

À la voile, ce n'est jamais « droit devant »

La route la plus directe, appelée « orthodromie », de Saint-Malo à Pointe-à-Pitre, n'est pas toujours la plus courte. Pire, les marins n'ont de visibilité que sur les premiers jours de course. Au-delà c'est l'inconnu. Ils doivent s'en remettre chaque jour aux fichiers météo... et à leur routeur. Celui de Thierry s'appelle Xavier, il nous raconte sa mission...



Xavier Macaire est le routeur de Thierry. Il est expert en météo et navigateur, donc apte à comprendre parfaitement ce que vit Thierry à bord et le fonctionnement de son bateau.

C'est quoi un routeur ?

Un routeur est un équipier du bateau mais... à terre. La confiance entre le routeur et le skipper doit être totale. Quand je route Thierry, je pars en course devant mon écran, de jour comme de nuit. J'appelle Thierry deux à trois fois par jour selon les conditions. Je lui envoie les fichiers météo, mon analyse et un routage (la route qui me paraît la plus pertinente à suivre). Je dois repérer les moments importants. Quand faudra-t-il virer ? Quand faudra-t-il changer de voile ? Cela permet à Thierry de se préparer.

Attention, je ne fais pas tout le boulot ! Nous prenons les décisions ensemble. Thierry me décrit en détails ses conditions météo réelles et je les compare avec celles des fichiers pour savoir si une situation évolue comme prévu. S'il a une avarie, une voile déchirée, nous adaptons notre routage. Plus la course avance, plus Thierry est fatigué, et occupé à la marche du bateau. Moi je suis dans une situation confortable qui me permet d'être plus lucide, de travailler plus efficacement sur les fichiers.

Alors Xavier, pourquoi la route directe n'est-elle pas la plus courte ?

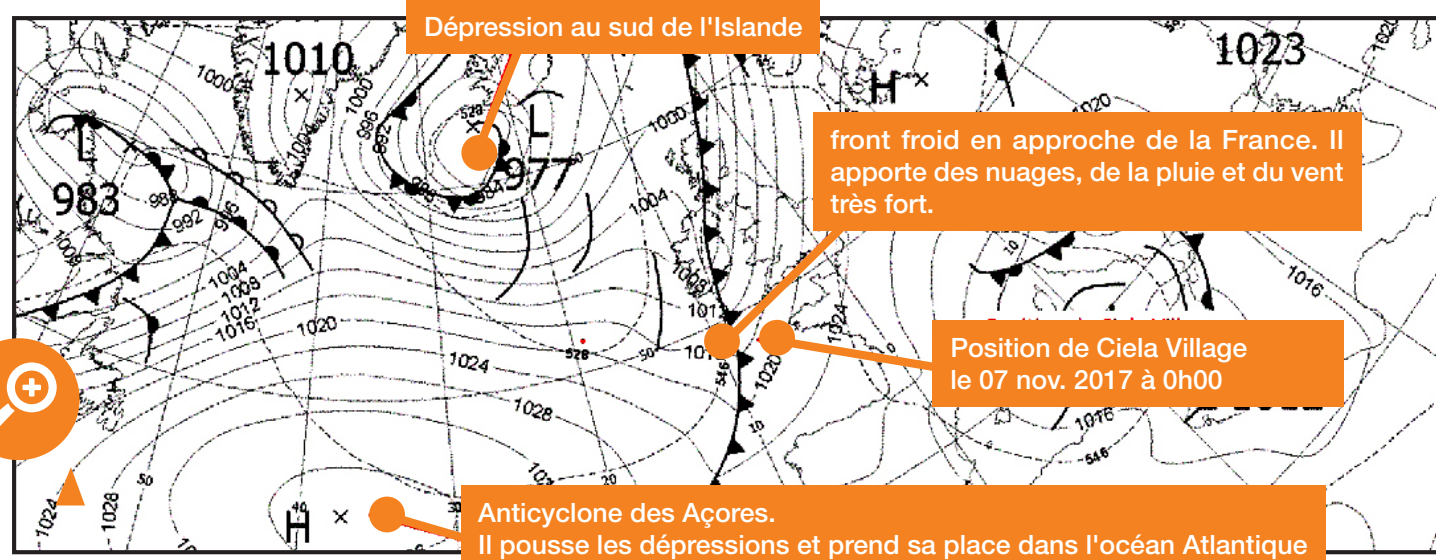
Le voilier avance avec le vent. Quand il n'y en a pas, il n'avance pas. Quand il y en a trop, il est contraint de ralentir pour ne pas casser. Pour aller à Pointe-à-Pitre, nous allons chercher les zones de vent qui nous intéressent, et pas seulement en force mais aussi en direction. Ainsi, nous n'hésiterons pas à rallonger notre route pour aller chercher le bon vent où il est, sans exagérer car il faudra bien finir par mettre le cap sur la ligne d'arrivée ! Les bateaux les plus véloce, les multicoques, hésitent moins que les monocoques à s'éloigner de la route.

Choisit-on de tracer sa propre route ou de la construire en fonction de ses concurrents ?

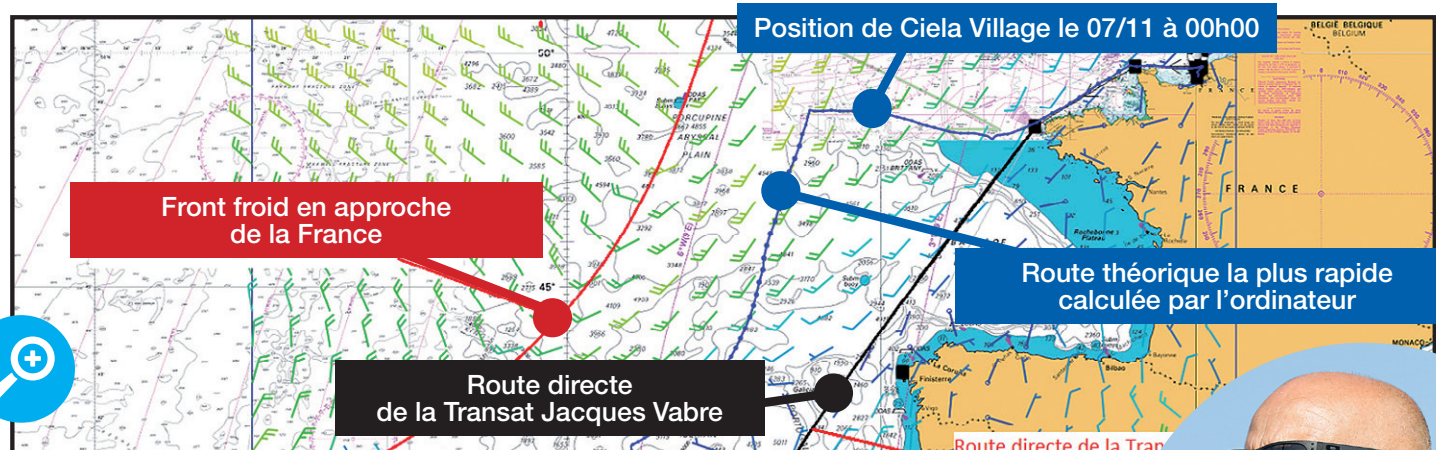
Quand on fait un routage en fonction des conditions météo, on parle de stratégie. Quand on le fait en fonction de ses concurrents, on parle de tactique. A l'échelle d'une Route du Rhum, on fera de la stratégie sur 95% du parcours, sans toutefois perdre de vue les camarades et quitte parfois à modifier légèrement notre stratégie en fonction de ce qu'ils font. A l'arrivée, si deux bateaux sont proches, on bascule sur de la tactique. Il faut toujours aller se caler entre la ligne d'arrivée et l'autre bateau. Cela permet de le contrôler.



Situation générale ? Bien reçue !



Routage du Multi50 Ciela Village le novembre 2018 sur la Transat Jacques Vabre



— l'orthodromie, la route directe vers l'arrivée de la Transat Jacques Vabre, au Brésil.

— le routage effectué par l'ordinateur de Xavier en fonction des fichiers de vent et de mer.

F le vent. Plus les ailettes sont nombreuses, plus le vent est fort.

— le front froid. Derrière, l'air est froid et porteur de vent fort et de pluie.

Xavier envoie Thierry à l'ouest pour deux raisons : d'une part, il n'y a pas de vent sur l'orthodromie ; d'autre part les concurrents les plus à l'ouest toucheront le front les premiers. Vent fort et orienté travers : l'idéal. Thierry devra virer dès qu'il atteindra le front.

♥ Lièvre ou tortue ?

Aller vite, certes, mais pour gagner, encore faut-il arriver ! Ainsi il se peut qu'un navigateur fasse le choix d'une escale pour réparer une avarie qui pourrait l'handicaper par la suite ou pour s'abriter d'une forte tempête. Il va prendre du retard sur les autres. Mais les autres, eux, arriveront-ils au bout ? En 2002, seulement huit multicoques sur 26 parviennent en Guadeloupe !!! Le vainqueur est le seul ayant fait... trois escales techniques. : Michel Dejsoyeaux est le navigateur le plus titré en France.



Clin d'œil

Pour boucler le parcours de 3.452 milles de la Route du Rhum, la plupart des navigateurs vont parcourir plus de 4.000 milles !!! Un peu comme si vous alliez de Paris à Toulon en passant par Bordeaux... Le vainqueur de la dernière Route du Rhum, Loïc Peyron, a parcouru 4.199 milles.

« Le navigateur solitaire jongle avec le hasard et la technique, le savoir et l'inconnu, l'inné et l'acquis. »

Florence Arthaud (navigatrice, vainqueur de la Route du Rhum en 1990).