

Les astuces techniques d'Isabelle Joschke pour adapter le bateau à son gabarit

Alors qu'Isabelle Joschke mettra le cap en fin de semaine vers la Vendée pour rallier les Sables d'Olonne, port de départ du Vendée Globe, la skipper de l'IMOCA MACSF révèle quelques astuces techniques mises en place avec son équipe. Pédalier, palans ou encore manivelles de colonne raccourcies, tout a été pensé pour adapter le bateau à son gabarit et gagner en puissance tout en ménageant son corps.

A un peu plus de trois semaines du départ, la course contre-la-montre est lancée et l'heure est aux ultimes préparatifs à bord et à terre. Les dernières sorties en mer sont mises à profit pour revoir tous les repères et les automatismes nécessaires au cours des manœuvres avant une coupure de trois semaines à terre.

Ils ont également été l'occasion de valider les changements techniques apportés avec ses préparateurs : de petits stratagèmes destinés à pallier son manque de puissance en raison de son gabarit et à préserver le plus possible son corps sur la durée du tour du monde. Ils rendront également la navigation sur son IMOCA MACSF moins compliquée et faciliteront la vie à bord pendant les trois prochains mois.

Un pédalier pour plus de puissance

« Je passe 80% du temps sur mon bateau à manœuvrer en tournant les manivelles de la colonne. Avec mon équipe, on a donc imaginé un système pour soulager mon organisme et gagner en efficacité. On a les manivelles de colonne à hauteur d'épaules et des pédaliers installés à 20 cm au-dessus du sol.

Je m'assois dans un siège que je clipse dans le fond du cockpit et je mets les pieds dans les pédales. En gros j'ai à peu près la même position qu'un vélo couché. L'intérêt c'est de pouvoir alterner entre les bras et les jambes. En temps normal, quand j'ai vidé toutes les réserves de sucre des muscles des bras et des épaules, je dois patienter et manger. Avec ce système, quand les bras n'en peuvent plus, j'ai un relais avec les jambes, une source d'énergie supplémentaire. Ce système me permet de larguer un ris qui est une des manœuvres les plus longues. Je peux aussi rouler un gennaker. »

Des palans pour ménager le dos

« De même, afin de déplacer les voiles quand je dois virer de bord, j'utilise des palans. Ainsi la force qui s'applique sur mon dos est moindre. Quand on est fatigué, on a tendance à pousser sur les lombaires, c'est une mauvaise posture. Utiliser un palan est plus long mais j'ai fait le choix de manœuvrer plus lentement pour préserver mon dos. »

Des manivelles de colonne raccourcies pour un meilleur rendement

Dernière petite combine, on a raccourci la taille des manivelles de la colonne qui ne sont pas dimensionnées pour un skipper de 1,60 m comme moi. De cette manière, je n'ai jamais les bras complètement tendus mais toujours un peu fléchis. Cela m'a changé la vie, j'ai l'impression d'avoir plus de force et plus de ressources. C'est juste que le mouvement est mieux adapté ».

Mémoriser les mouvements du bateau et des manœuvres

Une fois arrivée aux Sables, Isabelle Joschke ne naviguera plus avant le 8 novembre, jour du départ de Vendée Globe... L'objectif des deux dernières journées de navigation à Lorient était donc de faire corps avec le bateau et ses mouvements, plutôt que d'effectuer un énième entraînement.

« Durant ces navigations, l'important n'est pas seulement l'entraînement lui-même. Je dois garder la main sur les manœuvres, garder en tête les mouvements du bateau. Ce sont des repères sensoriels. Il faut s'imaginer que l'on va passer trois semaines sur le plancher des vaches aux Sables et, le jour du départ de la course, on va se retrouver en mer, sur une surface mouvante, qui bouge de manière irrégulière avec des changements inattendus. D'un seul coup, on va devoir donner toute l'énergie que l'on a pour effectuer des manœuvres sur un bateau qui tangue, sur lequel on est ballotté.

Trois semaines, c'est long. On perd très vite de la masse musculaire si on ne navigue pas. Le corps perd l'habitude de faire des mouvements à la colonne, de mouliner en pied de mât...Les derniers entraînements servent aussi à bien s'imprégner de tous ces repères sensoriels et musculaires ».

Tout boucler avant le convoi

Les journées d'Isabelle Joschke ont beau être très chargées, la navigatrice ne verrait pas d'inconvénient à les étirer encore un peu pour accomplir la montagne des tâches qui figurent sur sa « to-do list ». Car une fois débarquée aux Sables, il sera trop tard. Les sollicitations en tous genres ne lui en laisseront plus la possibilité.

« Le départ pour les Sables d'Olonne aura lieu jeudi. Pour le convoi, il y a de l'attention mais pas de tension. Pour moi ce n'est pas un sujet d'inquiétude. Il n'y a pas de tempête d'annoncée ! Si le vent est avec nous, le trajet peut durer 6 ou 7 heures. Une fois là-bas, on ne va plus du tout faire le même boulot. Il faut que tout soit prêt avant. Aux Sables, on n'a pas notre bureau ni notre outillage. L'avitaillement (le chargement des vivres et du matériel) doit être terminé ici, à Lorient, car il est trop compliqué d'aller répartir les sacs dans le bateau. Le jour où l'on quitte notre base, d'une certaine manière on est déjà parti ».

Contact presse MACSF

Julie Cornille 06 62 88 81 18- jcornille@oconnection.fr

[Voile MACSF](#)

A propos du groupe MACSF



Premier assureur des professionnels de santé, la MACSF (Mutuelle d'assurance du corps de santé français) est, depuis plus de 80 ans, au service de toutes les personnes exerçant une profession de santé en France. Elle emploie 1 500 collaborateurs et réalise un chiffre d'affaires de plus de 2 milliards d'euros. Fidèle à sa vocation de mutuelle professionnelle d'assurance, la MACSF assure les risques de la vie privée et professionnelle de plus d'un million de sociétaires et clients.