

## "PRÉPARATION TRANSAT "

**Si en bon marin l'équipage de Saint-Nicolas de Sauzon III a effectué une préparation spécifique pour cette tentative de transat express, il n'a fait qu'optimiser son bateau déjà très équipé en série.**

Dès que l'on recherche la performance sur un multicoque, la première démarche vise à limiter le plus possible le poids total du bateau. Dans cette optique, Dominique Dorier, boat master du Catana 582, a mis à terre tout ce qui n'était pas indispensable pour cette traversée. Le gain n'est pas négligeable, puisqu'il correspond à environ 15 % du déplacement.

Il a été obtenu en débarquant l'annexe et son support hydraulique, un mouillage et ses 100 mètres de chaîne, 300 kg de cordages de rechange, la passerelle et l'échelle de coupée et une grosse partie de la vaisselle.

Dans le même esprit, le gas oil embarqué a été limité aux besoins du groupe pour la charge électrique destinée aux appareils de navigation et à la servitude du bord, puis au moteur pour les entrées/sorties de port et la sécurité. Soit 300 litres au lieu des 1600 habituels.

Quant aux tanks à eau (1 tonne), ils seront vides, les besoins étant assurés par le dessalinisateur (140l/h) et quelques bouteilles embarquées.

### **Dans les détails**

Une fois l'inventaire du bord optimisé, le gros du travail reste la préparation générale, à savoir une vérification méticuleuse de l'ensemble du bateau. La première grosse étape concerne le gréement. Après la première transat en janvier dernier, le mât a été déposé et checké par son fabricant Lorima. Quelques cordages high tech (spectra et vectran Gleistein) ont été remplacés, comme par exemple les drisses de grand voile et de spinnaker. Enfin, les voiles d'avant ont été immobilisées sur les enrouleurs en enlevant la drisse pour diminuer la compression sur l'espar.

L'autre grosse vérification concerne les appendices dérives et safrans (dont le système de barre) et l'ensemble des winches. Ils ont en quelque sorte été soumis à un entretien de type annuel.

## **Armement complémentaire**

Au-delà des équipements de série, d'autres ajouts ont été effectués sur Saint-Nicolas de Sauzon III, pour atteindre l'objectif fixé.

Côté navigation, l'ordinateur de bord a été doublé, avec le chargement du logiciel de performance Max Sea. Relié à un système de transmission Standard B & C, il pourra être régulièrement mis à jour et ainsi permettre une lecture actualisée des cartes météo, comme la consultation de fichiers sur Internet. Les Standard B & C permettront également au bateau d'envoyer quotidiennement des textes et des photos pendant la traversée.

Pour l'énergie, 8 panneaux solaires de 75 A/H ont été posés au chantier et viendront aider au maintien de la charge des batteries (donc nouveau gain de fuel embarqué).

Enfin, en option au catalogue Catana, un jeu de voiles moulées sans coutures (North 3 DL) a été gréé. C'est d'ailleurs le premier grand catamaran de croisière de série à être équipé avec ces voiles généralement utilisées pour les bateaux de course (Kingfisher, Belgacom, Ecover,...). A surface égale par rapport à du tissu classique, les voiles sont 15 % plus légères et surtout quasi hydrofuge. De plus, elles ne se déforment pas.

A ces armements complémentaires, on ajoutera le système électronique de sécurité individuel ADSM en cas d'homme à la mer.

Ainsi préparé et armé, avec un avitaillement de type lyophilisé et surgelé, Saint-Nicolas de Sauzon III a réellement été optimisé pour cette transat. Une démarche transposable sur n'importe quel des Catana 582 produits par le chantier.