

SITUATION	CARACTERISTIQUES	SIGNAUX DE CHANGEMENT A SURVEILLER	PRINCIPES TACTIQUES
V E N T S T A B L E	<p>Ecart Mini-Maxi sur chaque bord inférieur à 5</p> <p>Vent moyen constant identifié</p>	<p>Toute modification importante de la force du vent</p> <p>Toute modification des caps observés sur chaque bord:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⌘ glissement des caps en diminution: vers backing ⌘ glissement des caps en augmentation: vers viring ⌘ apparition d'un écart entre maxi et mini sur chaque bord --> vers vent oscillant 	<p>Facteur vitesse prédominant: concentration max. sur réglages et conduite fonctionner en mode vitesse</p> <p>Facteurs locaux importants:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⌘ faible différence de courant à prendre en compte ⌘ utiliser déviations côtières, même faibles <p>Facteur vent faible: pas de gain sur longueur de route</p> <p>si évolution prévue, protéger ce côté</p> <p>Départ: ⌘ côté favorable ligne selon risque accepté</p> <ul style="list-style-type: none"> ⌘ en fonction d'une évolution prévue durant 1er bord: effet local ou changement direction vent. <p>Placement: gérer les flottes et les adversaires du groupe de niveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⌘ éviter les écarts au groupe le plus nombreux (pourcentage) ⌘ marquer les adversaires du groupe de niveau

SITUATION	CARACTERISTIQUES	SIGNAUX DE CHANGEMENT A SURVEILLER	PRINCIPES TACTIQUES
V E N T O S C I L L A N T	Ecart Mini-Maxi sur chaque bord supérieur à 5 Vent moyen constant identifié	Sortie de Maxi ou Mini: <ul style="list-style-type: none"> ▫ probabilité d'évolution en cours ▫ probabilité de superposition évolution-oscillation jouer les retours au sein évolution?	Facteur vent dominant: gain ou perte importants possibles en longueur de route fonctionner en mode vent <ul style="list-style-type: none"> ▫ naviguer sur le bord positif: au dessus du vent moyen ▫ virer dès que l'on est en négatif ▫ nécessité du compas pour identifier les refus relatifs
	Fréquence de variation	Diminution de l'écart Maxi-Mini: vers stabilisation <ul style="list-style-type: none"> ▫ inverser les priorités: passer de mode vent en mode vitesse. ▫ réintégrer les facteurs locaux Rupture de rythme: peut être le signal d'un changement de système reprendre toute l'analyse de la situation	Facteurs vitesse et locaux en second plan: ne veut pas dire à négliger totalement Départ: objectif pouvoir virer si vent à gauche: <ul style="list-style-type: none"> ▫ penser départ babord si ligne très gauche au départ ▫ penser trou au vent si flotte vire aussitôt après départ ▫ penser partir dégagé dans zone peu fréquentée Placement: suivre le vent plus que les adversaires <ul style="list-style-type: none"> ▫ sur un refus, éviter de croiser derrière une flotte. ▫ favoriser le placement en avant/sous le vent vers prochaine bascule sauf en approche de marque. ▫ marquage ne peut être serré: virer au refus, au moment favorable l'adversaire est obligé de suivre

SITUATION	CARACTERISTIQUES	SIGNAUX DE CHANGEMENT A SURVEILLER	PRINCIPES TACTIQUES
V E N T E V O L U T I F	<p>Glissement de Maxi et Mini: backing viring</p> <p>Pas de vent moyen</p>	<p>Reprendre toute l'analyse de la situation au début de chaque bord de près:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ nouveau cap parcours ▫ nouveau cap vent <p>Chercher à définir des caps de début et fin de cette évolution (situation connue)</p> <p>notion de cap limite</p> <p>Observer tout changement:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ralentissement de l'évolution, vers stabilisation ▫modification de force ▫apparition de retours: vers un maxi-mini sur <p>chaque bord et un vent oscillant.</p>	<p>Facteur vent dominant:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ évolution simple: placement sous la flotte, s'enfoncer dans le refus, difficulté est évaluer virement pour parer marque ▫ évolution rapide, retours peu marqués: idem précédent ▫ évolution lente, retours marqués: profit en palier en profitant des refus pour se recentrer. <p>Facteurs locaux secondaires.</p> <p>Départ: objectif sous le vent de la flotte dans le refus</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ obligation de partir près des extrémités: risque important ▫ penser position prévisible des bateaux à l'approche de la layline: le gain sur la ligne est secondaire. <p>Placement: devant et/ou sous le vent sur refus bord vers la marque: normalement adonnant au vent sauf si overlayline.</p>

Plan d'eau avec un coté 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 crée 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.

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 cotés du parcours.
Ciel non homogène.
La majorité de la flotte est du même coté du parcours.

Exemples à Weymouth

Ex 1 : Effet de site du relief de Portland, zone 1 axe moyen du vent 230° avec des gauches (210-220°) fréquents sous le vent des éoliennes.
Ex 2 : Sur toutes les zones, synoptique du 300° qui évolue (par phénomène de brise) pendant 15mn vers le 230°.
Ex 3 : Zone 3 par 240°, moins de clapot vers la plage.
Ex 4 : Zones 4-5-6 par 240, plus de courant au large en marée descendante.

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.

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.

Ex : Zone 1 (partie centrale), pour un axe moyen proche du 230°, le vent oscillant entre le 220° et le 240°.

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.

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.

Ex 1 : Zone 4-5 par 340-360°, vent de terre avec falaise et parcours près de la cote.
Ex 2 : Zone 2 par 270°.

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

Effet de surprise : dépassement des butées.
Incertitude sur le timing d'un phénomène (ex : influence thermique).
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).

Ex 1 : Zone 5 près des falaises, conflit de vent entre le synoptique de 40° et la brise du 120° qui veut rentrer.
Ex 2 : Conditions orageuses, grains, conflits entre deux vents, molle foireuse...

Quels Principes tactiques à adopter ?

Aller vers le bord favorable

On peut déterminer, avant le départ, la trajectoire idéale avec plus de précision.
→ **Aller vers l'effet** en acceptant de naviguer dans « un refus acceptable ».
→ Anticiper les actions des autres pour placer son virement.
→ Attention à la modification des lay lines.
→ Tenir lorsque l'on est gêné, si la route idéale l'implique.
→ Remonter en escalier vers le bon endroit si on s'est trompé.

Se placer « en patron » entre le coté où on veut aller et la flotte

→ Maîtriser techniquement le positionnement de son bateau.
→ Capacité à se mettre rapidement sur le bon bord.

Confiance dans le projet stratégique

Se battre pour la meilleure place sur le départ.
Savoir être patient = faire la trajectoire adéquate (« le petit train ») et attendre les erreurs des concurrents.

C'est un projet de route

Privilégier le gain en absolu sur le parcours ou sur l'axe du vent

Jouer le bord rapprochant **en ne virant que lorsque le vent repasse par sa valeur moyenne** (et non pas dès que le vent refuse).
→ Suivre le vent et non les adversaires sur un refus.
→ Chercher l'endroit le plus proche (bas de l'éventail) puis garder la risée le plus longtemps possible.
→ Favoriser le placement en avant/sous le vent vers la prochaine bascule.
→ En arrivant sur la bouée, traiter la dernière oscillation comme une bascule persistante.

→ Au portant, chercher à naviguer bas dans le refus.

Exploiter l'avantage de la ligne / au vent moyen

→ Identifier à quel moment de l'oscillation nous nous trouvons pour choisir sa position sur la ligne.

Sur une ligne neutre, la position au vent de la flotte permet d'exploiter plus librement le vent.

Faire son jeu = jouer avec son vent car les possibilités de gain ou de perte sont importantes en longueur de route et en classement.
Mental solide car la flotte est compacte.

C'est un projet de suivi du vent

Adapter notre comportement en fonction des périodes d'intensité

Si on est dans la pression max, se placer sur le bord rapprochant

Si on n'est pas dans la pression max, **aller chercher la risée qui se déplace peu et y rester**. Si nécessaire :
→ Accepter de renoncer à un positionnement prudent sur le parcours.
→ S'enfoncer dans le refus pour aller chercher plus de vent, plus de refus : il est alors critique de décider quand virer.
→ Pousser les options.
→ Se recalcr quand on voit les adversaires au vent gagner sur nous.

→ Savoir varier son VMG en fonction de l'intention (positionnement/flotte ou /intensité) à toutes les allures.

Etre dans le premier coup

Le positionnement va surtout dépendre du premier évènement qui va nous concerner.
→ Rester mobile le plus longtemps possible si besoin.

Attention, 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 cotés.

Assumer de naviguer dans un refus pour aller chercher plus de pression

Jouer la tête de son paquet si la flotte est scindée.
Ne rien lâcher car la probabilité de changement des classements à chaque bord est forte.
Observer dans les molles et s'arracher dans les risées.

C'est un projet de confiance en

Etre à l'affût des changements

Observer le sens et la vitesse de déplacement du nouveau phénomène
→ Trouver les zones d'intensités qui annoncent le nouveau vent.
→ Regarder dans les angles morts.
→ Se placer du côté de la nouvelle tendance par rapport à la flotte.
→ Verrouiller son paquet.

Dans le doute, on fait le bord rapprochant.

Etre dans le premier coup

→ Rester mobile.
→ Observer jusqu'au dernier moment.
→ Choisir un côté.

Accepter le caractère « foireux » du vent

Etre ouvert sur l'observation et le fonctionnement.
Rester zen.

C'est un projet d'opportunisme

Comment partir ?

Dans quel état d'esprit ?