**Vendée globe : seuls à bord mais pas une journée sans satellites…**

*Combien de satellites au service de Tanguy de Lamotte sur Initiatives Coeur et des autres skippers du Vendée Globe 2016 ? Infographie Gédéon.*

*.*

Toutes les agences spatiales ont communiqué sur le thème « Une journée sans satellites » pour montrer que l’homme pouvait difficilement sans passer au quotidien.

C’est vrai sur la terre ferme ou dans les airs. C’est encore plus vrai en mer, en particulier pour une grande course en solitaire comme le Vendée Globe, sans escale et sans assistance.

Pour l’occasion, le blog Un autre regard sur la Terre devient Un autre regard sur la mer…

**H-12 heures… Bientôt la quille ?**

Pas vraiment… La huitième édition du Vendée Globe va seulement commencer. 29 skippers franchiront la ligne départ dimanche 6 novembre 2016 à 13h02 aux Sables d’Olonne.

Aux Sables d’Olonne, beaucoup de monde sur les quais pour voir les bateaux du Vendée Globe avant le départ pour la grande boucle. Crédit image : Olivier Blanchet / DPPI / Vendée Globe

**Records en vue**

Tous des hommes : comme dans le spatial, il y a une marge de progression côté parité… Par contre, côté expérience, c’est à peu près 50-50 : si j’ai bien compté, il y a 14 bizuths.

En face, 5 skippers (Bertrand de BROC sur MACSF, Jean-Pierre Dick sur StMichel- Virbac, Jean Le Cam sur Finistère Mer Vent, Alex Thomson sur Hugo Boss et Vincent Riou sur PRB) vont entamer leur quatrième Vendée Globe. Ils rejoignent cette année Marc Thiercelin, Mike Golding et Dominique Wavre dans cercle très fermé de ceux qui auront participé à quatre reprises à l’Everest des mers. Six marins, dont Armel Le Cléac’h sur Banque Populaire VIII et Kito de Pavant sur Bastide Otio, entameront leur troisième Vendée Globe, tandis que quatre autres s’élanceront des Sables d’Olonne pour la deuxième fois.

L’édition 2016-2017 voit aussi concourir le plus jeune concurrent de l’histoire du Vendée Globe (Alan Roura, 23 ans) et le plus âgé (Rich Wilson, 66 ans).

Les 29 skippers de l’édition 2016 du Vendée Globe. La parité n’est pas au rendez-vous…

Autre record : dix nationalités représentées, dont quatre pour la première fois, la Nouvelle-Zélande (Conrad Colman sur Olman Foresigh Natural Energy), les Pays-Bas (Pieter Heerema sur No Way Back), l’Irlande (Enda O’Coineen sur Kilcullen Voyager – Team Ireland) et le Japon (Kojiro Shiraishi sur Spirit of Yukoh).

Un vent du nord de 15 à 20 nœuds devrait assurer un début de course rapide : les premiers pourraient passer au large des côtes espagnoles dès lundi matin avant de commencer la descente vers le tropique du Cancer…

Avec un anticyclone des Açores installé de l’Islande aux Açores et se déplaçant lentement vers le Sud sous la pression d’une ancienne dépression tropicale, les conditions météorologiques sont exceptionnelles : l’équateur devrait être atteint en moins de dix jours, battant le record de Jean Le Cam en 2004 (10 jours 11 heures 28 minutes).

**Le nœud du problème, je vous le donne en mille : oublier le système métrique**

Les amoureux du système métrique vont être déçus : dans les semaines qui viennent, les journalistes qui suivent le Vendée Globe vont plutôt parler de milles et de nœuds. Un mille marin ou mille nautique correspond à 1852 mètres, l’équivalent d’une minute d’arc le long d’un méridien terrestre.

Même pour Jean-Pierre Dick, le nœud (abréviation kt pour knot en anglais) est une unité de vitesse qui correspond à un mille marin par heure soit 1,852 km/h.

**L’Everest des mers**

40 075 kilomètres soit 21 638 milles, c’est la circonférence de la Terre.. Un parcours effectué en 78 jours et deux heures lors de la dernière édition du Vendée Globe.

Dans la réalité, au cours des sept précédentes éditions du Vendée Globe, la plupart des concurrents ont parcouru parfois plus de 28 000 milles, soit presque 52 000 kilomètres !

La mer n’est pas une autoroute : les skippers doivent jongler avec les vents, les courants et les vagues, la houle, les glaces : ils multiplient les zigzags, les détours et de changements de caps et suivent au final une trajectoire faire d’une succession de lignes brisées, qui leur permet enfin de rejoindre la bouée Nouch Sud qui marque la ligne d’arrivée du Vendée Globe. Retour à la case départ, après 70 à 80 jours passés en mer.

*Le parcours du Vendée Globe 2016. Crédit image : Vendée Globe*

**Le meilleur endroit pour voir les satellites en action ? La mer !**

Revenons sur le rôle de satellites dans les grandes courses comme le Vendée Globe, la Route du rhum ou, plus connue des anglo-saxons, la Volvo Global Race.

Comment les positions sont-elles connues ? Comment sont-elles communiquées au PC Course ? Comment les vidéos filmées à bord sont–elles mises en ligne pendant la course ? Quels moyens sont mis en œuvre pour les vacations radio, etc. Comment signaler un accident ou une situation de détresse. Et très au sud, pendant l’été austral, il y a aussi les icebergs et les glaces dérivants…

Une seule réponse : les satellites. En mer, il n’y a pas d’autre solution… Loin des côtes, la radio VHF ne fonctionne plus, sauf pour communiquer entre deux navires proches

**Moins seuls dans une course en solitaire : le rôle des satellites**

Dans un article consacré à l’édition 2012 de la Novela sur le thème « espace et océans », j’avais déjà abordé cette curiosité : « Un bon moyen de voir les satellites en action : aller à la mer ». Avec une illustration montrant un thonier industriel dans l’océan indien, j’expliquais que l’équipage de ce navire de pêche, à l’image du M. Jourdain de Molière qui disait de la prose sans le savoir, utilisait quotidiennement plusieurs dizaines de satellites pour mener à bien sa campagne de pêche : météorologie et prévision de l’état de la mer, localisation, balises de détresse, télécommunications (voix et données) et même observation de la Terre pour certains services très spécialisés.

Comme la prose du bourgeois gentilhomme, une caractéristique des satellites, c’est qu’on les utilise quotidiennement parfois sans le savoir, au point d’oublier leur existence et parfois le besoin de les renouveler.

**Les moyens satellites utilisés par les skippers du Vendée Globe**

Un rapide inventaire ? Commençons par les télécommunications entre la Terre et les skippers : elles sont assurées par les satellites d’Inmarsat et d’Iridium. Pour tous les types d’échanges : vacations en phonie, internet et email, transfert de vidéos et de photos ou pour recevoir les fichiers météo envoyés par l’organisation de course (l’assistance météorologique personnalisée et le routage ne sont pas autorisés). Le téléphone satellite pour la voix est complété à un équipement de communication iridium doublé par une liaison Fleet d’inmarsat pour les échanges de données.

*Couverture des satellites de communication Inmarsat-4 et d’Alphasat. Crédit image : Inmarsat*

Ensuite la localisation de navires. Le premier besoin, c’est pour établir le classement et vérifier le respect du règlement avec le contrôle des points de passages obligatoires (les « portes »). Des récepteurs GPS assurent cette fonction. La société CLS fourni deux types de balises avec des récepteurs GPS ((le Global Positioning System Américain).

Un second type de localisation est utilisé moins fréquemment : il s’agit des balises de détresse du système Cospas-Sarsat. Chaque voilier en embarque deux fonctionnant en 406/121,5 MHz.

La météorologie est également importante pour la sécurité des skippers et la stratégie de course (avec la connaissance des vents). Les satellites jouent un rôle de plus en plus incontournable dans les modèles de prévision. La veille météorologique mondiale est assurée avec deux types de satellites :

Les satellites géostationnaires comme Meteosat, GOES ou MTSAT répartis à environ 36000 kilomètres autour de l’équateur.

Les satellites en orbite polaire, sur une orbite plus basse, à environ 800 kilomètres d’altitude. Dans cette catégorie, il y a les satellites de la famille NOAA ou les deux satellites Metop-A et Metop-B opérés par l’organisation européenne Eumetsat.

*Vendée Globe 2016 : la situation météo 24 heures avant le départ. Image du satellite Meteosat acquise le 5 novembre 2016 à 12h00 UTC. Crédit image : Eumetsat*

Il faut également citer une information moins connue : la prévision des courants de surface établie à partir de mesures d’altimétrie spatiale fournies par exemple par les satellites Jason. Chaque semaine, les équipes de Mercator-Océan produisent une série de bulletin donnant, par zone géographique et de manière globale, différents paramètres de l’état de la mer (courants, température, salinité) en surface et en profondeur. Chaque bulletin donne la situation analysée (les observations) et des prévisions (modélisation) à deux échéances (une semaine et deux semaines).

Moins connu, l’utilisation d’images de satellite Radar pur détecter les icebergs les plus massifs : EN analysant des images radar à haute résolution, les experts en océanographie spatiale de la société CLS aident la direction de course du Vendée-Globe à définir le parcours et le placement des « portes » autour de l’Antarctique..

**Alors, combien de satellites au total ?**

Pour la constellation GPS, l’US Air Force assure une disponibilité d’au moins 24 satellites 95% du temps. En pratique, depuis juin 2011, l’USAF a mis en place une configuration dite « expandable 24 » avec 27 positions orbitales à 20350 kilomètres d’altitude (6 plans orbitaux). Selon le site gps.gov, il y avait 31 satellites GPS opérationnels au 5 novembre 2016.

La constellation européenne Galileo n’est pas encore complètement opérationnelle mais son déploiement avance bien : depuis le premier lancement de deux satellites en octobre 2011, 14 satellites ont été mis en orbite. La fusée Ariane 5 doit en lancer 4 nouveaux (ils sont baptisés Antonianna, Lisa, Kimberley et Tijmen) le 17 novembre 2016. A terme, la constellation Galileo devrait compter 30 satellites (dont 6 en réserve).

Pour les télécommunications, Iridium est également une constellation, en orbite plus basse, à environ 780 kilomètres, sur 6 plans orbitaux de 11 satellites. Les 66 satellites opérationnels, plus un certain nombre de « spares » prêts à prendre le relais en cas de panne, communiquent entre eux et forme ainsi le premier standard téléphonique spatial.

Du côté de l’orbite géostationnaire, pour le Vendée Globe c’est la flotte d’Inmarsat avec un total de 11 satellites actuellement en opération.

Les 3 satellites Inmarsat-4, spécialisés en télécommunications avec les mobiles. Avec son réflecteur géant de 9 mètres de diamètre et son réseau de 120 antennes spirales, chaque satellite fournit 19 faisceaux larges et 228 faisceaux étroits. Il permet des liaisons jusqu’à 432 kbits/s avec le service Fleet Broadband (BGAN).

Pour la météorologie, plusieurs satellites géostationnaires couvrent l’ensemble du globe depuis une orbite à la verticale de l’équateur :

Les 4 satellites Meteosat d’Eumetsat. Meteosat 7 dit « IODC » est positionné au-dessus de l’océan indien presque à la verticale des Seychelles.

Les 2 satellites de la NOAA (GOES East and GOES West alias GOES-13 et GOES-15).

Les 2 satellites russes Elektro-L 1 et Elektro-L 2 de RosHydroMet.

Les satellites indiens INSAT-3A et Kalpana-I.

Les deux satellites chinois FY-2D, FY-2E et FY-2F.

Le satellite coréen COMS-1.

Le satellite japonais Himawari-8.

Côté orbite basse, il y a les trois satellites opérationnels de la constellation POES de la NOAA (NOAA-15, NOAA-18 et NOAA-19), NPP SUOMI et les deux MetOp (Metop-A et Metop-B) en Service, sans parler de la constellation de satellites militaires DMSP.

Au total, cela fait au moins 21 satellites pour la météo. Ajoutons les satellites Jason-2 et Jason-3 pour l’altimétrie spatiale le satellite Radarsat-2 pour la détection des icebergs.

Pour le sauvetage en mer, les 12 satellites embarquant les charges utiles du système Cospas-Sarsat sont déjà comptabilisés avec les satellites météo. Idem pour les charges utiles du système de collecte de données Argos.

Au total, si je n’ai rien oublié, cela nous donne donc au moins 143 satellites qui jouent d’une manière ou d’une autre et à un moment donné le rôle d’anges gardiens des skippers du Vendée Globe. Pas si solitaires…

**Toulouse sur mer**

Un dernier point remarquable, le rôle central joué par des équipes basées à Toulouse, avec par exemple :

Celle de Cospar-Sarsat pour le sauvetage en mer au Centre Spatial Toulousain du CNES.

Celle de CLS pour la collecte des positions des balises Argos et la détection des icebergs à partir d’images satellite radar.

Celle de Mercator-Océan pour les bulletins de prévision des courants et de l’état de la mer.

Celle de Marlink (avec un de ses teleports à Aussaguel) pour la fourniture des services de télécommunication par les satellites d’Inmarsat et d’Iridium.

**Vendée Globe : un grand tour autour du Globe. Voyons si t’es caps…**

L’objectif de la course est simple : réaliser le tour du monde à la voile, d’Ouest en Est, par les trois grands caps de Bonne Espérance, Leeuwin et Horn.

A partir des Sables d’Olonne en Vendée, les skippers effectuent successivement une longue descente de l’océan Atlantique, la traversée périlleuse des mers du sud avec d’abord l’Océan Indien puis l’océan Pacifique, le plus grand océan du monde. Enfin la remontée de l’Atlantique et le retour vers le point de départ.

Tous les ingrédients sont réunis pour soumettre les skippers et leurs navires à rude épreuve : tempêtes du Cap Finisterre, approche des alizés, traversée du Pot au Noir (avec ses vents erratiques, ses orages violents, des pluies parfois diluviennes), le contournement de l’anticyclone de Sainte-Hélène, les vents violents et l’atmosphère humide des mers très au sud, presqu’à la limite des glaces avec le risque de croiser un iceberg ou, pire parce que plus difficile à détecter, des growlers, ces petits blocs de glace à la dérive.

Suit alors le début de la remontée dans l’atlantique sud puis le retour vers l’hémisphère nord et le froid. Jusqu’au bout, malgré la fatigue accumulée, la vigilance reste de mise pour éviter toute collision.

<iframe frameborder="0" width="600" height="338" src="//www.dailymotion.com/embed/video/x3pxzmu" allowfullscreen></iframe><br /><a href="http://www.dailymotion.com/video/x3pxzmu\_presentation-3d-du-parcours-du-vendee-globe\_sport" target="\_blank">Pr&eacute;sentation 3D du parcours du Vend&eacute;e Globe</a> <i>par <a href="http://www.dailymotion.com/VendeeGlobeTV" target="\_blank">VendeeGlobeTV</a></i>

Vidéo montrant le parcours du Vendée Globe 2016. Crédit image : Vendée Globe

**En savoir plus :**

Le site officiel du Vendée Globe. [www.vendeeglobe.org/fr/](http://www.vendeeglobe.org/fr/), le classement et la cartographie de la course.

<http://www.vendeeglobe.org/fr/classements.html>

<http://tracking2012.vendeeglobe.org/fr/>

Le site destiné aux jeunes, avec les supports pédagogiques. <http://vendee-globe-junior.vendee.fr/>

Pour se prendre pour un vrai skipper, la course virtuelle, avec quand même 465351 sikippers ! <http://www.vendeeglobe.org/fr/regate-virtuelle.html>

Le site gps.gov et un poster pédagogique (en anglais)

www.gps.gov

[www.gps.gov/multimedia/poster/](http://www.gps.gov/multimedia/poster/)

Sur le site de la Commission européenne, les pages sur le programme Galileo

[ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/galileo/why/index\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/galileo/why/index_en.htm)

La présentation de la constellation Iridium [www.iridium.com/DownloadAttachment.aspx?attachmentID=1197](http://www.iridium.com/DownloadAttachment.aspx?attachmentID=1197)

Sue le site d’Inmarsat, la présentation des satellites Inmarsat 4

[www.inmarsat.com/corporate/our-satellites/our-fleet/index.htm](http://www.inmarsat.com/corporate/our-satellites/our-fleet/index.htm)

Le site d’Eumetsat et la présentation des satellites météorologiques européens.

[www.eumetsat.int/Home/Main/Satellites/index.htm?l=en](http://www.eumetsat.int/Home/Main/Satellites/index.htm?l=en)

Le site français de Cospas-Sarsat, le système international de satellites pour les recherches et le sauvetage [www.cospas-sarsat.org/index.php](http://www.cospas-sarsat.org/index.php)

Le site de la société CLS <http://www.cls.fr/>

Un autre article du blog Un autre regard sur la Terre sur la Route du Rhum

Un article sur l’altimétrie spatiale et ses applications.

Les articles dans la catégorie « satellites et océans ».

Surtout que les icebergs sont désormais évités par la Direction de Course qui a établi une « zone d’exclusion des glaces » 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 basse qui flirte avec l’anticyclone des Mascareignes (Indien) et celui de l’île de Pâques (Pacifique). Or s’il n’y a quasiment jamais eu de retours gagnants dans les mers du Sud lors des sept précédentes éditions, cela pourrait bien changer lors de l’été austral à venir car le ou les leader(s) pourrai(en)t se faire engluer dans une dorsale quand les poursuivants surferaient 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 avec toujours ces dépressions orageuses venant du Brésil. Des brises contraires et irrégulières, des bascules de vent conséquentes, des fronts à traverser, bref loin d’une sinécure…

Puis les côtes brésiliennes plus ou moins en vue, le Pot au Noir pointe à l’horizon avec un passage à l’Ouest de Fernando de Noronha, avant de retrouver les vents d’Est de l’anticyclone des Açores. Or ces hautes pressions peuvent s’étendre jusqu’aux Caraïbes, se scinder en deux cellules très mobiles, ou encore se contracter sur l’Europe ! Dans tous les cas, le solitaire doit éviter de se faire engluer dans ces calmes redoutables jusqu’à toucher enfin les dépressions atlantiques qui peuvent au mois de janvier, être plus dévastatrices que leurs homologues australes… Ainsi après 75 à 80 jours de mer, le vainqueur du Vendée Globe 2016 pourra enfin apercevoir

# Skippers 2016

**Vers une 8eme édition de tous les records**

Graal des navigateurs solitaires, le Vendée Globe réunit comme de coutume des concurrents aux objectifs et aux expériences variés qui en font sa grande richesse. Le huitième Vendée Globe s’annonce comme un cru d’exception et confirme plus que jamais son statut de première course au large au monde et d’événement sportif de grande envergure.

Une chose est bien partagée parmi les 29 candidats du Vendée Globe : le fait d’avoir participé ou non à une édition précédente. Dans la liste, on dénombre en effet presque autant de « bizuths » (terme consacré en course au large pour désigner un débutant dans une épreuve) que de marins ayant déjà participé au Vendée Globe (récidivistes).

Cinq skippers vont rejoindre cette année Marc Thiercelin, Mike Golding et Dominique Wavre dans le cercle très fermé de ceux qui auront participé à quatre reprises à l’Everest des mers. Six marins entameront leur troisième Vendée Globe, tandis que quatre autres s’élanceront des Sables d’Olonne pour la deuxième fois. A noter également que ce cru 2016-2017 regroupe le plus jeune concurrent de l’histoire (Alan Roura, 23 ans) mais aussi le plus âgé (Rich Wilson, 66 ans).

On compte dix nationalités différentes parmi les 29 participants, un record dans l’histoire du Vendée Globe.  Au total, quatre continents et dix nationalités sont représentés dans cette huitième édition. Jamais le tour du monde en solitaire et sans escale n’avait réuni un plateau si éclectique. Quatre pays (la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, l’Irlande, le Japon) et deux continents (Océanie et Asie) sont présents pour la toute première fois.

Vincent Riou sur PRB : 4ème participation

Jean-Pierre Dick sur StMichel- Virbac : 4ème participation

Jean Le Cam sur Finistère Mer Vent : 4ème participation

Alex Thomson sur Hugo Boss, 4ème participation

Bertrand de BROC sur MACSF, 4ème participation

Louis Burton sur Bureau Vallée, 2ème participation

Nandor Fa sur Spirit of Hungary, 3ème participation

Arnaud Boissières sur La Mie Câline, 3ème participation

Alan Roura sur La Fabrique, 1ère participation, 23 ans

Stéphane Le Diraison sur Compagnie du lit – Boulogne-Billancourt, 1ère participation

Pieter Heerema sur No Way Back, 1ère participation, 65 ans

Romain Attanasio sur Famille Mary – Etamine du Lys

Kojiro Shiraishi sur Spirit of Yukoh

Conrad Colman sur Olman Foresigh Natural Energy

Enda O’Coineen sur Kilcullen Voyager – Team Ireland

Rich Wilson sur Great American IV, 2ème participation, 66 ans

Morgan Lagravière sur Safran : 1ère participation

Jérémie Beyou sur Maître Coq : 3ème participation

Kito de Pavant sur Bastide Otio, 3ème participation

Armel Le Cléac’h sur Banque Populaire VIII : 3ème participation

Paul Meilhat sur SMA : 1ère participation

Sébastien Destremau sur TechnoFirst - faceOcean : 1ère participation

Eric Bellion, Commeunseulhomme, 1ère participation

Fabrice Amedeo sur Newrest – Matmut, 1ère participation

Tanguy de Lamotte sur Initiatives Coeur : 2ème participation

Sébastien Josse sur Edmond de Rothschild, 3ème participation

Yann Elies sur Quéguiner – Leucémie Espoir, 2ème participation

Thomas Ruyant sur Le souffle du nord pour le projet Imagine

Didac Costa, One planet one ocean

A ce rythme au lever du jour de lundi, les leaders seront déjà au large du cap Finisterre avec un vent qui va souffler à plus de trente nœuds sous la pluie pour passer logiquement à l’Est du DST (Dispositif de Séparation du Trafic), donc assez proche des rives ibériques.

A partir de ce moment, il va falloir jouer sur l’angle d’attaque du vent toujours orienté au Nord pour glisser vers les archipels madérien et canarien. Il faut donc s’attendre à une dispersion de la flotte le long des côtes du Portugal, les « foilers » devant choisir des routes plus agressives pour aller très vite vers la bordure orientale de l’anticyclone, quand les « dériveurs » auront plus de facilité à glisser sur une voie plus directe. Il est ainsi probable que les derniers-nés des prototypes vont devoir manœuvrer plus souvent pour se recadrer car à ce jour, il apparaît favorable de ne pas trop s’écarter de la route directe. Donc longer les côtes africaines à plus ou moins 200 milles où la brise serait plus soutenue.

Mais avec sur la route, les trois archipels qui perturbent les alizés : Madère qu’il faudra déborder soit à une bonne cinquantaine de milles dans l’Est, soit laisser à bâbord à plus de cent milles ; les Canaries qu’il faudra traverser dans un bon renforcement des alizés à plus de vingt-cinq nœuds (mais avec l’incertitude des dévents des îles) ou largement déborder à l’Ouest à plus de deux cents milles (mais dans un flux un peu moins soutenu d’une quinzaine de nœuds).

**Une descente sous haute tension**

Mais c’est au niveau de l’archipel du Cap-Vert que les leaders devront choisir : passer entre le Sénégal et les îles où les alizés semblent plus musclés en fin de semaine, ou rester au large en parant largement Santo Antão, le relief le plus à l’Ouest qui culmine à près de 2 000 mètres ! Dans le premier cas, une traversée du Pot au Noir pourrait s’effectuer autour du méridien 28° Ouest, ce qui est positif pour sortir à l’équateur au vent de la flotte ; dans le deuxième cas, le point de percussion serait plus à l’Ouest, autour du méridien 31°Ouest, ce qui impose une voie plus délicate pour changer d’hémisphère puisque les solitaires finiraient très poches des côtes brésiliennes en accrochant les alizés austraux…

Pour mémoire, les IMOCA de la génération après 2008 peuvent aisément aligner 350 milles par jour, alors que les « foilers » atteignent plus de 400 milles sans trop forcer. Ainsi avec cette configuration météorologique, la descente de l’Atlantique Nord s’annonce extrêmement rapide pour les leaders avec une traversée du golfe de Gascogne en moins de 24 heures, le franchissement du tropique du Cancer (latitude 23°26’ Nord, soit légèrement en dessous de Canaries) après trois jours et demi de mer, la latitude de l’archipel du Cap-Vert avant le week-end prochain… Bref, il n’y a pas de trou de vent jusqu’au Pot-au-Noir et les écarts entre les premiers et les derniers avant d’entrer dans cette Zone de Convergence Inter Tropicale (ZCIT) risquent fort d’atteindre plus de mille milles !