



DOSSIER DE PRESSE

## Défi Pacific Solo Adrien d'Anne Quéméré

*Tout ce que les hommes ont fait de beau et de bien,  
Ils l'ont construit avec leurs rêves...*

*(Bernard Moitessier)*

Contact Presse : Agence Diatomée - Béatrice BOST 01 42 36 13 13



# SOMMAIRE

## L'ESSENTIEL SUR LE DÉFI PACIFIC SOLO ADRIEN 2011

- **R E P A R T I R...** par Anne Quéméré p. 4
  
- **UN DEFI HORS NORMES** p. 5  
un Kiteboat aux innovations majeures  
une route, jamais empruntée avec une telle embarcation  
les étapes du défi
  
- **LES ASPECTS TECHNIQUES ET SPORTIFS** p.10  
la préparation du Défi  
la Vie à Bord : exigence, vigilance, endurance  
le matériel et l'équipement embarqué  
les moyens de navigation et de communication
  
- **Le Groupe ADRIEN, SPONSOR PRINCIPAL** p.13  
spécialiste des produits de la mer en France et dans le monde
  
- **LES AUTRES PARTENAIRES** p.16  
Atlagel Relais d'or Miko - Région Bretagne -  
Mairie de Quimper - Guy Cotten
  
- En plus** p.18
  - Un peu d'histoire sur l'ancêtre du Kiteboat
  - Anne Quéméré en quelques dates.

## L'ESSENTIEL SUR LE DEFI PACIFIC SOLO ADRIEN 2011

- **Défi** : traverser le Pacifique sud en solitaire et sans assistance à bord d'un Kiteboat, très petite unité nautique (flotteur tiré par une aile de nouvelle génération), une première encore jamais réalisée.
- **Dates** : départ vers fin février 2011, selon la fenêtre météo et arrivée courant mai, 60 à 65 jours après
- **Itinéraire** : de Callao port de Lima (Pérou), à Papeete (Polynésie française), soit 4 200 milles (7 778 Km)
- **Anne Quéméré**, 44 ans quimpéroise, première femme à avoir réalisé les 2 transatlantiques à l'aviron en solitaire et sans assistance dans les meilleurs temps (en 2002 et 2004);  
Premier marin à s'être lancé dans une transatlantique nord en solitaire à bord d'un Kiteboat (en 2006) et à avoir tenté la traversée du Pacifique nord (en 2008) à bord de cette même embarcation.
- **Le Kiteboat**
  - \* flotteur = longueur : 6m, largeur : 1,90m , poids vide : 200Kg, espace de vie : 3m<sup>3</sup>
  - \* aile = 4 lignes en dyneema, 1 ligne supplémentaire pour lancer l'aile depuis le Kiteboat, 2 surfaces d'aile de 12m<sup>2</sup> à 16m<sup>2</sup>.
  - \* vitesse moyenne du Kiteboat : 6 à 7 nœuds, avec des pointes à 15 nœuds
- **Le Parrain** : Jean-Luc Van Den Heede
- **L'équipe** : Marc Ginisty, concepteur et constructeur du Kiteboat, Ronan Quéméré, photographe et conseiller technique, Jean-François Bonnin, préparateur et routeur, Denis Boucher, traducteur des nouvelles du Blog
- **Le Sponsor Principal** : Groupe ADRIEN, spécialiste des produits de la mer en France et dans le monde. Pionnier de la reproduction contrôlée de turbot, situé dans le peloton de tête national et européen des naissains d'huitres creuses,  
L'un des 1<sup>ers</sup> employeurs de la pêche au Pérou.

## R E P A R T I R...

Oui, je reprends la route des océans pour un 5<sup>ème</sup> défi !

Une route que j'ai commencé à tracer en 2002 puis 2004 avec des périples en solitaire à la rame. Deux ans plus tard, ma traversée en Kiteboat, entre New York (USA) et Ouessant (France) marque un tournant dans mes aventures.

Je suis profondément convaincue par l'intérêt de ce mode de traction écologique qui constitue un potentiel pour la navigation de demain.

Ma tentative de traversée du Pacifique en 2008, bien qu'achevée à mi parcours, a certainement été celle dont j'ai tiré le plus d'enseignements. Bon nombre d'améliorations techniques issues de cette expérience sont intégrées dans l'embarcation du prochain Défi. J'ai hâte de passer à l'épreuve de vérité.

Au delà, je repars, parce que d'une certaine façon, je suis à ma place dans ce bout de vie océanique que je me suis choisie, ni plus, ni moins. Pour moi, cet univers apparaît comme une évidence. C'est aujourd'hui ma façon de vivre, tout simplement.

Je n'ai pas oublié la solitude, la fatigue, les épreuves, mais je ne garde que le meilleur pour aller de l'avant, pour aller vers d'autres voyages et faire partager mes traversées, mes découvertes, mes rêves.

Mes rêves se portent bien. Ils sont intacts. C'est l'essence même de mes aventures. L'aventure est en route... C'est un nouveau rêve qui se réalise.

Anne Quéméré

## PACIFIC SOLO ADRIEN : UN DÉFI HORS NORMES

Pour ce nouveau défi, Anne Quéméré se lance sur les traces des navigateurs du XVI<sup>e</sup> siècle qui, poussés par une soif de découvrir de nouvelles contrées, bravaient les mers et océans inconnus à leur époque.

Comme Magellan qui découvrit le Pacifique vers 1521, la navigatrice n'a pas froid aux yeux. Pour une première du genre, elle traversera début 2011 l'océan à bord d'un Kiteboat, l'une des plus petites unités nautiques construite pour ce type de traversée (pas plus de 200Kg vide) en autonomie totale, en solitaire et sans assistance. Un challenge réalisable grâce aux nombreuses innovations qui ont été apportées au Kiteboat des précédents défis.

### Un Kiteboat «nouvelle génération»

Forte de son expérience précédente et plus particulièrement le défi de 2008 où la navigatrice s'était frottée au Pacifique en partant de San Francisco pour Tahiti, Anne Quéméré et son équipe ont entièrement repensé le Kiteboat.

Conçu au Port Rhu dans les chantiers de Douarnenez, ce nouveau prototype fait l'objet d'un grand nombre d'améliorations techniques permettant de gagner tant en performance qu'en sécurité.



### Le flotteur

Petit et plus léger que les précédents prototypes, afin d'offrir une vitesse optimale, le flotteur mesure 6 m de long sur 1,90 m de large pour un poids de 200 Kg à vide et 300 Kg en charge (équipement, électronique, nourriture).

L'espace de vie de la cabine arrière est réduit au minimum : 1,90 m de long sur 1,80 m de large et un peu moins d'1 m de hauteur, soit environ 3m<sup>3</sup> pour manger, dormir et se laver.

De profil, moins plat que les précédents, le Kiteboat 2011 perd en surface mouillée et par conséquent en stabilité, mais gagne en vitesse. Il répond mieux aux changements d'allures et son système de dérive amovible lui permet de naviguer au plus près du vent.

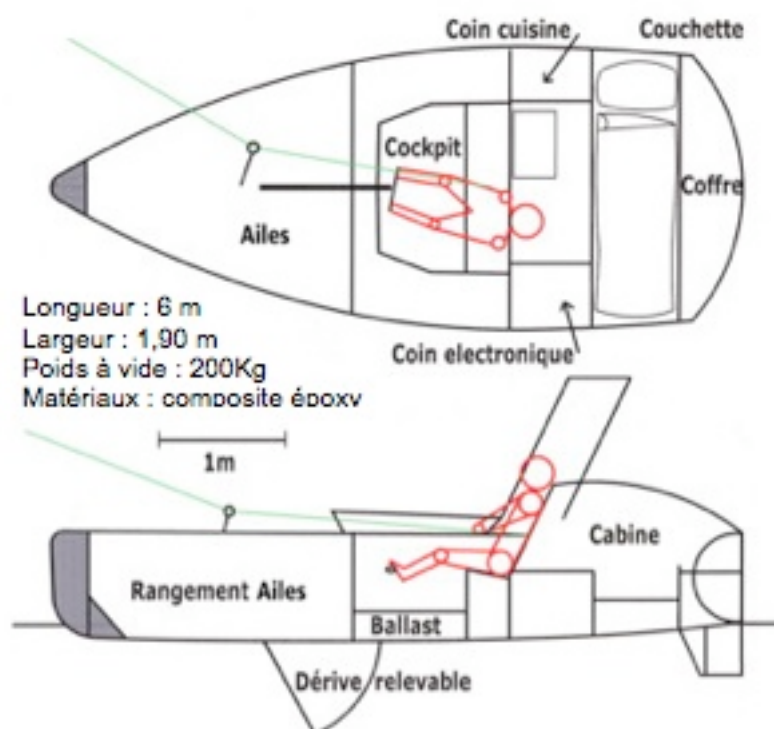
Cette perte de stabilité est compensée par un arceau en pain de mousse ingénieusement pensé qui surmonte le Kiteboat.

En effet, grâce à son volume de flottabilité, l'arceau permet à la coque insubmersible de se redresser en cas de chavirage.

En plus de l'auto rétablissement du Kiteboat, l'arceau remplit 3 autres fonctions :

- rôle de protection et de sécurité : il protège la navigatrice des mouvements brusques des lignes, qui, fines et coupantes, pourraient provoquer de graves blessures si l'aile venait à sortir de sa fenêtre de vol.
- rôle d'appui : la navigatrice peut monter sur l'arceau afin de lancer son aile lorsqu'il manque du vent
- enfin rôle de pare-soleil : une plateforme est conçue pour protéger la navigatrice du soleil (le Pacifique est un océan où il fait chaud).

Autre nouveauté, le flotteur est équipé d'un hiloire qui protège la navigatrice des grandes vagues et surtout permet de limiter l'entrée de l'eau de mer dans le cockpit.



## L'aile:

L'aile est reliée au flotteur par quatre lignes en dyneema (fibre synthétique en polyéthylène extrêmement résistante), elles-mêmes reliées à une barre, sorte de « guidon » que la navigatrice contrôle pour orienter et optimiser la traction. Cette traction se concentre en un seul point placé vers l'avant du flotteur, là où il n'y a pas de « couple de chavirage ».

Les mains fixées en permanence sur la barre afin de diriger l'aile, la navigatrice manœuvre le gouvernail avec ses pieds à l'aide d'un palonnier. Ce qui nécessite évidemment une parfaite coordination des gestes.

La navigatrice dispose de deux surfaces d'aile, choisies selon la force et les conditions de vent : de 12 m<sup>2</sup> à 16 m<sup>2</sup>.

Ces ailes sont conçues et réalisées par Armand Torre avec deux nouveautés fondamentales.

La 1<sup>ère</sup> est de les avoir équipées d'un treuil manuel. Sur le modèle du winch, ce système de démultiplication des forces permet d'enrouler et de dérouler les lignes de l'aile facilement et en toute sécurité car il est muni d'un loquet qui bloque les lignes en cas de violent coup de vent.



La 2<sup>ème</sup>, et non des moindres, permet de lancer les ailes depuis le Kiteboat et non plus de l'eau.

Pour cela, une cellule de tissus rectangulaire est ajoutée sous les ailes et à laquelle est fixée une cinquième ligne fixe qui permet de faire décoller les ailes comme des cerfs-volants, c'est à dire par prise d'air arrière. Ensuite quand elles sont au zénith, les 4 lignes extérieures se tendent et la 5<sup>e</sup> se détend.

Même avec peu de vent (7 à 8 nœuds stables au minimum), les ailes peuvent décoller.

Les vitesses moyennes du Kiteboat sont de l'ordre de 6 à 7 nœuds avec des pointes allant jusqu'à 15 nœuds. Il peut avoir des allures au plus près du vent.

## La Route du Pacific Sud : une première avec une si petite embarcation

Fin février 2011, Anne Quéméré se lancera à l'assaut des 4 200 milles (7 778 Km) qui sépare Lima (Pérou) de Papeete (Tahiti) en Kiteboat, en solitaire et sans assistance.



Anne Quéméré est la première navigatrice à emprunter cette route avec un Kiteboat et il lui faudra environ entre 60 et 65 jours pour rallier Tahiti, soit une arrivée courant mai 2011.

Une période plutôt favorable car il n'y a pas de cyclone. Cette route se situant dans l'hémisphère sud, pas de risque non plus de « pot au noir ».

Par ailleurs, le phénomène de « la Niña », courant plus froid qui succède au Niño, devrait renforcer les alizés.

Pour autant, cet itinéraire n'est pas une promenade du dimanche ...

La difficulté principale pourrait se situer au départ. En effet, le long des côtes du Pérou il y a peu de vent. Les risques de « pétrole », très usants pour les nerfs, sont susceptibles de survenir le temps que les côtes péruviennes s'éloignent. Anne Quéméré devra donc rester très attentive et profiter du moindre souffle, le temps de sortir de cette zone, soit environ une semaine de navigation.

Ensuite, la navigatrice compte être portée par les alizés, des vents qui soufflent d'est en ouest de façon régulière. Mais contrairement à ce que l'on pourrait penser, la vigilance est toujours de mise. La navigatrice doit veiller à économiser

son énergie en faisant des pauses toutes les 6 heures et ne pas profiter de ces vents stables pour avaler les milles au détriment de la fatigue et de la faim. Paradoxalement, ces situations optimales sont difficiles à gérer. Il faut éloigner les hantises de « pétrole » et résister à l'envie d'avancer. Le tandem avec son routeur météo Jean François Bonnin aura, comme toujours dans ses traversées, beaucoup d'importance.

## **Les Etapes du Défi**

**Octobre** : Sortie du Kiteboat des chantiers de Douarnenez au Port Rhu  
Déco de la coque à St Evarzec

**Fin octobre et novembre**: Mise à l'eau à La Forêt Fouesnant pour essais et réglages  
Puis entraînements

**Le 27 novembre** : Baptême du Kiteboat à Noirmoutier en présence des salariés du Groupe Adrien, de son parrain Jean-Luc Van Den Heede

**Du 4 au 12 décembre** : Exposition du Kiteboat au Salon Nautique de Paris

**Du 15 au 17 décembre** : Exposition du Kiteboat sur la place de la Mairie de Quimper

**Fin décembre** : Départ du Kiteboat sur cargo pour le Pérou (arrivée du container et débarquement prévus début février)

**Le 11 février** : Départ de l'équipe de l'aéroport de Nantes à destination de Lima

**Fin février** (en fonction des conditions météo les plus favorables) : Largage des amarres depuis Callao (Port de Lima)

**Courant mai** : Arrivée à Papeete (Tahiti)

# LES ASPECTS TECHNIQUES ET SPORTIFS

## La préparation : une étape primordiale

L'entraînement physique doit être adapté aux contraintes de ce type de navigation. Le programme est basé sur l'endurance (aérobie) et sur le travail des groupes musculaires les plus sollicités.

Outre les cardio-trainings pour l'endurance et le travail des groupes musculaires particulièrement sollicités (épaules, bras, dos, lombaires), la préparation physique est adaptée aux contraintes du Kiteboat.

Ainsi, un ostéopathe a étudié avec la navigatrice les moyens de limiter les problèmes liés aux tendinites, aux déchirures musculaires, etc...

Au final, ce défi se caractérise par une préparation extrêmement intense et minutieuse qui a exigé de nombreuses heures d'entraînement, d'essais, de mises au point et de navigation à bord du Kiteboat, mais également à terre. Par tous les temps et dans toutes les situations (temps calme, gros temps, chavirage...) la navigatrice a dû apprivoiser puis maîtriser ce nouveau mode de navigation.

La pratique en Kiteboat : une nouvelle technique à maîtriser par tous les temps et dans toutes les situations (absence de vent, vents irréguliers, chavirage...), des techniques répétées pendant de nombreuses heures passées sur le plan d'eau de la Baie de Douarnenez et de La Forêt Fouesnant.

## La vie à bord : exigence, vigilance, endurance

Dans ce type de pratique, la recherche d'une stabilité optimale ainsi que d'une force de propulsion maximale sont permanentes.

L'enjeu : naviguer dans la durée, au plus rapide tout en exploitant les possibilités offertes par les conditions météo.

La navigation en Kiteboat requiert une attention de tous les instants et implique une grande maîtrise technique.

L'aile doit en effet être réglée en permanence et ne peut être laissée à elle-même. La moindre erreur de pilotage, une baisse de vigilance aussi éphémère soit elle, et c'est le crash. La navigatrice doit donc rester à son poste tant que l'aile est en vol.

Les plages de sommeil sont réduites tout comme en course (environ 4 plages de 1 heure 30 à 2 heures par 24 heures).

La légèreté est requise pour optimiser les performances du Kiteboat et l'étroitesse de l'habitat (environ 3m<sup>3</sup>) a des incidences en termes de qualité de vie : l'espace vital est limité à sa plus simple expression, c'est-à-dire juste une bannette pour s'étendre, ainsi qu'un réchaud pour consommer ses aliments lyophilisés.

## Le matériel et l'équipement embarqué

Drôle de paquetage que celui d'Anne pour sa traversée du Pacifique. Extraits :

- Gilet gonflable + harnais
- Combinaison de survie TPS Cotten avec feux intégrés
- Pompe de cale
- Extincteur
- Ligne de vie 1 mousqueton
- Dessalinisateur manuel et électrique
- Trousse à outils + fer à souder
- Résine époxy, fibres
- Lampe frontale + torche étanche
- Pince multi-outils
- Jerrican 20L
- Réchaud + brûleurs + cartouches de gaz
- Bouilloire inox
- Briquet tempête, piles
- Trousse à pharmacie
- Masque et tuba
- Jumelles

- Lunettes de soleil
- Appareil photo, caméscope
- Lecteur MP3, mini-portable

## Les Moyens de Navigation et de Communication

**GPS fixe et GPS portable**, outils de navigation indispensables qui donnent en permanence la position du Kiteboat sur l'océan et permettent de rectifier son cap, si besoin.

**Activ-Echo (transpondeur radar)**, pour parer au danger majeur des routes océaniques : les collisions avec des cargos. Cet instrument détecte la présence de radar et émet un signal radar amplifié pour indiquer aux navires alentours une présence à éviter.

**Balise Argos** émettant régulièrement des signaux vers un satellite qui les transmet à un centre de calcul. La position du Kiteboat est suivie en permanence et d'éventuelles anomalies sur le parcours peuvent ainsi être immédiatement décelées. Par ailleurs, Argos est équipé d'une alarme. Activée en cas d'urgence, cette alarme est reçue instantanément à terre.

**VHF portable** (Very High Frequency), émetteur récepteur à portée réduite qui permet de communiquer avec les navires situés à faible distance du Kiteboat.

**Téléphone satellite** qui permet de rester en contact avec l'équipe et la famille. Véritable passerelle avec la terre, il est le seul moyen de communication quotidien.

## LE GROUPE ADRIEN, SPONSOR PRINCIPAL



[www.adrien.fr](http://www.adrien.fr)

### Spécialiste des produits de la mer, en France et dans le monde

Tout jeune déjà, les yeux à scruter le sable épuisette à la main, mousse dès 13 ans, puis marin pêcheur,... De père en fils, la famille ADRIEN, originaire de Noirmoutier, est habitée par la mer et ses ressources.

Dotés d'une véritable vision du secteur de la pêche et des créneaux porteurs à moyen terme, les managers ont bâti un Groupe implanté en France et au Pérou. Créé en 1957 par Michel ADRIEN, le groupe piloté aujourd'hui par René Adrien, son fils, fait partie des acteurs clés de l'univers des produits de la mer.

Pionnier de la reproduction contrôlée de Turbot et situé parmi les leaders aux plans national et européen pour les naissains d'huitres creuses, Adrien est aussi un des 1<sup>ers</sup> employeurs de l'industrie de la pêche au Pérou (merlu, anchois, calamar géant). Il y fait travailler en saison jusqu'à 1 000 personnes.

Le Groupe commercialise ses produits, pour l'essentiel, aux industries agro-alimentaires et au secteur de la restauration.

En France, ADRIEN comprend :

- FRANCE- TURBOT (à Noirmoutier et Trédarzec en Côtes d'Armor), avec
  - l'aquaculture de turbots (1,5 millions d'alevins chaque année et une capacité de 300 tonnes annuelles pour l'élevage des turbots),
  - 2 écloseries de naissains d'huitres (depuis 2006, capacité : 700 millions de naissains) qui comprend 3 nurseries (Noirmoutier et Trédarzec) et un site de prégrossissement à Thau.
- ATLAGEL (à Saint Aignan, tout près de Nantes), spécialisée dans la distribution de produits surgelés pour la restauration. Cette filiale est concessionnaire des glaces et crèmes glacées Relais d'Or Miko, en Loire-Atlantique et en Vendée.

Au Pérou, ADRIEN, acteur économique majeur de la pêche comprend :

- ARCOPA (située à Paita au nord ouest du Pérou), une filiale spécialisée dans la pêche et la transformation de produits de la mer surgelés, à hauteur de 15 000 tonnes de produits finis par an.

Avec 8 chalutiers et un approvisionnement complémentaire auprès de la pêche artisanale locale, la société transforme le poisson en filets, fishblocs, cubes et surimi-base.

ARCOPA dispose d'une usine de 8 000 m<sup>2</sup> pour la congélation des produits et d'une usine de farine de poisson qui valorise les co-produits issus du process de son autre usine, et destinée essentiellement à l'aquaculture.

### **Audace et production responsable**

Tout en privilégiant dans toutes ses activités la qualité (le turbot Label rouge par exemple), la traçabilité et la sécurité des produits, le groupe s'est développé, selon une double logique :

- l'innovation, l'audace en investissant, par exemple, dans des nouvelles technologies pour l'élevage des turbots en eau recyclée, une technique pionnière (en 1999) , aujourd'hui généralisée ;
- le souci permanent du développement durable et de la production responsable ; Par exemple par le choix de partenaires travaillant selon les mêmes valeurs, ou encore en participant à la mise en place de quotas individuels de pêche au Pérou, une démarche inédite dans ce pays. Ainsi en 2009, le Groupe a obtenu la reconnaissance Bureau Veritas « pêche responsable et développement durable » pour ses 3 filières : merlu, anchois, calamar géant. ADRIEN est également la seule entreprise européenne a obtenir en 2010 le précieux label des douanes « opérateur économique - agréé ».

### **Reprise de l'Expansion**

Après une période difficile liée notamment à la chute des marchés asiatiques, le groupe explore et réussit dans le domaine ostréicole, tout en se recentrant sur ses cœurs de métiers (pêche, aquaculture, transformation, négoce et distribution en France et dans le monde).

Il reprend aujourd'hui son expansion et réalise, en 2009, 60 millions d'euros de chiffre d'affaires, avec encore des projets d'innovations pour les années qui viennent.

### **Des valeurs communes avec les aventuriers de la mer**

Pas étonnant que les défis nautiques trouvent tout naturellement une résonance au sein du Groupe ADRIEN.

Mer - Aventure – Courage et Détermination – Esprit pionnier– Rigueur - Respect du milieu océanique. Des valeurs qui ont du sens dans la culture ADRIEN.

Déjà en 2004, ADRIEN accompagne le Global Challenge de Jean-Luc Van den Heede (« VDH ») dans son tour du monde à la voile à l'envers.

En 2008, par l'intermédiaire de VDH, Anne Quéméré rencontre les dirigeants. C'est une histoire d'amitié d'abord, puis le soutien de sa première tentative de traversée du Pacifique en Kiteboat.

En 2011, le Groupe répond « présent » pour ce nouveau Pacific Solo, un défi à bord d'un Kiteboat entièrement repensé.

Pour René Adrien, «soutenir Anne, c'est témoigner de notre volonté de promouvoir l'aile de traction qui sera demain un moteur d'appoint. C'est également les valeurs du Groupe et les références de nos collaborateurs que la navigatrice va porter dans son sillage».

## LES AUTRES PARTENAIRES 2011

- ATLAGEL RELAIS D'OR MIKO



ATLAGEL RELAIS D'OR MIKO, filiale du groupe ADRIEN est le spécialiste dans l'ouest de la France auprès de la restauration commerciale. Avec sa flotte de 33 camions frigorifiques ce sont plus de 4000 restaurateurs qui sont livrés chaque semaine en produits alimentaires frais et surgelés.

Concessionnaire des glaces MIKO et Ben & Jerry's , ATLAGEL RELAIS D' OR MIKO offre une gamme élargie de glaces et crèmes glacées. Intégrée en France à un réseau de 22 concessionnaires elle apporte à la fois la force d'une organisation nationale et l'efficacité de la proximité régionale.

Ce sont plus de 1000 références produits qui sont proposés aux clients. Sélectionnés et testés par la centrale d'achat, ceux-ci répondent à un cahier des charges précis et rigoureux afin de garantir aux restaurateurs prix, qualité , service et traçabilité.

Véritables partenaires de la restauration, les équipes d' ATLAGEL RELAIS D' OR MIKO, sont avant tout des hommes et des femmes au service et à l'écoute de leurs clients.

[www.adrien.fr](http://www.adrien.fr)

- Région Bretagne



Pour Jean-Yves Le Drian, Président de la Région

« Anne fait preuve de volonté et de dynamisme. C'est une image forte et positive de la Bretagne qui est véhiculée, voilà pourquoi nous la soutenons »

[www.bretagne.fr](http://www.bretagne.fr)

- Mairie de Quimper



La ville de Quimper accompagne la réalisation de projets sportifs individuels, susceptibles de dynamiser et mobiliser la pratique sportive de l'ensemble des quimpérois. Elle apporte son soutien à Anne Quéméré qui s'apprête à traverser l'océan Pacifique, en solitaire sur un KiteBoat. Au-delà de la performance sportive, le projet est aussi pédagogique. Il vise à montrer au grand public et aux enfants l'impact des activités humaines sur les océans. La ville de Quimper s'associe à ce défi pour faire partager cette aventure au plus grand nombre et propose aux élèves des écoles primaires de travailler sur les diverses thématiques qui lui sont liées (gaspillage des ressources naturelles, sensibilisation à l'environnement, meilleure compréhension des océans, des variations climatiques...).

[www.mairie-quimper.fr](http://www.mairie-quimper.fr)

- GUY COTTEN

Spécialiste du vêtement de mer, l'entreprise s'impose comme une référence incontournable. Créée à Concarneau en 1964 par Guy Cotten et son épouse, l'entreprise révolutionne la vie des marins en concevant des vêtements pratiques, confortables, et qui durent. Guy Cotten France confectionne 450 000 articles par an.



La société Guy Cotten développe depuis longtemps des partenariats avec des coureurs au large comme Roland Jourdain, Jean le Cam, Marc Guillemot, VDH... Fidèle à Anne depuis ses premiers défis, Guy Cotten est à nouveau de la partie pour habiller la navigatrice depuis Lima jusqu'à Tahiti.

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

## EN PLUS

### Un peu d'histoire...

Naviguer à l'aide d'un cerf-volant n'est certes pas une nouveauté car depuis son invention, aux alentours du IV<sup>e</sup> siècle avant J.C., l'homme a toujours rêvé de voler, privilège offert aux oiseaux mais que l'homme n'a eu de cesse de leur ravir depuis la nuit des temps.

En 1903, un certain Samuel Cody traverse la Manche sur une embarcation tractée par un cerf-volant.

Côté transatlantique, c'est en 1995 que Nicole Van de Kerchove traverse l'Atlantique par la route des alizés à bord d'un voilier tractée par un cerf-volant monofil. Ne se déplaçant que dans l'axe du vent, ce mode de traction ne lui permet de naviguer que vent arrière.

Aujourd'hui, des solutions écologiques sont à l'étude dans le domaine de la navigation aérotractée à bord de cargos ou d'unités de pêche, mais il y a encore un long chemin à parcourir avant que cela se concrétise.

Le kitesurf, quant à lui, trouve ses racines dans les travaux d'un ingénieur de la NASA, Francis Rogallo qui, dès les années 1960, effectue des recherches sur l'aérodynamisme des ailes souples dont sont issus les deltaplanes, les parachutes dirigeables et autres parapentes.

L'ère moderne de la traction sur l'eau débute à la fin des années 80 lorsque deux bretons, Bruno et Dominique Legaignoux mettent au point, après plusieurs années de recherche, une voile technologiquement avancée baptisée Wipika. Ils résolvent grâce à un système de « boudins gonflables » le principal obstacle rencontré dans l'adaptation des cerfs-volants à la mer.

Aujourd'hui, muni de deux à cinq lignes - suspentes directionnelles - l'aile de traction, de plus en plus proche d'une aile d'avion, est pilotable et permet de naviguer sous des allures proches de celles des voiliers de croisière.

Le Kiteboat barré par Anne Quéméré préfigure une nouvelle forme de navigation océanique bien différente des voiliers traditionnels et du « kitesurf » pratiqué le long des plages.

Les modalités de préparation sont également inédites, que ce soit l'entraînement physique ou la mise au point du prototype.

Seul le registre de vitesse ainsi que les allures sont à peu près comparables à ceux des voiliers de croisière.

## Anne Quéméré en quelques dates...

**Printemps 1966** : naissance d'Anne à Quimper

Elle grandit dans une famille de culture et tradition bretonne, sa « tribu », tous des familiers de l'univers marin.

**Années 1970-80** : pratique de l'équitation en compétition et navigation en famille.

**Années 1980-90** : Baccalauréat, BEES 1er degré (équitation), études littéraires à Rennes.



**1990** : Départ d'Anne pour les USA, elle s'installe à la Nouvelle Orléans, puis à New-York. Elle obtient ses licences de guide conférencière et pendant 10 ans, parcourt l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud ainsi que l'Asie.

**2000** : Retour d'Anne en Bretagne, et début des entraînements à la rame dans la Baie de la Forêt Fouesnant à bord d'une Gig des Scilly (yole traditionnelle) construite par son père.

**2001 / 2003** : Préparation de sa première transatlantique à la rame en solitaire et sans assistance. En décembre 2002, elle prend le départ des Canaries et après 56 jours en solitaire et sans assistance, elle débarque à la Guadeloupe en février 2003.

**2004** : Deuxième traversée de l'Atlantique, rame en solitaire et sans assistance mais cette fois par la route nord, départ des USA arrivée en France. Après 87 jours de mer, elle pose victorieuse le pied à Douarnenez en septembre 2004.

**Printemps 2005** : Parution du livre « Atlantique, 87 jours à la rame en solitaire » aux Editions Le Télégramme.

**Novembre 2005** : Anne reçoit le prix « Sport et Aventure » dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> édition du concours national « Femmes et Sport » lancé par le Ministère de la Jeunesse, des Sports, de la Vie Associative et par le Comité National Olympique Français.

**Eté 2006** : Première traversée inédite de l'Atlantique Nord en solitaire et sans assistance, à bord d'un Kiteboat, un prototype tracté par une aile de kite.

**Novembre 2008** : Première tentative de traversée en Kiteboat en solitaire et sans assistance du Pacifique de San Francisco à Tahiti. Après 3 800 km, coincée par le «pot-au-noir » et suite à des problèmes techniques, Anne décide d'interrompre le défi.

**Juillet 2010** : Anne dérive 3 semaines sur la banquise du pôle nord, avec 3 compagnons. Elle prélève des échantillons du plancton arctique pour l'équipe d'Océanopolis.

**Fin février – mai 2011** : nouveau défi Pacific Solo Adrien en Kiteboat, en solitaire et sans assistance de Lima à Tahiti.