Transat en double

TRANSQUADRA

2021 - 2022

Deux Neuchâtelois en quête de large

Dossier de presse

Dossier technique

Partenariat

TRANSQUADRA

LA MARTINIQUE

https://prendrelelarge.ch/ https://www.transquadra.com/

L’équipage

Natifs de Neuchâtel, les deux marins d’eau douce se sont connus à l’époque du Gymnase animés par un intérêt commun pour la voile et la mer. L’un et l’autre pratiquaient déjà la voile sous différentes formes, notamment le 5,5 JI pour Christian et le 5o5 pour Olivier, mais aussi sur d’autres supports, comme, notamment, la planche à voile, le Laser, le Vaurien, le Lightning, le J24, etc., mais sans se fixer sur une série en particulier. Si les circonstances ne les ont pas conduits vers la compétition en dériveur, Christian et Olivier ont participé à de nombreuses régates sur le lac et, occasionnellement, en mer. Ils sont aussi régulièrement sollicités par plusieurs régatiers du cru.

Des lectures comme « La Longue Route », de Bernard Moitessier, ou « Seul Autour du Monde », de Joshua Slocum, ou les nombreux ouvrages de la collection Arthaud relatant les exploits et expériences de marins fameux (Eric Tabarly, Pierre Fehlmann, Olivier de Kersauson, Antoine, Florence Arthaud, Mark Linsky, etc., etc.) ont eu une grande influence.

Cet intérêt pour les courses transatlantiques et la circumnavigation les ont naturellement amenés à s’approcher aussi de la construction amateure. Ils participeront à plusieurs chantiers, et ils passent leur formation théorique pour la navigation en mer (permis B) en 1986.

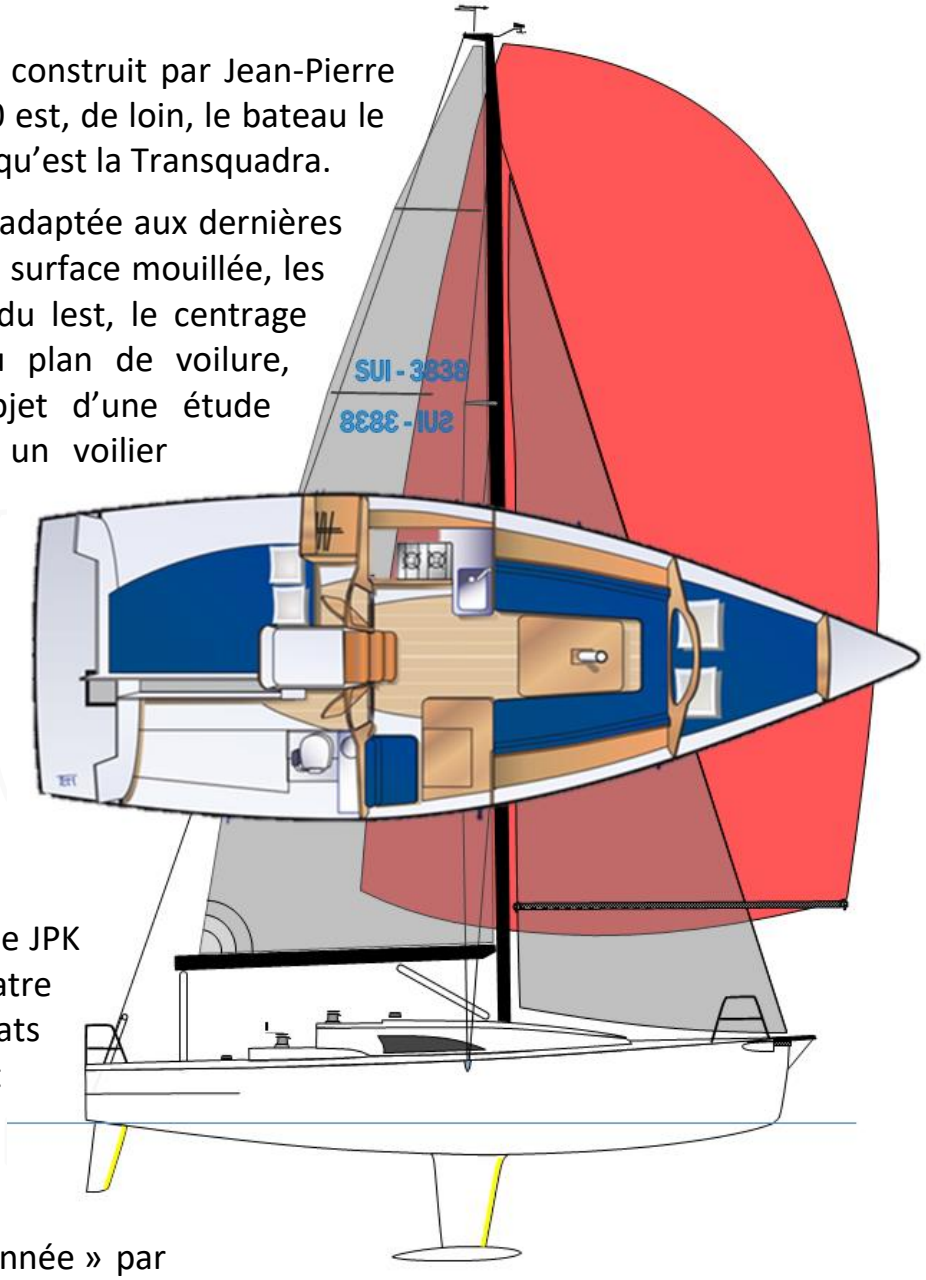
Pendant de nombreuses années, ils collaborent comme moniteurs avec une école de voile de Neuchâtel, où ils dispensent également à leur tour les cours théoriques pour l’obtention du permis B.

Tous deux désormais libérés de leurs obligations professionnelles, ils peuvent se consacrer entièrement à la préparation de ce défi de marin qu’est la Transquadra, et ils ont envie de partager cette expérience le plus largement possible.

Olivier Hausheer (29.12.56) Après un apprentissage, étudie la biologie à l’Université de Neuchâtel, et se spécialise en biologie marine auprès du « *Biologische Anstalt Helgoland* », dépendant de l’université de Hambourg. Après quelques années de collaboration avec le Comité International de la Croix-Rouge (CICR), enseigne la biologie au Lycée Denis-de-Rougemont pendant 20 ans.	**Christian Zaugg** (30.03.59) Père de deux enfants, touche-à-tout, très polyvalent. Avec une Maturité scientifique, il collabore avec l'Inspectorat de la navigation sur le lac, puis à la Police judiciaire. Engagé par une grande banque, avant d'être recruté par la Confédération, il se consacre à l'investigation financière pendant une vingtaine d'années. Pendant 10 ans, il assure la gestion d'un camping.

Le bateau

Le JPK 10.10



Dessiné par Jacques Valer et construit par Jean-Pierre Kelber, à Lorient, le JPK 10.10 est, de loin, le bateau le plus titré dans cette épreuve qu'est la Transquadra.

La carène a été optimisée et adaptée aux dernières évolutions de la jauge IRC. La surface mouillée, les élancements, la conception du lest, le centrage des poids, la géométrie du plan de voilure, chaque élément a fait l'objet d'une étude approfondie pour en faire un voilier redoutablement efficace.

En équipage complet autour de trois bouées dans sa version quille droite et mono-safran, le bateau se montre aussi à l'aise en solo ou équipage réduit dans la version quille à bulbe et bi-safrans.

Dès son lancement en 2010, le JPK 10.10 a tout gagné en quatre saisons et dans tous les formats de courses, dont le Fastnet 2013, qu'il remporte toutes classes confondues. En décembre 2010, le JPK 10.10 a été élu « bateau IRC de l'année » par l'UNCL (Union Nationale pour la Course au Large) lors du salon nautique de Paris.

Caractéristiques techniques	
Longueur	9,98 m
Longueur à la flottaison	8,76 m
Largeur	3,39 m
Tirant d'eau	1,98 m
Poids	3'700 kg
Lest	1'500 kg

Voilure (8 voiles)	
GV	33 m^2
Focs 1/2/3	25/20/17 m^2
Spi léger	95 m^2
Spi médium	85 m^2
Spi lourd	70 m^2
Code zéro	45 m^2

Électronique	
Navigation (ordinateur/logiciel)	ROM-arrangé/Adrena
Téléphone satellite	Iridium
Pilote et instruments	NKE
Vérin électromécanique	Raymarine

La préparation

Après deux Transquadra, notre bateau nécessitait une sérieuse remise en état. Le gréement dormant a été totalement changé, et l'électronique – qui avait reçu des modifications incohérentes – a été unifiée sur un système NKE de dernière génération. La gestion du pilote ainsi que l'affichage ont été considérablement améliorés.

Sur le plan esthétique, pendant que le mât était totalement dénudé, nous en avons profité pour lui refaire une peinture (blanche) complète, et nous avons fait de même avec la bôme. Diverses autres réparations ont dû être réalisées, notamment concernant le système électrique, dans un souci de simplification et de rationalisation.

Carénage

Remplacement du pied de mât

Peinture du mât et de la bôme

Installation d'une « chaussette » pour le câblage électrique

Une nouvelle électronique

Un mât remis à neuf

En route pour le mâtage

Nous avons tenu à réaliser nous-même la plupart de ces travaux. Cela nous a permis de réduire un peu les dépenses, mais, surtout, cela nous permet d'avoir une meilleure connaissance notre bateau, et ainsi de garantir une meilleure autonomie pour faire face à tous les aléas que nous rencontrerons en haute mer.

Sur le plan de la navigation, nous avons consacré l'année 2019 à des entrainements. Il s'agissait aussi de réaliser un parcours de qualification. En juillet, nous avons quitté notre base de Port-la-Forêt pour un périple en condition de course jusqu'à Marseille. En octobre, nous avons exercé les manœuvres en double dans le Golfe du Lion. Nous en avons profité pour affiner notre gestion de l'électronique du bord : paramétrage du nouveau pilote automatique, virement et empannages en mode automatique, entrainement des procédures de l'homme à la mer.

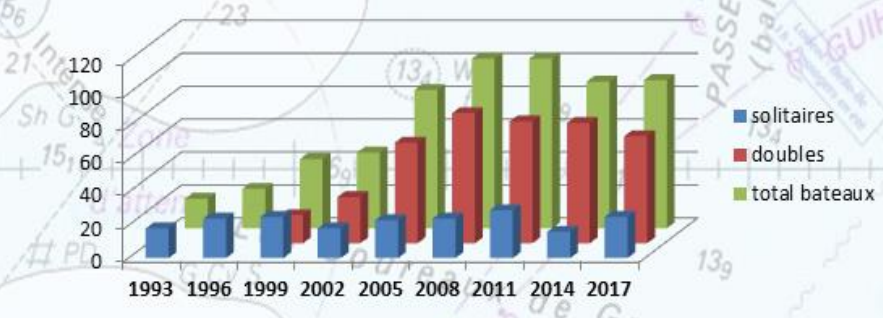
Malheureusement, pour des raisons que nous connaissons tous, nous avons été très limités dans notre programme d'entrainement en 2020. Après avoir fait transporter le bateau de Marseille à Port-la-Forêt par la route, nous n'avons pu réaliser qu'une seule une séance, au mois de juillet. Les quelques sorties effectuées nous ont permis de valider quelques réparations et modifications de détails.

La course

Organisée tous les trois ans par le Club Nautique d'Hoëdic, en Bretagne, la **Transquadra** est la seule course transatlantique en solo et en double pour marins amateurs de plus de 40 ans. Mais c'est aussi devenu la plus importante des régates transatlantiques. Elle surpasse largement, en termes de participation, des courses plus prestigieuses comme l'OSTAR, la Route du Rhum ou la Transat (en double) Jacques Vabre.

Participation

Lors de la création de l'épreuve, en 1993, ce sont 18 marins (solitaires) qui ont pris le départ. Ils étaient 24 en 1996. En 1999, ils étaient 25 solitaires et 17 équipages doubles, soit 42 bateaux. En 2002, 18 solitaires et 28 doubles (46 bateaux). En 2005, 23 solitaires et 61 doubles (84 bateaux). En 2008, 24 solitaires et 79 doubles (103 bateaux). En 2011, 29 solitaires et 74 doubles (103 bateaux). En 2014, 16 solitaires et 73 doubles (89 bateaux). En 2017, 25 solitaires et 65 doubles (90 bateaux). Actuellement, le Comité de course limite le nombre de bateaux à 100 unités.



Deux étapes, deux départs

Depuis son origine, la Transquadra s'est articulée sur deux étapes ; la première ralliant l'archipel de Madère, et la seconde les Antilles.

Si l'étape de Madère se terminait à Porto Santo dans les premières éditions, elle a été organisée à Quinta do Lorde en 2017. En 2021, elle sera sanctionnée à Funchal en raison du report de date causé par la Covid.

Pour la deuxième étape, c'est traditionnellement Le Marin, à la Martinique, qui a été choisi.

Quant au départ, il a été donné à partir de Pornic lors de la première édition, puis à Saint Nazaire, et, maintenant, il est donné à partir de Lorient.

Depuis 2011, un deuxième départ en Méditerranée a été organisé pour répondre à la demande. Barcelone a été choisie dans un premier temps (2011, 2014 et 2017), et il sera donné à partir de Marseille en 2021.

Deux flottes, quatre classements

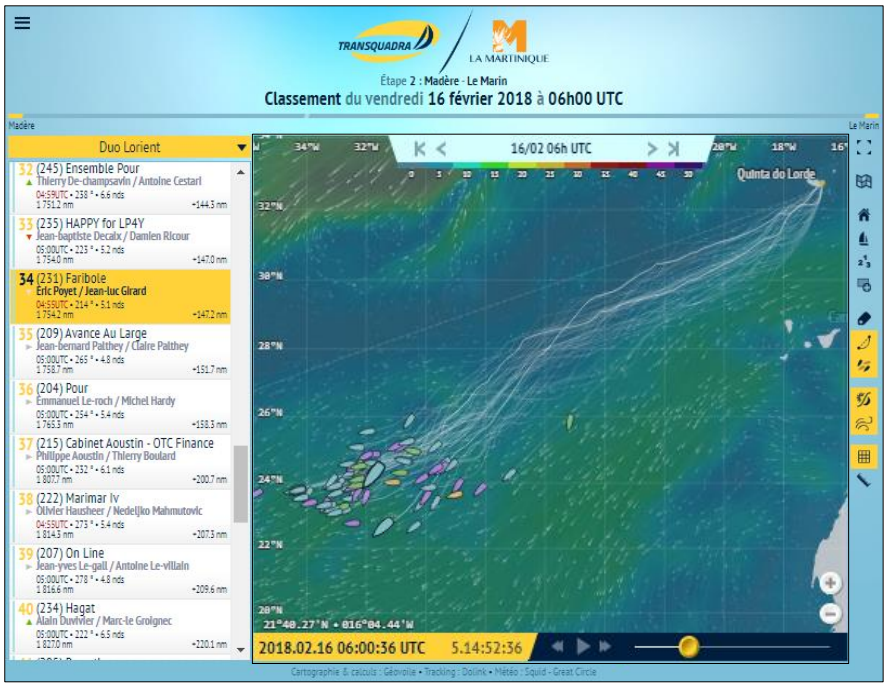
Il y a donc deux flottes maintenant, l'une atlantique et une autre méditerranéenne, chacune donnant lieu à un classement séparé. Et, comme la course est ouverte aux solitaires comme aux équipages en double, il y quatre classements : *solo* et *duo atlantique* ; *solo* et *duo méditerranée*.

Calendrier

- 13.08.2021. **Marseille** : départ TRANSQUADRA-MEDITERRANEE (1300 milles)
- 18.08.2021. **Lorient** : départ TRANSQUADRA-ATLANTIQUE (1100 milles)
- 29.01.2022. **Madère** : 2ème étape, départ commun des deux flottes (2700 milles)

Les médias

Tout d'abord, il est possible de suivre tous les bateaux en temps réel au moyen d'une cartographie interactive sur le site de la Transquadra, où figurent aussi une foule d'informations et l'actualité de la course. Liens : http://transquadra.geovoile.com/; http://www.transquadra.com/



Au niveau médiatique, la notoriété de la Transquadra transparait depuis longtemps dans la presse spécialisée (articles de « **Voiles et Voiliers** » et « **Voile magazine** » de septembre 2017), mais aussi dans les médias locaux de l'Hexagone surtout.

Lors d'une première participation à la précédente édition de la Transquadra, en compagnie du Chaux-de-fonnier Nedeljko Mahmutovic comme coéquipier, nous avons aussi bénéficié d'une couverture par les médias du canton :

ARC INFO

- Articles des 13/17/28 février 2018 (page suivante)

canal alpha

- 19.01.2018 : https://www.canalalpha.ch/play/le-journal/topic/11772/deux-neuchatelois-naviguent-avec-les-dauphins

RTN

- 07.02.18 : interview en direct de Madère, trois jours avant le départ
- 19.02.18 : vacation en direct depuis le bateau : https://www.rtn.ch/rtn/Programmes/emissions/Format-A3/Deux-Neuchatelois-dans-la-Transquadra.html
- 04.04.2018: interview au studio de Marin : https://www.rtn.ch/rtn/Programmes/emissions/Format-A3/Format-A3-hisse-les-voiles.html

Enfin, de notre côté, nous avons développé un site Internet, et nous intervenons sur les réseaux sociaux. Lien : http://prendrelelarge.ch/

TRANSQUADRA-MARTINIQUE 2017-2018

LE RUSH *vers Madère*

Du jamais vu : à l'arrivée de la première étape de la Transquadra, deux coureurs en solitaire étaient devant tous les bateaux menés en double ! Autre surprise : le grand vainqueur en solo, en temps compensé et aussi en temps réel devant tous les autres, menait un bateau franchement atypique, pas du tout dans le moule...

Retrouvez la vidéo de l'arrivée à Madère sur www.voilesetvoiliers.com

Une armada de Sun Fast 3200 et 3600 (une trentaine de bateaux au total !), des hordes sauvages de JPK 10.10 et 10.80 (plus d'une vingtaine), sans oublier une belle flopée de Pogo 30 (neuf inscrits), ou encore trois Ofcet 32 (le nouveau plan Lombard). Et aussi quelques A31 et A35 du regretté chantier Archambault. A Lorient et Barcelone, les deux ports de départ de la Transquadra-Martinique, les modèles conçus pour la régate et la course au large, voire dessinés plus spécifiquement pour la Transquadra, constituaient bien la majorité de la flotte. A l'arrivée de la première étape, à Madère, deux Sun Fast 3200 et un JPK 10.10 se sont certes glissés sur les trois marches du podium en temps compensé, pour les doubles de la flotte méditerranéenne (qui partait de Barcelone). Mais du côté des lorientais, un épouvantail que tout le monde surveillait du coin de l'œil a permis à son skipper de réaliser un coup de maître. C'est une fusée rose en contreplaqué : un Bepox 990, étroit, léger, dessiné en 2001 par un certain David Réard (*voir encadré*), et mené par Alexandre Ozon, lequel est par ailleurs titulaire d'un abonnement à la victoire dans la Course des îles, épreuve côtière en solitaire, disputée chaque année en juin entre Quiberon et Noirmoutier.

VICTOIRE INATTENDUE

Un bateau pas du tout, mais pas du tout conçu pour la Transquadra. Forcément, ce Bepox a de bonnes aptitudes au planing, en particulier au portant. Au reaching toutefois, comme au près, il n'a pas la même puissance qu'un IPK 10.80. Et puis, son rating IRC… 1,038, la même chose à peu près que celui des JPK 10.80 ou de certains Pogo 30. Juste un millième de moins que celui de 3DDI alias *Léon*, le JPK 10.80 mené par Jean-Pierre Kelbert en personne, le constructeur, grand favori de l'épreuve. Comment Ozon, avec tout son talent, allait-il «sauver» ce rating face à des adversaires aussi affûtés que Kelbert, ou encore Jean-François Hamon (*Pour Aster*), Louis-Marie Dussère (*Raging Bee*) ou Stéphane Bodin (*Enertek Wasabi*), tous trois engagés sur des JPK 10.10 ?

A Madère, dans la nuit du 21 au 22 juillet, on apprend que la messe est dite: *Team 2 Choc*, le Bepox d'Alex

ALEX N'A FAIT QUE «TIRER SUR LA BARRE», TOUT LE TEMPS, ET EN PARTICULIER SOUS SPI.

Favori. *Eh oui, on attendait un peu Jean-Pierre Kelbert sur son JPK 10.80. Il ne démérite pas et prend la deuxième place de l'étape, mais il est derrière Ozon et son Bepox...*

Motivés. *Au sein de la flotte méditerranéenne, les deux coskippers de Flash l'ont emporté devant un autre Sun Fast 3200 mené par Blondine et Jean Rodelatto.*

Au taquet ! *Alexandre Ozon, le skipper du Bepox Team 2 Choc, assure avoir navigué à fond pendant les six jours de la course.*

GIBRALTAR, UN DÉTROIT QUI VAUT LE DÉTOUR

La Méditerranée, en raison de l'importante évaporation qu'elle subit, est un peu plus basse que l'océan Atlantique. Et du coup, il existe dans le détroit de Gibraltar un courant permanent (1 à 2 nœuds environ) qui porte vers l'Est. En quelque sorte, l'Atlantique «coule» en permanence dans la Grande Bleue. Mais il s'agit d'un courant de surface ; en profondeur, les eaux plus salées et donc plus denses de la Méditerranée ont au contraire tendance à s'échapper vers l'Atlantique. Et ce n'est pas tout, il y a aussi les courants de surface générés par le vent quand il souffle pendant un certain temps dans la même direction. Sans oublier les courants de marée qui compliquent le jeu… L'ouvrage ad hoc du SHOM (IN 07) précise ainsi que les vitesses des courants de surface «ne sont prévisibles que de façon très approximative». Ce détroit se caractérise aussi par l'importance du trafic maritime, qui est l'un des plus denses au monde. Autant dire que pour les concurrents de la Transquadra, c'est forcément un passage délicat, mais de l'avis général, c'est aussi le moment le plus mémorable de la course. Lors de cette édition 2017, le franchissement du détroit s'est avéré relativement plus simple qu'il y a trois ans – cette fois, le vent était portant. Oui, mais il était fort : jusqu'à 40 ou 45 nœuds, avec une mer très abrupte. Pour ce qui est de la stratégie, il est possible de trouver des contre-courants, mais les attraper n'est pas toujours simple. L'ouvrage du SHOM cité ci-dessus précise que «dans *le bande côtière près de choque bord, par profondeur* de moins de 35 mètres, *le courant permanent* de surface ou près de la surface est faible ou nul». En bref, c'est un énorme casse-tête. Pour le résoudre, certains concurrents font appel aux grands moyens, en téléchargeant des fichiers Grib de courant. En mer d'Alboran (à l'Est de Gibraltar), il existe par exemple un courant giratoire que l'on peut toujours essayer de prendre dans le bon sens… Last but not least, le détroit de Gibraltar, ce sont aussi des paysages de rêve, et où l'on fait de nombreuses rencontres avec diverses espèces de mammifères marins.

Texte Sébastien Mainguet.
Photos François Van Malleghem.

MAG
ILS SONT FORMIDABLES

TRANSQUADRA
Ces marins nous font rêver !

Agés de quarante ans au moins, amoureux de la mer et de la course au large mais issus du monde amateur, ils sont 155 marins à s'être élancés en direction de Madère pour cette étape initiale de la Transquadra. Nous y étions.

Texte : Paul Gury photos : François Van Malleghem.

Eric Thomas, vainqueur en solitaire de la première étape de la flotte Méditerranée sur son Pogo 30.

ARCINFO | L'Impartial L'EXPRESS

Nedeljko Mahmutovic (à gauche) et Olivier Hausheer à bord de leur voilier «Marimar IV»: le Chaux-de-Fonnier et le Neuchâtelois prévoient de boucler la deuxième étape de la Transquadra-Martinique en une quinzaine de jours. SP

Deux Neuchâtelois défient l'Atlantique

Un Chaux-de-Fonnier et un Neuchâtelois ont pris le départ, samedi à Madère, de la deuxième étape de la Transquadra-Martinique, une course au large à la voile pour les plus de 40 ans.

PAR **KEVIN VAUCHER**

Nedeljko Mahmutovic (59 ans) et Olivier Hausheer (61 ans) ont pris le départ de la deuxième étape de la Transquadra-Martinique, samedi à Madère, au large du Maroc. La première les avait menés, l'été dernier, de Lorient à l'île portugaise.

Départ sous spi pour toute la flotte, samedi à Madère. FRANÇOIS VAN MALLEGHEM / TRANSQUADRA-MARTINIQUE

> **Avant, il y avait de vraies coquilles de noix qui s'engageaient dans cette compétition. Mais le niveau s'est élevé."**
> NEDELJKO MAHMUTOVIC

Les deux Neuchâtelois sont les seuls représentants helvétiques de la neuvième édition de cette course au large de plus de 7000 kilomètres, réservée aux marins de plus de 40 ans, qui réunit cette année une nonantaine de bateaux et plus de 150 navigateurs (en solo ou en duo). Cette Transquadra, c'est aussi l'histoire de deux amis, deux hommes passionnés par le monde des bateaux depuis leur plus jeune âge, qui ont d'allier leurs connaissances pour se frotter à l'Atlantique nord. En clin d'œil, on peut y voir l'image d'un canton qui s'unit pour être plus fort.

A bâbord, Nedeljko Mahmutovic, Chaux-de-Fonnier d'origine serbe, marié, père de trois enfants et chirurgien-orthopédiste à son compte. A tribord, le Neuchâtelois Olivier Hausheer, célibataire sans enfant qui enseigne la biologie au lycée Denis-de-Rougemont.

Deux ans de préparation,

«Un jour d'été 2015, nous avons chacun évoqué notre envie de participer à cette régate. De là est né le [illegible], dévoile Olivier Ha[illegible] suit une préparation sur le plan logistique jusqu'au départ de la première étape, le 16 juillet dernier. «Même s'il s'agit d'une course amateur, le comité d'organisation demande aux participants de remplir certaines conditions, parmi lesquelles d'avoir parcouru une distance minimale en condition de course», enchaîne Nedeljko Mahmutovic.

L'équipage nouvellement formé s'est aguerri durant toute l'année 2016 sur plus de 6000 kilomètres entre Marseille, la Sardaigne, la Sicile et jusqu'en Croatie. En parallèle, il a aussi fallu réunir un budget de 300 000 francs. «Les frais d'inscription de 4000 euros (réd: environ 4650 francs) ne sont pas excessifs, mais les charges sont nombreuses: plus de 200 repas lyophilisés, matériel de secours obligatoire avec radeau de survie, téléphone et balise satellite, etc.»

4900
kilomètres
entre Madère et la Martinique sont au menu de cette deuxième étape, soit 2648 milles nautiques.

300 000
francs de budget
pour les deux navigateurs neuchâtelois.

Quinze jours de course prévus

La plus grosse dépense restant évidemment le voilier de dix mètres de long pour 3,4 mètres de large, qui a englouti la moitié du budget. Les deux navigateurs ont essentiellement puisé dans leur poche, puisqu'ils sont soutenus par un seul sponsor d'importance.

Après deux ans d'efforts et de planification, Olivier Hausheer et Nedeljko Mahmutovic ont pris part à la première étape entre Lorient et Madère, avec une 48e place sur 54 concurrents dans leur catégorie. «Une erreur de trajectoire le deuxième jour nous a fait perdre énormément de temps», regrettent les propriétaires de «Marimar IV». Après cette «mise en bouche» de six jours et 21 heures, ils ont retrouvé leur voilier resté à Madère pour s'élancer samedi en direction de la Martinique. «Nous prévoyons de venir à bout des 4900 kilomètres en quinze jours», dévoile le Neuchâtelois de l'équipage.

> **Nous prévoyons de venir à bout des 4900 kilomètres en quinze jours."**
> OLIVIER HAUSHEER

Nonante-cinq pour cent du travail en solo

«Avant, il y avait de vraies coquilles de noix qui s'engageaient dans cette compéti[illegible] tous les trois [illegible] élevé [illegible]

«Ce départ, c'était du beau spectacle»

Au pointage d'hier à 10h, Olivier Hausheer et Nedeljko Mahmutovic occupaient la 46e place de la catégorie «Duo Lorient» (50 équipages), à 110 milles nautiques (200 km) des leaders. Il leur restait 4400 km à avaler pour rejoindre la Martinique. «Quel beau départ! Les p'tits Suisses sont impressionnés! Des dizaines de spis établis sous le soleil madérien. C'était du beau spectacle. Chapeau! Respect!», ont écrit les Neuchâtelois, cités par l'organisation. Course à suivre en direct sur www.transquadra.com.

Les deux quadras dans le bon vent

Voilà une semaine que Nedeljko Mahmutovic et Olivier Hausheer ont pris la mer. Les deux Neuchâtelois engagés dans la seconde étape de la Transquadra entre Madère et la Martinique arrivent gentiment en vue de la mi-parcours. Et ils gagnent du terrain. Hier à 18h, Miramar IV pointait en 39e position (sur 49 concurrents encore en course) dans la catégorie «Duo Lorient». A 232 milles (430 km) du voilier de tête et 1757 milles (3250 km) de l'arrivée au Marin, prévue dès le week-end prochain. Si l'équipage a gagné sept rangs depuis lundi, la régate demeure serrée, les huit bateaux naviguant entre la 37e et la 44e place n'étant séparés que par une soixantaine de milles (110 km). PTU

Les deux «quadras» ont traversé l'océan

Olivier Hausheer et Nedeljko Mahmutovic sont arrivés lundi soir en Martinique.

Engagés dans la deuxième étape de la Transquadra entre Madère et la Martinique, Olivier Hausheer et Nedeljko Mahmutovic (photo François Van Malleghem - Transquadra-Martinique) ont regagné la terre ferme lundi à 17h22 (22h22 en Suisse) après 16 jours, 9 heures et 23 secondes passés en mer à bord de Marimar IV, leur voilier de dix mètres de long. «C'est dur, c'est long, mais... magnifique», ont lâché les deux Neuchâtelois dans une vidéo diffusée sur la page Facebook des organisateurs (à voir sur arcinfo.ch). «La difficulté rend le truc beau et émouvant. Même si l'on se demande souvent ce que l'on fout dans cette galère, c'est précisément ce que l'on est allé chercher. On a eu des coups de vent, des grains pendant la nuit... Sinon, il y avait du bien partout». Arrivés en 40e position (sur 51 partants) dans la catégorie «Duo Lorient» après avoir connu des problèmes techniques, Olivier Hausheer et Nedeljko Mahmutovic ont accosté avec un peu plus de 3 jours et 7 heures de retard sur la tête de la flotte. PTU

↑
Mardi 13.02.2018

←Samedi 17.02.18

Mercredi 28.02.2018→

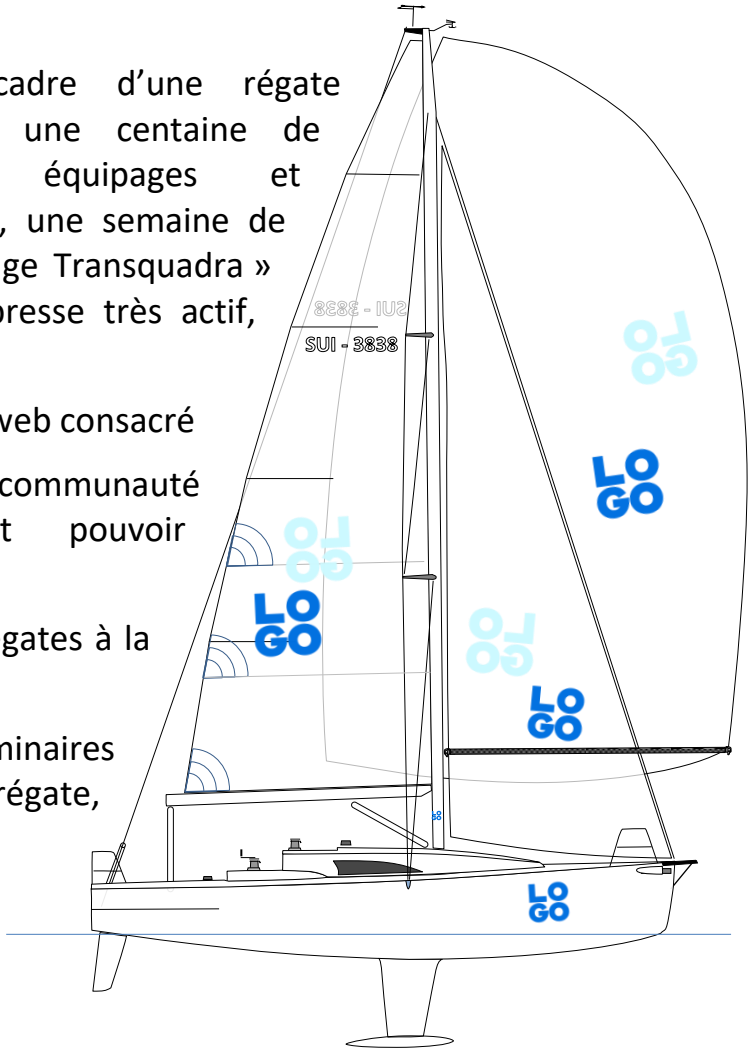
Le partenariat

Si vous êtes une entreprise, **Olivier** et **Christian** vous proposent de vous associer à un **défi** sportif et humain. Si vous devenez parrain de notre projet, vous profiterez d'un outil original pour votre **communication.** Vous partagerez ainsi les **valeurs** de la voile : l'aventure, la **solidarité**, la performance, le **défi** technologique, le **respect** de la **nature**, l'engagement, la **ténacité**, l'esprit d'**équipe**.

Notre budget global d'environ CHF 200'000.- comprend notamment – outre l'achat du bateau – le renouvellement des voiles et de l'électronique, le remplacement du gréement, les frais de ports et de grutages, les transports, les travaux d'entretien du bateau, les entrainements, les engins de sécurité et leurs révisions, les assurances, l'inscription à la Transquadra.

Selon le niveau de partenariat que vous souhaitez obtenir, nous sommes en mesure d'offrir, par exemple :

- Votre LOGO sur une (des) surface(s) de la coque, et/ou des espars, et/ou des voiles
- l'exclusivité de l'identité du bateau
- une couverture médiatique
- une visibilité dans le cadre d'une régate internationale comprenant une centaine de bateaux, avec leurs équipages et accompagnateurs, du public, une semaine de festivités au sein d'un « village Transquadra » (à Lorient), un service de presse très actif, etc…
- une visibilité dans notre site web consacré
- une visibilité auprès d'une communauté de plaisanciers à fort pouvoir économique
- des sorties/entraînements/régates à la voile pour vos collaborateurs
- des conférences ou séminaires consacrés à la voile (régate, navigation)



- Raiffeisen, IBAN CH9680241000011337896

Contacts

Olivier Hausheer	Christian Zaugg
Ch. des Grillons 3 2000 Neuchâtel	Rouges-Terres 36 2068 Hauterive
079 679 96 18	079 434 96 71
olivier.hausheer@gmail.com	christian-philippe@bluemail.ch

https://prendrelelarge.ch/

facebook @prendrelelarge

« Le bateau n'est pas, contrairement à ce qu'imaginaient certains, la liberté. Naviguer, c'est accepter des contraintes que l'on a choisies. C'est un privilège »

Éric Tabarly

Impr. : 02.07.2021