pression, est présente dans le golfe de Gênes, elle pourra concourir à augmenter nettement la force du mistral et si cette dépression sur le golfe de Gênes a une position plus nord, on assistera à une propagation du mistral le long de la Côte d'Azur.

LA TRAMONTANE

La tramontane souffle sur l'Occitanie et plus particulièrement sur le Languedoc Roussillon. C'est un vent de secteur nord à nord-ouest qui accélère dans un couloir formé à droite par les Pyrénées et à gauche par le massif Central.

La tramontane est ainsi canalisée, ce qui va décupler la force de son vent. Comme la tramontane descend des montagnes, son passage va provoquer une brusque chute des températures. Elle va, comme le mistral, emporter au large la couche plus chaude d'eau de mer. Elle sera remplacée par une eau beaucoup plus froide.

En cas de tramontane, dès l'apparition d'une mer très moutonnante, il convient de se mettre à l'abri sans tarder. Les rafales de vent peuvent être très importantes et la mer monter rapidement. L'établissement de la tramontane est conditionné par le positionnement d'un anticyclone, zone de haute pression, au-dessus de l'Espagne ou du golfe de Gascogne, ce qui va induire une alimentation de secteur nord à nord-ouest.

En redescendant au-dessus du sud-ouest de la France, la tramontane va s'engouffrer entre les Pyrénées et le massif Central. Dans certains cas, une dépression sur le golfe de Gênes va venir encore renforcer la tramontane.

Bien entendu, les prévisions météo permettent d'appréhender à l'avance ce type de phénomène et d'éviter de se mettre dans des situations embarrassantes.

LES EFFETS DE SITE ET PHÉNOMÈNES LOCAUX

EFFET DE COUSSIN ET DE DÉVENT

Aux abords d'une côte avec un relief ou une île (le Frioul par exemple), par vent d'est et d'ouest, le vent est perturbé par cet obstacle. Le relief du Frioul culmine à plus ou moins 80 mètres de hauteur.

PAR VENT D'OUEST

Côté ouest du Frioul au vent, le vent va tamponner et former un coussin.
Règle simple : La zone perturbée est équivalente à 5 à 9 fois la hauteur du relief, dans ce cas 700 à 750 mètres. Cette zone sera perturbée non seulement au niveau du vent mais également au niveau de la mer avec un ressac sur les rochers rendant la navigation inconfortable. On reste donc à l'écart !

Côté est du Frioul sous le vent. Dévent à l'abri du relief et zone de calme perturbée.
Règle simple : La zone perturbée est équivalente à 10 à 15 fois la hauteur du relief, dans ce cas 800 à 1 200 mètres.
À noter que le vent après cette zone perturbée va reprendre de la vitesse. C'est cette zone qu'il est intéressant d'aller chercher

dans le cas où le vent est faible à moyen. Attention à la côte du côté de Pointe Rouge et du Mont Rose, le ressac sur les rochers peut y être important. On reste donc à l'écart !

PAR VENT D'EST

En Rade sud, sous le relief du Mont Rose, le dévent peut être important, alors que, entre la Pointe Rouge et la Corniche, le vent peut être plus fort à cause de l'effet de couloir.
Attention, on peut rencontrer un ressac important sur le côté est du Frioul. On reste donc à l'écart !

Côté ouest du Frioul, sous le vent. Dévent à l'abri du relief et zone de calme perturbée.
Règle simple : La zone perturbée est équivalente à 10 à 15 fois la hauteur du relief, dans ce cas 800 à 1 200 mètres.
À noter que le vent après cette zone perturbée va reprendre de la vitesse. C'est cette zone qu'il est intéressant d'aller chercher dans le cas où le vent est faible à moyen.
Après un épisode de mistral, attention à la houle qui peut être importante en Rade Sud, entre Pomègues et Les Goudes et en Rade Nord où sa grande ouverture ouest permet l'arrivée d'une houle longue.

VENT PERPENDICULAIRE À LA CÔTE ET AU RELIEF

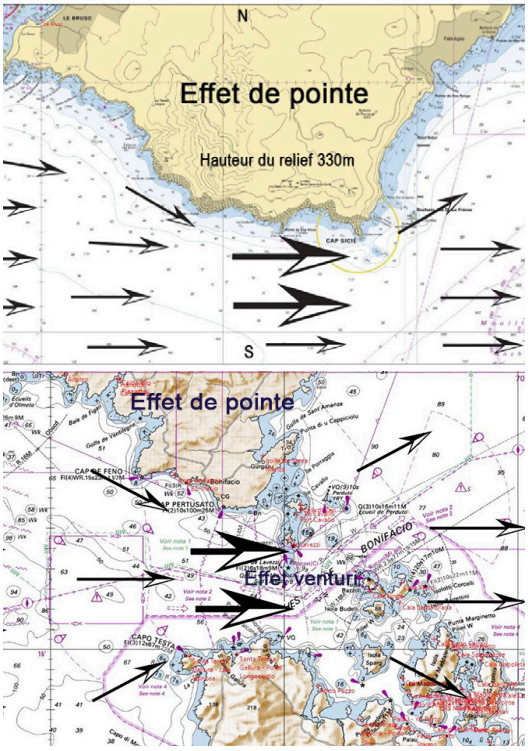
En venant du large le vent vient buter contre le relief.
Il se crée une zone de turbulences où le vent sera très perturbé et irrégulier.
Règle simple : la largeur de cette zone est de plus ou moins 10 fois la hauteur du relief considéré. On va s'écarter un peu de la côte pour naviguer plus confortablement.

EFFET DE POINTE ET CAP

Les caps - le cap Sicié ou le cap Creus, par exemple.
Quand le vent est perpendiculaire à la pointe, il vient buter contre le relief du cap.
Il se produit un effet de canalisation et d'accélération du vent.
Règle simple : l'accélération du vent est de plus ou moins 20 fois la hauteur du relief.
Ce qui peut s'avérer dangereux en cas de montée rapide du niveau du vent.

L'EFFET DE POINTE

Cet effet se fera sentir également dans un rétrécissement comme les Bouches de Bonifacio par exemple. On y observe une canalisation du vent avant le rétrécissement où une forte accélération du vent se produit. Ensuite le vent repart en éventail. Plus le relief est important et plus l'accélération du vent sera importante.



VENT OBLIQUE À LA CÔTE

Dans le cadre d'un vent moyen à faible, lorsque le vent vient obliquement vers la côte dans le cadre d'une côte élevée, le vent est canalisé par le relief et repart parallèlement à la côte. Dans ce cas, il sera intéressant de

se rapprocher de la côte pour aller rechercher une force de vent supplémentaire.

Vent oblique

Vent parallèle

VENT PARALLÈLE À LA CÔTE

Dans le cadre d'un vent longeant la côte, si la côte est située à gauche du vent, ce dernier sera un peu plus fort. Au contraire, si la côte est située à droite, on observera un vent plus faible. Ce cas de figure n'est pas valable pour des côtes au relief élevé.

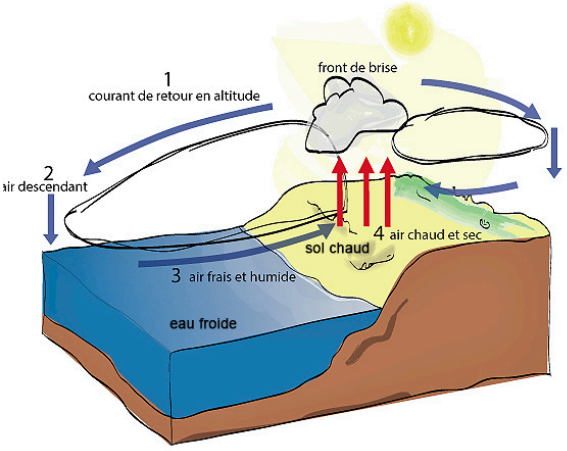
PHÉNOMÈNES LOCAUX

LA BRISE DE MER

Le phénomène de brise de mer peut se déclencher lorsqu'une différence de température entre la mer et la côte existe à l'échelle locale. La brise se lève en fin de matinée ou en milieu de journée lorsque la terre a été suffisamment réchauffée par le soleil. Là, la différence de température entre la terre et la mer génère une circulation d'air. Attention, la configuration locale influe fortement sur le déclenchement de ce phénomène. Un bel ensoleillement et une eau suffisamment froide sont les ingrédients de la brise de mer. En général, la brise de mer se lève perpendiculairement à la côte en démarrant à partir du large. Si les conditions d'établissement de la brise de mer restent inchangées, celle-ci va se renforcer. Dans l'hémisphère nord, la brise de mer va se renforcer et lentement tourner à droite pour terminer quasiment parallèle à la côte en fin d'après-midi. Attention que dans certains cas la rotation peut ne pas se produire.

La brise de mer étant un phénomène local, elle sera très dépendante des caractéristiques du plan d'eau où elle souffle. En effet, les formes de la côte, le relief et les caractéristiques du sol sont autant d'éléments qui peuvent l'alimenter ou la diminuer. Le relief par exemple est un élément qui accentuera les effets de brise. Lorsque la brise de mer est établie, elle peut atteindre une force de 15 à 20 nœuds sur certaines côtes. Sa zone d'influence peut s'étendre jusqu'à une dizaine de miles nautiques de la côte. Plus la brise est forte, plus la zone d'influence s'étendra vers le large. En arrivant sur la côte, l'air chaud de la brise de mer va subir une ascendance qui va donner naissance à une convection provoquant dans l'arrière-pays l'apparition de cumulus. Il faut être prudent sur des côtes à moindre relief car au cours de la journée, les conditions d'établissement de la brise peuvent se modifier rapidement et faire que les voiliers se retrouvent sans « carburant » c'est-à-dire sans vent. Il est intéressant de noter que certains fichiers Grib à mailles fines, issus du modèle Arôme par exemple, peuvent voir l'établissement de cette brise de mer. Une bonne intégration de ces données dans votre logiciel de navigation vous permettra de planifier parfaitement votre journée et de rentrer à temps pour prendre l'apéro !
L'établissement d'une bonne prévision météo est un gage certain de navigation en sécurité. **C'est important !**

Henry ANTOINE



generationpiscine
www.generationpiscine.com
HATHOR V
MA
SNM
JPK
JA associés

TRANSQUADRA

10e édition
Méditerranée
Départ Marseille

CAHIER SPÉCIAL

SOCIETE NAUTIQUE DE MARSEILLE

BANQUE POPULAIRE MÉDITERRANÉE

En arrivant à Madère

1 - HIVERNAGE À MADÈRE

Informations utiles :
• **Clube Naval do Funchal**
Email direcao@clubenavaldofunchal.com
T +351 291 762 253
• **António Cunha,** coordinateur responsable
Portable + 351 96 66 19 427
Email antoniocunha@clubenavaldofunchal.com
• **Jorge Caldeira,** Vice-Président et délégué Transquadra à Madère
Email jorgeoliveiracaldeira@gmail.com
Portable +351 91 991 4562

2 - MARINAS

Prix et conditions :

a) Marina da Calheta
25 % de réduction sur les tarifs en vigueur cette année.
Coordonnées : 32º 42' 75" N 17º 10' 00 W
Website : http://portorecreiocalheta.pt/
Email prc@tecnovia-madeira.pt
Réservations : T +351 291 823 425 | Mobile +351 916 598 064
Responsable opérationnel :
Drª Paula Ferreira T +351 919805557

b) Chantier naval Água de Pena
Sous l'aéroport - Machico - 14 Miles de Funchal
Email enap@tecnovia-madeira.pt
T +351 291 964 086 | +351 91 001 39 95
Responsable opérationnel :
Drª Paula Ferreira T +351 919805557
Toutes les réservations pour l'hivernage doivent être adressées à :
enap@tecnovia-madeira.pt

ATTENTION : Les réservations doivent être faites au plus tôt possible (important). Il y a d'autres réservations en cours et les places peuvent être prises. (Il n'y a pas d'exclusivité).

c) Marina do Funchal
Coordonnées : 32° 38 '3'' N 16° 54' 2'' W
Website https://www.marinadofunchal.pt/
Réservations :
Email geral@marinadofunchal.pt
T +351 291 232 717 / +351 912 304 508
Prix et conditions : voir site internet

d) Marina Quinta do Lorde
Coordonnées : 32º 44' 50'' N 16º 43' 17'' W
Réservations :
Email marina@quintadolorde.pt
T +351 291 969 607
Responsable opérationnel :
Mme Joana Aguiar
Email joanaaguiar@quintadolorde.pt

e) Marina do Porto Santo
Chantier Marina Porto Santo
Coordonnés : 33º 03'N 16º 20'W
Prix par jour : Voir Website ou contacter par mail ou téléphone
Website www.portosdamadeira.com
Email : marina.portosanto@apram.pt
T +351 291 208 618

3 - HÔTELS

Hôtels centre-ville Funchal
Nom/Adresse/Téléphone/Email :

Sé Boutique Hotel
Rua do Sabão
T 53 291 224 444
reservas.sbh@seboutiquehotel.com
Albergaria Dias
Rua Bela Santiago, n.º 44 - B
T 291 206 680 joaodias@albergariadias.com
Castanheiro Boutique Hotel
Rua do Castanheiro, nº31
T 291 200 100
info@castanheiroboutiquehotel.com
Hotel Apartamento Arts Inn Hotel
Rua Conde Carvalhal, 53 à 59
T 291 215 290
hotelmanager@artsinhotelcondecarvalhal.com
Hotel Apartamento Imperatriz
Rua Imperatriz D. Amélia, 72
T 291 233 456 info@hotel-imperatriz.com
Hotel Apartamentos Porto Santa
Maria Avenida do Mar
T 291 206 700 psmfrontdesk@portobay.pt
Hotel Apartamentso Royal Savoy
Rua Carvalho Araújo
T 291 213 500
reservations.rs@savoyresort.com
Hotel Apartamento Regency
Rua Carvalho Araújo 2
T 91 205 700
reservations@madeira-regency-club.com
Hotel Pestana Carlton
Largo António Nobre
T 291 239 500 trade@pestana.com
Hotel Pestana Casino
Avenida do Infante
T 291 209 100 trade@pestana.com
Hotel Porto Santa Maria
Av. Mar e Comunidades Madeirenses
T 291 206 700 portosantamaria@portobay.pt
Turim Hotel
Rua João de Deus, 24
T 210 514 720
turimsantamariahotel@turimhotels.com
Hotel Catedral
Rua do Aljube, 13
T 291 230 091 info@hotelcatedral.pt
Hotel Funchal Design
Rua da Alegria, 2
T 291 291 800
geral@funchaldesignhotel.com
Hotel Orquídea
Rua dos Netos, 69/71
T 291 200 120 info@hotelorquidea.com
Hotel Pestana CR7
Avenida Sá Carneiro, 24/25
T 291 140 480
fo.pestanacr7funchal@pestana.com
Hotel Quinta Bela de São Tiago
Rua Bela de São Tiago, 70
T 291 204 500 solpuroqbst.pt
Hotel Residencial Gordon
Rua do Quebra Costas, 34
T 291 742 366
residencialgordon@gmail.com
Hotel Sirius
Rua das Hortas, 35
T 291 226 117
hotelsirirus@sapo.pt
Hotel The Vine
Rua dos Aranhas, 27-A
T 291 009 000 front.office@hotelthevine.com
Hotel Windsor
Rua das Hortas, 4-C
T 291 233 081
hotelwindsor@netmadeira.com

Hotel do Carmo
Travessa do Rego, 10 - T 291 201 240
dir@hoteldocarmomadeira.com
Hotel do Centro
Rua do Carmo, 20
T 291 200 510
hoteldocentro@netmadeira.com
Hotel Madeira
Rua Ivens, 21
T 291 230 071 recepcao@hotelmadeira.com
Apartamentos Turísticos Atlântida
Rua Ivens, 24
T 291 200 310
reservations@atlantida-apartments-madeira.com

Pour des maisons à Madère vous pouvez aussi contacter les sites :
Funchal
http://www.madeiraapartments.com/avenuepark/index.html
www.dorisol.pt
www.aparthotelse-madeira.com
www.madinfo.pt/hotel/casabranca
www.madeira-hoteltropical.com
Calheta
www.qasi.cib.net (Ponta do Sol)
www.madeiraapartments.com/lugarinho/ (Prazeres)
www.madeira-island.com/hotels/bed and breakfasts/quintadocabouco (Ribeira Brava)
www.madeiraapartments.com/casasdaterca/ (Ribeira Brava)
www.madeiraapartments.com/calhauqrande/index.htlm

4 - À VISITER

Tourisme Madère :
www.madeiraislands.travel
Associations Promotion Madère :
www.madeirapromotionbureau.com
www.ap-madeira.pt
www.madeiraislandsGolf.travel
www.quintas-madeira.com
www.spasmadeira.com
www.madeirarural.com

5 – LOUER UN VÉHICULE

Une compagnie qui nous a donné des prix pour les participants et ses accompagnants : voir tableau avec les différentes catégories de voitures.

En arrivant au Marin

RESTAURANTS AU MARIN

NOM	LIEU	TÉLÉPHONE	EMAIL	WIFI
ANNEXE	MARINA DU MARIN	0596 38 84 77	Vasson.Frederic@wanadoo.fr	OUI
RESTAURANT L'ALIZE	MARINA DU MARIN	0596 53 70 47		
BUFFETS DES VOILIERS	MARINA DU MARIN			
NUMERO 20	MARINA DU MARIN	0596 66 02 84	numero20.martinique@yahoo.fr	OUI
KOKOARUM	MARINA DU MARIN	0596 48 02 21	kokoarum@gmail.com	OUI
MANGO BAY	PORT DE PLAISANCE	0596 74 60 89	mangobay@wanadoo.fr	OUI
TI TOQUES	PORT DE PLAISANCE IMM. ODYSSÉE	0596 74 72 32	resto.titoques@yahoo.fr	OUI
CHEZ MIKA	BOULEVARD ALLÈGRE PLACE DES FÊTES	0696 31 59 12	ninou-972@hotmail.com	
TI SONSON	BOULEVARD ALLÈGRE PLACE DES FÊTES	0696 82 76 34		
LE CAYALI	BOULEVARD ALLÈGRE PLAGE DU BOURG	0696 20 20 02		
ZANZIBAR	BOULEVARD ALLÈGRE PLAGE DU BOURG	0596 74 08 46	zanzibar972@orange.fr	OUI
LA BONNE BOUFFE	BOULEVARD ALLÈGRE	0696 41 99 42	bello.nesli972@gmail.com	
L'OYSTER BAR HUÎTRES	BOULEVARD ALLÈGRE	0596 65 50 80	loyster972@gmail.com	
INDIGO FACTORY	BOULEVARD ALLÈGRE	0596 74 76 74	indigo4@wanadoo.fr	OUI
MARIN MOUILLAGE	BOULEVARD ALLÈGRE	0596 74 65 54	marin.mouillage.2m@gmail.com	
LE COUNTRY	BOULEVARD ALLÈGRE	0596 62 02 62	bj13972@icloud.com	
PIZZ'AMIS	BOULEVARD ALLÈGRE	0596 51 46 39		
ELITE KEBAB	RÉSIDENCE DE LA BAIE	0596 53 63 29		
PUNCH	RÉSIDENCE DE LA BAIE	0596 78 31 05	ask.afacom@gmail.com	OUI
POYO RICO	RÉSIDENCE DE LA BAIE	0596 38 96 34	poyoricoantilles@gmail.com	
LE SEXTANT	ZONE DE CARÉNAGE	0596 38 30 29	esextant972@gmail.com	OUI
CHEZ CHICHINE	PORT DE PÊCHE	0696 21 68 89	marie-gabrielle_maxime@hotmail.fr	
CHEZ LOUISE	QUARTIER CHAMPFLEURY	0596 74 03 63	resto.chez.louise@live.fr	OUI
TERRASSE TURQUOISE	QUARTIER CAP MACRÉ	0596 63 52 61		
TYPIQUEMENT VOTRE	7 RUE V. SCHOELCHER	0596 97 21 88	victorin.dominique290@gmail.com	
TI GRILL	CENTRE COMMERCIAL ANNETTE	0596 74 84 86		OUI
NATURE A	CENTRE COMMERCIAL ANNETTE	0596 52 53 42		
RESTAURANT 999	AVENUE F. MITTERRAND	0596 62 02 32		
BKB POULET BOKAY	MARIN			
DON CAMILLO	QUARTIER MONTGÉRALD	0596 74 91 82		

SITES UTILES

CARTES ROUTIÈRES
www.lesilesalacarte.com
RANDONNÉES
www.lesilesalacarte.com/index.php?id_rubrique=160&id
MARTINIQUE BONJOUR
www.martinique-bonjour.com
BOIS LELE
issuu.com/guideboislelemartinique/docs
TI PONTON www.tiponton.com
HABITATION BELFORT
www.visitebelfort.com
VILLE DU MARIN www.marin-martinique.fr
OFFICE DU TOURISME
facebook.com/officedetourismemarin.martinique/
ZOO DE MARTINIQUE
www.zoodemartinique.com
DOMAINE D'ÉMERAUDE
www.pnr-martinique.com
CAPO ROSSO
www.transports-express-caraibes.fr/

JARDIN DE BALATA www.jardindebalata.fr
HABITATION CLÉMENT LE FRANCOIS
www.habitation-clement.fr
DISTILLERIE TROIS RIVIÈRES
www.plantationtroisrivieres.com
RHUM J.M www.rhum-jm-la-distillerie.com
RHUM DEPAZ www.depaz.fr
EXCURSIONS
www.excursions-passion.com/index.cfm
BEBECHE www.bebeche.net/
AN MAO www.anmao.biz/
TAXI CAP www.taxi-cap.com/
CROISIÈRE EMOTIONS
www.catamaranemotions2.com/
AQUABULLE www.aquabulle.com/
CROISIÈRES
www.croisieres-denebola.com/
KAIRI DREAM www.kairidream.com
LES FONDS BLANCS
www.baignoiredejosephine.com/
CÔTE AU VENT www.coteauvent.fr

LES TAXIS AU MARIN

NOM	RESPONSABLE	TÉLÉPHONE	EMAIL
TAXI SUD	CENTRALE TAXI	0596 74 62 78	Kevin45@wanadoo.fr
TAXI MAX	ZONGO MAX	0696 26 03 94	Max.zongo@orange.fr
TAXI RODOLPHE	ZONGO RODOLPHE	0696 25 55 74	
TAXI KANOR	KANOR MATHIEU	0696 25 66 43	Taxi.mathieu2012@hotmail.fr
TAXI FRANZ	GUSTO FRANZ	0696 22 79 92	
TAXI JEAN MAX	NICOLE JEAN MAX	0696 25 18 09	Kevin45@wanadoo.fr
TAXI MATHIEU	MATHIEU ALAIN	0696 45 05 97	
TAXI GERALD	ZAÏRE GÉRALD	0696 85 32 36	Geza49@gmail.com
ACTIV TAXI	REMY WILLY	0696 00 15 24	Willy.remy.wr19@gmail.com
TRANSPORT CANIA	CANIA CHANTAL	0696 30 56 04	Chantal.cania@gmail.com

RESTAURANTS AU MARIN

TYPE	NOM RESPONSABLE	NOM	ADRESSE	*	TELEPHONE	WEB	TARIF
T5	ALUSSON ERIC	VILLA DE JADE	QUARTIER BERRY 97290 LE MARIN	***** 🍴🍴🍴🍴	0696 35 80 69	www.clevacances.com/fr/ claude.velayoudon@gmail.com	> 1800€/ sem
T4	VELAYOUDON CLAUDE	VILLA PEROU	QUARTIER PEROU 97290 LE MARIN	***** 🍴🍴🍴🍴	0696 35 50 06	claude.velayoudon@gmail.com	PAR MAIL
T3 MEZZ	ORLAY OLIVIER	Villa HIBISCUS	QUARTIER HUVET 97290 LE MARIN	**** 🍴🍴🍴🍴	0696 50 13 73 0696 33 17 10	o.orlay@gmail.com	**BS:** 143€/ nuit 1001€/ sem **HS:** 200€/ nuit 1400€/ sem
T3 MEZZ		Villa CAN					
T3	N'GOALA MÉLANIE	FAHM/ VILLA TI KAZ A RHUM	RUE A. FRANCE 97290 LE MARIN	**** 🍴🍴🍴🍴	0696 93 33 27	jeanette.jacquens@wanadoo.fr	**BS:** 110€ / nuit 700€/ sem **HS:** 150€/ nuit 1000€/ sem
T4	LERANDY GEORGES	VILLA COCO	BAIE DU MARIN 97290 LE MARIN	**** 🍴🍴🍴🍴	0664 71 52 84	www.clevacances.com/fr/	**BS:** 1300€ / sem **HS:** 1800€/ sem
T4	CLAPIER ÉRIC	VILLA LADILAFE	CÉDALISE 97290 LE MARIN	****	0696 98 93 09	ericclapiertourisme@orange.fr	> 230€ / nuit
T3		KOURI VINI					> 170€ / nuit
T2	MARTIN LAURE	APPARTEMENT DE STANDING	BASSIN TORTUE BD ALLÈGRE	****	0696 93 39 20	locationmarin972@gmail.com	70€ / nuit 4 nuits minimun
T3	FRAISSINET GUILHEM	VILLA DOUCE KREYOL	LA HUVET 97290 LE MARIN	*** 🍴🍴🍴🍴	0596 53 61 52 0696 94 40 62	gfraissinet@hotmail.com	**BS:** 812€ / sem **HS:** 1120€ / sem
T4	TELGA CYNDRA	VILLA MAHY MAHY	CAP BEAUCHÈNE 97290 LE MARIN	*** 🍴🍴🍴	0696 72 16 08	www.clevacances.com/fr/	> 735€ / sem
VILLA T5	OZIER-LAFONTAINE CHARLES	LES HAUTS DE LAFONTAINE	BAIE DU MARIN 97290 LE MARIN	***	0596 74 82 49 0696 45 68 00	acr-mque@orange.fr	**BS:** 980€ / sem **HS:** 1120€ / sem
T5	BAMBOU DANIEL	CAP ALIZÉS	CAP MACRÉ 97290 LE MARIN	***	0970 46 22 76 après 12 h	daniel.bambou@gmail.com	**BS:** 1000€ / sem **HS:** 1550€ / sem
T4	LABBE SERGE	VILLA LES ESCARREYES	QUART. MORNE ROUGE 97290 LE MARIN	***	0696 70 38 51	a.labbe972@orange.fr	**BS:** 90€ / nuit 630€ / sem **HS:** 100€ / nuit 742€ / sem
T3	ROZE STÉPHANE	APPARTEMENT DE STANDING	LES RIVAGES D'ULYSSE 97290 LE MARIN	***	0621 64 01 44 0696 79 24 35	stephaneroze@orange.fr	**BS:** 100€ / nuit 490€ / sem **HS:** 100€ / nuit 550€ / sem
T3	REDAIS EMMANUEL	BUNGALOW	15 LOT, DES 4 CHEMINS	***	0696 55 30 75	caplodge972@orange.fr	**BS:** 590€ / sem **HS:** 690€ / sem
T2	ALPHONSINE ALAIN	LES ALIZÉS DU PEROU 1	QUARTIER PÉROU 97290 LE MARIN	***	0596 74 78 55 0696 90 44 43	lesalizesduperou@gmail.com	580€ / sem
T2	DURAGRIN EVELYNE ET JEAN -FLORENT	KAIVIVI	FOND GENS LIBRE 97290 LE MARIN	***	0696 20 05 71 0696 98 63 41	bellecapresse@hotmail.fr	**BS:** 50€ / nuit 350€ / sem **HS:** 59€ / nuit 400€ / sem
T2	HOLVECK MICHEL	-	RÉS. LES EMBRUNS 97290 LE MARIN	***	0696 01 77 16 0662 17 96 33	michel.holveck@gmail.com	**BS:** 250€ / sem **HS:** 350€ / sem
STUDIO	BAUDIN LUCIE	LE LOGIS DU CUL DE SAC TORTUE LUTH	RUE VICTOR LAMON 97290 LE MARIN	***	0696 40 76 80	logisduculdesac@outlook.fr	Nuit 80€ W-E 150€ 7 jours 420€ 15 jours 825€ > 20 j 50€ / nuit
T3	CEREYON ALEX	RÉS. CAP BEAUCHÈNE OCEAN	LIEU DIT CAP BEAUCHÈNE 97290 LE MARIN	** 🍴🍴🍴	0596 64 28 64	cereyon@orange.fr	**BS:** 450€ / sem **HS:** 520€ / sem
T3		SOLEIL					

Notes

Notes

L'AUDACE PEUT FAIRE TRAVERSER DES OCÉANS.

Clarisse Crémer, Skipper Banque Populaire
Vendée Globe 2020 - 2021.

Bravo Clarisse pour cette belle réussite.
Premier tour du monde en solitaire en 87 jours, 50 000 km parcourus, 3 océans traversés et 3 caps mythiques franchis.
Avec de l'audace, on peut tout entreprendre.

BANQUE POPULAIRE
MÉDITERRANÉE
la réussite est en vous

Banque Populaire Méditerranée, société anonyme coopérative de Banque Populaire à capital variable (articles L. 512-2 et suivants du code monétaire et financier et l'ensemble des textes relatifs aux banques populaires et aux établissements de crédit). 058 801 481 RCS Nice. N° d'immatriculation auprès de l'organisme pour le registre des intermédiaires en assurances (ORIAS) : 07 005 622. Siège social : 457 Promenade des Anglais - BP 241 06292 NICE CEDEX 03 - www.bpmed.fr - Téléphone : 04.93.21.52.00 (appel non surtaxé, coût selon opérateur)