

ADAPTER SON COMPORTEMENT TACTIQUE AU PLAN D'EAU

Plan d'eau avec un côté favorable

Plan d'eau avec un vent oscillant homogène

Plan d'eau avec un vent oscillant irrégulier

Plan d'eau avec un vent aléatoire

C'est quoi ?

C'est un avantage créé par une dissymétrie du plan d'eau liée :
- à la direction ou à l'intensité du vent,
- au courant,
- à l'état de la mer.

Le vent évolue autour d'une direction et d'une intensité moyenne avec une période de variation identifiée sur l'ensemble du plan d'eau.

La période et l'amplitude des oscillations sont irrégulières. Les variations d'intensités sont marquées (pouvant aller du simple au double). Cet aspect irrégulier peut être dans l'espace et/ou dans le temps.

Les changements de direction ou d'intensité du vent sont difficilement observables et/ou imprévisibles. On ne peut pas les anticiper.

Comment le reconnaître sur l'eau ?

Présence d'un relief et de son effet.
Axe de la bouée au vent décalé par rapport à l'axe du vent relevé sur la ligne de départ.
Une évolution régulière de l'axe moyen du vent.
Un fort différentiel de courant ou de mer entre les deux côtés du parcours.
Ciel non homogène.
La majorité de la flotte est du même côté du parcours.

Si les conditions ne changent pas, le côté favorable est toujours le même.

Pas ou peu de relief dans l'axe du vent
Le ciel (beau ou nuages de forme stratifiés).
Evolution régulière du vent entre les butées droite et gauche.
Répartition équitable du vent sur le parcours.
Les Risées :
→ descendent sur le parcours et de forme éventail,
→ ont peu d'écart d'intensité.
La flotte est compacte et vire ou empanne dans un timing proche.
Chaque bord est différent en termes de trajectoire des bateaux

Position de la marque au vent proche de la terre ou sous un relief élevé (ex : falaise).
Présence de nuages cumuliformes, train de nuages.
Les oscillations sont importantes: 40° et plus.
Les caps limites restent imprécis.
Les Risées :
→ sous forme de bouffes qui tombe au hasard ou de bandes immobiles,
→ sont brutales (le bateau peut se coucher même en anticipant), et souvent précédées d'une molle.
La flotte est dispersée sur le parcours avec des angles très différents.
Les bateaux à votre vent s'empilent encore plus que vous alors que vous pensez être en ado max.
Chaque bord est différent en termes de trajectoire des bateaux

Effet de surprise : dépassement des butées.
Incertitude sur le timing d'un phénomène (ex : influence thermique).
Intensité du vent qui faiblit brutalement
Changement de la qualité du vent.
Observation d'écarts d'intensité importants.
Différence de cap et de vitesse anormaux entre les bateaux (ex : angles de remontée très fermés).

<p>Quels Principes tactiques à adopter ?</p>	<p>Aller vers le bord favorable</p> <p>On peut déterminer, avant le départ, la trajectoire idéale avec plus de précision.</p> <p>→ Aller vers l'effet en acceptant de naviguer dans « un refus acceptable ».</p> <p>→ Bien rentrer dans l'effet de site pour y rester sur l'autre bord</p> <p>→ Anticiper les actions des autres pour placer son virement.</p> <p>→ Attention à la modification des lay lines.</p> <p>→ Tenir lorsque l'on est gêné, si la route idéale l'implique.</p> <p>→ Remonter en escalier vers le bon endroit si on s'est trompé.</p> <p>→ Pas ou peu d'opportunité de gagner en allant vers l'autre côté du plan d'eau.</p>	<p>Privilégier le gain en absolu sur le parcours ou sur l'axe du vent</p> <p>Jouer le bord rapprochant en ne virant que lorsque le vent repasse par sa valeur moyenne (et non pas dès que le vent refuse).</p> <p>→ Suivre le vent et non les adversaires sur un refus.</p> <p>→ Chercher l'endroit le plus proche (bas de l'éventail) puis garder la risée le plus longtemps possible.</p> <p>→ Favoriser le placement en avant/sous le vent vers la prochaine bascule.</p> <p>→ En arrivant sur la bouée, traiter la dernière oscillation comme une bascule persistante.</p> <p>→ à la BSV, se mettre dans le bon rythme du vent</p> <p>→ Au portant, chercher à naviguer bas dans le refus.</p>	<p>Adapter notre comportement en fonction des périodes d'intensité</p> <p>Si on est dans la pression max, se placer sur le bord rapprochant</p> <p>→ Savoir varier son VMG en fonction de l'intention (positionnement/flotte ou /intensité) à toutes les allures</p> <p>→ Suivre la flotte si on est en ado pression</p> <p>Si on n'est pas dans la pression max, aller chercher la risée qui se déplace peu et y rester. Si nécessaire :</p> <p>→ Accepter de renoncer à un positionnement prudent sur le parcours.</p> <p>→ S'enfoncer dans le refus pour aller chercher plus de vent, plus de refus : il est alors critique de décider quand virer.</p> <p>→ Pousser les options.</p> <p>→ Se recalcr quand on voit les adversaires au vent gagner sur nous.</p>	<p>Etre à l'affut des changements</p> <p>Observer le sens et la vitesse de déplacement du nouveau phénomène</p> <p>→ Trouver les zones d'intensités qui annoncent le nouveau vent.</p> <p>→ Regarder dans les angles morts.</p> <p>→ Se placer du côté de la nouvelle tendance par rapport à la flotte.</p> <p>→ Verrouiller son paquet.</p> <p>Dans le doute, on fait le bord rapprochant.</p>
<p>Comment partir ?</p>	<p>Se placer « en patron » entre le coté où on veut aller et la flotte</p> <p>→ Maîtriser techniquement le positionnement de son bateau.</p> <p>→ Capacité à se mettre rapidement sur le bon bord.</p>	<p>Exploiter l'avantage de la ligne / au vent moyen</p> <p>→ Identifier à quel moment de l'oscillation nous nous trouvons pour choisir sa position sur la ligne.</p> <p>Sur une ligne neutre, la position au vent de la flotte permet d'exploiter plus librement le vent.</p>	<p>Etre dans le premier coup</p> <p>Le positionnement va surtout dépendre du premier évènement qui va nous concerner.</p> <p>→ Rester mobile le plus longtemps possible si besoin.</p> <p>→ Si ligne neutre, privilégier 1/3 comité : facile pour virer si refus après le départ</p> <p>Attention, Eviter un départ centré/flotte : peut vous amener à vous retrouver pendant le bord au centre des deux paquets et de vous faire avoir par les deux côtés.</p>	<p>Etre dans le premier coup</p> <p>→ Rester mobile.</p> <p>→ Observer jusqu'au dernier moment.</p> <p>→ Choisir un côté.</p>
<p>Dans quel état d'esprit ?</p>	<p>Confiance dans le projet stratégique</p> <p>Se battre pour la meilleure place sur le départ.</p> <p>Savoir être patient = faire la trajectoire adéquate (« le petit train »), accepter sa place, de subir si on est derrière et attendre les erreurs des concurrents.</p> <p>C'est un projet de <u>route</u></p>	<p>Faire son jeu = jouer avec son vent car les possibilités de gain ou de perte sont importantes en longueur de route et en classement.</p> <p>Mental solide car la flotte est compacte.</p> <p>C'est un projet de <u>suivi du vent</u></p>	<p>Assumer de naviguer dans un refus pour aller chercher plus de pression</p> <p>Jouer la tête de son paquet si la flotte est scindée.</p> <p>Ne rien lâcher pour pouvoir saisir « la prochaine opportunité » car la probabilité de changement des classements à chaque bord est forte.</p> <p>C'est un projet <u>confiance en soi</u></p>	<p>Accepter le caractère « foireux » du vent</p> <p>Etre ouvert sur l'observation et le fonctionnement quel que soit sa position</p> <p>Croire en ce que vous faites</p> <p>Rester zen</p> <p>C'est un projet d'<u>opportunisme</u></p>

A prendre en compte

Le VMG du support – La longueur du parcours – La zone de course qui peut interférer deux types de plan d'eau : lequel je mets en haut de la pile pour décider ?

Le fonctionnement au près et au vent arrière peut être différent par rapport au temps pour parcourir chaque section et aux VMG du support (angles)