



ACTION PARTENARIALE USEP / FF VOILE
ACCOMPAGNEMENT VIRTUEL DE LA COURSE AU LARGE
« VENDEE GLOBE »

REGLES DU JEU POUR LES CLASSES PARTICIPANTES.

PRINCIPE DU JEU

De nombreux départs de grandes courses au large sont pris, chaque année, depuis nos côtes françaises et européennes. L'expérience et les performances de nos skippers français ne sont plus à démontrer tant ils sont reconnus dans le monde entier.

Les courses au large sont une merveilleuse invitation aux voyages, à la découverte d'espaces et de milieux inconnus. Nous nous prenons tous à rêver lorsque l'on évoque le nom de ces grandes courses : « Le Vendée Globe, La Route du Rhum, La Transat Jacques Vabre, etc... ».

La pratique de la voile en milieu scolaire permet aux enfants d'apprendre les rudiments de cette discipline et dévoile, comme dans d'autres disciplines, des vocations particulières pour certains d'entre eux.

Dans l'espace de jeu que nous proposons, nous donnons la possibilité aux élèves des classes de cycle 3 (en élargissant aux classes multi-niveaux si nécessaire) de participer, de façon virtuelle, à une grande course au large dans le même espace-temps que celle qui se déroule réellement.

Les expériences passées nous ont montré un fort engouement de la part des enseignants, des élèves et plus largement des familles qui s'impliquent elles aussi dans le jeu : intérêt pour l'enseignant qui travaille ses programmes scolaires en leur donnant du sens avec l'activité voile ; motivation, dynamique de groupe et découverte de la pratique voile pour les élèves. Un vrai projet pédagogique avec la course au travers de l'interdisciplinarité.

HISTORIQUE

Le Vendée Globe est à ce jour la seule course à la voile autour du monde, en solitaire, sans escale et sans assistance. L'événement s'est inscrit dans le sillage du Golden Globe qui, en 1968, initia la première circum navigation de ce type par les trois caps (Bonne Espérance, Leeuwin et Horn). Sur les neuf pionniers à s'élancer en 1968 un seul réussit à revenir à Falmouth, le grand port de la Cornouailles anglaise. Le 6 avril 1969 après 313 jours de mer, le Britannique Robin Knox-Johnston arrivait enfin au but. Vingt années plus tard, c'est le navigateur Philippe Jeantot qui, après sa double victoire dans le BOC Challenge (Le tour du monde en solitaire avec escales), lance l'idée d'une nouvelle course autour du monde, en solitaire, mais... sans escale ! Le Vendée Globe était né. Le 26 novembre 1989, treize marins prennent le départ de la première édition qui durera plus de trois mois. Ils ne seront que sept à rentrer aux Sables d'Olonne.

USEP

3, rue Récamier
75341 PARIS cedex 07
Tél : 01 43 58 97 90
www.usep.org
@usepnationale
Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901
SIRET N° 420 857 278 000 14 – Code APE 9312Z

Union Sportive de l'Enseignement du Premier Degré

Fédération sportive scolaire de

la ligue de
l'enseignement

un avenir par l'éducation populaire

PARCOURS

40 075 kilomètres soit 21 638 milles : telle est la circonférence de la Terre et la distance autour du monde de référence. Une révolution effectuée en 74 jours et 3 heures lors de la dernière édition du Vendée Globe. Ce périple planétaire est avant tout un voyage climatique pour descendre l'Atlantique, traverser l'océan Indien et le Pacifique, puis remonter de nouveau l'Atlantique... Au programme : un départ des Sables d'Olonne au milieu de l'automne, un trajet au cœur des mers du Sud en plein été austral et un retour hivernal en Vendée.

Dans la réalité lors des huit précédentes éditions du Vendée Globe, la plupart des concurrents ont parcouru parfois plus de 28 000 milles (soit quasiment 52 000 kilomètres). Les solitaires doivent composer avec le vent, les vagues, la houle, les glaces. La trajectoire des bateaux n'est donc qu'une succession de lignes brisées, de zigzags, de détours et de changements de caps.

UN TRIO CLIMATIQUE

Les solitaires du Vendée Globe doivent en permanence jouer avec les systèmes météo. Ils sont composés d'anticyclones, zones de hautes pressions plutôt stables et peu ventées et de dépressions, le plus souvent génératrices de vents forts. Cette confrontation des hautes et des basses pressions va déterminer la stratégie à adopter dans chaque zone du parcours du Vendée Globe. La trajectoire nord-sud pour descendre l'Atlantique et la traversée sud-nord pour le remonter sont perpendiculaires au mouvement général des perturbations alors que dans les mers du Sud, le franchissement de l'Indien et du Pacifique s'effectue dans le sens du déplacement des systèmes météo.

Lors de la première phase entre les Sables d'Olonne et le cap de Bonne Espérance, à la pointe de l'Afrique du Sud, les solitaires doivent longer l'anticyclone des Açores dans l'Atlantique Nord, puis celui de Sainte Hélène dans son équivalent austral. Le jeu consiste à trouver le bon équilibre : suffisamment loin des centres dépressionnaires pour éviter les vents les plus forts sans se faire engluer dans les hautes pressions. La deuxième période consiste à profiter des phénomènes météo venant de l'ouest pour se faire pousser rapidement entre Bonne Espérance et le Horn, tandis que la troisième partie ressemble à la première avec l'anticyclone de Sainte-Hélène et celui des Açores à contourner. Il va aussi falloir gérer le passage d'un hémisphère à l'autre : c'est la zone de convergence intertropicale (ZCIT) appelée communément Pot au Noir. Ici, les masses d'air chaudes et humides portées par les alizés des deux hémisphères se rencontrent et génèrent un air instable où calmes blancs et grains orageux alternent sans véritable logique. Vigilance et intuition sont indispensables pour sortir de ce piège.

TRANCHES ATLANTIQUES

Le 8 novembre 2020, jour du départ, deux cas sont envisageables : si l'anticyclone des Açores s'étend jusqu'à l'ouest de l'Europe, un temps maniable est au programme pour s'extraire du golfe de Gascogne. A contrario les dépressions atlantiques qui s'engouffrent entre Terre-Neuve et l'Espagne peuvent générer des vents forts et contraires. Ce début de course entre Les Sables d'Olonne et le cap Finistère peut donc s'avaler en une petite journée, comme s'avérer une très dure entrée en matière... Une fois les côtes du Portugal longées, la flotte glisse vers le Cap-Vert : les concurrents devront veiller à ne pas subir les perturbations des îles (Madère, Canaries, Cap-Vert), ni prendre le risque de se laisser prendre dans les calmes de l'anticyclone des Açores... Ce moment névralgique conditionne en effet le futur lieu d'entrée dans le Pot au Noir, en général entre le 27° et le 30° parallèle Ouest. Le point d'entrée détermine aussi le point de sortie : les vents de

secteur nord-est passent en effet au secteur sud-est de l'autre côté de l'équateur ! Or plus la trajectoire se rapproche de l'Afrique, plus la route se raccourcit pour faire le tour de l'anticyclone de Sainte-Hélène...

Les hautes pressions de l'Atlantique Sud sont volages en cette fin de printemps austral : l'objectif des solitaires est alors de longer les côtes brésiliennes le plus au large possible et d'accrocher l'une des dépressions qui se créent dans la baie de Rio pour aller mourir dans l'océan Indien ! Que l'anticyclone se fragmente en cellules aussi éphémères que mobiles et la flotte se retrouve dispersée en petits groupes avec des conditions météo très différentes : la fracture est souvent rédhibitoire...

ACCROCHER LE TRAIN DU GRAND SUD

En à peine un mois, les frimas vendéens font place aux chaleurs équatoriales, aux déluges tropicaux puis au froid polaire subantarctique. Les mers du Sud qui représentent quasiment les 3/5èmes d'un tour du monde, n'offrent qu'une succession de dépressions venues du Brésil, de Madagascar, de Nouvelle Zélande... C'est ce train de vents portants que les solitaires doivent conserver, glissant d'une perturbation à l'autre sans se faire phagocyter par les tentacules anticycloniques. Vents de nord-ouest puissants, passage de front avec grains violents d'ouest, bascule au sud-ouest glaciale, l'enchaînement est très sollicitant pour les hommes comme pour les machines...

Pour limiter le risque de rencontres avec des icebergs, la Direction de Course établit une zone interdite à la navigation, la (Zone d'Exclusion Antarctique ZEA) qui fait le tour de l'Antarctique entre le 45°S du côté des îles Crozet et le 68°S au large du Cap Horn. De fait ce bornage de sécurité impose une trajectoire plutôt nord qui flirte avec l'anticyclone des Mascareignes (Indien) et celui de l'île de Pâques (Pacifique). Des concurrents peuvent se faire ainsi piéger dans une zone de hautes pressions quand leurs adversaires surfent sur une dépression !

RETOUR : LA LONGUE ROUTE

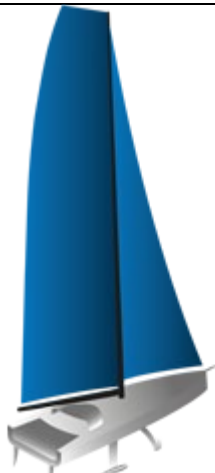
Si le passage du Cap Horn après plus de 50 jours de mer marque la réduction drastique du stress de la casse et la remontée des températures, les 7 000 milles qui restent à courir jusqu'aux Sables d'Olonne ne sont pas les plus simples, surtout si d'autres concurrents pointent leur étrave à portée de lance-pierre ! Car une fois la Patagonie dans le tableau arrière, c'est encore l'anticyclone de Sainte-Hélène qu'il faut contourner tout en négociant les dépressions orageuses venant du Brésil. Des brises contraires et irrégulières, des bascules de vent conséquentes, des fronts à traverser, bref loin d'être d'une sinécure...

Une fois les côtes brésiliennes plus ou moins en vue, le Pot au Noir pointe à l'horizon avant de retrouver les alizés de l'hémisphère nord. De nouveau, les concurrents doivent éviter de se faire engluer dans les calmes redoutables de l'anticyclone des Açores jusqu'à toucher enfin les dépressions atlantiques qui peuvent au mois de janvier, être plus dévastatrices que leurs homologues australes... Après 70 à 75 jours de mer, le vainqueur du Vendée Globe 2020 pourra enfin apercevoir la bouée Nouch Sud qui marque la ligne d'arrivée du Vendée Globe, aux Sables d'Olonne.

LES BATEAUX

- **ULTIME** Multicoques LHT \geq 60 pieds sans limitation de taille
- **MULTI50** Multicoques en conformité avec les règles Multi50
- **IMOCA** Monocoques en conformité avec les règles IMOCA
- **CLASS40** Monocoques en conformité avec les règles Class40
- **RHUM Multicoques** LHT \geq 39 pieds et $<$ 60 pieds et ne pouvant entrer dans une classe définie ci-dessus
- **RHUM Monocoques** LHT \geq 39 pieds et ne pouvant entrer dans une classe définie ci-dessus

L'Union Sportive de l'Enseignement du Premier Degré (USEP) et La Fédération Française de Voile proposent aux écoles de participer à l'édition 2020 sur le bateau IMOCA :

<p>IMOCA</p> <p>LONGUEUR MAXIMUM : 18,28 M (60 PIEDS)</p> <p>LARGEUR MAXIMUM : 5,85 M</p> <p>SURFACE DE VOILE AU PRÈS ET AU PORTANT : LIBRE</p>	
---	---

L'heure de départ de notre course est fixée au **Dimanche 8 novembre 2020** grâce au jeu de navigation Virtual Regatta.

Le but est de pouvoir se confronter virtuellement, au sein même de cette grande course, à d'autres bateaux des associations USEP.

Chaque jour, en se connectant sur le site internet de Virtual Regatta www.virtualregatta.com, les classes engagées pourront piloter leur bateau, choisir leur route, régler leurs voiles en fonction du vent et définir le cap à suivre.

Ainsi, elles pourront observer et connaître :

- leur position parmi les autres bateaux des classes USEP
- leur position parmi les skippers professionnels en course.
- leur classement général parmi les milliers de skippers virtuels engagés

Un tutoriel vous sera envoyé pour vous expliquer la procédure d'inscription sur <http://www.virtualregatta.com>

REGLEMENT DE PARTICIPATION

REGLE N 1 : INSCRIPTION A L'ACTION PARTENARIALE

Les associations d'écoles ou classes souhaitant participer à l'action partenariale sont invitées à s'inscrire par internet à partir du 12 octobre à l'adresse suivante :

http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/developpement/voile_scolaire.asp#gsc.tab=0

Il est entendu que la FFVoile ne transférera ces données à aucun autre tiers, et notamment à aucun de ses partenaires. Elle n'exploitera pas les données collectées à des fins autres que celles liées au jeu en question.

La FFVoile se réserve le droit de transmettre les coordonnées des écoles à la Ligue Régionale de Voile et au Comité Départemental de Voile du ressort territorial de l'école.

Cette transmission de données se fera dans le respect de la réglementation en vigueur.

REGLE N 2 : TYPE DE BATEAU

Chaque classe ne peut inscrire qu'un seul bateau ; il s'agira d'un bateau type IMOCA. **Les animations et le suivi de la course se feront sur la classe IMOCA.**

Le site Virtual Regatta permet de personnaliser et d'identifier le bateau (nom, couleur de coque, de voile, etc..).

REGLE N 3 : IDENTIFICATION DU BATEAU

Chaque classe utilisera le nom de bateau USEP + n°département _ nom de l'association (par exemple USEP75_Nationale)

L'inscription au groupe d'amis est obligatoire.

La liste des participants sera fournie à toutes les classes inscrites.

REGLE N 4 : DIRECTION DE COURSE ET ANIMATION

L'animation de la course sera coordonnée par la FFV et à l'aide d'un routeur professionnel pour choisir les trajectoires.

REGLE N 5 : INSTRUCTIONS DE COURSE

A la confirmation de votre inscription, des instructions de course vous seront communiquées par mail pour vous expliquer les modalités d'inscription sur le site de Virtual Regatta par la direction de course.

REGLE N 6 : DEPART DE LA COURSE

Le départ de la course aura lieu le 08 novembre pour la course réelle, comme pour la course virtuelle.

Une option du jeu « Virtual Regatta » permet de programmer la trajectoire du bateau après le départ. Un tutoriel d'explication sera disponible lors de l'inscription.

REGLE N 7 : LES VACATIONS

Chaque classe pourra intervenir sur les réglages du bateau, au minimum une fois par jour durant toute la durée de l'épreuve.




Pour les samedis et dimanches, une délégation d'au moins 2 élèves choisie par la classe, permettra d'assurer ensemble les vacations journalières dans les mêmes conditions qu'en semaine.

REGLE N 8 : LIGNE D'ARRIVEE

Afin de donner une limite au temps de course, la ligne d'arrivée sera considérée fermée (bateau hors course) le **31 janvier 2021 à 18h**

ACCOMPAGNEMENT DE L'USEP

Un mail quotidien sera envoyé le matin avec :

-  Des explications météorologiques adaptées et des conseils de routage
-  Des commentaires sur la course réelle des navigateurs engagés
-  Des commentaires sur la course virtuelle avec si possible une carte de positionnement de la flotte

Un classement officiel des bateaux USEP engagés dans la course sera alors établi. Ce classement sera communiqué par mail et fera l'objet d'un article sur les sites de l'USEP et de la FF Voile.