

STRATÉGIE DANS LA BAIE DE QUIBERON, À PÂQUES

Dans cet article, Dominic VITTE (vainqueur du Figaro 1993, et spécialiste du poste de navigateur), nous propose de définir les différentes caractéristiques de la Baie de Quiberon, en prévision du premier grand rendez-vous de la voile française, le Spi Ouest-France.

Il vous présente de manière claire les particularités du plus beau plan d'eau d'Europe (dixit le Président du Comité de Course de la S.N.T.) autour de deux thèmes, le vent et le courant.

DÉFINIR UNE STRATÉGIE

Nombre de régatiers pensent qu'avec un bon bateau, un bon barreur et un bon tacticien, on doit gagner la régate... C'est oublier la stratégie du plan d'eau souvent combien déterminante dans la performance.

N'est-il pas préférable de prendre un départ moyen et d'aller du bon côté que de prendre un super départ et de s'engager sur un mauvais bord...

Quelques renseignements pris avant le départ, une méthode

d'analyse, et de bonnes observations permettent en général de définir les grandes lignes stratégiques d'un plan d'eau et d'éviter les grosses erreurs, les déceptions et... « les engueulades » !

Enfin, il faut s'organiser pour avoir tous les éléments d'analyse sur le pont, ou au rappel dès qu'une question fuse de l'équipage :

« À quelle heure est la renverse ? ».

Si vous répondez : « Attends, je vais voir à l'intérieur... » Vous êtes déjà battu !

LE COURANT

1. JE ME FABRIQUE UN PETIT MÉMO SUR LE COURANT (À FAIRE LA VEILLE)

Après avoir récupéré les différents documents de base (cartes des courants SHOM Bretagne sud, Marin Breton ou Bloc Marine), vous devez prendre en note :

● LE COEFFICIENT DE MARÉE :

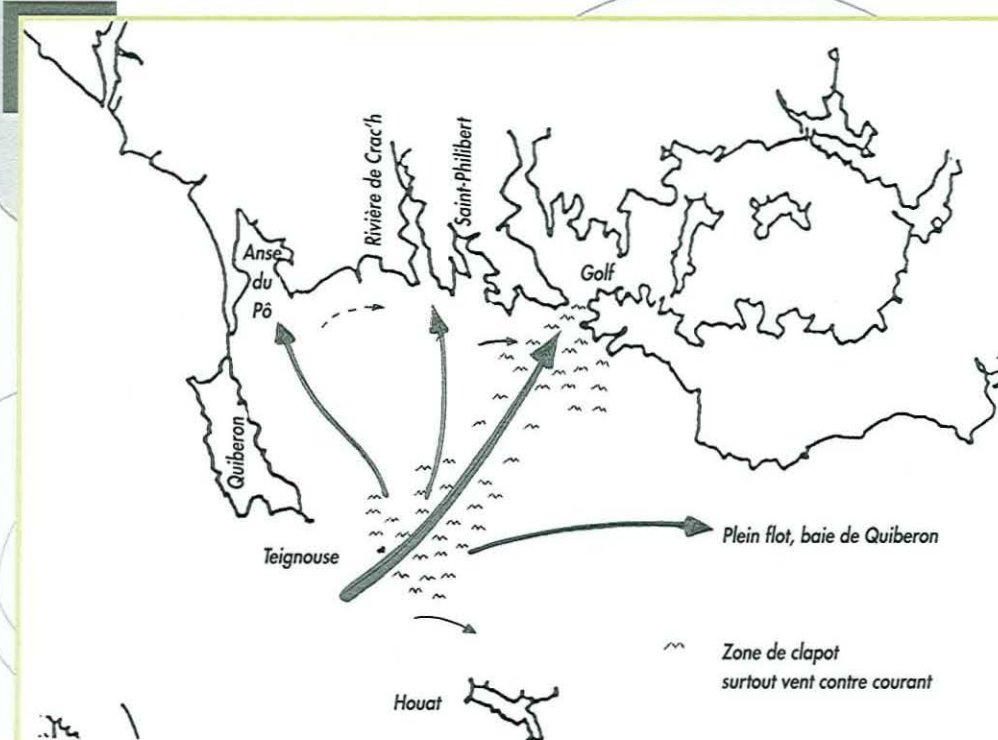
Pour le Spi 2001 ce sont des petits coefficients de 68 à 30

● LES GRANDES TENDANCES DE COURANTS :

« Axe fort entre le Golf du Morbihan et la Teignouse... », l'heure des renverses. Exemple : « vendredi 13 avril, basse mer 15h 36... »

Schéma 1 :
Le plein flot en baie de Quiberon

- 1 axe principal Teignouse - Golfe du Morbihan.
- 3 axes secondaires : Anse du Pô, Rivière de Crac'h, Partie Est (Vilaine, Penerf, Recherche)
- À noter une accélération le long des Buissons, plus on se rapproche de Méaban.
- On retrouve le schéma général inverse au jusant.



STRATÉGIE

Dans votre mémo, vous devez aussi intégrer la photocopie de la page des courants. Il est souvent utile de faire plusieurs exemplaires tout de suite, pour en avoir un neuf tous les jours, mais aussi, pour les prochaines fois ...

Il faut noter sur chaque carte l'heure précise de la marée, en regardant la référence horaire. Pour la baie de Quiberon, c'est Port Navalo ou Port Tudy.

Dans un coin, vous pouvez aussi ajouter le coefficient de marée et souligner l'heure de la renverse.

Il est très important de placer le tout dans une pochette plastique transparente. Au verso on peut glisser le parcours du jour, la météo ou les différentes indications communiquées par le Comité de Course.

2. QUE FAIRE DES CARTES DE COURANTS ?

Les grandes idées stratégiques s'élaborent à terre, avec l'aide des documents que nous avons rassemblés ci-dessus.

Plusieurs cas de figures peuvent se présenter :

● LE COURANT EST FAVORABLE

« Je vais concevoir mon approche de la bouée au vent en cherchant toujours à être épaulé, et en m'approchant le plus possible des axes favorables les plus forts. Attention à ne pas faire de hors cadre ! »

● LE COURANT EST DÉFAVORABLE

S'abriter rapidement du courant est très difficile, voire impossible, dans la baie de Quiberon, quand on navigue sur des parcours « bananes » !

Toutefois, il est peut-être possible de le faire lors des parcours côtiers. Dans ce cas, vous devez aussi chercher à vous faire « épauler » par le courant !

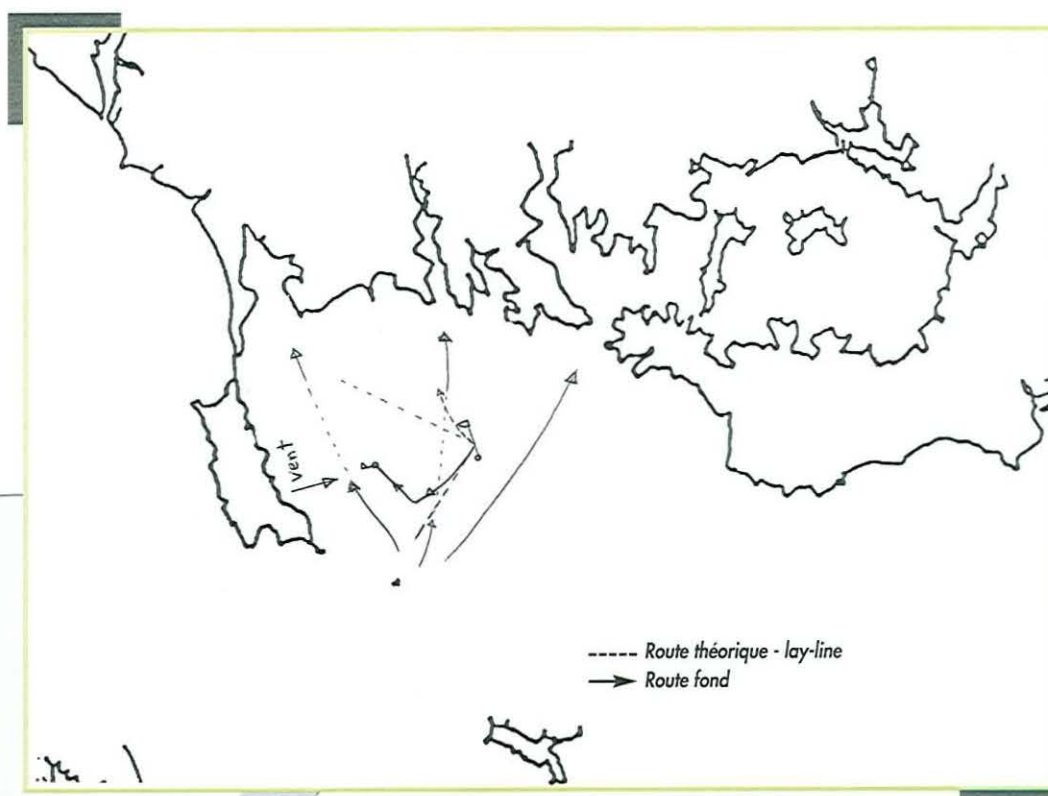


Schéma 2 : Exemple avec un vent de W- SW, pendant le flot

« Je tire à gauche pour bénéficier de l'épaulement maximum. En effet, plus je me rapproche de la Teignouse et plus le courant est fort. De même, l'angle du courant par rapport à notre trajectoire est meilleur plus j'avance sur le parcours, c'est tout bon ! »

● ATTENTION, RENVERSES DE COURANT

Les renverses ont lieu dans l'ordre :

- 1) Anse du Pô
- 2) Sortie du Golfe
- 3) Teignouse

La renverse de courant s'étale sur 1h 30, environ.

COURANT ET ÉTAT DE LA MER

Les zones de forts courants, par exemple si vous êtes situé proche de la Teignouse ou de l'entrée du Golfe du Morbihan, soulèvent toujours un clapot important et supérieur au reste de la baie. En particulier, dans le cas d'une direction de vent qui va contre le courant. Ce sont « les veines de jus » qu'il faut alors, soit utiliser soit éviter !

STRATÉGIE

3. SUR L'EAU, COMMENT OBSERVER LE COURANT ?

● UTILISER L'ÉLECTRONIQUE DE BORD

Ceux qui disposent d'une électronique Brooks bien réglée et d'un GPS différentiel peuvent afficher la fonction « Tide Set ». Celle-ci vous donne, par un calcul entre votre déplacement surface et le déplacement sur le fond, la direction et la vitesse du courant.

● SANS ÉLECTRONIQUE, VOICI QUELQUES OBSERVATIONS SIMPLES À RÉALISER

- En allant vers la zone départ, vous devez observer le courant en passant près des bouées, corps morts, etc...
- En arrivant sur la zone départ, je regarde l'étrave ou le tableau arrière du bateau comité et son axe par rapport

au vent. Le décalage entre les deux est dû au courant.

- Pour mesurer la vitesse du courant, faites un petit tour vers la bouée de bout de ligne (le n°1 peut alors en profiter pour prendre un alignement à terre de la ligne de départ). Ensuite placez votre bateau, face au courant, juste à côté de la bouée et réduisez votre vitesse, jusqu'à ce que le bateau soit stationnaire, par rapport à la bouée. Il vous suffit alors de lire le « speedo » et le compas de route pour avoir une vitesse et une direction du courant, bien plus précises que sur les livres.
- « Pendant la régates, je regarde si nécessaire mon petit mémo dans la poche et surtout tous les casiers, coffres, corps morts et, bien sûr, les bouées de parcours... »

VENT ET COURANT, QUAND DEUX FORCES S'AJOUTENT...

Le vent n'est pas étranger à la force du courant de marée. Il peut faire varier sa force d'un bon nœud par grand vent, surtout lors du flot, avec des vents de secteur sud ou SW.

Il n'est pas rare d'observer des surcotes à La Trinité de 30 à 40 cm.

Lors de la tempête de sud sud-ouest de septembre 87, l'eau est montée de plus de 2m au-dessus de la cote théorique...

De même par vents de NE à NW soutenus, le jusant est plus fort (environ +1 nœud par des vents de 25 à 30 nds).

4. JE ME POSITIONNE EXACTEMENT SUR LE PLAN D'EAU

● UNE FOIS SUR LA ZONE DÉPART

« Je lis le GPS et je note la position du bateau Comité (quand il est mouillé) sur la carte détail de la baie. Quelques-uns d'entre vous utilisent peut-être des cartes électroniques avec positionnement automatique, ce qui permet de gagner un temps considérable. Ensuite, je trace le parcours en fonction du cap et de la distance de la première marque, affiché par le bateau Comité. Il ne me reste

plus qu'à comparer la carte des courants et la position du parcours. Il faut souvent faire vite, car nous sommes bientôt dans les 6 minutes... »

● UN PETIT ÉCHAUFFEMENT

« Je m'essaye sur les deux amures et je vois si je suis épaulé ou non et de combien. Comme j'ai déjà étudié à terre les grandes options possibles, je peux alors faire mon choix courant sereinement. »

LE VENT

Il faut s'attendre à tous les types de conditions !

Les magasins d'accastillage vendent des cartes de courant mais pas encore de cartes de vent pour la régates de la journée...

Cependant, il existe des moyens pour partir avec quelques « biscuits météorologiques » pour la journée, et ne pas subir les évolutions d'Éole ! Notre objectif n'est pas de rentrer au port en disant : « On n'a pas eu de chance, le vent a tourné à droite...! »

Toutefois une chose est certaine, c'est que la météo du Spi... n'est jamais sûre ! Depuis 20 ans, nous avons connu des jours de « pétrole » avec de grosses chaleurs, se finissant en bataille de seaux d'eau, avec des Présidents de Comité de Course qui

s'arrachaient les cheveux. Mais, nous avons aussi rencontré des tempêtes de grêle ou de neige avec des grains à plus de 50 nœuds et les pontons gelés ... Ou encore deux jours de régates annulées, à cause d'un épais brouillard, qui rendait impossible la mise en place d'un départ... Il n'existe donc pas de règle précise sur les conditions de vent, au mois d'avril, mais nous allons toutefois essayer de dégager quelques grands principes.

Les trois grandes étapes qui vous permettront de bien « sentir le vent » sont :

- Prendre la météo avant le départ.
- Suivre les évolutions du vent dans la journée.
- Intégrer les effets locaux de site.

STRATÉGIE

1. PRENDRE LA MÉTÉO

● LE MINIMUM À FAIRE

Il s'agit d'aller jeter un coup d'œil le matin, avant de partir, sur la météo affichée à la capitainerie ou par l'organisation sur les tableaux d'affichage.

● POUR EN SAVOIR PLUS

Il existe aujourd'hui de nombreux sites Internet (Météo France, Météo Consult, les Américains, les Anglais, les Allemands...).

Les sites « aviations » sont souvent excellents, car très précis.

(Lann-Bihoué ou les répondants de l'aviation civil).

Il ne s'agit pas uniquement de confronter plusieurs analyses, mais il s'agit aussi de remplacer la « photo » du jour, par le « film météorologique » de la semaine en cours. Vous devez commencer par regarder les cartes et prévisions 3 à 4 jours avant la régate. Vous comprendrez alors mieux le sens du mouvement des anticyclones et des dépressions : « On ne subit plus totalement, on commence à anticiper ! Et quel bonheur ! »

2. SUIVRE LES ÉVOLUTIONS DU VENT

● COMPARER LES OBSERVATIONS AVEC LES PRÉVISIONS

C'est souvent là que le problème se corse, et particulièrement dans les conditions anticycloniques, globalement moins fiables et plus difficiles à prévoir que les situations perturbées.

Pour les puristes, un baromètre électronique au dixième reste un outil génial encore faut-il savoir s'en servir. **Le baromètre est à la météo ce que le GPS est au bateau.** Il permet de nous situer avec précision dans un espace de pressions.

Pour les autres, une bonne observation du ciel, de la température, et de la rotation des vents permet le plus souvent de se recalier avec les évolutions prévues.

La majorité des défauts de prévision est due à la variation de vitesse des phénomènes ou au changement de leur trajectoire.

Donc les bonnes questions à se poser sont :

- Le système a-t-il de l'avance ou du retard par rapport aux prévisions ?
- Est-ce plus fort ou moins fort que prévu ?

● D'AUTRES SOURCES D'INFORMATIONS

On peut appeler les sémaphores. Souvent vous n'apprendrez rien de plus au niveau des prévisions. L'aspect le plus intéressant, c'est leur observation locale, instantanée s'ils veulent bien vous répondre. En effet, 500 bateaux sur l'eau pendant le Spi peuvent engendrer un certain trafic sur les ondes !

On ne peut pas appeler avec un téléphone portable pendant une régate, c'est considéré comme une assistance extérieure. Le plus simple est de ne pas en emmener à bord. Et ne sommes-nous pas plus tranquille sans téléphone ?

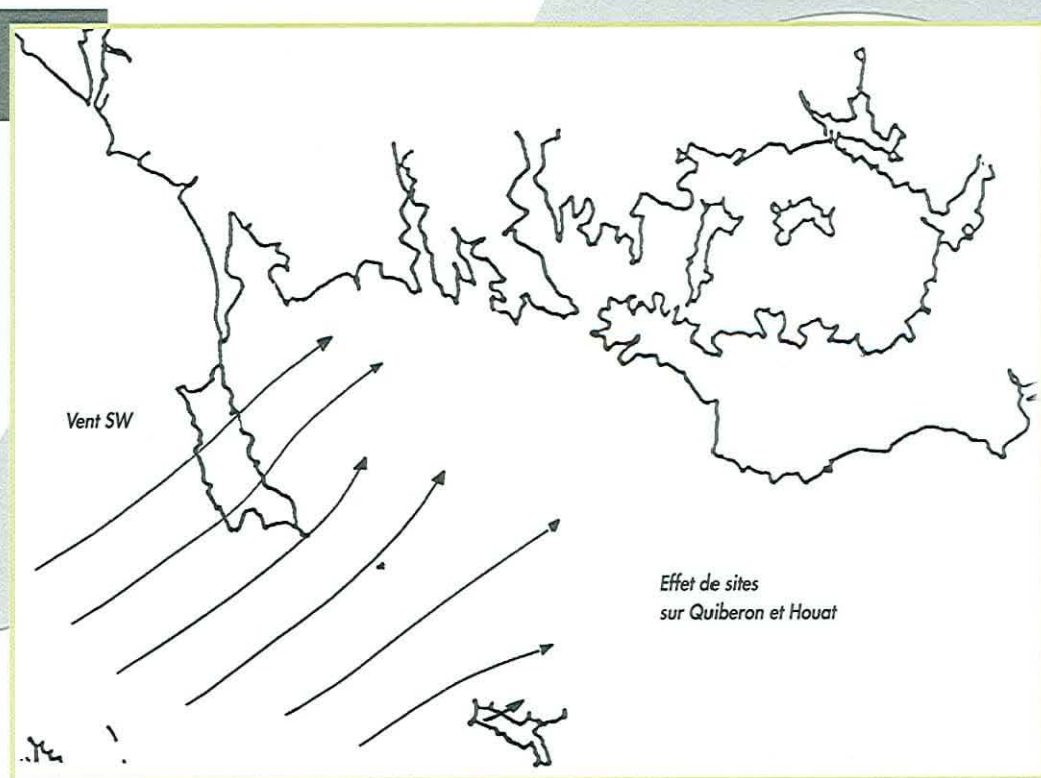
3. LES EFFETS LOCAUX

● VENT DE SW (SCHEMA 3)

C'est le secteur de vent le plus fréquent dans la baie, il est influencé par la presqu'île de Quiberon, autour de laquelle il « s'enroule ».

Par jusant ou par flot, avec une bouée située vers Beg Rohu, c'est presque toujours à gauche à fond, dès le premier bord, si on est épaulé en tribord amures.

En allant sur La Vieille, l'île de Houat crée un effet de côte assez marqué, qui commence à se faire sentir à 2 bons milles du caillou. Les rafales sont alors de plus en plus fortes avec de l'adonnante en tribord, sauf à l'atterrissage, sur La Vieille, où l'on se retrouve alors dans du refus (côte à gauche).



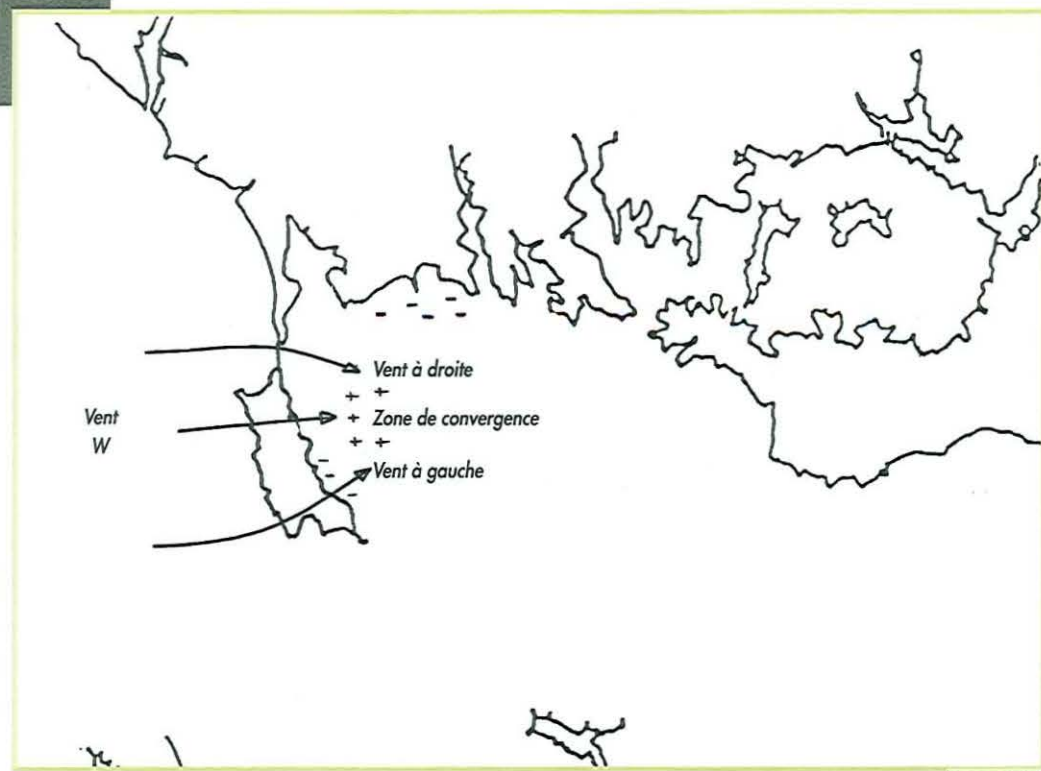
STRATÉGIE

● VENT D'W (SCHÉMA 4)

« L'entrée d'air » se fait par le sud de la presqu'île de Quiberon et par Penthievre, sur sa partie la plus basse.

Il faut choisir alors entre la droite et la gauche. La partie centrale étant la plus instable. Donc, tout dépend où est placée votre bouée...

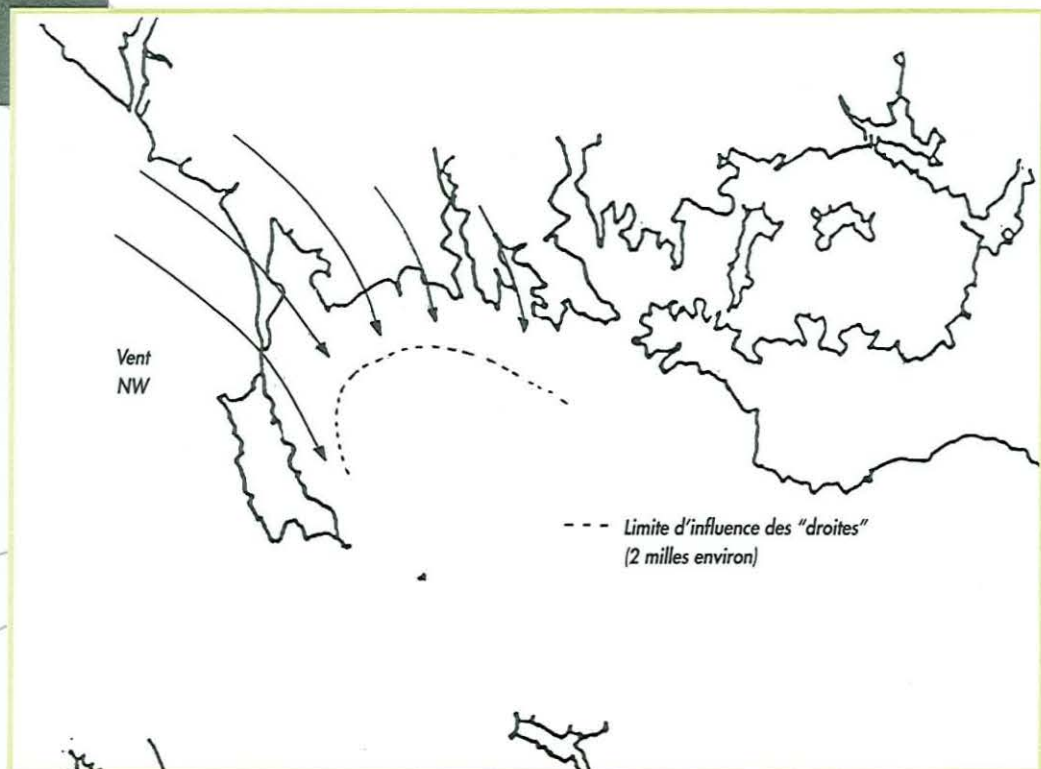
Il n'y a rien de notoire à observer pour les ronds situés en milieu de baie.



● VENT DE NW (SCHÉMA 5)

C'est peut-être l'un des aspects les plus caractéristiques de la baie. Par un vent NW, on trouve de « grosses » adonnantes, à la côte en tribord amures ! Plus on est près de cette côte et plus le vent est irrégulier et les rafales sont adonnantes et fortes. Plus le vent est fort, et plus les rotations droites du vent vont loin, dans la baie (au maximum à 2 milles de la côte).

Par contre à partir du 2^e près, il y a beaucoup de monde à droite et la layline finit souvent très très haut...et hors cadre ! Si vous êtes dans le « paquet », il faut trouver le bon trou pour profiter des adonnantes et ne pas finir au bon plein ou ...couvert pendant 1 mille ! Le mieux est d'être en tête ! »



Là aussi, rien de notoire pour les ronds situés en milieu de baie.

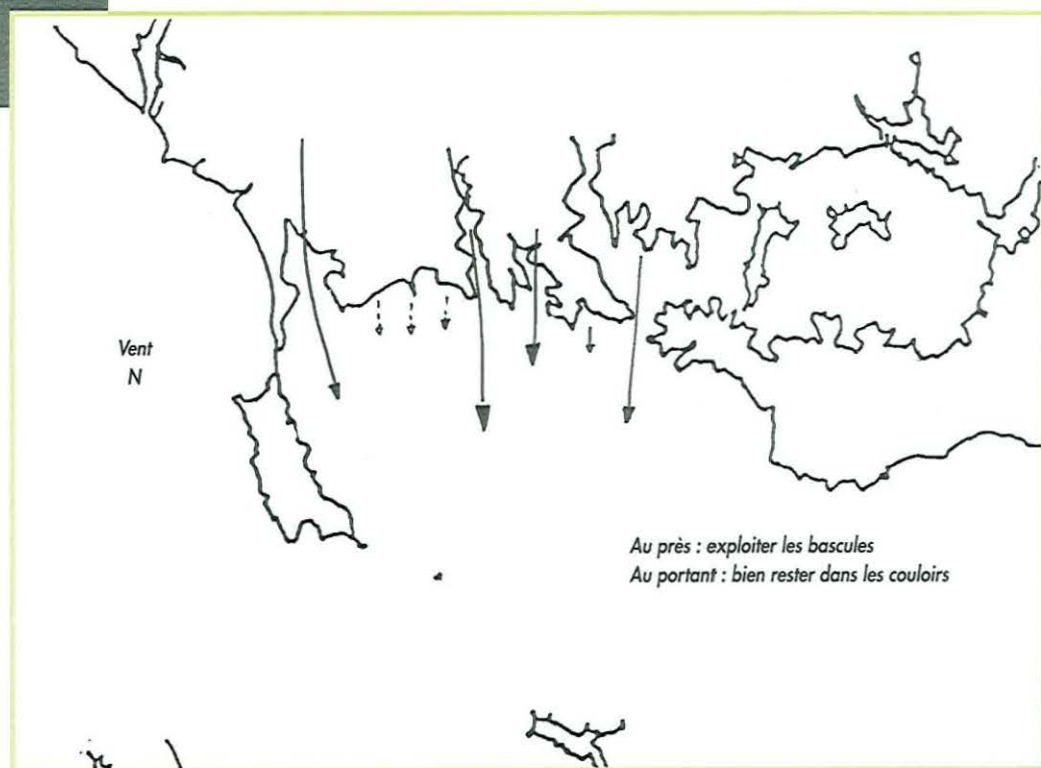
STRATÉGIE

● VENT DE NORD (SCHÉMA 6)

Les rivières de Crac'h, de St-Philibert, l'Anse du Pô et la sortie du Golfe forment des couloirs d'accélération qui peuvent se ressentir assez loin. Jusqu'à 2 à 3 milles de la côte, en fonction de la force du vent.

Vous devez bien observer la surface du plan d'eau pour profiter des couloirs de vent, et surtout au portant où cela peut créer des gros écarts de vitesse entre les bateaux.

Au près, la tendance sera plutôt à exploiter les bascules du vent, sans trop attendre. En effet, les vents de terre sont assez instables en direction et avec des variations brutales de 10 à 15°. C'est un système de vent relativement aléatoire mais en restant dans les couloirs on s'en sort a priori un peu mieux !

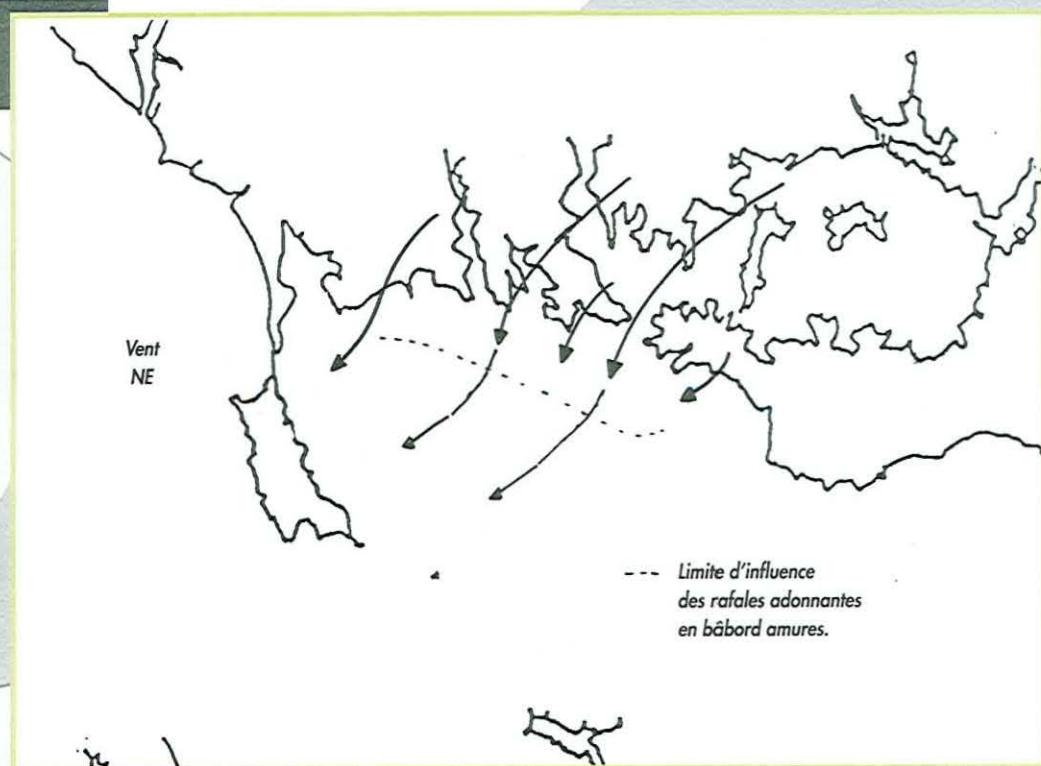


● VENT DE NE (SCHÉMA 7)

L'effet « côte à gauche » marche assez fort par vent de nord-est, bien établi. Plus on est à gauche et près de la côte, et plus on bénéficie du vent à gauche et d'un renforcement du vent, avec des rafales.

Le phénomène est très marqué plus vous vous approchez des Buissons et de l'entrée du Golfe. Les retours à droite sont courts. Il faut savoir en profiter tout de suite...

Ce vent de terre est instable en force et direction, mais souvent accompagné de soleil et d'une mer plate. Que du bonheur !



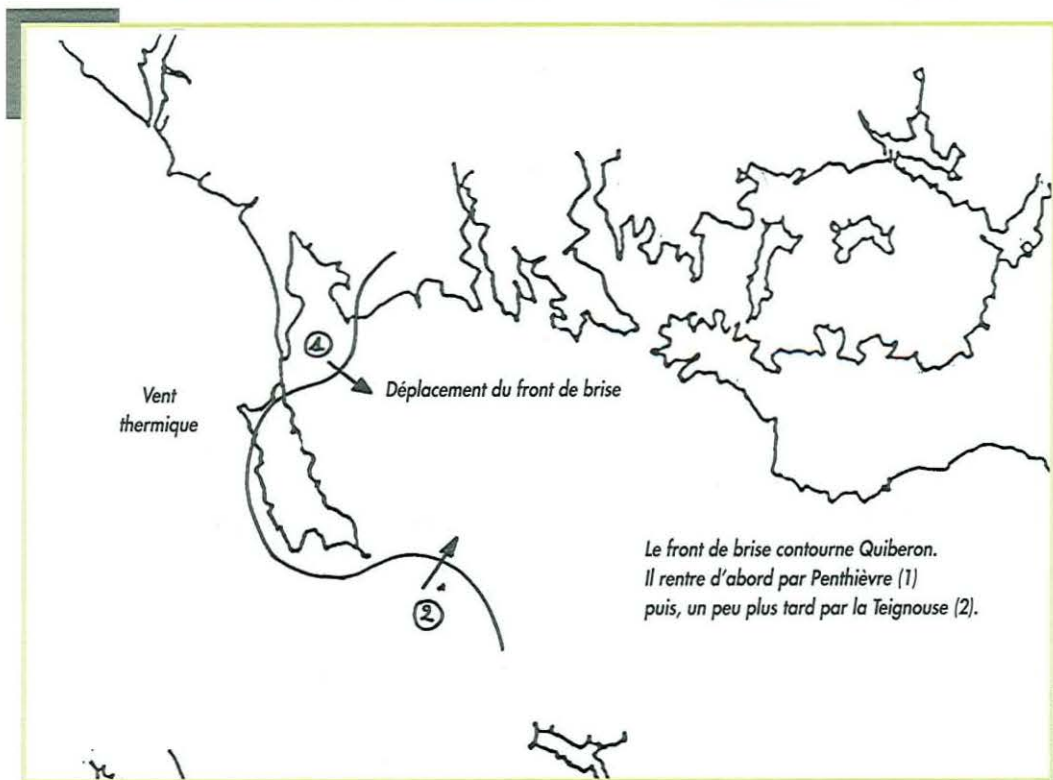
● VENT THERMIQUE (SCHÉMA 8)

CRITÈRES D'INSTALLATION DU THERMIQUE :

- La naissance d'un vent thermique est possible à Pâques, à La Trinité-sur-Mer.
- Tout d'abord il faut que « ça chauffe à terre ». Si la température extérieure est supérieure à 18-19°, le contraste avec l'eau froide (entre 10 et 13°) est alors suffisant.
- D'autre part, le vent synoptique ne doit pas être supérieur à 12 nœuds (en cette saison) et de secteur N ou NE.
- Et enfin, si l'air est instable et humide (ce qui est souvent le cas en cette saison), alors le thermique peut se mettre en route.

LE THERMIQUE SE MET EN MARCHÉ :

- Apparition de cumulus au-dessus du Golfe, puis de la côte jusqu'à Carnac ; il est 11h 30-12h.
- Le vent synoptique tombe. Il est 13-14h. Il faut chercher à bien se positionner !
- L'horizon s'éclaircit vers le large, et le thermique va rentrer... !
- Il est maintenant trop tard pour bouger : Etes-vous du bon côté ?
- En effet, le premier qui touche le front de brise gagne très souvent la régate et de loin....



LE FRONT DE BRISE AVANCE :

Le front de brise est lent à rentrer et il rentre d'abord par le NW de la baie puis par le sud. (voir Schéma 8) Si le thermique est faible ou hésitant, il arrive que les deux fronts de brise ne se rejoignent pas. Il est 15h et vous aurez peut-être du vent jusqu'à 18-19h.

Le vent thermique s'établit à l'W-SW 5-7 nœuds puis tourne à l'W environ 10 nœuds en cette saison.

Jean-Marie LIOT

PHOTOGRAPHE DE MER



Galerie Photo Marine - Port du Crouesty

Tél. 02 97 53 85 46

www.jmliot.com - e-mail : jmliot@aol.com

**Complétez
votre collection**

des

**Cahiers
de Régates**

TOUS LES ANCIENS NUMÉROS SONT DISPONIBLES
AU PRIX UNITAIRE DE 15 FF. (offre réservée aux abonnés)

Pour obtenir la liste complète des numéros parus

appeler le **02 51 12 74 74**

ou par fax au **02 51 12 74 75**

● VENT D'EST

Le vent d'Est est assez irrégulier (moins que le vent de NE) et il offre peu de solutions tactiques intéressantes sur la partie ouest de la baie. Excepté un petit effet de côte au niveau de la pointe de St-Gildas, mais les parcours y vont rarement.

Par contre, il lève une mer assez cassante surtout au flot du fait de la profondeur du fetch (distance entre vous et la côte au vent la plus proche) qui atteint 20 milles quand vous naviguez vers Quiberon.

EN GUISE DE CONCLUSION...

Il ne vous reste plus qu'à combiner les effets du vent et le courant.

Attention ! Il y a des ordres de priorité à respecter au niveau de l'analyse stratégique.

- Si le vent est annoncé très stable, l'analyse du courant sera alors dominante.
- Si la direction du vent s'annonce changeante, c'est la stratégie par rapport au vent qui l'emportera.

Les coefficients de marée étant très faibles pour le Spi Ouest-

France 2001, l'importance des courants diminuera encore, sauf bien sûr, dans le tout petit temps...

Un briefing avant le départ, sur l'analyse de la situation (vent, courant et autres ...) est indispensable pour tout l'équipage. Le tacticien a la responsabilité d'informer l'équipe sur ses choix et son analyse du plan d'eau. Analyse qui peut-être toujours enrichie par les observations de chacun des membres de l'équipe.

Observez, apprenez et amusez-vous !

DOMINIC VITTET

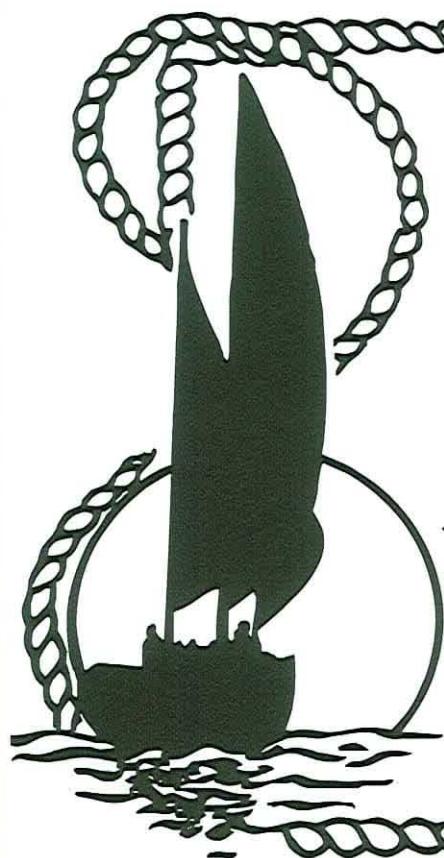
C'est un marin très complet. Son palmarès en Solitaire est éloquent :

Il a été entre autres : champion de France Figaro en 1990 et vainqueur de La Solitaire du Figaro en 1993,

Dominic a aussi régulièrement participé au Tour de France à la Voile, le plus souvent au poste de navigateur : 10 Tours de France à la Voile à son actif, dont 15 victoires d'étape comme navigateur/ tacticien entre 1994 et 2000.

Il apporte régulièrement ces conseils en météorologie et navigation pour les coureurs qui participent à La Solitaire du Figaro, et ce depuis 1995.

Dominic Vittet, avec la collaboration de Christian Gout



CORDERIE HENRI LANCELIN SA

Maison fondée avant 1900

**53500 ERNÉE - Tél. 02 43 05 13 86
Fax 02 43 05 24 57**

FRANCE OLYMPIQUE « GULF STREAM »
« THE TEMPEST » « ROC-MAR » « OURANOS »
« ATLANTIS » « L.C.P. VECTRAN® »

DRISSES ET ÉCOUTES
Polyester TWARON®
Polyéthylène Haut Module
Cordages vieux gréements
Cordages ininflammables