

## QUOI DE NEUF À BORD DU 739 ?

Après une période studieuse, me voici de retour sur l'eau, prêt à poursuivre la saison. Les entraînements se succèdent et se répètent pour que je sois fin prêt pour le début des hostilités le mois prochain. Dans ce contexte chargé (car j'ai aussi traversé une période révisions/partiels), je serai succinct dans les actualités. Mais ne vous inquiétez pas, j'ai réservé un temps pour aborder un point technique crucial : les coulisses de l'analyse météorologique en Mini, un élément essentiel pour être performant sur l'eau.

## Actus : L'hiver ne nous quitte pas au CEMC !

### Confrontation musclée autour des Glénan !

Après une période studieuse durant laquelle j'ai préparé mes examens de mi-semestre, j'ai fini ce mois de mars sur l'eau, pour un week-end d'entraînement avec le Centre d'Entraînement Mini de Concarneau (CEMC), en compagnie de la flotte du centre d'entraînement de Roscoff. Sous le regard de François Jambou, coach de Concarneau, et de Damien Cloarec, ancien *ministre* et *figariste*, aujourd'hui coach roscovite, nous avons navigué à 10 bateaux autour des Glénan. Pour ce week-end de reprise, je me suis entraîné en double avec Malo Guerin, un camarade de l'INSA avec qui je participerai à la Duo Concarneau en fin de saison. L'occasion de commencer à prendre nos marques ensemble en prévision de cette échéance. Les conditions musclées, avec des vents oscillant entre 15 et 35 nœuds, ont bien sollicité le matériel, jusqu'à briser en deux le bout-dehors, le tube en aluminium sur lequel je grée les voiles de portant comme le spinnaker. Heureusement, j'ai un tube d'aluminium à disposition, avec lequel je vais



*Au coude-à-coude avec le Mini 1101 au sud des Glénan. Après trois heures de course, on est toujours dans le match !*

pouvoir refabriquer un bout-dehors. Malgré cet incident, ce week-end s'est révélé très satisfaisant. Nous avons su nous placer aux avant-postes dès le début des manches, et sommes parvenus à rester au contact des bateaux de nouvelle génération, naturellement plus rapides, en laissant même certains d'entre eux derrière nous !

### Point technique :

### Comment analyse-t-on la météo en Mini 6.50 ?

En course au large, l'étude météorologique est une discipline fondamentale. Elle régit chaque aspect de la course, depuis les préparatifs quelques jours avant le départ, jusqu'aux derniers choix tactiques à l'approche de la ligne d'arrivée. Voici donc un aperçu de la façon dont nous étudions cette science complexe avec nos moyens de *ministes*, afin d'être performants en course.

#### Une analyse minutieuse en amont de la course :

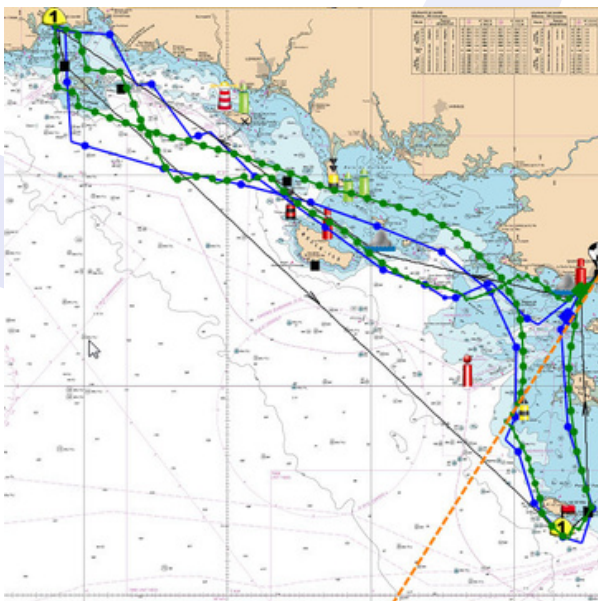
En Mini 6.50, nous ne bénéficions pas d'une connexion satellite qui nous permettrait de télécharger des mises à

## QUOI DE NEUF À BORD DU 739 ?

jour météorologiques une fois en mer. C'est pourquoi il est crucial d'analyser minutieusement la météo avant le départ, grâce à des cartes numériques. Plusieurs jours avant le début de la course, nous commençons à nous pencher sur la situation météorologique globale de la zone de course. À mesure que le départ approche et que les prévisions se précisent, nous affinons notre analyse. La veille du départ, nous examinons avec détail les données météo les plus importantes : la force et l'orientation du vent, l'état de la mer, ainsi que les variations de la pression atmosphérique. Dans ces derniers instants d'analyse, nous sommes souvent assistés par des skippers plus expérimentés qu'on appelle des "routeurs". Leur rôle est de nous aider à interpréter les données météorologiques et à élaborer une stratégie en conséquence. Ils utilisent également des logiciels de routage qui calculent des routes potentiellement performantes. Nous évaluons ensuite la faisabilité de ces trajectoires dans des conditions réelles de navigation. D'autres prévisions météorologiques comme les températures, la couverture nuageuse et la pluie viennent compléter notre analyse. La connaissance de ces éléments peut nous permettre d'anticiper les variations de vent, et surtout, de gérer judicieusement notre énergie à bord qui provient en grande partie du rayonnement solaire.

### Adapter la stratégie durant la course :

Une fois en mer, nous n'avons plus accès à aucune donnée informatique, nous restons donc constamment à l'affût



*Voici à quoi ressemble un routage d'avant course : plusieurs routes théoriques parmi lesquelles il nous faut choisir celle qui nous semble être la plus rapide !*

d'informations qui nous permettraient d'anticiper l'évolution de la météo par nos propres moyens. À bord, nous utilisons des baromètres qui indiquent les variations de pressions atmosphériques et nous écoutons les bulletins météo diffusés par les sémaphores via la radio VHF. Ces mises à jour régulières nous permettent d'ajuster notre stratégie tout au long du parcours. Nous observons également le ciel et ses nuages, qui portent de précieux indices sur la météo des heures à venir. Enfin, nous devons également être vigilants à la micro-météo lorsque nous sommes près des côtes. Ce sont des phénomènes locaux que l'on nomme aussi « effets de site » et qui sont causés par des reliefs ou des différences de température entre terre et mer. Les effets de site peuvent être à l'origine d'importants écarts entre le vent annoncé par les fichiers météo et celui rencontré sur place. En utilisant tous ces indices, nous pouvons ajuster notre route pour éviter les dangers potentiels tels que les vents forts ou les conditions de mer agitées, tout en maximisant notre vitesse et nos trajectoires afin de couper la ligne d'arrivée le plus rapidement possible.



## Agenda: À vos marques !

Les deux prochains week-ends seront dédiés à une préparation technique minutieuse du bateau. Ensuite, du 20 au 29 avril, je profiterai d'une semaine de vacances pour enchaîner les entraînements avec le CEMC, afin de peaufiner ma préparation et ainsi être fin prêt pour la première course de la saison début mai. J'ai hâte d'y être !

### Me contacter

+33 7 89 28 44 84

marin.lenours@orange.fr

marin\_lenours