

# MACIF 60'

Interview

**François  
Gabart**  
«Un Graal  
fascinant»  
p. 4

Spécial  
**Vendée  
Globe**

Départ le 10 novembre 2012

Aventure

**Parcours et météo  
autour du monde** p. 10

Macif Solidarité Mer

**Un engagement  
dans le milieu maritime** p. 16



SOLIDARITÉ MER



"Nous avons fait ce qu'il fallait pour être là ; nous sommes fiers d'être au départ..."

**Baptême du 60 pieds MACIF,**  
à La Rochelle le 18 septembre 2011.

François Gabart, Michel Desjoyeaux, Gérard Andreck,  
Roger Iseli, Jean-Bernard Le Boucher, François Pécheux



L

*a préparation du Vendée Globe aura fait de 2011 une année particulièrement active. En août, ce fut tout d'abord la mise à l'eau du monocoque MACIF. Cette première étape venait concrétiser un chantier ambitieux, lancé neuf mois plus tôt. Ce furent ensuite les premières courses et le constat que cette aventure, menée conjointement par le groupe Macif et notre skipper François Gabart, générerait un réel engouement. Pour avoir vu, lors du départ de la Transat Jacques Vabre au Havre, la foule se presser autour de notre voilier, je mesure mieux aujourd'hui combien ce projet suscite l'enthousiasme auprès d'un très large public. Pour nous, Macif, c'était se dire : « nous avons fait ce qu'il fallait pour être là ; nous sommes fiers d'être au départ... ». Ce furent aussi des résultats bien au-delà de nos espérances avec une première victoire pour François à bord de MACIF sur la Transat BtoB.*

Cette année, le point d'orgue sera bien évidemment le Vendée Globe : il existe, dans l'esprit de cette course, une convergence évidente avec les valeurs de solidarité qui sont à la base de notre activité d'assureur mutualiste. Ce tour du monde va être également l'occasion d'aller tutoyer le très haut niveau, son exigence technique et morale. Cette ambition, qui va nous fédérer durant les mois à venir, fera que l'aventure de François Gabart sur MACIF sera collective, que son histoire imprènera tous les acteurs de notre groupe mutualiste, salariés, délégués et sociétaires.

Pour le groupe Macif, cet engagement procède aussi d'une démarche cohérente, dans le droit-fil de nos actions en faveur du monde de la mer. La création de Macif Centre de Voile, notre présence, depuis de nombreuses années, aux côtés de la Société nationale de sauvetage en mer concrétisent



Gérard **Andreck**

Président du groupe Macif

notre politique en matière de prévention des risques maritimes. Je n'oublie pas non plus le soutien apporté par plusieurs de nos régions au navigateur Thierry Dubois lors de ses deux Vendée Globe, en 1996 et 2000.

C'est peut-être là qu'il faut aller chercher l'origine de notre engagement d'aujourd'hui. Comme pour Thierry, nous avons voulu, au travers des sélections « Skipper Macif », donner leur chance à des garçons qui n'étaient pas forcément les plus connus, mais dont le talent et l'envie méritaient d'être encouragés. Avec le concours de la Fédération Française de Voile, nous avons bâti une filière d'excellence dont nous sommes fiers. François Gabart est d'ailleurs issu de cette filière de promotion. En décidant de l'accompagner dans ses rêves, nous savons quelle responsabilité nous lui confions, puisqu'il devient porteur des ambitions du groupe Macif dans cette épreuve mythique qu'est le Vendée Globe. Nous savons aussi que nous sommes en phase avec un marin qui s'est rendu attachant par son opiniâtreté, sa modestie et qui surtout dispose d'une qualité rare, celle d'adjoindre une éthique personnelle à l'esprit de compétition. Alors pourquoi ne pas le dire, oui, nous fondons beaucoup d'espoirs dans ce pari.

Ce dossier de presse est l'occasion de découvrir un peu plus notre skipper François Gabart, les actions du groupe Macif dans le monde maritime et les valeurs que nous partageons avec ses différents acteurs. Nous espérons qu'il satisfera votre curiosité. Bonne lecture !

Gérard Andreck

# Palmarès

## À bord de MACIF

- 2<sup>e</sup> de l'Europa Warm'Up 2012
- Vainqueur de la transat BtoB 2011 en solitaire
- 4<sup>e</sup> de la Transat Jacques Vabre 2011 avec Seb Col

## Circuit IMOCA

- Barcelona World Race 2011 à bord de Fonia avec Michel Desjoyeaux, en double (abandon après 29 jours de course)
- 2<sup>e</sup> de la Transat Jacques Vabre 2009 à bord de Groupe Bel avec Kito de Pavant, en double

## Circuit Figaro

- Champion de France de Course au Large 2010
- Solitaire du Figaro :  
2010 (2<sup>e</sup>), 2009 (13<sup>e</sup>), 2008 (16<sup>e</sup>)
- Transat BPE : 2009 (3<sup>e</sup>) en solitaire
- Cap Istanbul :  
2010 (1<sup>er</sup>) en solitaire, 2008 (3<sup>e</sup>) en solitaire,  
2007 (2<sup>e</sup>) en double

## Autres titres

- Champion du monde junior en Tornado 2004
- Champion de France en Moth Europe 1999
- Champion de France en Optimist 1997

# François Gabart : "Un Graal fascinant"



*29 ans, François Gabart s'apprête à disputer son premier Vendée Globe sous les couleurs de la Macif. Une course qui l'a toujours fait rêver et dont il espère bien être l'un des principaux acteurs à partir du 10 novembre prochain. Confessions...*

**François, comment avez-vous attrapé le « virus » du bateau ?**

Je l'ai attrapé assez jeune, à l'âge de 6 ans, après avoir navigué pendant un an avec mes parents et mes deux sœurs à bord d'un dériveur de 12 mètres. Ce fut par la même occasion ma première traversée de l'Atlantique dans les deux sens et j'en garde le souvenir d'une expérience formidable.

**Après la navigation, comment vous est venu le goût de la régates ?**

Si aujourd'hui je fais de la course au large, c'est en grande partie grâce à ce voyage initiatique. Lors de notre escale en Floride, j'avais eu l'occasion d'essayer un Optimist. De retour en France, j'ai alors commencé à en faire régulièrement. De fil en aiguille, j'ai disputé mes premières régates en 1993, gagné mes premières coupes en 1994, tout en pratiquant du Dart 18 avec mon papa. Je suis ensuite passé au Moth Europe en 1997, puis en Tornado en 2001. C'est à ce moment-là que je suis vraiment entré dans une démarche de haut niveau.

**Et celui de la course au large ?**

J'ai beaucoup appris en Tornado. Mais, à un moment, j'ai eu une petite frustration de ne faire que tourner autour de deux bouées... Les projets

sont venus petit à petit : j'ai d'abord eu la chance de participer au Tour de France à la voile avec l'INSA, l'école d'ingénieur où je faisais mes études, puis j'ai navigué avec Antoine Koch sur le trimaran de 60 pieds Sopra et le rêve de faire du Figaro s'est peu à peu concrétisé. J'ai alors commencé à mettre toute mon énergie dans ce nouveau projet à partir de 2005.

**De là à passer au Vendée Globe, il y a un grand pas, non ?**

Le Vendée m'a toujours attiré, c'est venu comme une évidence, comme un Graal fascinant. Quand j'ai vu le départ en novembre 2008, je me suis fait le pari d'être à bord d'un monocoque IMOCA l'année suivante. Kito (de Pavant), pour lequel j'avais fait le routage sur la Transat Jacques Vabre 2007, m'a proposé d'embarquer à bord de Groupe Bel pour l'édition de 2009. Ce fut une expérience extraordinaire, avec une deuxième place à la clé au Costa Rica !

**Il y a aussi eu la rencontre avec la Macif qui fut décisive ?**

Je me sens en phase avec la Macif, nous partageons les mêmes valeurs, les mêmes objectifs et la même philosophie de travail. Fin 2009, j'ai d'abord été sélectionné dans le cadre de la filière Skipper Macif. Puis, en 2010, je termine deuxième de la Solitaire du Figaro derrière un Armel Le Cléac'h intouchable, avant de remporter le titre de champion de France de course au large en solitaire grâce à ma victoire sur la Cap Istanbul. Ce fut un immense bonheur partagé ! Nous avons alors réfléchi ensemble à l'idée d'un projet Vendée Globe. Ensuite, tout est allé très vite puisqu'en décembre 2010, nous lançons la construction du bateau.





*"Ce parcours nous emmène dans des endroits du globe isolés, où nous avons rarement l'occasion de naviguer."*

**Quels souvenirs vous viennent spontanément à l'esprit quand on évoque le Vendée Globe ?**

J'ai toujours suivi le Vendée Globe quand j'étais petit, mais d'assez loin, à travers les médias. C'est lors de la dernière édition, en 2008, que j'ai pour la première fois, eu la chance de vivre le départ de l'intérieur, avec le Pôle Finistère Course au Large. J'étais allé auparavant au dernier briefing météo de Jean-Yves Bernot (routeur et météorologue), je commençais à connaître quelques coureurs... Ce n'était pas rien de les voir se préparer à partir pour trois mois de course. J'ai alors réalisé que c'était vraiment quelque chose d'exceptionnel et cela m'a conforté dans mon envie d'y participer un jour.

**Et le fameux passage dans le chenal des Sables d'Olonne, l'avez-vous suivi sur la précédente édition ?**

Oui et je l'ai vécu aux premières loges. Cela a été une grande surprise. Il y a une vraie magie qui entoure le départ et l'arrivée de cette course. Lors du départ, je faisais partie de « l'escorte » de Sam Davies. À l'arrivée : le Zodiac du Pôle sur lequel j'avais embarqué était chargé de remorquer Foncia. J'ai donc eu la chance de vivre la remontée de Mich' (Michel Desjoyeaux) aux premières loges. C'était la première arrivée de course que je vivais de cette manière. Ce moment où le bateau perce l'horizon m'a vraiment frappé.

**Pour vous, est-ce que la formule « Everest de la mer », souvent accolée au Vendée Globe, a un sens ?**

Évidemment cette notion me parle. J'admire le milieu montagnard et l'Everest me fascine autant que le Vendée Globe. C'est le plus haut sommet du monde et pour moi le Vendée Globe est l'une des plus grandes courses au monde. On peut donc faire le parallèle entre les deux disciplines.

**Et considérez-vous que c'est encore une aventure aujourd'hui ?**

Oui, cela en est une ! Elle est d'abord humaine avec une histoire qui se construit quelques années avant la course, avec un partenaire et une équipe. Ensuite, par définition, j'associe l'aventure à quelque chose de non maîtrisable. Des événements imprévisibles peuvent se passer pendant les trois mois de course et changer la donne régulièrement. Enfin, ce parcours nous emmène dans des endroits du globe isolés, où nous avons rarement l'occasion de naviguer. Donc définitivement oui, le Vendée Globe est une grande aventure !



" Je suis un bizuth sur le Vendée Globe mais, le 60 pieds MACIF est un super bateau, rapide, fiable et solide."



*Aventure, cela implique-t-il aussi une notion de peur, d'appréhension ?*

Je sais bien que ce ne sera pas facile tous les jours, mais j'ai tellement envie d'y aller que je ne ressens pas de peur spécifique. Je suis d'ailleurs en pleine préparation. Après, il peut y avoir des incertitudes et des doutes, mais c'est normal avant une première participation.

*Le Vendée Globe est avant tout une course, comment vous situez-vous vis-à-vis de la concurrence ?*

Je ne me considère pas comme faisant partie des favoris mais comme un bon outsider. J'ai gagné la dernière course en solo de la classe IMOCA et le 60 pieds MACIF est un super bateau. Cependant, je suis un bizuth sur le Vendée Globe, ce qui signifie que je vais découvrir des choses au fur et à mesure. Nos monocoques sont excessivement compliqués et je ne navigue sur ce type de bateau que depuis deux ans. En face de moi, le plateau est relevé avec notamment Vincent Riou, vain-

queur en 2004 (d'ailleurs bizuth à l'époque, ce qui est donc possible !). Il y a aussi d'autres concurrents très expérimentés comme Armel Le Cléac'h et Jean-Pierre Dick, qui ont montré ces dernières années qu'ils avaient l'étoffe pour gagner. Néanmoins, j'ai réussi à les battre sur la Transat BtoB, j'en suis donc capable sur le Vendée Globe et ce n'est pas parce que je les considère comme des favoris que je vais me laisser doubler !

*Le bateau MACIF est-il l'outil idéal pour bien figurer sur ce Vendée Globe ?*

MACIF est une belle machine, l'un des monocoques les plus récents de la flotte IMOCA, qui conjugue toute l'expérience de l'équipe de construction du chantier CDK et de l'écurie Mer Agitée. Il est rapide, fiable et solide. Ensemble, nous avons déjà beaucoup appris et obtenu un grand nombre de réponses sur les courses de 2011. Aujourd'hui, nous en avons la certitude, ce sera l'un des plus jolis bateaux qui sera au départ le 10 novembre prochain !

# R

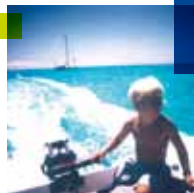
**1989**

"Place favorite de François sur Pesk Avel"



**1990**

"Il partait avec l'accord de ses parents tout seul en annexe"



**1994**

"Sur le National 'Opti'. J'avais déjà le bon sticker sur la voile !"



**1997**

Champion de France d'Optimist



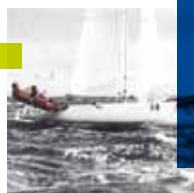
**1999**

Champion de France Moth Europe



**2004**

Champion du monde Jeune Tornado



**2008**

Skipper Espoir Région Bretagne



**2009**

Vainqueur de la sélection Skipper Macif 2010



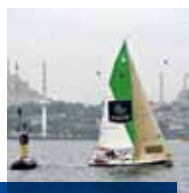
**2009**

2<sup>e</sup> de la Transat Jacques Vabre avec Kito de Pavant



**2010**

Champion de France de Course au Large en Solitaire



**2011**

1<sup>re</sup> victoire en IMOCA sur la Transat BtoB



**2011**

4<sup>e</sup> de la Transat Jacques Vabre avec Seb Col



évéélé sur le circuit Figaro Bénéteau II, il saute d'une classe dès décembre 2010, pour un 60 pieds tout neuf. Après la mise à l'eau du bateau MACIF en août, il s'offre, quatre mois plus tard, une première victoire en solitaire sur la Transat BtoB. Aujourd'hui, il s'apprête à réaliser son rêve : courir le Vendée Globe...

**Nom :** Gabart, aucun rapport avec le bateau même si son arrière-grand-père construisait des gabarres pour pêcher sur la Dordogne.

**Prénom :** François, du latin « francus », qui signifie « homme libre ».

**Naissance :** 23 mars 1983, en Charente à Saint-Michel d'Entraygues. Cadet d'une famille de 3 enfants, ses deux sœurs, Alice et Cécile, pratiquent la voile légère. Il vit aujourd'hui dans la « Vallée des Fous » à Port-la-Forêt (29), camp de base du 60 pieds MACIF.

**Père :** Dominique, dentiste, a reçu une éducation tournée vers la mer. Pendant son temps libre, il construisait un Optimist en bois, pour François (âgé de 6 ans), dans le salon de la maison familiale en Charente.

**Mère :** Catherine, magistrate, suivait sa joyeuse troupe sur les entraînements et les régates tous les week-ends.

**Diplôme :** Ingénieur INSA en 2007, filière Génie mécanique développement et Ingénieur Entreprendre. Il jongle entre les études et une préparation olympique en Tornado.

**Premier job :** Équipier, à bord du trimaran Sopra d'Antoine Koch, sur la Multicup Londres-Nice en mai 2006.

# François Gabart

## Une étoile montante

**Cerveau :** *vif d'esprit*, en ébullition permanente. Capable d'agir et d'analyser en même temps. Toujours à l'écoute, François emmagasine les informations, les trie et les réutilise pour continuer de progresser encore et toujours.

**Sourire :** *généreux*, témoignage d'une joie de vivre évidente et de l'envie de partager ses rêves et ses projets avec son équipe, ses proches, le groupe Macif et tous ceux qui l'entourent et lui font confiance.

**Front :** *haut*, signe d'une détermination sans faille. Mais aussi d'une intelligence synthétique... Plus facile quand il s'agit de faire des choix.



**Épaules :** *larges mais pas trop*, il n'a pas le gabarit d'un troisième ligne de rugby. Plutôt fin et élancé, c'est néanmoins un athlète complet, capable de supporter des charges de travail intense. Le fruit d'un entraînement constant de sa condition physique.

**Yeux :** *bleus*, une évidence pour un marin... Mais François c'est aussi une sincérité dans le regard, signe de sa volonté de rester fidèle à ses valeurs.

**Cœur :** *secret*, François n'expose pas son intimité indument.

**Oreille :** *attentive*, en mer, on vit dans un monde peuplé de bruits divers. Il faut apprendre à déceler ceux qui témoignent que tout va bien à bord de ceux qui constituent des messages d'alerte.

# La météo vue par François

« L »

*a météo, une passion »*

« J'ai toujours été passionné par la météo et ceci bien avant de savoir que je serai marin. Quand je faisais de l'Optimist, je lisais déjà les livres de Jean-Yves Bernot. À l'époque, je ne comprenais pas forcément tout, mais j'étais fasciné par ces questions de stratégie. Aujourd'hui, j'ai la chance de travailler le sujet avec lui ! »

*« Le pied à l'étrier... »*

« Ma première grande expérience remonte à 2007, quand Kito de Pavant m'a proposé de le router sur la Transat Jacques Vabre. À l'époque, je voulais faire de la course au large mais je n'avais pas de sponsor, c'était donc une bonne opportunité. Pendant plusieurs mois, je suis ainsi resté concentré sur la météo et j'ai beaucoup progressé en vivant la course comme si j'y étais. De même, sur la Barcelona World Race, Michel Desjoyeaux me laissait faire à bord l'analyse météo et en déduire des propositions de route. Au final, c'était toujours lui, en tant que skipper, qui prenait l'ultime décision mais il était rare que nous ne soyons pas du tout d'accord. »

*« La préparation météo du Vendée Globe : toujours avec Jean-Yves Bernot ! »*

« C'est le spécialiste par excellence de la météorologie appliquée à la course au large. »

C'est d'ailleurs pour cela qu'il travaille avec les meilleurs marins du monde. Je suis donc ses cours de formation tout au long de l'année car il propose des exposés très théoriques sur la façon dont se sont passées les dernières éditions du Vendée Globe, sur les situations générales, les trajectoires moyennes, les erreurs classiques à éviter et les éventuels « bons coups » à faire. Il est bien sûr impossible de connaître à l'avance la trajectoire exacte à suivre, mais cela me permet de me mettre dans certains schémas stratégiques. »

*« Les portes des glaces : une très bonne chose »*

« Elles existent depuis 2004 et c'est une très bonne chose d'avoir instauré à nouveau ces portes des glaces pour ce Vendée Globe. Elles vont nous permettre de naviguer dans des endroits extraordinaires, avec une meilleure sécurité par rapport aux premières éditions. Aujourd'hui, nous avons la chance de disposer d'informations très précises sur les icebergs et growlers qui remontent de l'Antarctique. Leur localisation est un élément de prévention qu'il ne faut donc pas négliger sur un tel tour du monde. En sachant où ils se trouvent pour la plupart, il est possible de les éviter. Nous sommes des passionnés de bateau et de course, certes, mais je ne veux pas jouer à la roulette russe ! »



# Le parcours

par François et  
Jean-Yves Bernot

**Le parcours (François) :** « Le parcours du Vendée Globe est assez simple : la flotte part des Sables d'Olonne, descend l'Atlantique, laisse l'Antarctique sur la droite en traversant l'océan Indien et le Pacifique, avant de contourner le cap Horn puis de remonter l'Atlantique jusqu'aux Sables d'Olonne ! Simple en soi, mais truffé de petits pièges... »

**Le départ (François) :** « Ce sera le début de l'aventure avec le passage du cap Finistère ! Après trois semaines passées à quai aux Sables d'Olonne, à répondre aux différentes sollicitations, le changement d'ambiance sera radical. Tout d'un coup, je serai seul en mer, dans des conditions peut-être difficiles, comme ce fut le cas il y a quatre ans : les bateaux avaient dû essayer 40 nœuds dès la deuxième nuit en traversant un front. À ce moment-là, il ne faudra pas faire de bêtises, naviguer propre et simple, sans vouloir être devant à tout prix. Mieux vaut éviter de casser sur les premiers jours de course ! »

**La descente de l'Atlantique (Jean-Yves Bernot) :** « Ce sera la fin de l'automne au moment du départ. Il est donc possible que des coups de vent assez forts et changeants suivent la flotte jusqu'à Lisbonne. Au-delà du Portugal, les solitaires devraient commencer à bénéficier d'un vent de nord-est et sentir les prémices de l'alizé au large des côtes marocaines. À partir de là, ce sera alors une course de vitesse qui s'engagera. »



**Le Pot au noir (François) :** « Comme le dit Jean-Yves Bernot : "il ne faut pas penser à gagner la course dans le Pot au noir, mais en revanche, il est possible de la perdre à ce moment." C'est en effet un passage difficile à gérer car cette zone de convergence météo intertropicale revêt toujours une part de hasard et d'incertitude. De ce fait, la route la plus courte n'est pas toujours la meilleure... »

**L'Atlantique sud (François) :** « Là, la question est de savoir par où contourner l'anticyclone de Sainte-Hélène. Il s'agit d'une grande zone sans vent qui peut avoir des déplacements assez rapides et qui se décompose parfois en plusieurs bulles mouvantes. Aujourd'hui, il est bien étudié par les modèles météo, mais sur des échéances de temps trop réduites pour avoir un indice de fiabilité optimal. Cela nous oblige donc à faire des choix assez tôt sans forcément connaître la situation de l'autre côté de l'anticyclone, à la fin du contournement. Pour autant, ce sont ces notions de prise de risques, face aux prévisions météo imprécises, qui me passionnent ! »

**L'océan Indien (Jean-Yves Bernot) :** « Que ce

## Le chiffre

# 24 000

C'est la distance théorique du Vendée Globe en milles nautiques, portes des glaces incluses, soit 44 450 kilomètres. La plus longue distance parcourue par un vainqueur a été effectuée en 2008-2009 par Michel Desjoyeaux. Il avait alors parcouru presque 3 000 milles (5 556 km) de plus que les 25 315 milles (46 883 km) d'Alain Gautier en 1992-1993.



*"Le Grand Sud est synonyme de dépressions assez violentes et de grosses mers avec une houle et des vagues jamais vues ailleurs."*

... soit pour l'océan Atlantique sud comme pour l'Indien, ces zones se caractérisent par beaucoup de vent et de vagues. Il faut donc toujours être extrêmement méfiant. Les bateaux commenceront à aller vite et pourront ainsi rester un bon moment dans un même système météo. Les skippers et leurs montures seront alors soumis à rude épreuve : ce sera la partie la plus pénible du trajet. »

**Le « Grand Sud » (François) :** « Le Grand Sud, même si je n'y suis jamais allé, est synonyme de dépressions assez violentes et de grosses mers avec une houle et des vagues jamais vues ailleurs. Les dépressions débutent en Argentine et poursuivent leur route sur trois océans, l'Atlantique sud, l'Indien puis le Pacifique, ce qui peut créer des mers impressionnantes. Je vais essayer d'appréhender cette zone en tenant compte des conseils que l'on me donne et en étudiant les trajectoires des précédentes éditions. »

**Le Pacifique (Jean-Yves Bernot) :** « Une fois au sud de l'Australie et la Nouvelle-Zélande, le temps redevient plus variable. Les stratégies devraient

être plus offensives grâce à des petites dépressions à négocier. Débutera alors l'océan Pacifique, toujours beau mais grand ! Il y a comme un sentiment de vertige quand on s'y attaque, d'autant que se pose le problème des glaces, même si les portes désormais imposées modifient sérieusement le paysage. »

**Le cap Horn (François) :** « C'est un cap mythique et une étape importante qui sonne la fin d'une longue période, à la fois difficile et extraordinaire, avec de grands surfs, sans doute uniques, dans des endroits inhospitaliers. Même si, à ce moment-là, la course sera encore loin d'être finie, c'est quand même un passage assez symbolique, une sorte de délivrance. La fin de la course approchera et commencera à se faire sentir. »

**Le cap Horn puis l'Atlantique sud (Jean-Yves**



*"Le passage du cap Horn sonne la fin d'une longue période dans des endroits inhospitaliers."*

**Bernot** : « Le Horn, en période de mauvais temps, peut donner lieu à un adieu musclé aux mers australes. Ce changement de rythme lors de la remontée de l'Atlantique sud peut alors paraître soudain et très lent. Psychologiquement, cela peut être difficile à assumer, d'autant plus que tous les coureurs commenceront à être fatigués. C'est donc toujours une zone très tendue. »

**L'Atlantique nord (Jean-Yves Bernot)** : « Le Pot au Noir, jamais très actif en janvier-février, n'est pas un énorme problème. En revanche, la remontée vers l'Europe est très stratégique, avec souvent deux solutions selon les vents : remonter directement jusqu'aux Açores avant de mettre le clignotant à droite, ou viser le Cap Finistère pour ne pas s'éloigner de l'axe du vent. Cette décision doit être prise tôt, ce qui signifie que les skippers

abattront là leur dernière carte. »

**L'arrivée (François)** : « Ce sera le sprint final. Si les écarts entre les bateaux sont conséquents et les positions stabilisées, il faudra alors gérer la fin de course sans tenter d'options tordues, en naviguant simple. En revanche, si les écarts sont serrés avec une belle bagarre à la clé, il pourra y avoir du jeu. La Transat BtoB a démontré que l'arrivée en Europe en plein hiver, peut donner lieu à de sacrées dépressions. Ces phénomènes violents ne sont pas très simples à appréhender. Si la dépression se trouve dans le golfe de Gascogne, nous serons bien obligés d'y aller pour franchir la ligne d'arrivée. Même si cela n'est pas arrivé sur les derniers Vendée Globe, il faut se préparer à un tel scénario. »

# Le bateau à la loupe

## Les voiles

1

À bord, 10 voiles sont autorisées. La plus grande des voiles d'avant est le spinnaker, la plus petite est le tourmentin (voile de tempête).

## Les trappes de survie

2

Outre la trappe dans le tableau arrière, se trouve une autre trappe dans le fond du bateau en cas d'éventuel retournement pour sortir sans risque.

## La casquette de protection

3

Amovible pour barrer et manœuvrer à l'abri en cas de gros temps.

## Fiche d'identité de MACIF

Nom officiel : **MACIF**

N° : **301**

Port d'attache : **Port-la-Forêt**

Architecte : **VPLP/Verdier**

Chantier : **CDK Technologies / Mer Agitée**

Matériaux : **nomex / carbone**

Date de mise à l'eau : **16 août 2011**

Longueur : **18,28 m**

Hauteur du mât : **29 m**

Déplacement : **7,7 tonnes**

Poids du lest : **3 600 kg**

Type de gréement : **mât aile**

Dérives : **2**

Type quille : **mécano-soudée**

Ballasts : **8 réservoirs (2x4), 5 000 litres par côté**

Surface de voilure au près : **340 m<sup>2</sup>**

Surface de voilure au portant : **570 m<sup>2</sup>**

Source de production d'énergie à bord :

**génératrice moteur & hydrogénérateur**



4

## Les safrans

Montés sur un axe, ils peuvent se relever en cas de choc. On peut aussi relever le safran au vent pour diminuer la traînée dans l'eau et effacer les effets de frein.

5

## La cellule de vie

Ambiance monacale, rien de superflu ! Tout est pensé en fonction de la chasse au poids et de quelques éléments de confort succincts pour le skipper.

Intérieur blanc pour une cellule de vie plus lumineuse : indispensable pour le repos des yeux et le moral du navigateur dans les mers du sud.



## 8 Le pont ailes de mouette

Innovation où le centre du pont est incurvé vers le bas pour baisser le centre de gravité du bateau et un meilleur recouvrement des voiles d'avant.

## 9 Les cloisons

Elles sont toutes munies de portes étanches pour pouvoir isoler un compartiment en cas de voie d'eau. L'ergonomie des portes et des trappes a été pensée pour faciliter au maximum le déplacement du navigateur et le transport des voiles dans le bateau.

## 10 Les dérives

Elles servent au près, pour permettre au monocoque MACIF de faire un cap acceptable. Leur inclinaison a pour objectif de soulager le bateau au reaching (proche du travers).

## 11 Les outriggers

Ce sont eux qui permettent aux haubans ancrés sur le mât d'avoir suffisamment d'angle pour lui assurer une bonne tenue.

## 7 Le mât aile pivotant

Avec un gréement dit « thonnier » en référence aux tangons qui équipaient les dunees qui sillonnaient le golfe de Gascogne au début du XX<sup>e</sup> siècle.

## 6 La quille

Pivote latéralement pour permettre au monocoque de bénéficier d'un surcroît de puissance aux allures proches du vent.

## Le chiffre

# 200

C'est le nombre de litres de gasoil maximum embarqués à bord du monocoque MACIF. Du carburant sur un bateau à

voile ? Cela peut paraître étonnant, mais le gasoil est indispensable à bord pour faire fonctionner le moteur. Ce dernier ne sert pas à faire avancer le bateau, mais à fournir l'énergie à bord qui permettra de faire fonctionner tout l'électronique du bord (pilote automatique, ordinateur, systèmes de communications embarqués pour notamment la réception des fichiers météo et les échanges d'information avec la terre) mais aussi les vérins hydrauliques, le dessalinisateur...

## L'énergie

Les sources d'énergie restent classiques. Un très gros effort est fait pour optimiser les consommations. C'est principalement le moteur qui fournira l'électricité, même si un hydrogénérateur est prévu comme énergie d'appoint.

# MACIF 60'

un programme  
dans la continuité  
de *Skipper Macif*



D

*Depuis près de 40 ans le groupe Macif est engagé dans le milieu marin.*

Assurance navigation de plaisance, prévention des risques en mer, formation à la navigation et à la sécurité, innovation sociale, préservation de l'environnement et

course au large sont autant de domaines dans lesquels le groupe Macif intervient. Aujourd'hui, toutes ces actions forment la démarche Macif Solidarité Mer et les deux programmes de course au large, Skipper Macif et MACIF 60', en sont les emblèmes.



# D

Depuis maintenant cinq ans, la Macif a choisi de donner leur chance à de jeunes navigateurs, talentueux et déterminés.

Chaque année, au vu de leurs qualités techniques, mais aussi des valeurs qui leur sont chères, de leur capacité à mener un projet et à le défendre, un nouveau Skipper Macif prend la barre d'un Figaro Bénéteau II pour deux ans. Ce sont donc bien deux skippers Macif qui peuvent ainsi s'entraîner en équipe et dans un cadre sportif structuré pour progresser ensemble. Sur le circuit IMO-CA, c'est François Gabart, jeune navigateur issu de la filière Skipper Macif, qui a été choisi pour prendre en main le bateau MACIF.

**"...une équipe solidaire..."**

*Jean-Bernard Le Boucher, Directeur des programmes de course au large*

« Il existe un lien très fort entre le programme MACIF 60' et la filière Skipper Macif. Quand nous avons lancé le programme Skipper Macif,

notre objectif était de détecter de jeunes talents, à l'aise techniquement, mais aussi capables de défendre les valeurs du Groupe. Je pense notamment aux notions de solidarité ainsi qu'à notre volonté d'accompagner des personnes porteuses de projet, de les aider à franchir un nouveau cap.

Au final, nos marins se sentent bien dans cette histoire-là. Il existe entre eux une relation véritable : ils sont unis autour d'une vision partagée de la course au large. Concernant François Gabart, la décision de construire un bateau pour le Vendée Globe est venue de la conjonction de trois volontés : investir pour l'avenir, accompagner un jeune navigateur dont nous mesurons déjà l'énorme potentiel et s'appuyer sur la structure d'accompagnement qu'est l'écurie Mer Agitée de Michel Desjoyeaux. La voile est un sport qui nous correspond bien par les valeurs et l'authenticité qui s'en dégagent. »

*François Gabart, skipper de MACIF 60'*

« Je me sens totalement en phase avec cette démarche. Elle a été bâtie sur des valeurs que je partage comme la solidarité des gens de mer, le partage d'expérience ou encore la recherche de performance. Je suis fier d'être un des représentants de Macif Solidarité Mer. »



Paul Meilhat, François Gabart, Fabien Delahaye





*Paul Meilhat et Fabien Delahaye, skippers Macif 2011 et 2012*

**PM** : « Avec François, nous nous sommes croisés à l'époque où nous étions tous les deux en préparation olympique à La Rochelle. Nos parcours se ressemblent, avec peu d'années d'écart... »

**FD** : « Notre rencontre est plus récente : c'était en 2009 quand je suis arrivé sur le circuit Figaro. Nous partageons une collocation à Port-la-Forêt, avec Nicolas Lunven. Et nos parcours se ressemblent aussi. Je lui succède pour le titre de Champion de France, mais il me manque une victoire dans une épreuve majeure du circuit. François avait gagné la Cap Istanbul et Nico, la Solitaire du Figaro. Je sais ce qu'il me reste à faire... François est aussi un navigateur extrêmement méthodique, rigoureux, travailleur. Personne ne mesure encore tout son potentiel. »

**PM** : « Sans oublier non plus son niveau de motivation et de détermination. Quand il s'engage, c'est toujours à fond... »

**Les deux** : « Nous n'avons qu'un seul regret : nos programmes respectifs sont si serrés, que nous avons peu d'occasions d'aller naviguer à bord du 60 pieds MACIF. Mais si l'opportunité se présente, on ne se gênera pas... »

**FD** : « Et vice versa, comme sur le prologue de la Transat AG2R LA MONDIALE cette année. Alors que Paul était souffrant, François est venu fort heureusement le remplacer au pied levé. Nous sommes une équipe solidaire ! »

Plus d'informations sur :

[www.macifcourseaularge.com](http://www.macifcourseaularge.com)

[www.macifsolidaritemer.com](http://www.macifsolidaritemer.com)

Twitter : [www.twitter.com/Macif60](https://twitter.com/Macif60)

[www.twitter.com/SkipperMacif](https://twitter.com/SkipperMacif)

[www.facebook.com/MacifSolidariteMer](https://www.facebook.com/MacifSolidariteMer)



*Les regards croisés  
Macif Solidarité Mer*

## Sponsoring

**Catherine Antonetti**

*(Directrice de la communication du groupe Macif)*

« Notre investissement dans le programme MACIF 60' s'inscrit dans notre démarche Macif Solidarité Mer : c'est avant tout le prolongement naturel de l'engagement de notre Groupe dans le milieu marin. C'est un programme ambitieux, complémentaire à celui de Skipper Macif. Il permet de véhiculer des valeurs de solidarité, de lien social, de respect de l'environnement en lien avec la performance et l'innovation. Mais c'est aussi pour nous, une formidable occasion de fédérer les collaborateurs de la Macif : avoir choisi François Gabart, c'est montrer que notre Groupe a la volonté d'accompagner des porteurs de projets audacieux qui, par leurs réussites, valorisent la marque. Cette dimension est essentielle. »

**Christian Le Pape**

*(Directeur du Pôle France Finistère Course au Large)*

« Il existe une vraie cohérence entre la mise en place de la filière de détection Skipper Macif et le programme MACIF 60'. Dans les deux cas, il s'agit de faire confiance à des jeunes talents, de leur donner les moyens de réussir après les avoir sélectionnés sur leur motivation et les perspectives de résultat. Le programme MACIF 60' est sur ce plan, totalement en phase avec les exigences de la course au large d'aujourd'hui.

Une équipe organisée, soutenue par une structure professionnelle, un skipper de haut niveau, une véritable exigence de recherche et de développement. »

# L'œil des copains

Ils ont déjà participé à l'aventure d'un tour du monde et connaissent bien François Gabart. Quel regard portent-ils sur ce jeune homme pressé ? Entretiens...



## Kito de Pavant

Skipper de Groupe Bel  
2<sup>e</sup> de la Transat Jacques Vabre 2009  
avec François Gabart

« Cette Transat Jacques Vabre, c'était la première de François sur un IMOCA. J'ai découvert un garçon attachant, très à l'écoute, mais aussi un compétiteur qui ne lâche jamais. Et ce... toujours avec le sourire, ce qui ne gêne rien. »

Ils l'ont dit...



## Michel Desjoyeaux

parrain de MACIF 60'

Skipper du MOD 70 Foncia  
Double vainqueur du Vendée Globe

« Grâce au centre d'entraînement de Port-la-Forêt, j'ai vite pu me faire une idée du potentiel du garçon. Quand il a fait acte de candidature pour venir naviguer avec moi sur la Barcelona World Race, je savais déjà à qui j'avais affaire. Ensuite, c'est une histoire de cercle vertueux. Il souhaitait faire le Vendée Globe, notre structure « Mer Agitée » pouvait lui apporter une expertise qui lui ferait gagner un temps fou, on a décidé de construire un bateau neuf. Le pari peut sembler osé, mais je crois que nous sommes simplement réalistes. Une chose est sûre : je n'aurais pas été convaincu des possibilités de François, je n'aurais pas tenté l'aventure. »



## Armel Le Cléac'h

Skipper de Banque Populaire  
2<sup>e</sup> du Vendée Globe 2008-2009

« Avec François, on doit avoir une approche assez similaire des choses. On a suivi tous les deux une formation scientifique, on est passé par les mêmes filières de formation. Je crois qu'on a aussi tous les deux cette capacité à ne pas confondre les impératifs de la compétition et la nécessité d'avoir une vie sociale équilibrée. Pour être franc, c'est quand même un garçon que j'apprécie beaucoup plus quand j'arrive à le garder derrière moi. Mais ce n'est pas facile... »



# La Dream Team MACIF 60'

# A

vec une équipe technique qui a de l'enthousiasme à revendre, François Gabart, 29 ans, est entouré des meilleures compétences pour la préparation et l'optimisation du monocoque 60 pieds MACIF.

Ils sont cinq, autour de lui, à former une équipe soudée. Pendant le tour du monde, François pourra compter sur eux 24h/24 pour toutes les questions techniques et leur soutien, dans les bons moments comme les plus difficiles. Micro-trottoir avec la troupe du skipper charentais...



Sébastien Gladu, 40 ans,  
Second du bateau

François vu par Sébastien :  
« **Bosseur et perfectionniste** »

**Ton job ?** Je suis responsable de la préparation globale du bateau, pour la grande échéance du 10 novembre. Quand François n'est pas à bord sur les convoyages, je le remplace. Pendant la construction du bateau, j'étais plus spécialement chargé de la gestion des matériaux composites et du gréement courant.

**Ton skipper ?** Il a toutes les compétences pour gagner. Il sait ce qu'il veut et nous avons de vraies relations de confiance. Au départ de la Transat BtoB, après toutes nos réparations, François nous a demandé s'il pouvait y aller à fond. On lui a répondu oui et il y est allé sans se poser de question car il avait confiance en nous.

**Ton conseil ?** Ne sois pas trop fougueux et préserve le bateau.



Clément Rivé, 29 ans,  
Responsable électronique  
et énergie

François vu par Clément :  
« **Rigoureux et obstiné,  
dans le bon sens du terme** »

**Ton job ?** Je m'occupe de l'électronique, des circuits électriques et de l'informatique. Tout doit fonctionner normalement et j'essaie de trouver les meilleures solutions pour être le plus économe possible en matière de consommation d'énergie à bord.

**Ton skipper ?** François a tous les outils pour bien réussir. La course est longue et le bonhomme est capable de faire bien plus que de la figuration.

**Ton conseil ?** Range ta chambre ! Il a des habitudes de figariste qu'il doit éviter de transposer sur un bateau plus grand comme le 60 pieds MACIF. Un bateau mal ordonné peut avoir des conséquences sur le confort de vie à bord. Il en a conscience et il est très à l'écoute de toutes nos petites remarques.



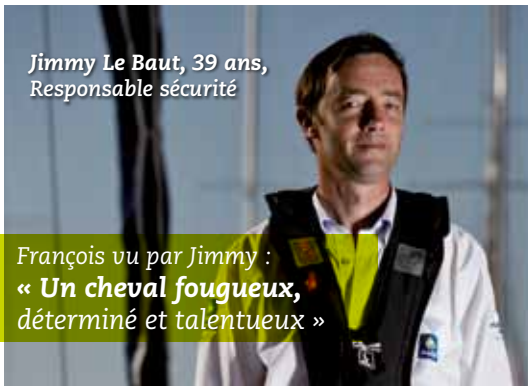
François vu par Antoine :  
« **Intelligent et enthousiaste** »

Antoine Gautier, 31 ans,  
Responsable technique

**Ton job ?** Je supervise les évolutions possibles du bateau et je suis en lien direct avec les gros fournisseurs. J'assure également le suivi de la jauge et de l'accastillage.

**Ton skipper ?** On l'appelle « Le Jeune » car c'est le plus jeune de toute l'équipe ! Blague à part, François a une énorme envie d'y aller. Même si nous avons démarré le projet tardivement, il est bien mené. Nous pouvons quasiment jouer la gagne au vue de notre petite saison en 2011.

**Ton conseil ?** Prends soin du bateau, ne le casse pas et ménage-le ! C'est une des clefs pour gagner le Vendée Globe.



Jimmy Le Baut, 39 ans,  
Responsable sécurité

François vu par Jimmy :  
« **Un cheval fougueux,  
déterminé et talentueux** »

**Ton job ?** Mes fonctions touchent à l'ensemble du matériel embarqué. La sécurité est ma priorité n°1, je suis également en charge de l'avitaillement, du spare et de l'hydraulique même si cet aspect est moins important aujourd'hui que lors de la construction.

**Ton skipper ?** Nous allons laisser partir un petit jeune homme de 29 ans faire le tour du monde en solitaire ! Le Vendée Globe est une épreuve difficile mais François a démontré son talent et sa ténacité, aussi bien en Figaro que lors de ses débuts en IMOCA.

**Ton conseil ?** Prends soin de ta machine pour aller au bout car le Vendée Globe c'est prendre le départ, mais c'est aussi arriver. Et attention à ne pas perdre ton téléphone ! (J'en ai repêché au moins trois quand j'étais son préparateur en Figaro).



## Micro-trottoir



**Ton job ?** Je pilote le projet au sein de Mer Agitée. Je fais donc partie des administrateurs avec Tiphaine et je suis en relation avec la direction de la Macif. Pendant le Vendée Globe, je serai aussi le contact de François pour que tout se passe bien entre la terre et la mer.

**Ton skipper ?** François est un garçon qui a la tête bien faite et une grande fraîcheur. C'est aujourd'hui la personne à qui j'ai le plus d'expérience à transmettre. Il est à l'écoute et absorbe beaucoup de choses. Il sait ce qu'il veut et n'a pas d'à priori, ce qui est une grande qualité. Certes, il a la fougue de sa jeunesse parce qu'il est toujours à fond mais je crois en lui !

**Ton conseil ?** Rien ne sert de partir de partir à fond, il faut d'abord terminer la course... Le talent et la réussite feront le reste.

François vu par Jean-Paul :  
« **Energique, attentif et déterminé** »



François vu par Tiphaine :  
« **Sportif et aventurier** »

Jean-Paul Roux, 50 ans,  
Team Manager

Tiphaine Champon, 33 ans,  
Responsable de la  
coordination du projet

**Ton job ?** Ma mission consiste à mettre de l'huile dans les rouages, c'est-à-dire assurer le management de l'équipe, faire le suivi opérationnel, la coordination entre le team, François et nos partenaires, ainsi que le suivi budgétaire du projet.

**Ton skipper ?** François est à la fois un sportif de haut niveau, un vrai compétiteur au sens propre du terme, doublé d'un aventurier qui a le goût de la nature. Le cocktail parfait en soi pour un candidat au départ du Vendée Globe, qui reste une course à part.

**Ton conseil ?** Je vais l'emprunter à Eric Tabarly qui disait : « naviguer c'est accepter les contraintes que l'on a choisi. C'est un privilège. » Cela doit rester une bonne motivation pour aller au bout de cette aventure.

## Les regards croisés Macif Solidarité Mer

# Innovation sociale

**Alain Philippe**  
(Président de la Fondation Macif)

« La Fondation Macif a pour dessein d'initier ou de soutenir des programmes dont la vocation est d'apporter des réponses nouvelles à des besoins sociaux, mal ou non satisfaits. Son champ d'intervention est donc celui de l'innovation sociale. Dans le domaine maritime, la Fondation est partenaire de différents programmes. L'un d'eux est situé sur le littoral de Charente-Maritime. Il s'agit d'un chantier d'insertion de La Rochelle dont l'objet est de collecter des macro-déchets, en même temps qu'il crée le métier « d'ouvrier côtier ». Dans ce programme, par la réponse à des besoins sociaux, mais aussi environnementaux, la Fondation Macif est fidèle à l'engagement sociétal de son fondateur, le groupe Macif. »



**Fabrice Faurre**  
(Chef d'un projet de structuration  
de la filière macro-déchets à La Rochelle)

« En partenariat avec le Centre social de Port Neuf à La Rochelle, et son Atelier chantier d'insertion "Remise à flots", j'ai mis en place un programme de traitement des macro-déchets sur le littoral. Celui-ci s'articule autour de cinq actions majeures : un diagnostic de l'état du trait de côte, la mise en place d'une collecte opérationnelle, la restauration du patrimoine bâti, la protection de l'environnement et la création du métier « d'ouvrier côtier ». Cinq Ateliers chantiers d'insertion sont associés à ce programme, ce qui représente une cinquantaine de personnes. La Fondation Macif est un des rouages essentiels du dispositif. Au-delà du soutien financier qu'elle nous apporte, elle nous aide notamment à développer un référentiel à destination des métiers du littoral. »

# À bord de MACIF

Environnement

Les regards croisés  
Macif Solidarité Mer

## Les chiffres

**10** Comme le nombre de kilos de déchets collectés à l'issue du Vendée Globe. « Les emballages superflus de nourriture seront limités au maximum. En bon marin, je ne jetterai rien à la mer. Une fois les sachets de nourriture ouverts, je les nettoierai pour éviter les mauvaises odeurs, avant de les compresser et de mettre le tout dans des sacs poubelle à l'avant du bateau. Sur le tour du monde, je devrais avoir à peu près un sac rempli tous les dix jours, ce qui représente moins de 10 kilos. »

**40** Comme le nombre de litres d'eau qu'un skipper du Vendée Globe doit obligatoirement embarquer sur son bateau selon les règles de sécurité. « Il s'agit avant tout d'une réserve de précaution. Au quotidien, pour boire, cuisiner, se rincer, etc. j'utiliserai le dessalinisateur qui permet de retraiter l'eau de mer. Entre trois et cinq litres d'eau seront ainsi potables chaque jour. »

**150** Comme le poids total maximum, en kilos, que représentera la nourriture à bord du bateau MACIF pendant le Vendée Globe, déchets compris.

## Responsabilité sociale et environnementale

**Emmanuel Soulias**  
(Directeur RSE du groupe Macif)

« Le groupe Macif cherche à intégrer, le plus en amont possible, des critères de développement durable dans l'ensemble des actions de l'entreprise. Depuis 2009, nous travaillons par exemple avec le réseau EcoNav qui fédère un grand nombre d'acteurs pour favoriser l'émergence d'une filière navale et nautique durable. Nous sommes particulièrement investis dans la réflexion sur la plaisance responsable. En tant qu'assureur d'embarcations nautiques, nous avons une vraie responsabilité dans le domaine de l'éconavigation. Nos skippers sont jeunes et ils sont partants pour véhiculer ces messages : une nouvelle étape est en train de naître. »

**Jacques Dussol**  
(Président d'EcoNav)

« EcoNav est une association de loi de 1901 qui œuvre pour le développement de l'éconavigation. Nous avons trois axes d'intervention essentiels : soutenir les initiatives en matière de construction de bateaux et de leurs équipements, aider à une gestion maîtrisée des ports et abris et favoriser une prise de conscience des plaisanciers. L'engagement de la Macif à nos côtés se manifeste sous différentes formes : en premier lieu, la Macif est membre de notre conseil d'administration et participe ainsi aux prises de décisions de l'association. Outre son soutien financier, elle contribue grandement à formuler des recommandations sur la pratique de la plaisance, grâce notamment aux remontées d'expérience de Macif Centre de Voile. À terme, nous pourrions parvenir à la création d'un écolabel, évolutif dans le temps. »



# Un esprit sain dans un corps sain

« **J**e peux m'entraîner à soulever 200 kilos de fonte ou à courir le 100 mètres en moins de 10 secondes, ce n'est pas cela qui va m'aider à faire avancer mon bateau plus vite. Par contre, je dois avoir une bonne condition physique car ces bateaux demandent beaucoup d'énergie. C'est pourquoi je fais beaucoup de sport : cela fait aussi partie de mon métier tout comme être sur le chantier ou travailler la météo. Je mets tout en œuvre pour avoir une préparation et une hygiène de vie dignes d'un athlète de haut niveau. »



Je me suis offert ma première planche de surf avec ma prime de course de la Solitaire du Figaro 2008... »

**Kayak.** « Ado, je faisais beaucoup de kayak sur la Charente. À Port-la-Forêt, j'en fais un peu dans la baie. D'ailleurs, une de mes priorités cette année est de m'acheter un nouveau kayak, adapté pour faire de la distance facilement sur mer plate. »

**Vélo.** « C'est mon principal moyen de déplacement. Lorsque j'étais étudiant, je n'avais pas de voiture, donc je roulais toujours à vélo, que ce soit à Lyon ou à Marseille. J'ai continué depuis que je vis en Bretagne ! »

## Une préparation « multi-sports »

**Course à pied.** « J'aime beaucoup courir, je fais en général des footings d'une heure, une ou deux fois par semaine, mais pas beaucoup plus car je tiens à préserver mes genoux et mes articulations. À Port-la-Forêt, j'ai la chance de pouvoir courir dans la forêt ou le long de la mer. »

**Surf.** « Dès que je le peux, je vais à La Torche ou à Guidel, à côté de Lorient. Je m'y suis mis sur le tard, mais j'adore ça !



**Ski.** « C'est comme le surf, si je pouvais, j'en ferais tous les jours, mais à Port-la-Forêt, c'est un peu compliqué ! La montagne est pour moi une vraie passion, j'adore le ski et plus généralement toutes les disciplines liées à la montagne. »

**Rameur/salle.** « Je me suis motivé un peu l'hiver dernier pour aller à la salle avec les copains du Pôle de Port-la-Forêt. Après une journée entière au bureau devant son écran ou en réunion, faire une petite demi-heure de rameur, ça remet les idées en place. »

## Le Vendée Globe, c'est du sport !

**Changements de voiles.** « En solitaire, les manœuvres les plus éprouvantes physiquement sur le bateau MACIF sont les changements de voiles à l'avant. Plus il y a de surface, plus c'est difficile et plus c'est lourd, comme par exemple passer d'un grand spi à un autre spi ou à un grand gennaker. En fonction des conditions et de la force du vent, ça peut être très sport ! En moyenne, un changement de voiles peut prendre une bonne demi-heure, sans compter la préparation pour la sortir, préparer les écoutes, les points d'amure... Bref, il faut y réfléchir à deux fois avant d'envoyer une nouvelle voile ! »

**La montée dans le mât.** « Il faut savoir le faire en cas de besoin ou de check-up, notamment avant l'entrée dans le Grand Sud. J'utiliserai alors un système de sécurité, créé par un guide de haute montagne. J'ai prévu de m'entraîner : je ferai une ou deux montées dans de vraies conditions de mer, au large, dans le cadre de ma préparation. »

### « Entre trois et six heures de sommeil par jour »

« Pour garder sa lucidité en mer, il faut arriver à dormir régulièrement. Je suis une préparation spécifique avec des spécialistes au Pôle Finistère Course au Large de Port-la-Forêt. J'y étudie notamment mon sommeil grâce à des électrodes posées sur le crâne pendant la nuit. Je pense que le Figaro a été une très bonne école car sur une course comme la Solitaire, nous dormons très peu. J'ai appris à connaître mes limites. Sur la Transat BtoB, je faisais plusieurs petites siestes d'une vingtaine de minutes.

Sur un tour du monde, il y aura des moments où je pourrai dormir plus longtemps car le bateau sera calé et qu'il y aura peu de manœuvres. Et puis, il y aura des périodes avec des changements de voiles et du bricolage, avec moins de sommeil. En moyenne, sur le Vendée Globe, les skippers dorment entre trois et six heures par jour. » ■



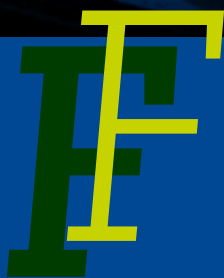
## Les chiffres

**900** Comme le poids en kilos du matériel que François devra « matosser » à chaque changement de bord, principalement au près. Cela signifie déplacer tout le matériel à l'intérieur d'un côté à l'autre de MACIF de façon à limiter la gîte (l'inclinaison).

**100** Comme le poids total, en kilos, de la grand-voile, lattes comprises. Sauf avarie de drisse, celle-ci reste « à poste », avec la possibilité de réduire ou d'en augmenter la surface en prenant ou larguant un ou plusieurs ris. Les voiles d'avant, stockées dans la soute, sortent par la trappe devant le pied de mât et pèsent environ 65 kilos.



# « À chaque région *un régime alimentaire adapté* »



*rançois, comment gérez-vous la problématique liée à la nutrition pendant le Vendée Globe ?*

« C'est important de bien manger sur un Vendée Globe, car l'énergie provient de la nourriture. Il faut donc trouver des aliments qui apportent tous les besoins

nutritionnels nécessaires. Ce n'est pas si simple car, une fois à bord, il n'y aura pas d'aliments frais (seulement les premiers jours après le départ) et il y aura une problématique de poids et de volume. C'est impossible d'embarquer dix-huit cochons et trois vaches pour avoir de la viande fraîche ! Il faut donc trouver des alternatives les plus petites et les plus légères possibles. »



### Concrètement, comment organisez-vous cela ?

« Mon alimentation est conditionnée dans un sac journalier, dans lequel je pioche. Si je ne mange pas tout, les restes sont mis de côté pour plus tard. C'est essentiellement de la nourriture lyophilisée : cela prend la forme de petits sachets dans lesquels j'ajoute de l'eau pour obtenir un plat complet. C'est plutôt varié : cela va des céréales pour le petit déjeuner, à la viande, en passant par le poisson et les pâtes. Personnellement, je préfère le poisson, mais sur trois mois de course, il faut varier au maximum, pour ne pas manger la même chose tous les jours et éviter les carences d'un point de vue diététique. Sur mes deux transats l'année dernière, j'ai pu tester pas mal de plats lyophilisés. J'ai également fait des dégustations à terre pour être sûr d'emporter des choses que j'aime. »



### Vos besoins alimentaires diffèrent-ils selon l'endroit où vous naviguez ?

« Sur un Vendée Globe, il y a trois grandes zones climatiques définies dans lesquelles l'alimentation diffère : la zone tempérée qui regroupe le départ et les extrémités des mers du Sud (entrée et sortie), la zone chaude avec la traversée des régions tropicales et enfin, la zone froide dans les mers du Sud. En fonction, les sacs journaliers seront donc différents. Par exemple au niveau du cap Horn, je consommerai une quantité de nourriture plus importante et des plats chauds. À l'inverse, au large du Brésil, je privilégierai une nourriture froide et sous forme liquide. »

### Êtes-vous un adepte de la nourriture bio ?

« Oui, à terre comme en mer, je préfère consommer du bio. J'ai pas mal de produits à bord, ça va de certains plats lyophilisés aux fruits secs, en passant par des biscuits, des céréales et même du chocolat bio ! »



## « Mon péché mignon ? Le chocolat »

« Je suis un fondu de chocolat ! Sur le Vendée Globe, ma consommation dépendra des zones climatiques. Ainsi, je n'en mangerai pas du tout dans les zones chaudes car il risque de fondre. En revanche, en zone tempérée, je prévois environ une tablette tous les deux ou trois jours et presque une par jour en zone froide. Au total, je vais embarquer une quarantaine de tablettes pour le Vendée Globe, l'équivalent de quatre kilos de chocolat ! »

# Déconnecté mais pas trop

«

D'une manière générale, j'aime bien être informé de ce qu'il se passe dans le monde. Pendant la durée de la course, je vais donc demander à mon équipe et mes proches de m'envoyer régulièrement des revues de presse. »

## « Tweets du bout du monde »

« Je fais partie de la génération qui considère les réseaux sociaux, Facebook et Twitter, comme des outils de communication importants. Cela me sert à partager ce que je vis, à échanger avec les autres de façon efficace et interactive. Inversement, cela me permet aussi de suivre les personnes ou les sujets qui m'intéressent comme l'actualité sportive par exemple. Je gère personnellement mon compte et j'ai bien l'intention d'envoyer des « tweets » du bout du monde, même si cela ne sera pas toujours régulier. Je pense que ce Vendée Globe sera le premier où les marins vont plus ou moins « tweeter ». Ce sera une des grandes évolutions par rapport aux éditions précédentes. »

## « Followers » : objectif deux mille

« Sur Twitter, j'ai passé les 1 000 "followers". J'espère atteindre les 2 000, et passer cette barre symbolique grâce au

Vendée Globe. Beaucoup d'internautes suivront la course sur Twitter via les comptes des skippers. Ceux qui souhaitent suivre mon actualité et celle du bateau peuvent aussi s'abonner au fil d'actualité @Macif60. »

## Abonnements : sea, snow and surf !

« Je suis abonné à environ 200 comptes sur Twitter dont beaucoup, évidemment, liés à la voile parmi lesquels d'autres skippers comme mes copains de la Macif, Fabien Delahaye et Paul Meilhat, mais aussi mes amis ou concurrents, les grandes courses, des photographes et des journalistes spécialisés voile... C'est à la fois un plaisir et une nécessité pour moi de rester informé.

À part la voile, je me passionne aussi pour la glisse, le ski et le surf. Je suis notamment abonné aux comptes d'Antoine Albeau, du Freeride World Tour et d'Aurélien Ducroz. Je suis également les actualités de l'ASP World Tour (circuit mondial de surf) et de surfeurs (ou surfeuses), tels que Stéphanie Gilmore, Jérémy Florès, Kelly Slater, Mick Fanning, Joel Parkinson, etc. Je regarde très souvent les « replays » du championnat du monde ! »

## Mes favoris

« Mon premier réflexe quand j'allume l'ordinateur est de lire mes mails. Ensuite, je consulte les sites que j'ai en « favoris », à savoir Google Reader pour les flux RSS qui me permettent de faire un rapide tour de l'actualité, puis Facebook et Twitter. En période de course, je regarde les cartographies qui s'ouvrent automatiquement, comme celles de la Volvo Ocean Race cette année. Cela me permet de travailler la météo et d'étudier les différentes stratégies. »

## Mon Top 5 musical

« Jack Johnson, particulièrement la chanson "Go On", "Don't Worry Be Happy" de Bobby McFerrin. Ensuite, j'aime bien Coldplay, Cat Power, U2. J'ai une compilation de "grands classiques" que j'écoute souvent sur l'eau. »

## « La course, d'abord la course, mais en musique ! »

« J'écoute beaucoup de musique à bord, je suis un grand mélomane ! Lorsque j'étais étudiant, je travaillais très souvent avec un fond sonore musical. Cela m'aidait pour la concentration. Au gré de mes humeurs, je peux écouter du classique, de la chanson française, du rock, voire même du hard-rock ! Pour le Vendée Globe, je vais donc me faire des compilations éclectiques.

Je vais emporter aussi un casque antibruit à bord mais que j'utiliserai

surtout pour les vacances et les communications avec la terre. Je ne m'en servirai pas beaucoup pour la musique car c'est important pour moi d'être constamment à l'écoute du bateau.

Jusqu'à présent, je n'ai jamais pris le temps de regarder des films ou de lire des livres en course. Mon niveau d'exigence à ce moment-là est tel que j'ai du mal à me concentrer sur autre chose. Néanmoins, le Vendée Globe sera ma première course en solitaire pour une durée de trois mois : cela fait long ! Je pense donc emmener quelques livres en pdf à lire sur ma tablette tactile au cas où. »

# Dans ma valise

- 1 Chapeau
- 4 Bonnets
- 2 Cagoules
- 2 Paires de lunettes de soleil
- 2 Polaires
- 3 Paires de gants
- 10 Hauts couche 1
- 10 Bas couche 1
- 4 Hauts couche 2 PowerStretch
- 3 Bas couche 2 PowerStretch
- 1 Grenouillère polaire
- 3 Vestes
- 2 Shorts
- 10 Caleçons
- 2 Salopettes
- 2 Hauts cirés étanches
- 2 Bas cirés
- 1 Combinaison sèche
- 1 Combinaison TPS
- 14 Paires de chaussettes
- 1 Paire de Crocs
- 2 Paires de bottes



Ciré classique pour l'Atlantique nord



Tenue légère dans les alizés ou au large du Brésil



Combinaison étanche avec dessous en polaire pour les mers du Sud



Combinaison de survie TPS

# Le matériel de sécurité

**Le bateau :** « L'élément principal de sécurité sur un Vendée Globe, c'est le bateau lui-même ! Nos 60 pieds sont donc réfléchis et fabriqués dans ce sens pour ne pas couler et rester à la surface de l'eau. »

**Le harnais :** « Il permet de rester constamment attaché au bateau. C'est la solution pour éviter d'être projeté à l'eau notamment lors des manœuvres sur la plage avant. Je l'ai toujours sur moi. »

**Le gilet de sauvetage :** « Je suis déjà tombé à l'eau en Tornado, en entraînement d'hiver à Marseille. Il n'y avait personne d'autre. Les conditions étaient un peu violentes et mon équipier a eu des difficultés pour venir me chercher. Le vent me poussait vers le large. Heureusement, j'avais le gilet de sauvetage sur le dos. Plus que jamais, c'est un élément de sécurité indispensable car un accident est très vite arrivé. »

**Les radeaux de survie :** « Il y a deux radeaux à bord : l'un à l'extérieur et l'autre, à l'intérieur, sous le cockpit, à la verticale de l'autre. »

**Les balises :** « Les balises de détresse permettent à la fois d'envoyer un message urgent et de se faire positionner très rapidement. Il y a deux grosses balises pour le bateau et une, plus petite, pour moi. Ainsi, si je tombe à l'eau, les secours, notamment aériens, peuvent me repérer rapidement. »

**Le matériel standard :** « Il s'agit du matériel de sécurité classique, commun aux plaisanciers et autres embarcations, à savoir : des fusées, des flash-lights (torches), un miroir, de la fluorescéine (colorant), etc. Il permet de se faire repérer en cas de détresse que ce soit depuis le bateau, le radeau de survie ou dans l'eau. Je dispose aussi d'une voile tourmentin, orange fluo, à hisser, qui offre une grande visibilité en cas de survol aérien. »

**La combinaison de survie :** « Tous les concurrents doivent embarquer une TPS (Thermique-Protection-Survie), une combinaison intégrale de survie, à la fois isothermique, flottante et légère, pour maximiser la sécurité à bord en cas de gros problème. Suite à l'expérience de Jean Le Cam\* sur le dernier Vendée Globe, Guy Cotten nous a fabriqué un modèle plus épais que le standard (5 millimètres contre 3) pour cette nouvelle édition. »

\*Alors qu'il s'apprêtait à passer le cap Horn, Jean Le Cam a chaviré. Confiné à l'intérieur de son bateau, il avait pu enfiler sa combinaison TPS avant de se mettre finalement à l'eau pour être récupéré par Vincent Riou.

## Allo la terre

**Le Standard C :** un système de communication satellite rapide qui émet et reçoit en permanence des données. Il envoie ainsi continuellement la position du bateau à la direction de course.

**Le Fleet :** une antenne satellite qui permet d'envoyer photos et vidéos du bord, et surtout de récupérer les informations météo.

**Deux Iridium portables (autre système de communication satellite mobile) :** un classique, à poste, et un autre de secours, placé dans le bidon de survie.

**Une radio VHF :** pour communiquer si besoin avec les embarcations environnantes dans un périmètre proche.

# La sécurité, une préparation au quotidien



Les regards croisés  
**Macif Solidarité Mer**

## Sécurité en mer

**José Cerqueira**  
(Président de Macif Prévention)

« Pour Macif Prévention, avoir un regard attentif sur la sécurité en mer est somme toute logique. Pour notre mutuelle, basée à Niort, non loin de la mer, la sensibilité maritime est inscrite dans nos gènes. En tant qu'assureur navigation de plaisance, sensibiliser nos sociétaires, mais aussi un public plus large, fait partie de nos missions. Actuellement, nous lançons des opérations pour inciter les plaisanciers au port systématique du gilet de sauvetage. Nous avons d'ailleurs un partenariat de longue durée avec la SNSM, qui ne se limite pas aux seules aides financières. Nous participons aussi à l'élaboration de programmes de prévention et nous intervenons pour aider et moderniser ses centres de formation. »

# V

ous allez vous élancer pour trois mois de mer en traversant notamment des régions inhospitalières. Comment allier performance et sécurité sur un Vendée Globe ?

« La sécurité sur un tour du monde en solitaire passe d'abord par la maîtrise de soi. Il faut donc éviter les manœuvres dangereuses ou celles qui ne sont pas parfaitement maîtrisées et rester lucide. Premier élément important : un sommeil régulier et une bonne alimentation sont à privilégier (voir pages 24 à 27). Ensuite, le port du gilet est indispensable à bord, tout comme celui du harnais, du fait de la puissance de nos bateaux. La sécurité se gère au quotidien. Tous les réflexes s'apprennent au plus tôt et se révisent lors des entraînements pour mieux maîtriser les outils et appréhender les risques. »

*C'est ce qui s'appelle savoir naviguer « en bon marin » ?*

« Oui et c'est d'ailleurs la démarche générale de la Macif dans le milieu maritime. Elle a fait de la prévention en mer un de ses axes prioritaires, avec notamment son école Macif Centre de Voile (MCV) qui forment les plaisanciers à la sécurité. Pour nous, coureurs au large, c'est la même approche mais pour le haut niveau. Sur un Vendée Globe par exemple, il y a des zones sur le parcours parfois très isolées où les secours peuvent intervenir dans des délais importants : parfois cela peut aller d'une semaine à dix jours ! Le risque zéro n'existe pas. L'idée est donc de prendre le plus de précautions possibles et d'anticiper. »

**Amiral Yves Lagane**  
(Président de la SNSM)

« Le partenariat avec la Macif dure depuis plus de 25 ans. La Macif reste aujourd'hui un des premiers soutiens financiers de la SNSM. Nous partageons beaucoup de valeurs dans le domaine de la prévention ce qui nous permet de mettre en place des initiatives communes. Le soutien de la Macif se manifeste à la fois par des actions concrètes telles la remise en état de plusieurs de nos centres de formation ou la fourniture de matériel pour la surveillance des plages, comme les paddle-boards pour nos équipes d'intervention. Mais surtout, nous sommes en phase sur les fondamentaux comme le respect des autres, la responsabilité et l'évidente solidarité des gens de mer. »

# Le stage sécurité-survie simplement indispensable !

# D

Depuis 14 ans, Macif Centre de Voile organise chaque année des stages sécurité-survie, à La Rochelle et à Marseille. Réalisés en partenariat avec l'ensemble des organismes de sauvetage en mer, ces stages grandeur nature, sont chacun encadrés

par 7 formateurs MCV et réunissent chaque année environ 70 stagiaires.

**Au programme :** briefing météo, vérification des normes de sécurité des bateaux, prise en main à allures différentes (seul et en équipe), utilisation de fusées de détresse en situation réelle, apprentissage des techniques de remorquage, usage des embarcations de survie, démonstration d'hélicoptère, lutte contre l'incendie, manœuvre d'homme à la mer, gestes de premier secours, communications de détresse, etc.

**Vous avez participé à un stage de sécurité-survie, en quoi cela consiste-t-il ?**

**François Gabart :** « En mer, chaque seconde compte dans les moments d'urgence. C'est pourquoi, le stage sécurité, dit « ISAF » (Fédération internationale de voile), doit être renouvelé tous les 5 ans pour les coureurs au large. Pour ma part, je l'ai passé en 2011 avec Macif Centre de Voile. Il m'a permis de réviser les gestes basiques à adopter en cas de

problème en mer, comme percuter des fusées par exemple. C'est tout bête, mais je n'ai pas forcément l'occasion d'en frapper en dehors de ces stages. C'est aussi l'occasion d'avoir des échanges avec des spécialistes de la sécurité et de partager des expériences de sauvetage avec d'autres marins. C'est important d'être ainsi « entraîné » car il faut, que la sécurité devienne automatique et naturelle une fois à bord. Ces stages ne sont pas obligatoires pour les plaisanciers, mais c'est vraiment un exercice que je recommande à tous. »

**Suivez-vous également des stages médicaux ?**

**François Gabart :** « Je suis une formation aux premiers secours avant chaque course au large. Pour le Vendée Globe, elle est un peu plus poussée car c'est une longue aventure. Chaque skipper doit être capable de se soigner lui-même, pendant quelques jours, si personne ne peut intervenir physiquement sur le bateau. C'est ainsi que j'ai appris à faire des points de suture sur un pied de porc par exemple ! Je répète ainsi plusieurs fois les mêmes gestes car si le cas se présente en mer, ce ne sera pas comme à l'hôpital : en position stable au-dessus d'une table ! »

**Plus d'informations sur :**  
[www.mcv.asso.fr](http://www.mcv.asso.fr)

Les regards croisés  
**Macif Solidarité Mer**

## Formation à la navigation

**Jean-Marc Pauly**  
(Directeur de Macif Centre de Voile)

« Née en 1987, la démarche initiale de l'école Macif Centre de Voile est de permettre à des plaisanciers désireux de devenir un jour propriétaire de leur propre bateau, de se former. Les missions de l'école ont toujours été centrées autour des notions de prévention, d'apprentissage progressif de l'autonomie et de conscience des responsabilités. Nous avons affaire à un public qui est souvent très motivé, d'où la nécessité pour Macif Centre de Voile de disposer d'un encadrement de professionnels. De même, nous avons fait le choix de naviguer avec des groupes de stagiaires limités en nombre pour une meilleure prise en compte des besoins de chacun. »

**380** Stages organisés par l'école  
Macif Centre de Voile

**1 870** Participants

**10** Voiliers

Chiffres pour l'année 2011



**Hugues Dutemple**  
(Chef de base Macif Centre de Voile à Marseille)

« Nous demandons beaucoup à nos chefs de bord de croisière. Outre leurs compétences techniques, ils doivent faire preuve de qualités relationnelles afin d'insuffler un véritable esprit d'équipe à leur équipage. Le rôle du formateur est de diffuser son expérience, mais aussi de favoriser l'entraide entre les équipiers. Le plus souvent, nos stagiaires veulent pouvoir un jour, naviguer de leurs propres ailes. Ils sont donc souvent très motivés et très demandeurs. »

# Groupe Macif



*ondée en 1960 par un groupe de commerçants et d'entrepreneurs de Niort, la Macif (Mutuelle d'assurance des commerçants et des industriels de France) a débuté son activité en se consacrant à l'assurance automobile.*

Les modes de vie ont évolué et les attentes des sociétaires se sont diversifiées. Dans une logique de croissance entièrement tournée vers la satisfaction des besoins de ses sociétaires, la mutuelle a bâti, avec ses filiales et ses partenaires, un groupe cohérent offrant une gamme complète de produits et de services adaptés aux particuliers mais aussi aux professionnels : assurances dommages, santé, prévoyance, crédit, épargne, banque, assistance, etc.

Le groupe Macif couvre aujourd'hui l'ensemble des besoins de ses 5 millions de sociétaires et adhérents pour lesquels il gère plus de 17 millions de contrats au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Entreprise leader, en nombre de contrats, sur les marchés de l'assurance « dommage » automobile et deux-roues, la Macif bénéficie d'un taux de fidélisation très élevé (94 %).

Organisé autour de 11 directions régionales, le groupe compte 531 points d'accueil physiques et 37 points d'accueil téléphoniques dans toute la France métropoli-

taine et la Corse. En tout, ce sont plus de 3 556 conseillers qui sont à la disposition des sociétaires.

Mutuelle d'assurance sans intermédiaire, la Macif est une entreprise d'économie sociale qui se distingue par un mode d'organisation unique : sans capital à rémunérer, la Macif n'appartient ni à des actionnaires, ni à l'État, mais à ses sociétaires qui ont eux-mêmes en charge la gouvernance de la mutuelle.

Portée par des valeurs de partage, d'équité et de solidarité, la Macif place le lien social au cœur de ses préoccupations, jouant quotidiennement son rôle d'entreprise socialement responsable. Investie depuis plus de 20 ans dans le domaine de la prévention, la Macif œuvre aussi en faveur de la création d'emplois dans le secteur de l'économie sociale par le biais de sa Fondation.

Depuis 2005, le groupe Macif a formalisé ses engagements en matière de Responsabilité sociale et environnementale et s'est engagé dans une démarche de Bilan Carbone®.

Son développement témoigne de l'efficacité de son modèle qui allie le bénéfice social et la rentabilité économique.

## Les chiffres

**11** directions régionales

**531** points d'accueil physiques

**37** points d'accueil téléphoniques

**+3 500** conseillers à la disposition des sociétaires

**+9 000** salariés

**5,7** milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2011

**+17** millions de contrats au 1<sup>er</sup> janvier 2012

**5** millions de sociétaires et d'adhérents



Les regards croisés  
**Macif Solidarité Mer**

## Assurance plaisance

**Madjid Ouali**

*(Responsable de la gamme loisirs à la Macif)*

« En tant qu'un des premiers assureurs à nous être intéressés au monde de la plaisance et de la mer, nous nous efforçons toujours de proposer des offres qui soient réellement adaptées aux attentes des plaisanciers. Ainsi, nous disposons d'offres packagées pour les petites embarcations et nous proposons du "sur-mesure" pour les plus grandes, de manière à coller au mieux aux besoins de nos sociétaires. Au-delà de l'assurance, le groupe Macif est engagé dans la prévention et la formation à la sécurité en mer : à ce titre, une part des cotisations plaisance perçues sont reversées à la Société nationale de sauvetage en mer, dans un souci de solidarité. »

**Monsieur R. Kervella**

*(Plaisancier et sociétaire Macif)*

« Plaisancier convaincu et passionné, je possède un voilier de 9 mètres assuré à la Macif depuis près de trente ans. Désormais à la retraite, lorsque la météo le permet, je sors en mer tous les jours, du printemps jusqu'à l'automne. J'ai de qui tenir puisque mon père était marin-pêcheur !

Récemment, mon bateau est allé se frotter aux cailloux avec quelques dégâts : quille éraflée et coque légèrement abîmée. J'ai réussi malgré tout à m'en sortir par mes propres moyens, sans faire appel à la SNSM. Une semaine plus tard, un expert de la Macif venait constater les dégâts et permettait d'engager immédiatement les travaux. J'apprécie particulièrement l'accueil et la compréhension des conseillers du bureau de Quimper. Je sens que j'ai affaire à une équipe compétente et passionnée par son métier. C'est ce qui fait la différence et la force du lien qui nous unit ! »

2011



Construction du pont chez JMV (Cherbourg)



Construction de la coque chez Green Marine (GB)



Pose des cloisons chez CDK



Assemblage du pont et de la coque



Analyse de la structure par Sébastien Col et François



Réunion sur la conception des voiles chez North Sails (Vannes)



MACIF en couleurs



Installation de l'électronique embarquée



Test de retournement réussi



Baptême 60 pieds MACIF



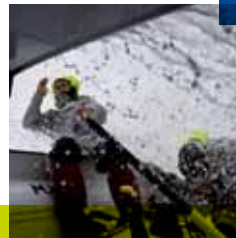
François embarque Seb Col sur la Transat Jacques Vabre



MACIF 4<sup>e</sup> de la Transat Jacques Vabre (Puerto Limón - Costa Rica)



Victoire sur la Transat BtoB (Lorient)



2<sup>e</sup> de l'Europa Warm'Up (Barcelone - Cascais La Rochelle)



Vendée Globe 10/11/12 départ à 13h02 (Les Sables d'Olonne)

2012

Ils accompagnent le programme MACIF 60'



Suivez-nous sur

[www.macifcourseaularge.com](http://www.macifcourseaularge.com)  
[www.macifsolidaritemer.com](http://www.macifsolidaritemer.com)



[www.twitter.com/Macif60](http://www.twitter.com/Macif60)



[www.facebook.com/MacifSolidariteMer](http://www.facebook.com/MacifSolidariteMer)



## Windreport'

Aline Bourgeois  
T. +33 (0)2 40 84 30 00  
M. +33 (0)6 86 44 27 46  
[ab@windreport.com](mailto:ab@windreport.com)

Valérie Beaulieu  
T. +33 (0)2 40 84 30 00  
M. +33 (0)6 62 04 39 77  
[vb@windreport.com](mailto:vb@windreport.com)

## Groupe Macif

Valérie Imparato  
T. +33 (0)1 55 31 63 85  
[vimparato@macif.fr](mailto:vimparato@macif.fr)



MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERCANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE.  
Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 2 et 4, rue Pied de Fond 79037 Niort cedex 9.

Conception : [windreport.com](http://www.windreport.com) Crédits photos : © Vincent Curutchet/MACIF - © Alexis Courcoux/MACIF - © Alexis Courcoux/GROUPE BEL - © Mourad Chefaï/MACIF  
© Dassault Systèmes - © Eyeseer - © Benoit Stichelbaut/MACIF - © Benoit Stichelbaut/Région Bretagne - © Windreport/MACIF - © François Gabart  
© Jean-Marie Liot/DPPI/MACIF - © Gilles Martin-Raget - © Jean-Marc Pauly/MCV - © Jacques Vapillon/MACIF - © Pauline Rivard/MACIF

[www.macifcourseaularge.com](http://www.macifcourseaularge.com)