Les essentiels du jeune régatier









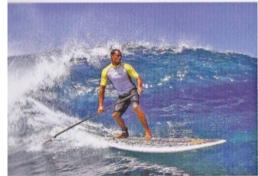
































Nouveau Site www.hitech=sails.com



Toutes les performances débutent dans ton club avec tes amis...

Pascal Bidégorry (Yacht Club Adour Atlantique - skipper du Maxi Banque Populaire V): « C'est super d'être jeune régatier. Différentes voies s'offrent à toi comme la course au large ou la voile olympique, mais le plus important est évidement de se faire plaisir à chaque fois que l'on met un pied sur son bateau. J'ai choisi la course au large ce qui m'a permis de passer sur différents bateaux de plus en plus grands! Après le Figaro, ça a été le trimaran 60 pieds et bientôt un 131 pieds, le plus grand trimaran de course océanique jamais construit! Dans ce sport ce qui est fabuleux c'est de pouvoir naviguer sur tous les types de supports! »

Mathieu Richard (APCC Voile sportive - Membre de l'Equipe de France de Match Racing) : «De mes débuts en optimist, jusqu'au plus haut niveau en match racing aujourd'hui, j'ai toujours cherché à progresser, à m'améliorer, tout en prenant plaisir à être sur l'eau, tout simplement.»

Antoine Albeau (SR Rochelaise - multiple champion du monde de windsurf. Détenteur du record absolu de vitesse à la voile avec 49,09 nœuds): «Le club, c'est souvent une petite famille avec de nombreux amis. On navigue ensemble, on prend du bon temps. Pour moi, ce groupe, c'est obligatoire. C'est bien mieux que de naviguer seul dans son coin, il faut adhérer aux clubs!»

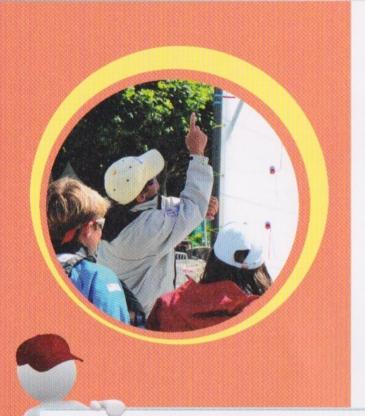
Faustine Merret (Les crocodiles de l'Elorn - médaille d'or aux jO d'Athènes en 2004) : «Il m'a fallu un peu de persévérance avant de goûter aux sensations de planning et de vitesse en planche à voile. Après, au club, c'est l'histoire d'un groupe d'amis liés par la même passion ; la première régate où ma plus grande satisfaction a été de terminer! puis l'exigence qui augmente, le plaisir de l'adversité et des coups tactiques gagnants. Alors, les heures de navigation ne se comptent plus, on guette le moindre souffle pour se retrouver sur l'eau. Aujourd'hui encore, après 11 ans en équipe de France, chaque fois que je retourne au club, j'y suis accueillie comme dans une famille.»

Claire Leroy (Société nautique St Quay Portrieux - Marin de l'année ISAF 2007 et double championne du monde de Match Racing 2007 et 2008): « Il ne suffit pas d'avoir du talent, encore faut- il travailler, ne jamais renoncer, se donner les moyens de réussir. Et ensuite, le rêve devient réalité. Ne laisse personne te dire que tu n'y arriveras pas. Fonce, prends du plaisir, et pense que tout est toujours possible.»

Michel Desjoyeaux

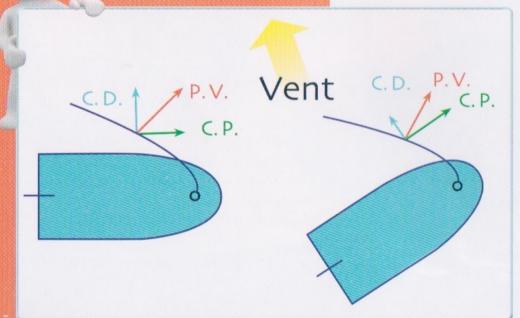
(AN Port La Forêt - skipper du monocoque 60' Foncia): «La voile est un sport, un loisir pour certains, un métier pour quelques-uns, pour tous une passion. Et c'est aussi une formidable occasion de se battre avec les éléments marins avec respect. Avec bon sens et sens marin, profite de ce terrain de jeu, tu apprendras aussi sur toi!»





Régler ses voiles

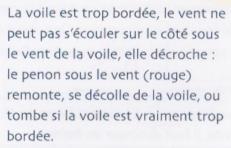
- Quand la voile est gonflée, une poussée s'exerce qui permet au bateau de se déplacer. Cette force exercée par le vent s'oriente à peu près perpendiculairement au plan de voilure, c'est la poussée vélique.
- Cette poussée a une composante propulsive dans l'axe du bateau, et une composante de dérive perpendiculaire à cet axe. Elles évoluent de façon proportionnelle à l'ouverture de la voile : plus la voile gonflée est ouverte, plus la composante propulsive est grande.
- Pour être bien réglée, la voile doit être gonflée mais le plus possible
 « ouverte ». Cela permet d'avoir une composante propulsive (dans l'axe
 du support) plus importante et une composante de dérive (perpendiculaire
 au support) plus faible.
- Conseil : Pour affiner ta conduite au près et connaître la nature des écoulements du vent sur l'attaque de ta voile, utilise comme repère des penons.
 - Conseil: pour connaître la nature des écoulements du vent sur la chute de Grand Voile, on utilise comme repère le penon de chute. Un penon peut décrocher au vent ou sous le vent.





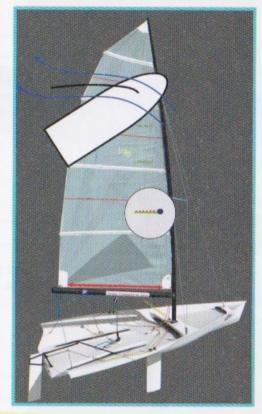
Aller vite



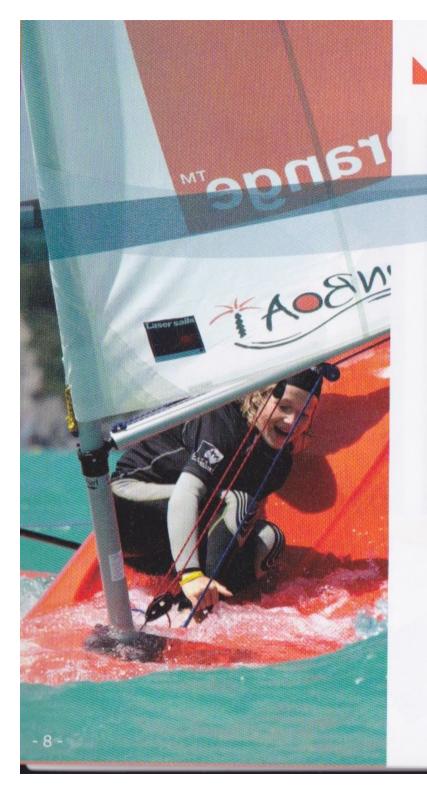




La voile est trop ouverte, le vent ne parvient pas à alimenter la partie avant et au vent de la voile : les penons au vent (verts), remontent, gigotent et se décollent.



L'air s'écoule sans décrocher des deux côtés de la voile, l'écoulement est laminaire : les penons au vent (verts) et sous le vent (rouge) sont alignés.



Équilibrer le support

L'assiette du bateau est la position d'équilibre d'un voilier lorsqu'il est immobile en eau calme. On distingue l'assiette latérale et l'assiette longitudinale. Au près, dans les petits airs, il est important de placer l'équipage le plus en avant possible. Cela permet de lever l'arrière du bateau et de réduire la surface mouillée, principal frein à l'avancement.

A l'arrêt, le support penche du côté où l'on se place. Un bateau qui penche du côté sous le vent est un bateau qui gîte. S'il penche du côté au vent, il contre gîte. L'avant du bateau s'appelle l'étrave. Quand elle s'enfonce dans l'eau, on dit que le bateau ou la planche pousse de l'eau. Quand l'arrière du bateau ou de la planche s'enfonce dans l'eau et provoque un remou on dit qu'il traîne de l'eau. Dans les deux cas les freins augmentent. Quand le bateau est bien équilibré et qu'il a suffisamment de vitesse, le voilier peut déjauger. Dans ce cas, c'est la poussée verticale de l'eau sur la coque qui est suffisamment forte pour qu'elle se soulève.

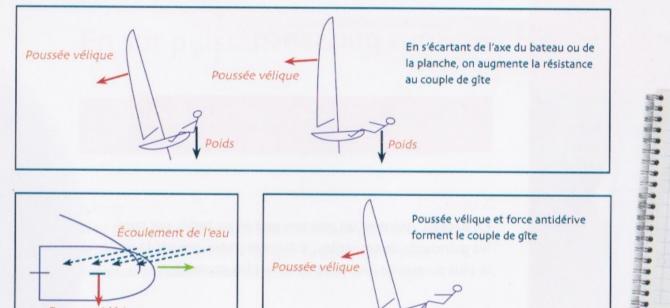
La poussée vélique fait gîter le bateau (sauf au vent arrière). Le poids du pratiquant s'oppose à la gîte en fonction de sa position par rapport à l'axe longitudinal du support (rappel, trapèze, suspension en planche à voile). En général, le bateau ira plus vite s'il navigue à plat. Conseil : applique toi à le maintenir à plat sur l'eau, sauf dans certaines conditions de navigation. Exemple : dans les petits airs, au près, il est préférable de faire gîter le bateau afin de réduire la surface mouillée, principal frein à l'avancement. Exemple : sur un dériveur en solitaire on navigue à la contre-gîte au vent arrière. Cela rend le bateau plus équilibré en rapprochant le point d'application de la poussée vélique de la verticale passant par le centre de carène. On réduit aussi la surface mouillée de la

coque.

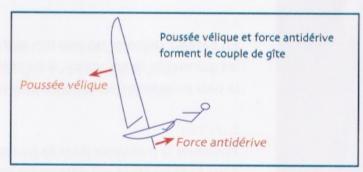
La dérive, ou l'aileron en planche à voile, s'oppose à la composante de dérive de la poussée vélique. Pour avancer plus vite, il faut diminuer les freins.

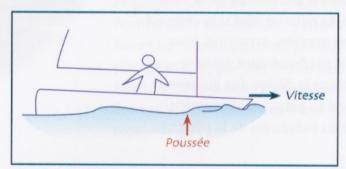
Exemple : en bateau, limiter les actions sur la barre en dosant leur amplitude. Exemple : au vent arrière, on relève environ 50% de la dérive. Au delà, le bateau sera très instable latéralement.

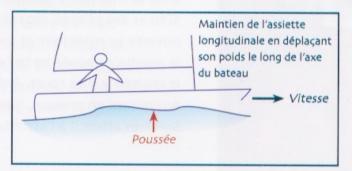
Aller vite



Écoulement de l'eau Force antidérive







Le conseil de l'entraîneur

En bateau, faire giter ou contre giter « modifie » les sensations transmises par la barre. A toi de voir si tu veux une barre plus douce ou plus dure.

ALLER VITE SUR DES ROUTES DIRECTES

C'est rejoindre directement une bouée sans avoir à virer ou empanner...

En sous puissance

... dans des conditions de navigation où le poids de l'équipage peut équilibrer ton support.

A terre

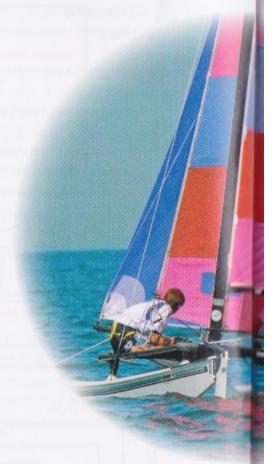
En bateau, redresse un peu ton mat et ne tends pas trop les guindants de tes voiles. Si tu as le choix, prends ta voile la plus puissante (la plus creuse, la plus grande).

Sur l'eau

Privilégie la puissance dans ta ou tes voiles. C'est ta trajectoire qui détermine l'ouverture de la voile. Si tu as des penons, regarde les pour vérifier si la voile est ouverte au maximum et bien gonflée. Attention, viser la prochaine bouée ne te fait pas forcément prendre le chemin le plus court. Anticipe la dérive due au vent et au courant en prenant, quand tu peux, un alignement. Sois très attentif à l'assiette du bateau ou de la planche.

Le conseil de l'entraîneur

Après chaque manœuvre,
variation de l'intensité du
vent, modification de l'état
de la mer ou de la vitesse
du bateau, il est nécessaire
de régler très finement
l'ouverture de la voile.



Aller vite



En sur puissance

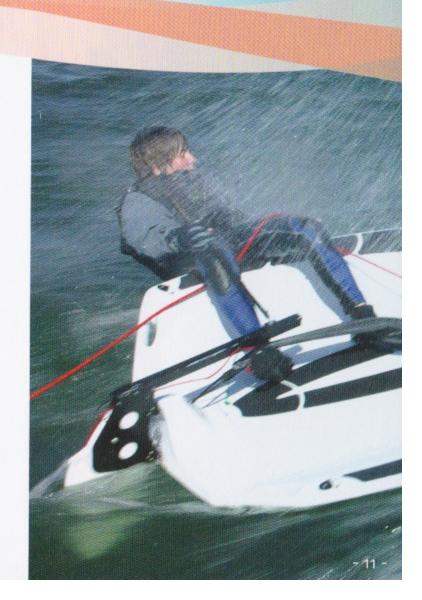
... dans des conditions de navigation où le poids de l'équipage ne suffit plus à équilibrer ton support.

A terre

Si tu as le choix, ne prends pas forcément une voile très petite, mais choisis une voile que tu peux régler pour diminuer la puissance et surtout faciliter le pilotage.

Sur l'eau

Prends un réglage qui te permet de conserver l'équilibre sans faire trop d'écart de trajectoire, et en économisant ton énergie : pense à retendre ton hale bas et ton Cunningham au près en bateau, à tendre au pied de mat en planche. Au largue, si tu as perdu en abattant dans la risée sous l'axe du parcours, profite des baisses momentanées d'intensité du vent pour regagner au vent.



GAGNER AU VENT AU LOUVOYAGE



Quand la marque est située au vent, tu dois louvoyer pour la rejoindre. Plus tu t'écartes du vent plus ton bateau peut accélérer, mais il s'éloigne de ton objectif. Plus tu te rapproches du vent, plus ta route te rapproche de ton objectif mais moins la vitesse est grande. Ce qui déterminera ta vitesse de progression vers la marque, c'est donc le compromis que tu trouveras entre le cap et la vitesse. C'est ce que l'on appelle le « VMG », ou « gain au vent ».

C'est rejoindre une bouée au vent en tirant des bords...

En sous puissance

... dans des conditions de navigation où le poids de l'équipage peut équilibrer ton support.

A terre

Règle ton bateau ou ta planche pour aller vite, mais aussi pour t'approcher de l'axe du vent. Ajuste ensuite ta trajectoire en fonction de ce réglage, en prenant des repères sur les penons si tu en as. Tes réglages doivent te permettre de creuser ou d'aplatir rapidement ta voile pour gagner en vitesse ou en cap, pour profiter d'une risée, t'adapter à un petit clapot... C'est de ce compromis entre le cap et la vitesse que dépend ton rendement (VMG).

En sur puissance

... dans des conditions de navigation où le poids de l'équipage ne suffit plus à équilibrer ton support.

Sur l'eau

Tu es souvent obligé d'ouvrir la ou les voiles pour équilibrer ton support même si tu es en suspension, rappel ou trapèze maximal. Tes réglages doivent te permettre de libérer la puissance des voiles facilement quand tu choques : attention à ne pas trop relâcher les hales bas et Cunningham en bateau, les réglages de pied de mat ou point d'écoute en PAV! Attention à prendre de bons repères pour ne pas t'écarter du vent quand tu as ouvert la voile. C'est important pour progresser sur l'axe du vent (gain au vent) et sur l'axe du parcours (gain parcours - bord rapprochant).

Aller vite

Gagner sous le vent au vent arrière

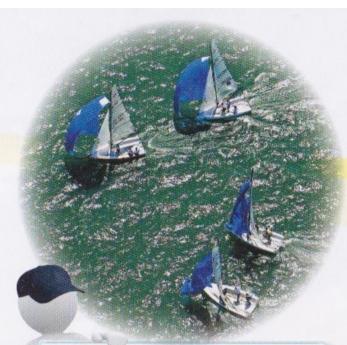
Même quand tu peux rejoindre la prochaine bouée directement au vent arrière, il est parfois préférable de tirer des bords de largue.

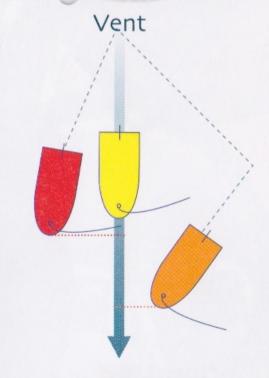
En sous puissance

• En sous puissance, tu peux choisir des angles de descente sous le vent très différents. Sur différents supports et dans différentes conditions de vent et de mer, entraîne toi à vérifier ta vitesse de progression vers la bouée avec différents angles de descente.

En surpuissance

 Pour équilibrer ton support dans les risées, tu peux abattre plutôt que choquer les voiles. Cela te permet souvent d'équilibrer plus facilement. En plus, tu accélères et tu progresses plus rapidement vers la bouée sous le vent!





Au vent arrière, la trajectoire directe est théoriquement toujours possible. Pourtant, le chemin le plus court n'est pas toujours le plus rapide ni le plus sûr quand tu dois rejoindre une bouée située dans l'axe du vent au portant.





LE VENT

Quatre phénomènes principaux peuvent expliquer les variations de vent :

- 1 Les différences de pression
 atmosphérique (vent synoptique).
 Exemple : dans une dépression, dans un
 anticyclone ou dans la zone qui les sépare.
 Conséquence : une variation progressive
 de la direction et de la force du vent dans
 des délais à l'échelle de la journée voire
 d'une heure (passage d'un front froid d'une
 dépression). Conseil : regarde la carte météo
 et les prévisions affichées sur le lieu de la
 régate.
- 2 Les effets de site. Exemple : le relief ou la configuration de la côte (pointes, île, goulet). Conséquence : le vent va varier en direction et en force sur une zone plus au moins étendue à proximité du relief concerné.

Conseil : identifie les particularités du site. Va naviguer avant la manche à proximité pour évaluer leur influence.

- 3 La brise thermique. En particulier l'été par temps chaud et ensoleillé.
 Conséquence : établissement d'une brise de mer en milieu de journée avec renforcement et rotation progressifs du vent le plus souvent vers la droite. Tôt le matin, persistance éventuelle d'une brise de terre s'atténuant ensuite. Conseil : observe les signes d'établissement de la brise : différence de température eau/ terre, ensoleillement, apparition de nuages cumuliformes au dessus de la côte, vent faible de mer le matin...
- 4 Les nuages. Plus les nuages ont un développement vertical important plus les variations en force et direction du vent peuvent être importantes. Conseil : les nuages ne se déplacent pas exactement dans le sens du vent. Apprends à anticiper leur déplacement et mesurer leur influence.





LE COURANT

1 - La marée : suivant les sites, le moment de la lunaison et l'heure de la marée, le courant varie en intensité et en direction. Le courant est le plus fort à la mi-marée et le plus faible à l'étale. Conseil : regarde l'heure de la marée. Le courant est plus fort à la pleine lune et la nouvelle lune. Conseil : regarde le coefficient de marée. Le courant est plus ou moins important suivant les sites. Conseil : vérifie dans un annuaire des marées, les variations de hauteur d'eau pour ta zone de navigation. Les courants changent de direction au cours de la marée. Conseil : Regarde une carte marine: un cartouche indique heure par heure avant et après la PM du port de référence, la direction et la force du courant en différents points de la zone cartographiée.

2 - Le relief. Certains éléments peuvent engendrer une variation de la vitesse et de la direction du courant à un instant donné : le relief sous-marin et celui des côtes en particulier. Exemple : rétrécissement d'un chenal, fond qui Le courant évolue en force et en direction dans le temps et dans l'espace. Ces variations ont plusieurs origines.

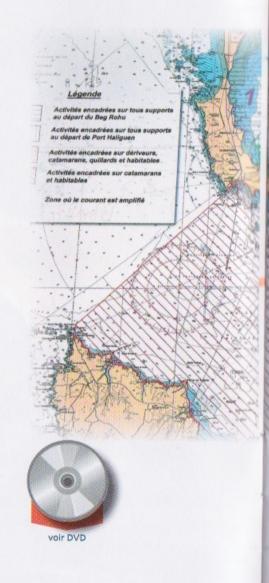
remonte, embouchure de golfes ou de rivière, pointes ou caps... Le courant est en général plus fort là où l'eau est plus profonde. Conseil : étudie les fonds de la zone de navigation sur une carte, observe les variations de la surface de l'eau (signe possible d'une veine de courant), vérifie la force et la direction du courant en laissant dériver ton éponge à proximité de différents points fixes du plan d'eau (voir en p 47)

3 - Les mouvements d'eau en plan d'eau intérieurs. Sur un cours d'eau, le courant creuse les anses de la rivière. Le chenal se trouve donc là où le courant pousse : dans les coudes et non près des pointes. Conseil : identifie les caractéristiques de ton plan d'eau : rivière, canal, lac... et repère les zones de plus fort courant.

4 - Le vent

Quand le vent souffle fort et longtemps dans la même direction sur une distance importante, un courant de surface peut s'établir et continuer même quand le vent aura faibli ou changé de direction.

Conseil : indépendamment des prévisions de courant de marée, vérifie l'orientation du courant sur la zone de navigation.



Le terrain de jeu

LA MARÉE

- C'est un changement du niveau de la mer du à l'attraction qu'exercent le Soleil et surtout la Lune sur la masse des océans. A la pleine lune et à la nouvelle lune, Terre, Soleil et Lune sont alignés et les forces s'ajoutent. Ce sont les « grandes marées ».
- 2 fois par jour, sur la côte Atlantique, l'océan monte... puis se retire
- Le moment où la mer cesse de monter ou de descendre s'appelle l'étale de PM ou de BM. La période où la mer monte s'appelle le flot et la période ou la mer descend s'appelle le jusant.
- Les coefficients indiquent la force de la marée. Ils varient entre 20 et 120. Tous les 14 jours environ, il y a une grande marée (gros coefficient de marée) et une petite marée (faible coefficient de marée).
- Les horaires sont édités dans les horaires de marées.
- La mer monte et descend à vitesse variable. Pour calculer l'intensité de la marée, on utilise la règle des douzièmes. La mer monte et descend le plus rapidement durant les 3ème et 4ème heures du flot ou du jusant



voir DVI

Le conseil de l'entraîneur

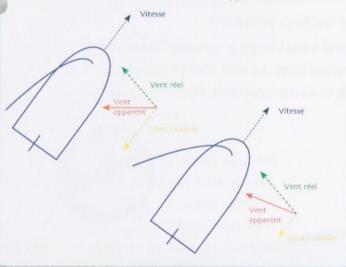
Le courant n'a pas toujours et partout
la même direction. Pendant la course:
vérifie régulièrement si le courant te
pousse vers la prochaine bouée ou si
il t'en écarte. Au près, dans un courant
traversier, quand cela est possible,
profite du vent plus fort pour naviguer
dépalé. Le bord défavorable sera ainsi
moins long.

LES VAGUES

Le conseil de l'entraîneur

Au portant, les vagues
peuvent être plus rapides
que le bateau (on parle de
« vagues rapides ») ou plus
lentes (« vagues lentes »). La
conduite est alors différente.
Apprends à les identifier!

Les vagues peuvent freiner le bateau. Quand elles le ralentissent, le vent apparent adonne.



Leur origine

Le plus souvent, les vagues sont le résultat de l'action du vent sur l'eau. Elles trouvent parfois leur origine très loin de l'endroit où tu navigues. Elles sont modifiées par les reliefs sous marin de la zone de navigation, par la force et la direction du courant, par le vent qui souffle ou soufflait sur le plan d'eau. Elles se distinguent par leur hauteur, leur pente, la distance qui les sépare les unes des autres. Elles peuvent aussi déferler.

La taille des vagues n'est pas toujours proportionnelle au vent.

Exemple : fort vent de terre avec une eau plate, vent de mer passant sur une zone de hauts fonds... Conseil : ne te laisse pas trop influencer par l'état du plan d'eau pour en déduire la force du vent. Repère les zones où les vagues risquent de gêner ta progression.

Les vagues ne sont pas toujours dans le sens du vent. Exemple : un effet de site dévie les vagues et le vent et tu navigues au près avec les vagues de face tribord amures et de coté bâbord amures. Conseil : même si le vent ne varie pas, pense à adapter tes réglages (ouverture/fermeture, tension de chute et volume sur le guindant).

Les vagues peuvent constituer un frein ou favoriser l'accélération.

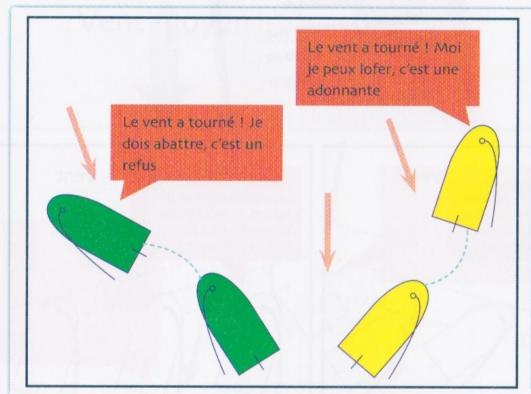
Exemple: au portant, la vague te permet parfois de surfer. Au près elle peut aussi te ralentir. Quand tu ralentis, le vent apparent adonne et il refuse quand tu accélères. Conseil: entraîne-toi à anticiper sur ces variations de vitesse en ajustant l'ouverture et la fermeture de ta voile à chaque vague. Utilise un réglage tolérant (pas de surtension de chute, pas d'attaque trop fine...).

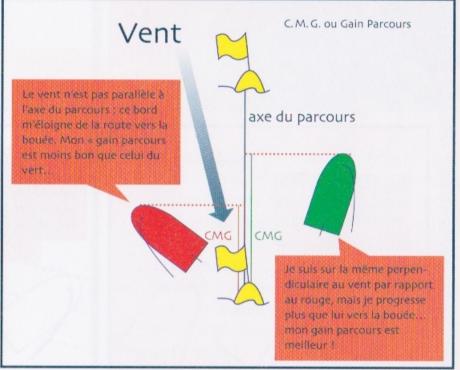
Coordonne tes actions sur la direction pour placer ton support sur la vague.



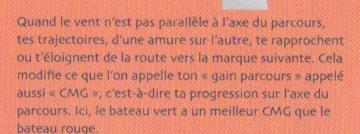
QUAND LE VENT TOURNE

Le terrain de jeu





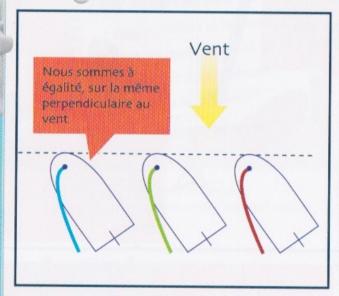
Pour conserver un bon rendement, les changements de direction du vent t'obligent parfois à abattre, quand le vent se rapproche de l'avant de ton support. Ce changement de direction du vent par rapport à ton support s'appelle un refus. Au contraire, si le vent s'écarte de l'avant de ton support, c'est une adonnante. Attention, ado' et refus n'existent que par rapport à ton support : ce que tu identifies comme un refus quand tu navigues tribord amures, sera une adonnante si tu es bâbord amures.



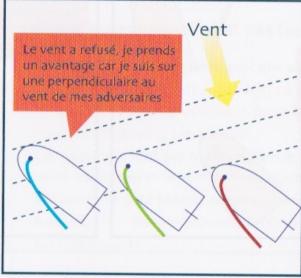
Quand le vent tourne

Le conseil de l'entraîneur

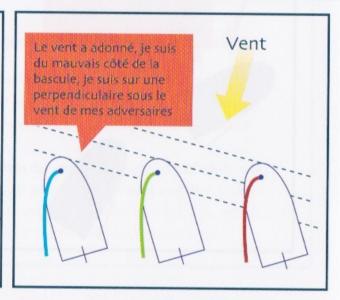
Dès que l'orientation de ton bateau par rapport aux vagues change, regarde les concurrents pour vérifier la rotation du vent.







Alignement



Empilement

Vent moyen Le vent refuse mais ce bord me rapproche Je suis dans un refus par rapport au vent de bord ... moyen, ce bord n'est pas le plus le parcours est dans l'axe du vent moyen Je suis dans rapport au vent moyen, je progresse plus vite sur le parcours

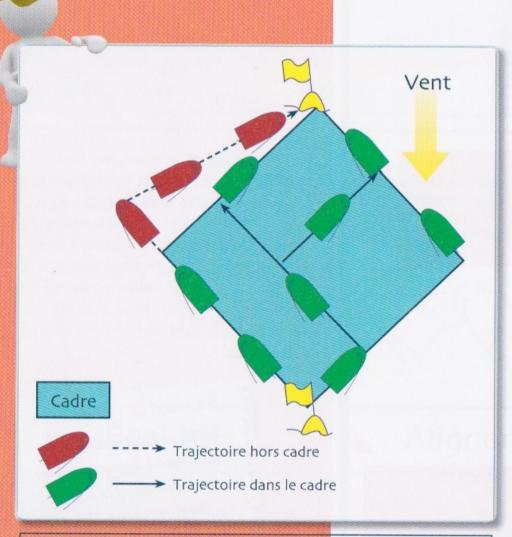
Le terrain de jeu

Conseil: durant le louvoyage, vérifie si le bord sur lequel tu te trouves te rapproche plus de la bouée que si tu étais sur l'autre amures. Par rapport au vent moyen, on a souvent intérêt à virer dans un refus et à continuer dans une adonnante. Attention cependant, quand le vent est très oscillant, tu peux ressentir un refus, mais être quand même sur le bord qui te rapproche le plus de la bouée!

Le conseil de l'entraîneur

Sur ton support et dans les vents faibles, apprends à reconnaître quand tu dois privilégier la vitesse, chercher les zones où le vent est plus fort, ou privilégier le suivi des ados et des refus.

LE CADRE DE NAVIGATION



Le cadre de navigation est un losange imaginaire dont les extrémités sont matérialisées par la bouée au le vent et la bouée sous le vent d'un parcours, et à l'intérieur de laquelle toutes les routes au près reliant les deux marques font la même longueur. La notion de cadre existe au près comme au portant où elle est cependant plus difficile à représenter du fait des écarts possibles de trajectoires pour des VMG similaires

- Le cadre est la figure qui regroupe l'ensemble des routes possibles d'égale longueur au louvoyage. Rester dans le cadre est parfois difficile, quand tu ne vois pas les bouées, que le vent est oscillant, que des adversaires t'empêchent de virer... Conseil : le vent varie en permanence, fais attention à ne pas être trop proche du bord du cadre pour éviter de faire de la route en plus.
- Le vent influence la symétrie du cadre.

 Exemple : même quand le vent est stable, il n'est pas toujours dans l'axe du parcours ! Dans ce cas il n'est plus un losange, et tu navigueras moins longtemps sur une amure que sur l'autre. Conseil : mets toi face au vent sur la ligne de départ pour repérer cet éventuel décalage et identifier quel bord te rapprochera davantage de la bouée au vent.
- Le courant influence aussi la symétrie du cadre.
 Exemple : un courant traversier peut le déformer : sur un bord le bateau sera épaulé et sur l'autre, il sera dépalé.

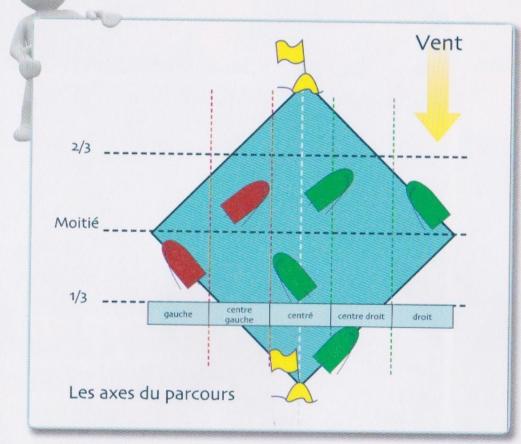
Il est souvent difficile d'anticiper les trajectoires permettant d'atteindre la bouée sans sortir du cadre de navigation. Conseil : pour limiter ce risque, quand le vent est instable, essaie de revenir vers le milieu du parcours au 2/3 du louvoyage. Cela te permet de rester dans le cadre si le vent tourne et de bien estimer le moment du virement. Conseil : pour viser la marque, tourne la tête vers l'arrière de ton support, sans te déhancher ou lâcher

Le terrain de jeu

le wishbone ou l'écoute: quand tu vois la bouée apparaître dans ton champ de vision, le bord du cadre n'est pas loin!

• Le louvoyage se découpe en différentes sections : l'axe du parcours permet d'identifier à quel endroit tu navigues (gauche, centre, droite) sur le bord de louvoyage. La profondeur permet d'identifier où tu navigues par rapport à la perpendiculaire au vent (1/3, 2/3...)

Le conseil de l'entraîneur Quand la bouée au vent n'est pas visible, essaie d'estimer le temps passé tribord amures et le temps bâbord amures, cela te donnera une idée de ta position par rapport à l'axe du parcours...









Demandez le programme ...



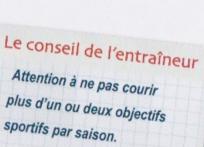
- Suivant ton support de pratique, le calendrier des régates varie. Le calendrier fédéral est la base essentielle du classement des Coureurs et du classement des Clubs. Il est mis à jour continuellement et il est consultable toute l'année sur le site de la FFVoile (www.ffvoile.fr).
- Les régates fédérales sont classées par grades en fonction du niveau sportif : grade 5 (a,b ou c), grade 4, grade 3, grade 2, grade 1 et grade W. Ces régates sont accessibles avec ou sans sélection préalable. Conseil : en début de saison, tu dois te fixer des objectifs sportifs en fonction de ton niveau et de ton programme d'entraînement.

COMPET

YBOOD

- En fonction de tes objectifs, les régates du calendrier auront une importance très variable : réaliser une performance, te sélectionner, tester un nouveau matériel, valider tes choix de réglages, comparer ou stabiliser tes manoeuvres ...
- Un nouveau classement individuel régional va te permettre de capitaliser tous tes scores acquis lors des compétitions de grade 5A, 5B, 5C.

plus d'un ou deux objectifs sportifs par saison.





La compet'

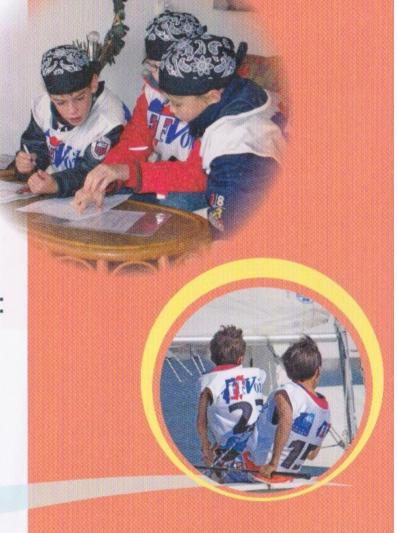
PAPIERS, S'IL VOUS PLAIT!

Pour régater, n'oublie pas tes papiers!

- Ta licence FFVoile en cours de validité, avec cachet et signature du médecin (ou un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition ...)
- Si tu es mineur : une autorisation parentale.
- À partir des régates de niveau grade 4, un timbre de l'association de classe si nécessaire .

Pour certaines régates de niveau grade 5 :

- Les bateaux peuvent être fournis par le club organisateur qui propose des courses en flotte ou des courses par poules (relais).
- Dans ce cas, le matériel est généralement tiré au sort.
- Comme pour toute régate, Il est primordial de bien le préparer pour garantir son bon fonctionnement et sa performance sur l'eau.
- Si tu n'as pas de numéros de voile, le club organisateur te fournit généralement un dossard numéroté n'oublie pas de le porter sur l'eau.



LES RÈGLES DE COURSE

Les règles ISAF régissent l'organisation des courses à la voile.

Régles fondamentales

- Tu dois apporter toute l'aide possible à toute personne ou à tout bateau en danger.
- Tu dois respecter les principes de sportivité et de jeu loyal, c'est-à-dire ne pas tricher, respecter les règles, et effectuer une pénalité si tu réalises que tu as enfreint une règle.
- Tu dois éviter toute collision avec un autre bateau.

Le conseil de l'entraîneur

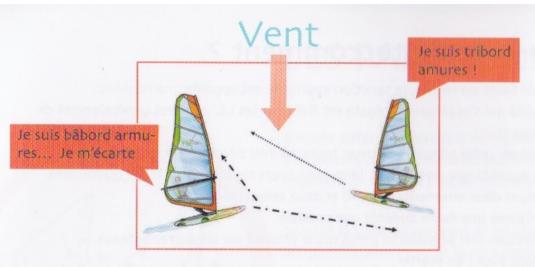
Sois toujours combatif, mais n'oublie pas que la régate est un jeu et tes adversaires ne sont pas tes ennemis : respecte toujours les règles, les arbitres et les autres

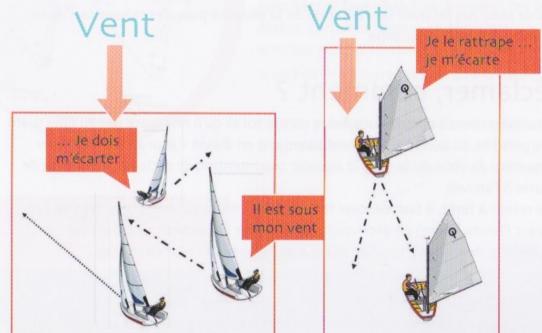
concurrents.

Régles importantes

- Lorsque deux bateaux s'approchent l'un de l'autre et qu'il existe un risque d'abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre. Conseil : pour savoir si tu suis une route de collision avec un autre bateau, il faut utiliser un alignement à partir d'un point fixe à bord du bateau. Si la position de l'autre bateau reste constante par rapport à ce repère, il y a route de collision. Exemple : si tu vois l'étrave d'un autre bateau dans l'alignement de ton mât et que cela ne varie pas : la route de collision existe.

 Conseil : surveille la trajectoire des autres bateaux sur le plan d'eau et l'évolution des positions.
- Le côté du bateau ou de la planche qui reçoit le vent en premier détermine l'amure. Quand les voiliers reçoivent le vent d'un bord différent : celui qui reçoit le vent de bâbord doit se maintenir à l'écart de l'autre.
- Quand deux voiliers reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit se maintenir à l'écart de celui qui est sous le vent. Conseil : préviens les autres bateaux en cas de priorité.
- Lorsque tu rattrapes un autre bateau, tu dois t'écarter de la route de ce dernier. Conseil : contrôle ta vitesse en utilisant la voile et la barre.





La compet'

- Lorsque tu vires de bord, tu dois te maintenir
 à l'écart des autres bateaux.
 Conseil : si tu souhaites modifier ta route,
 tu dois manoeuvrer de bonne heure et
 franchement de manière à t' écarter
 largement.
- Pour contourner une marque ou un obstacle, tu dois :
 - laisser de la place au(x) bateau(x)engagé(s) entre toi et la marque
 - t' écarter des bateaux sur lesquels tu n'es pas engagé, qui contournent la marque devant toi..

En cas de doute sur l'engagement, on considérera que les bateaux ne sont pas engagés. La place à laisser doit être suffisante pour que les bateaux à l'intérieur puissent contourner la marque en toute sécurité.



Réparer sa faute, comment ?

- En cas de faute en régate, la sanction appliquée est appelée une pénalité.
- La pénalité qui s'applique en régate est fixée par les I.C. . Elle est généralement de un ou deux tours.
- Pour réaliser cette pénalité, de deux tours, tu dois t'écarter largement des autres bateaux aussitôt que possible, et faire deux tours rapidement dans le même sens comprenant deux virements de bord et deux empannages.
- Il faut réparer une faute aussitôt que possible.
- Si tu effectues une pénalité tu perds toute priorité sur les autres bateaux. Il faut donc bien t'en écarter.
- Tu ne peux pas retarder la réalisation de ta pénalité pour des raisons tactiques : tu peux alors être disqualifié.

Réclamer, comment ?

- Si un adversaire a commis une faute contre toi et qu'il ne répare pas en effectuant une pénalité, tu dois le héler immédiatement en disant « je proteste » et noter le numéro de voile du bateau et signaler ton intention de réclamer au comité de course à l'arrivée.
- De retour à terre, il faut déposer très vite une réclamation écrite auprès du jury (avant l'heure limite) en décrivant clairement et lisiblement l'incident sur un formulaire de réclamation disponible auprès du secrétariat de course.

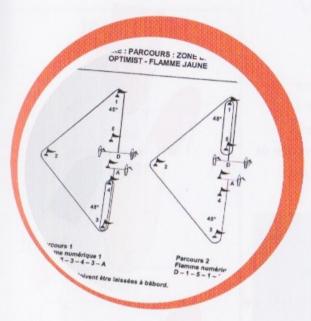
Bateau prioritaire oui mais ...

- S'il modifie sa route, il doit laisser aux autres bateaux la place de se maintenir à l'écart
- Il doit quand même éviter les collisions et il n'a pas tous les droits

Bateau non prioritaire oui mais ...

• Son obligation fondamentale est de se maintenir à l'écart

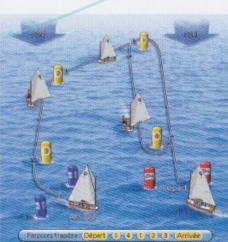
LES PARCOURS



Il existe différents parcours de régate. Suivant le parcours retenu, il sollicitera plus ou moins les qualités de pilotage et de réglage, imposera un nombre plus ou moins grand de manœuvres.

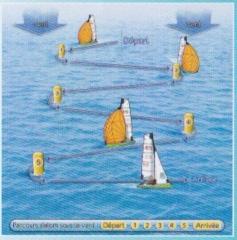
Suivant la taille du parcours et les conditions de navigation, les qualités physiques et la concentration seront également sollicitées. Il faut s'habituer à repérer ces parcours et à naviguer dessus. Certaines régates se déroulent sur des parcours utilisant le milieu naturel comme les raids et les longues distances. Si un briefing à terre est prévu ne le rate pas!!

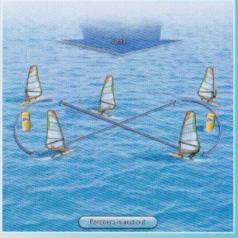
Pour être classé, un bateau doit avoir pris le départ et franchi la ligne d'arrivée. Conseil : avant le départ, identifie les extrémités de la ligne de départ. Regarde bien le parcours dans les instructions de course.











Le conseil de l'arbitre

planche à voile où tu as le droit.



ATTAQUER ET SE DÉFENDRE : LA TACTIQUE

Ce n'est pas toujours le régatier le plus rapide qui gagne la régate:

Stratégie

Si tu navigues plus souvent dans du vent plus fort ou plus longtemps sur des bords te rapprochant de la prochaine bouée, tu peux mettre moins de temps pour réaliser le parcours que certains coureurs plus rapides que toi.

Tactique

Si tu prends un avantage sur l'adversaire, en le gênant et en lui imposant tes choix, tu réalises le parcours plus vite que lui, ou tu rattrapes ton retard.

Pour cela:

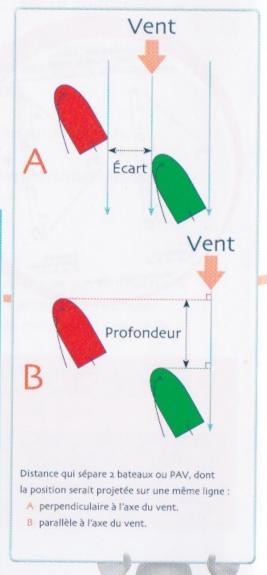
- Tu utilises les règles de course, en l'obligeant à passer ou rester derrière toi quand tu es prioritaire.
- Tu tentes de le gêner en perturbant le vent qu'il reçoit, ou au contraire tu tentes de profiter d'un vent favorable créé par ses voiles.
- Tu cherches à prendre une place pour aller là où le vent te parait meilleur et pour obliger ton adversaire à naviguer dans un vent moins favorable ou sur un bord qui diminue sa progression vers la prochaine bouée.

L'avantage que tu acquiers sur une action tactique, sur des trajectoires indirectes,

se mesure en comparant ta progression sur l'axe du vent avec celle de ton adversaire : on appelle cela la profondeur. L'avantage se mesure également en comparant ta différence de progression vers la bouée suite à cette action.

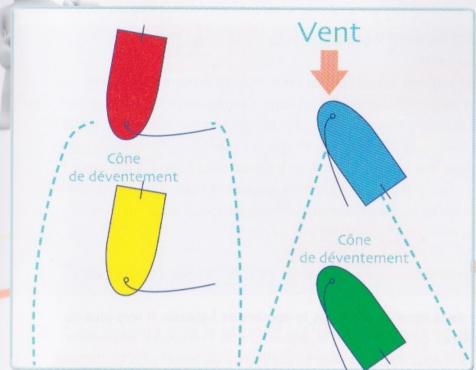
Quelques grands principes tactiques :

- Les bords extrêmes (partir tout seul d'un côté ...)
 peuvent te faire gagner mais aussi perdre
 beaucoup en cas de rotation du vent.
- Évite de te trouver trop tôt sur les bords du cadre car tu ne pourras plus exploiter les variations du vent.
- Si tu diminues l'écart avec tes adversaires, tu augmentes la possibilité d'engager une action tactique, et tu diminues les risques en cas de rotation du vent.
- Si tu restes placé entre la prochaine bouée et ton adversaire, tu le contrôles, en limitant les risques en cas de variation de la force et de la direction du vent.
- Si tu navigues sur une amure différente de la majorité des concurrents autour de toi, tu dois avoir une bonne raison.



Le cône de deventement

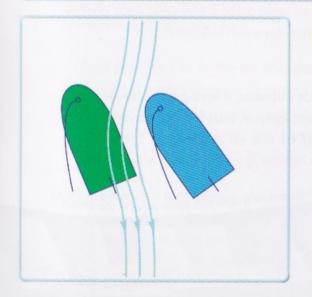




Le bateau situé au vent, perturbe l'écoulement de l'air, sur une distance plus ou moins grande suivant sa taille et celle de ses voiles. Les bateaux dans cette zone seront ralentis.

Conseil: quand tu enroules une marque sous le vent derrière un adversaire, force un peu le cap au près pour rester dans son axe et ne pas tomber dans son cône.

Si tu es dans le cône d'un adversaire, tente de te mettre sur un bord opposé pour retrouver du vent frais.

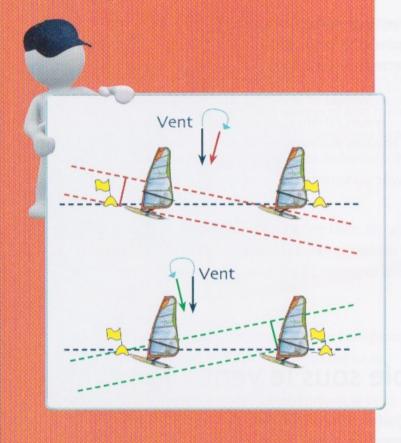


La position favorable sous le vent

Le gréement du bateau au vent (bleu) dévie l'écoulement de l'air sous son vent. Le bateau vert, si il est placé suffisamment proche et légèrement en avant de son adversaire bénéficiera d'un vent adonnant pouvant lui permettre de s'aligner progressivement devant lui.

Conseil: si tu croises un bateau tribord amures, tu peux choisir de virer sous lui pour tenter d'acquérir cette « position favorable sous le vent », plutôt que croiser derrière lui. Attention cependant à bien maîtriser la manœuvre et anticiper la vitesse de ton concurrent, pour ne pas te retrouver dans son cône de déventement!

PRENDRE UN BON DÉPART



1 - C'est partir du côté au vent de la ligne si la ligne n'est pas perpendiculaire au vent.

La ligne de départ est souvent située face au vent. Mais, il est rare qu'elle soit mouillée exactement perpendiculairement au vent. Conséquence : un côté de la ligne sera avantagé. Conseil : avant le départ, tu dois déterminer quelle extrémité de la ligne est favorable. Pour cela, tu peux longer la ligne sur un bord voiles bien bordées, puis faire de même sur l'autre bord en gardant ton réglage. Si tu dois reborder les voiles, tu te diriges vers le côté favorable de la ligne. Si tu dois choquer les voiles, tu tournes le dos au côté favorable. Conseil : tu peux aussi mesurer la ligne au compas si tu en as un et mesurer l'axe du vent.

2 - C'est prendre rapidement de la vitesse et empêcher ses concurrents d'accélérer.

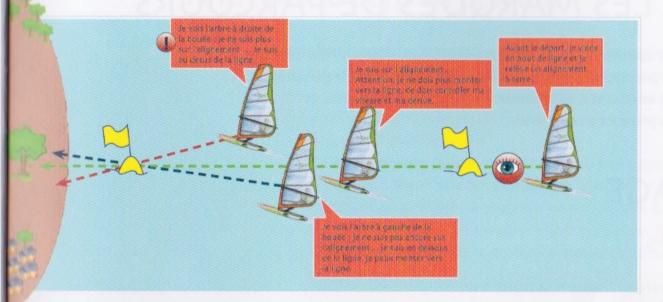
Suivant la longueur de la ligne de départ et le nombre de bateaux, il sera plus ou moins facile de se placer. Conseil : avant le départ tu dois t'efforcer d'augmenter l'écart avec l'adversaire sous ton vent pour te permettre de lancer plus facilement ton support. Tu dois aussi diminuer l'écart avec celui placé à ton vent pour profiter d'une position favorable sous le vent et le gêner dans son lancement.

3 - C'est partir avec de la vitesse.

Si la ligne est longue par rapport au nombre de bateaux, il sera plus facile de trouver un trou mais attention, plus la ligne est longue, plus le gain au vent sera important du côté où elle est avantagée. Conseil :

Sur le départ, il faut limiter la profondeur sous le vent de la ligne sans partir avant le top départ

petits espaces qui te permettent de partir lancé du côté favorable de la ligne.



- 4- C'est pouvoir être le premier à prendre une bonne option. Conseil: essaie de te placer rapidement après le départ du côté de la flotte vers lequel tu penses que le vent va tourner, vers l'endroit où tu espères un effet de site ou du vent plus fort...
- 5 C'est être sur la ligne au moment du départ.

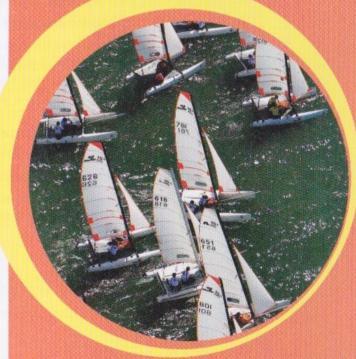
 Conseil : place toi en bout de ligne avant la procédure de départ cherche, dans l'alignement du bateau comité et de la bouée de départ un repère fixe, visible sur la côte ou sur l'eau. Il te donnera une indication sur ta profondeur par rapport à ligne quand tu seras entre les deux extrémités de la ligne de départ.

Mais prendre un bon départ, c'est rarement pouvoir faire tout cela à la fois! Il faut que tu fasses des choix, qui prennent en compte également la position de tes adversaires les plus dangereux...

La compet'

Le conseil de l'entraîneur

Si tu ne réussis pas à aller du côté choisi, tu dois d'abord te préoccuper d'avoir du « vent frais » pour reprendre le fil de ton projet pour le premier bord.



BIEN PASSER LES MARQUES DE PARCOURS

C'est l'occasion de gagner ou perdre des places durement acquises durant les bords précédents! Pour diminuer la route, il faut limiter l'écart et la profondeur par rapport à la marque. Il faut aussi choisir une trajectoire en tenant compte de ta position et de celle de tes adversaires, de la direction vers la marque suivante, et d'une éventuelle dérive due en particulier, à la présence de courant.

AU LOUVOYAGE

A la fin du bord de près

- Si le vent tourne et n'est plus dans l'axe du parcours, suivant ta position sur le plan d'eau, les bords bâbord amures et tribord amures ne seront pas aussi longs. Exemple: si tu es sur l'axe du parcours et que le vent est à droite de cet axe, tu feras plus de bâbord que de tribord pour rejoindre la bouée.
 Conseil: dans le dernier tiers du parcours, estime ta position par rapport à l'axe du parcours, et vérifie l'orientation du vent par rapport à cet axe.
- Les bateaux qui ont navigué sur la droite du plan d'eau arrivent tribord amures sur la marque et sont donc prioritaires. Mais la plupart des concurrents cherchera à arriver sur cette layline tribord! Pour éviter le dévent, ils virent de bord derrière et au dessus du bateau précédent (bateaux positionnés « en escalier »). Conseil: dans ce cas, tu peux parfois virer dessous, venir t'engager à l'intérieur avant les deux longueurs et tenir malgré les dévents jusqu'au passage de la marque.
- A la jonction des deux laylines le vent est très perturbé... Conseil : si la flotte est importante, il faut éviter d'arriver par le milieu dans les derniers mètres.





Anticiper le bord de portant

• Les dernières longueurs avant la bouée au vent sont essentielles : il faut parer la marque et se placer pour le bord de portant si possible entre la marque sous le vent et les adversaires afin de les contrôler.

Conseil: une bascule du vent à gauche peut t'obliger à aborder la marque bâbord amures, mais présente toi tribord amures dans les derniers mètres, afin d'être prioritaire et d'avoir le temps de préparer le bord de largue.

- Tu dois connaître l'angle du prochain bord par rapport au vent et ton allure de navigation, en équipage, savoir si le bord est spiable. Exemple : si le vent a tourné à la fin du bord de près, le portant est peut être plus abattu ou plus auloffé que prévu! Conseil: regarde sur les instructions de course les angles du parcours et vérifie sur l'eau son angulation.
- Regarde la position de la prochaine marque pour savoir comment tu dois naviguer sur le bord de portant. Conseil : Selon ta place dans la flotte (leader, dans le paquet ou poursuivant) et les conditions de mer et de vent, il faut que tu définisses une stratégie à suivre : route dessous, route dessus ou route directe.
- Selon l'orientation du vent, le bord de largue sera « pointu », « normal » ou « arrivé ». Souvent, les premiers bateaux lofent pour ne pas se faire déventer par leurs poursuivants.

Mais, ils rallongent aussi leur route. Exemple : si le vent a tourné à droite durant le bord de près le bord sera plus abattu. Conseil : dans ce cas, tu peux plonger dessous, même si tu es légèrement déventé au début du bord. Les bateaux qui montent devront ensuite abattre, donc ralentir et ils augmentent leur route. Par contre, si le vent a tourné à gauche, il ne faut pas descendre. Tu dois alors « suivre le train »...

- Evite les dévents des bateaux qui enroulent la marque derrière toi et essaie de couvrir ceux qui ont franchi avant toi.
- Tu n'es pas obligé de commencer un bord de vent arrière tribord amures. Il est parfois intéressant d'empanner à la bouée au vent, pour te démarquer, aller chercher une risée ou profiter d'une adonnante .





AU PORTANT

 Si tu es placé à l'intérieur et engagé sur tes concurrents, tu es prioritaire. La difficulté est d'apprécier l'engagement sur tes adversaires avant les deux longueurs. Conseil : il faut estimer la distance qui te sépare d'eux pour savoir sur lequel d'entre eux tu seras ou pas engagé.

• Si tu es effectivement engagé avant que le bateau qui te précède soit à deux longueurs de la marque : préviens tes concurrents de cet engagement en demandant de l'eau. Si le voilier répond « pas d'eau », il faut le laisser passer. Si tu estimes être dans ton droit, ton seul recours sera de réclamer et de convaincre le jury que la règle a été respectée.

Conseil: être à l'intérieur (entre la bouée et les autres bateaux), c'est bien, sauf si tu n'es pas engagé... Tu dois alors chercher à te ralentir afin de laisser passer le bateau qui te précède. Cette solution peut éviter une disqualification.

 Si tu es placé à l'extérieur, il faut éviter d'y rester après la marque. Laisse l'autre bateau partir pour lofer derrière lui sur la nouvelle amure.



A l'empannage de la bouée de largue

• De nombreux bateaux cherchent à prendre la place à l'intérieur, pour attaquer le bord suivant dans les meilleures conditions. Elle est difficile à acquérir lors de l'empannage : il te faut abattre bien avant la bouée, plus que tes adversaires, sans tomber dans leurs cônes de déventement.

> • Conseil : il faut parcourir le plus court chemin tout en te laissant du temps pour manœuvrer. Cela dépend du type de bateau, de la maîtrise technique de l'équipage, de l'anticipation des trajectoires des adversaires.

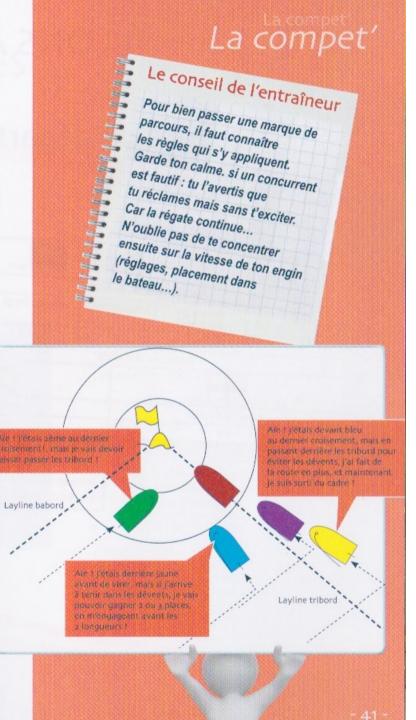
A la bouée sous le vent

• Pour attaquer le bord de près dans de bonnes conditions, il faut enrouler correctement la marque et éviter de se faire repousser à l'extérieur de la bouée sous le vent (dans le dévent des autres). Tu auras ainsi une bonne vitesse mais aussi la possibilité de te diriger vers le côté du parcours que tu auras choisi.

• Veille à ne pas virer juste après la marque en prolongeant un peu le bord bâbord amures, pour éviter les vagues et l'air perturbé des bateaux encore au portant. Parfois, il te faudra forcer un peu le cap, pour tenir dans l'axe du bateau qui te précède afin d'éviter son cône de déventement, ou d'avoir à virer de bord si cela dessert ton projet stratégique.

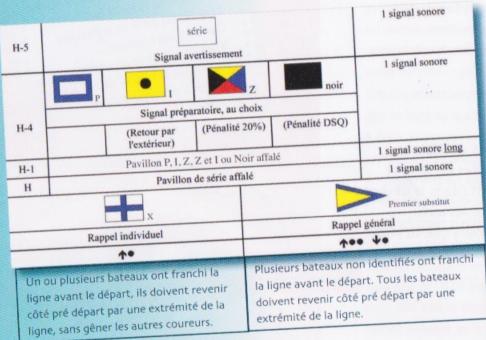
Exemple: vent adonnant bâbord amures, ou plus fort à droite ou nécessité d'éviter les dévents de la flotte qui finit son vent arrière...

• Quand tu arrives du vent arrière, tu auras des bateaux juste derrière toi. Pour préserver l'intérieur, finis le bord de vent arrière tribord amures.



LES PAVILLONS À CONNAÎTRE

Procédure de départ



Autres pavillons de course



Avis à terre

ou suivez-moi

4.

Changement de

parcours

Marque

manquante

obligatoire

4.



Réduction de

parcours

400

La compet'

LES ROUTINES INDISPENSABLES

- Pour être prêt au bon moment, tu dois avoir des routines d'organisation à partir d'un compte à rebours qui va du départ de ton domicile jusqu'à la mise à disposition sur l'eau.
- Ces routines permettent de gagner du temps, de ne pas se disperser et de consacrer toute son énergie à l'objectif.
- Tes gestes sont automatisés, il y a moins de risque d'oublis.

En fonction de ton support, la jauge impose des éléments de sécurité obligatoires (bout de remorquage, pagaie, écope ...). Ne les oublie pas !! Pense à mettre ton gilet de sauvetage et à prendre ta montre et ton chronomètre.

Quelques sites à consulter :

Pour connaître la météo : www.windguru.cz www.windfinder.com www.Theyr.net www.meteospot.com

Pour consulter les règles de course http://game.finckh.net/indexf.htm www.ukhalsey.com/RulesQuiz/index.asp



Avant de mettre à l'eau : les choses à faire

ou suivez-moi

- Pense à donner tes rations alimentaires et hydriques du jour à ton entraîneur
- Consulte la météo du jour, les horaires et coefficients de marée
- Regarde la nébulosité du jour (les nuages)
- · Grée et vérifie ton bateau
- N'oublie pas les bouchons si ton bateau en porte!
- Participe au briefing de l'entraîneur
- · Habille toi
- Pense à l'émargement si nécessaire





Entre les manches

En fonction du parcours, le temps disponible entre deux manches peut être très court.

Il doit te servir à :

- · t'hydrater,
- · t'alimenter,
- débriefer (avec toi-même, l'équipage, les autres concurrents, le coach...) avec l'équipage et/ou l'entraîneur,
- reprendre tes routines de préparation.

Le conseil de l'entraîneur

Entre les manches, fais
le bilan (seul, avec l'équipage,
les concurrents, l'entraîneur...).
Que la manche se soit bien ou
mal passée, ne perds pas ton
énergie et ton temps, concentre
toi sur les enseignements à tirer
pour la manche à suivre.

SUR L'EAU

En rejoignant la zone de régate

Beaucoup de choses reste à faire pour être prêt au moment du départ. Évalue bien le temps nécessaire pour te rendre sur la zone de départ. Prends le maximum d'informations, échauffe-toi. S'échauffer, c'est préparer ses muscles progressivement à l'effort; retrouver ses sensations de navigation, pour pouvoir ensuite affiner ses réglages seul, avant un éventuel travail en groupe.

- Repère et surveille les conditions météo sur le site : le vent, le type de nuages, le courant, l'état de la mer, la présence d'algues ...
- · Répète tes manœuvres, fais les préréglages,
- Vérifie et range le matériel à bord : ex hisser/affaler le spi ...,
- · Navigue sur le parcours,
- Affine tes réglages avec tes partenaires d'entraînement (speed test),
- Identifie le régime de vent pour faire des choix de route,
- Repère et teste la ligne de départ, prend des repères, vérifie régulièrement les caps du vent et l'orientation du courant,
- Repère les bouées du parcours,
- Au bateau comité, surveille les procédures et la pavillonnerie,
- N'hésite pas à faire et refaire plusieurs fois ces routines de préparation.
 Cela te permettra de préciser tes choix de route.

DE RETOUR À TERRE

La dernière manche est finie mais pas la régate.

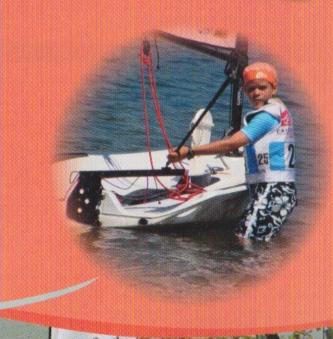
Il te faut penser à:

- Émarger si nécessaire.
- Rincer ton matériel, après chaque sortie en mer, surtout les parties métalliques qui peuvent s'oxyder rapidement.
- Vérifier le tableau d'affichage et l'heure limite de dépôt des réclamations et de reconnaissances d'infraction. Vérifier et attendre l'heure limite pour l'affichage des avenants et décisions du jury et de l'organisation.
- Te changer.
- Participer au débriefing avec ton entraîneur.
- · Vérifier ton matériel.
- Ranger ton matériel et effectuer les réparations : n'attend pas que cela casse pour remplacer les pièces usagées.
- Récupérer : étirements, relaxation, douche, repas...
- Attention, la récupération est un facteur essentiel de la performance.
- Remplir ton cahier d'entraînement avec le bilan de ta journée de régate.

La compet'

Le conseil de l'entraîneur

Lors de tes navigations, essaye différents réglages et fais des comparatifs avec d'autres bateaux. Lorsque le réglage te paraît bon (bonne vitesse par rapport aux autres), note ces réglages dans un carnet. Tu peux aussi les marquer avec des repères sur ton matériel pour les retrouver facilement.



MATOS: LES VÉRIFS À FAIRE

Le gréement	mat	bôme	tangon	livarde
Rectitude				
Etat de la ralingue				
Marques de jauge				
État des fixations et des ferrures, pied de mat et cardan				
Etat des taquets			10	rispilet ik
Etat des drisses				
Etat des câbles : Etai, trapèzes, haubans			SHEETHER	
Élastiques (trapèzes, sangles de rappel)				
Etat des embouts				
Etat des bouts				
Etat des protections contre le ragage sur les haubans				
Les appendices	safran	dérive	aileron	
Rectitude, symétrie			LI MER	
État des surfaces				
Lisibilité des marquages				
Etat des bords d'attaque et de fuite				
Absence de jeu latéral				
Pivotement de la lame				
Fixations (stick, tête, aiguillots)				
Vérifier compensation et verticalité				
Système de blocage en position basse				

Si matériel OK mettre une croix dans la case Si une vérification est nécessaire laissez la case en blanc Si il y a un problème : mettre un trait

tat des fixations de l'accastillage	
tat des bouts	
tat des cadènes et ridoirs	
tat et fonctionnement des taquets/filoirs/poulies	
Prisses et bouts de réglage du tangon et du spi	
Pantoire : état, fixation, centrage, longueur	
tanchéité des trappes et bouchons	
ixation et état des sangles	
Pivotement de la dérive dans le puits	
tat et fixation des lèvres de dérive	
tat de la surface de la coque	
Bout de remorquage (longueur, amarrage)	
es voiles	
tat des voiles et des numéros	
Accastillage et écoutes	
tat et fonctionnement des poulies et des taquets	
tat , longueur et mise en place des écoutes	
isibilité des marquages et des repères	
Présence goupille de maintien en position basse	1

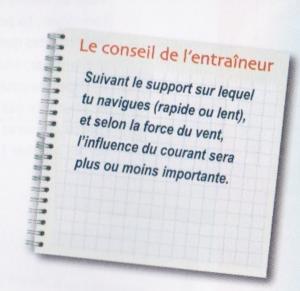


La bonne combine pour te mettre au courant...

Lance ton éponge ou ta bouteille pour repérer d'où vient le courant ; tu peux aussi relever sa direction avec ton compas : tu peux ainsi savoir si tu es plutôt épaulé ou dépalé sur un bord, quand le sens du courant est proche de ta trajectoire au près. Sans compas, fais un bord de près en partant de là où tu as ramassé ton éponge : si tu arrives au vent de la bouée, tu es sans doute épaulé par le courant sur ce bord. Si tu arrives sous son vent, tu es sans doute dépalé.

Pour estimer la vitesse du courant, et savoir si son influence sera importante pendant la manche, il faut évaluer à peu près la distance parcourue par ton éponge en une minute (ou en 30 secondes si le courant est fort). Entraîne-toi à l'évaluer, en prenant comme référence la longueur de ton bateau ou de ta planche (cela te servira aussi quand tu devras évaluer si tu es à une ou deux longueurs de la marque de parcours !). Ensuite, il suffit de faire un petit calcul : distance de dérive (en mètres) multiplié par 120 si tu as laissé dériver 30 secondes, par 60 si tu as laissé dériver une minute, le tout divisé par 1 872 mètres (un mille nautique). Il te donnera la vitesse du courant à cet endroit en nœuds...Allez ! Pour que tu ne rates pas le départ, voici un petit tableau récapitulatif...

Distance parcourue par l'éponge en 30 secondes	Vitesse du courant en noeuds			
1 mètre	Inférieure à 0,1 nœud			
3 mètres	0,2			
5mètres	0,3			
8 mètres	0,5			
11 mètres	0,7			
14 mètres	0,9			
17 mètres	1,1			
20 mètres	1,3			
25 mètres	1,6			
30 mètres	2			
Plus	Ne calcule plus, reste près de la ligne de départ, ça va pas être facile !			





TA COMPIL SUR TES RÉGATES ET TES ENTRAÎNEMENTS

Le conseil de l'entraîneur

A toi d'adapter la fiche proposée en fonction de tes besoins et expériences. Sois à l'écoute de ton « feeling », enregistre ce que tu as ressenti même si cela ne te parait pas très précis.

Par exemple : «Cela me rappelle le NO à la Rochelle quand la houle est décalée, j'ai toujours de la peine à glisser »



Il se passe beaucoup de choses pendant un entraînement ou une régate. Il est important d'en faire le bilan, pour valider ce qui a bien fonctionné, et discuter de ce qui n'a pas marché. Surtout, il faut garder la trace de tout cela, pour pouvoir capitaliser les bons points, et ne pas reproduire ses erreurs. C'est à cela que te sert un « cahier d'entraînement ».

Il peut être organisé de manières différentes en fonction de ton support, de ta façon d'organiser tes pensées. Pour chaque plan d'eau, dans chaque type de conditions de navigation, tu auras ainsi un petit guide personnel dans lequel tu pourras puiser lors d'entraînements ou de régates à venir. Voici un exemple d'une fiche remplie à l'issue d'une navigation. Dans ton cahier, tu pourras aussi garder des pages pour noter les choses importantes que tu apprends avec tes entraîneurs, en les

classant par rubriques : Météo et stratégie; tactique

et règles de course ; réglages...

Et pourquoi pas y faire signer les champions que tu croiseras peut être dans ton club ou sur les régates ?!!!



TA FICHE PERSO

Date: 12/4/09 lie	eu : Maubuisson CVB
Régate entraînement stage	e régional
Place obtenue :	
Conditions de navigation : ty	pe de temps : soleil et gros nuages (4/8)
Vent stable :	
Vent évolutif : exe initial	axe en fin de navigation
Vent oscillant : moyen 240°	amplitude 30° butée G : 220° butée D : 250°
Force du vent : o-5 nds	6-10 nds 11 - 15 nds 16-20 nds 21-25 nds plus de 25
Etat de l'eau : X plat	clapot vague houle Hauteur :
Courant : non	
Matériel utilisé : Coque ou flo	otteur: bateau club n°3 mat: voile (s): CV neuve
Foc entraînement (Tio) Spi «	Banque Pop. »
Réglages statiques: quête : 5, lattes :	23 tension étai : 20 (tensio Boss) tension haubans 25
Réglages dynamiques :	
Calage : pas calé du tout, peut	être pas assez ? (les bateaux aux mats calés semblaient plus puissants,
plus de vitesse que nous)	
Point d'amure : CV sous tensi	on (plis horizontaux) ; Foc tendu
Point d'écoute : CV bordure	10 cm au près ; 15 au portant. Foc bordure marque 0-1 sur le
pont(marque 2 dans les risées	
Hale bas : sous tension ; attent	tion trop détendu au près dans les risées

Écoute : bcp de régulation à l'écoute de CV pour gérer les baisses de vent

ensations :	difficile	instable	ardent	X équ	illibré appuyé facile	
/itesse* :	1	2	X 3	4	5	
		point	s positifs		points négatifs	
impressions / conduite :		Cuni. l'écou molle: risées,	Au près : Bon réglage HB et Cuni. Bonnes régulations à l'écoute dans les risées et les molles (plus de cap dans les risées, plus de puissance dans les molles)		Au vent arrière : difficulté à gérer l'angle de descente, pas assez de sensation de glisse, avis du coach :pas d'info de l'équipier sur la puissance du spi - Pas trop bien géré le calage du mat	
impressions /	tactique	Pas de	e manche d'ent	raînement		
impressions / stratégie			Bien senti les ados et les refus pendant les speed tests		Difficulté à anticiper le sens des rotations de vent sous les nuages	

La leçon du jour (ce que j'ai appris d'important dans la journée) :

- Il faut se mettre d'accord sur des mots clé pour échanger efficacement sur nos sensations à la barre et au spi

Ce que je dois faire prioritairement pour progresser :

- Demander à l'entraîneur pour apprendre à régler le calage du mat et regarder le DVD de la fédé pour mieux comprendre ce qui se passe sous les nuages

Le conseil de l'entraîneur

Si tu le peux, il est intéressant d'enregistrer tes fiches dans une base de données informatique.

* Cette échelle signifie :

- 1: parmi les plus lents (ou moins de cap)
- 2: moins vite que la plupart (ou moins de cap)
- 3 : même vitesse que la plupart(ou même cap)
- 4: moins vite que les plus rapides (ou moins de cap)
- 5: parmi les plus rapides (ou les plus de cap)

Les performances olympiques débutent dans ton club avec tes amis



Julien Bontemps (ASPTT Nantes):

« Mon club m'a permis de connaître de nouveaux amis, d'intégrer une équipe. Il m'a aidé à me déplacer pour disputer mes premières compétitions nationales. Sans mon club, je n'aurais pas connu le rêve olympique.»

Nicolas Charbonnier (Yacht Club d'Antibes):

«Pour moi, les debuts en club, c'est surtout l'histoire d'une bande de copains qui se regroupait le mercredi,WE, et toutes les vacances pour en découdre sur le plan d'eau. On était vraiment super bien encadré, du coup on arrivait à se faire super plaisir tout en progressant à chaque sortie. Une belle époque!»

Olivier Bausset (Club nautique de Sainte Maxime):

«On ne sait pas forcément où l'on va mais on sait toujours d'où l'on vient. Je suis du Club Nautique de Sainte-Maxime depuis l'âge de 6 ans. C'est là que j'ai tiré mes premiers bords, que j'ai eu mes premières joies et mes premières peurs. Dans les clubs, il y a des gens passionnés qui donnent sans compter. Les clubs, c'est le début des grandes aventures sportives mais surtout humaines!

Guillaume Florent (Yacht Club de Dunkerque):

«Un club ce sont des gens regroupés autour de leur passion pour la voile puis des amis allant vers un objectif commun. Mon meilleur souvenir : les entrainements d'hiver sur un lac dans le nord en Optimist, à trois bateaux ! mais motivés comme jamais pour comprendre comment s'améliorer...»









O'Pen Bic : Le Plaisir de la glisse, les Joies de la compétition

Dessiné pour les jeunes, l'O'pen BIC est une vraie machine de glisse pour un maximum de plaisir sur l'eau. Auto-videur, rapide et réactif, doté d'un gréement moderne et performant, équipé d'un accastillage de marque (North, Ronstan, Robline), l'O'pen BIC est un voilier innovant et ludique. Côté compétition, la classe internationale O'pen BIC propose un vaste programme de régates en France et dans le monde. Le nouvel esprit de l'O'pen BIC souffle sur le dériveur...



L. 275 cm / L: 114 cm

Pds.: 45 kg / Voile: 4.5 m2

