

ENTRAINEMENT N° 2 ORGANISATION



Comptes rendus de l'entraînement.

Il fallait être motivé (voir très motivé...) pour venir ce samedi et ce dimanche sur l'eau, braver le vent et la pluie. Heureusement le feu de bois nous a permis de se changer au sec dans le club! De belles figures de style avec les BENETEAU 25 ont été réalisées dans les claques, mais les bords de planning valaient bien tous ces efforts! Nous avons donc travaillé les départs sous la même forme, les manœuvres de spinnaker, les virements et empannages, une dernière répétition avant le national de la classe J80 à Saint-Cast (Bretagne).

La risée et sa tactique :



La mer plate, le vent du Nord aléatoire et les risées nous ont obligé à barrer en « escalier » pour rechercher le maximum de gain au vent. Le vent avait tendance à tourner vers la droite lorsqu'il augmentait. Grossièrement, dans ce type de vent près de terre à risées, on peut avoir un petit refus si on navigue

bâbord amure, et une bonne adonnante si on est tribord.

Les risées ne sont conduites par des vents d'altitude. Ceux-ci sont un peu plus forts et décalés vers la droite (de 20° à 30°). Pour éviter ce refus à bâbord, mieux vaut virer de bord. Une risée, c'est une augmentation de vent réel qui a pour conséquence d'augmenter la vitesse du bateau. Après la risée, le vent réel faiblit, sans que le bateau perde immédiatement sa vitesse acquise. Puis, le voilier ralentit pour se retrouver dans les conditions initiales.

Lors de l'étape (1), je lofe pour profiter de l'adonnante. A l'étape (2), l'augmentation de ma vitesse fait l'effet d'un refus dans mes voiles et je dois abattre pour compenser. Etape (3), c'est un nouveau refus qui devrait m'obliger à abattre de nouveau.

Remarques:

Il s'agit bien ici d'une théorie, d'un concept pour vous aider à comprendre dans les grandes lignes le travail des forces qui s'appliquent sur le plan de voilure durant la navigation. Sur l'eau, tout peut dépendre des conditions météo ou du type de bateau. Par vent faible, les bascules de vent étant souvent aléatoires, il est parfois plus intéressant d'utiliser les risées pour virer. Le coup de frein d'une manœuvre telle qu'un virement serait atténué par une meilleure relance dans la risée.

Jean-Yves Bernot nous explique dans son livre que, avec un bateau plus lourd, il vaut mieux retarder le lof et attendre que le bateau ait profité de l'augmentation de vent réel pour accélérer. C'est ce moment précis, où le bateau a atteint sa nouvelle vitesse, qu'il est intéressant de lofer pour optimiser le rendement du bateau.

Applications des théorèmes		
Type de temps	Stratégie	Tactique
Vent faible	La vitesse et le potentiel d'accélération du bateau dans les risées sont importants par rapport à la vitesse de déplacement des phénomènes (vent faible)	Il convient donc de privilégier l'intensité sur la direction, d'aller chercher les zones plus ventées sans trop se soucier si l'on est en refus ou en
Vent aléatoire	Profiter des rotations favorables du vent pour « passer à la caisse ».	Ici on ne s'occupe absolument pas de l'adversaire. On prend le vent qu'on a sans se soucier de l'adversaire. Donc ni marquage, ni choix tactique jusqu'au quart du bord.
Vent oscillant.	repérer la période des oscillations pour pouvoir anticiper sur les rotations. Rechercher une position centrée	Choisir une position centrée par rapport aux adversaires. Rester au contact.

Vent fort	Se placer au départ et par rapport à la flotte pour pouvoir suivre la trajectoire voulue sans trop de contraintes.	Tenir lorsque l'on est sous le vent et que la route idéale implique de ne pas virer. Etre sur de sa vitesse par rapport aux adversaires. Se placer de façon à être $\frac{3}{4}$ devant au vent.
------------------	--	--

(Extrais internet)

Bon vent pour le national J80,

Marc REINE