



POLE SPORTIF CDV 66

ENTRAINEMENT 1
CANET EN ROUSSILON
17 DECEMBRE 2022

LE BATEAU



LE BATEAU

La préparation de la carène est une étape importante pour obtenir des performances correctes.

Votre rating HN est calculé à partir de données issus de tests sur une carène propre.

Dans le même ordre :

- Les vaches à eau remplies à raz bord ...
- Le plein de gasoil
- L'ancre dans la baille à mouillage avec 50m de chaine de 12... (165kg + poids de l'ancre...)



LE BATEAU

Perte de vitesse (nœuds)	Distance perdue au bout d'une heure de course (m)
0,1 kt	185 m
0,2 kt	370 m
0,3 kt	555 m
...	Beaucoup de distance perdue pour rien !

L'EQUIPAGE

QUI FAIT QUOI ?



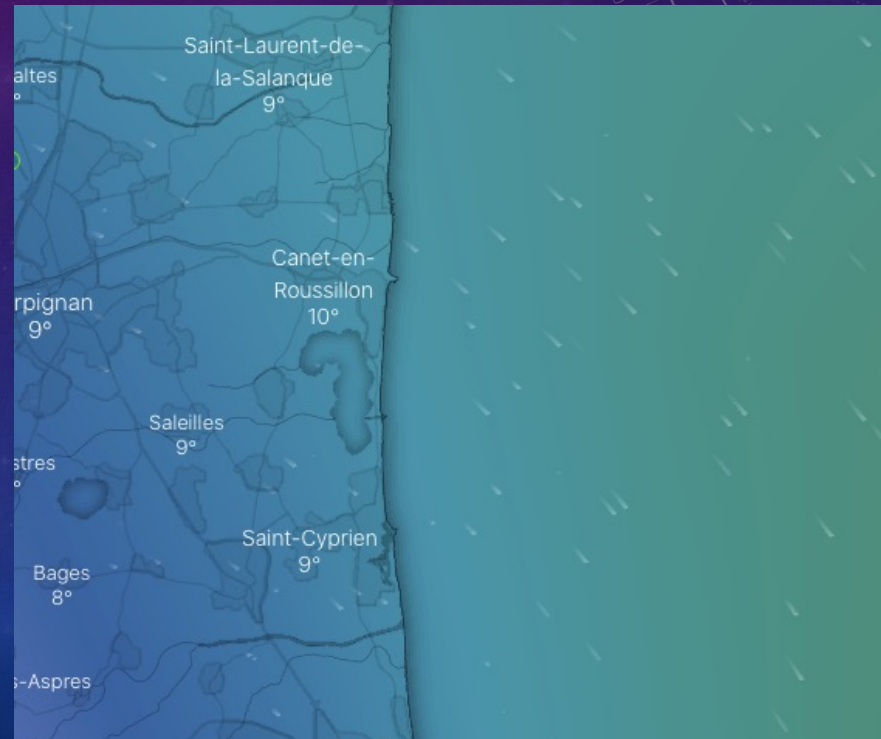
L'EQUIPAGE

Poste		Positionnement sur le bateau	Tâches principales à bord
N°1	Équipier avant.	A l'avant lors des manœuvres et en phase de départ. En arrières des cadènes de haubans lors du rappel.	Gère toute la partie du bateau en avant du mât, en particulier les voiles d'avant : le génois (ou foc) et le spi. Il donne des informations au barreur et au tacticien lors des phases de départ.
N°2	Équipier avant N°2.	Assistant du N°1, il se positionne en arrière du N°1.	Assiste le N°1 dans les manœuvres.
N°3	Piano.	Position centrale, souvent dans la descente afin de libérer de l'espace dans le cockpit.	Gère les drisses lors des changements de voiles, affine les réglages des voiles en fonction des conditions ou des allures. Gère le chronomètre lors des phases de départ.
N°4 et N°5	Régleur voiles d'avant (Bâbord / Tribord).	Déplacement de chaque côté du bateau en passant dans le cockpit.	Règle les voiles d'avant en fonction de l'orientation par rapport au vent (incidence, vrillage etc...). Donne des informations lors des croisements avec d'autres bateaux.
N°6	Régleur grand-voile – Tacticien.	Arrière, à côté du barreur.	Règle la grand-voile en fonction de l'orientation par rapport au vent. Observe le plan d'eau. Analyse et donne son avis sur la trajectoire à suivre pour le court et moyen terme en fonction des observations données par l'équipage.
N°7	Barreur – Performer.	Au poste de barre, à l'arrière.	Conduit le bateau, en fonction du vent et des adversaires. Estime la performance du bateau en fonction des références en termes de vitesse et de route.

LE VENT, LE COURANT

Etude en amont de la régate de la situation générale et de l'évolution du vent au cours de la journée.

Déterminer la tendance dans une préparation à long terme. Cette préparation devrait contenir également des informations sur les courants locaux.



LE VENT, LE COURANT

Avant la première manche, prendre des relevés de vent et confirmer ou adapter les paramètres de la préparation à long terme.

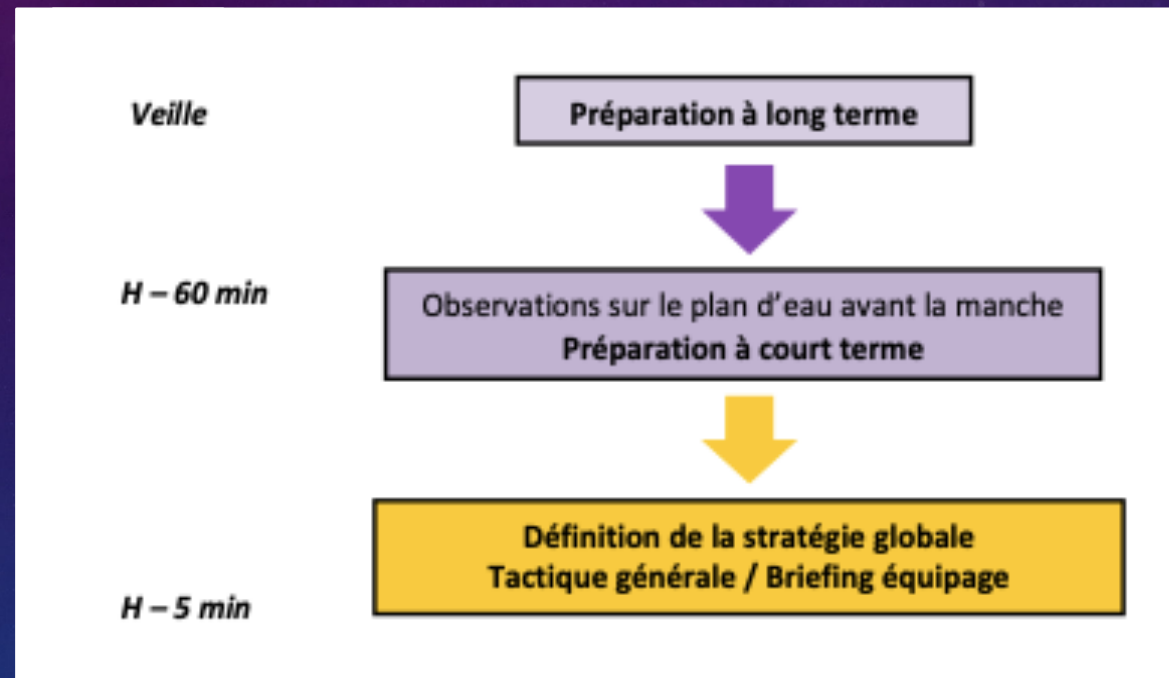
Ceci constitue la préparation à court terme. Cette préparation doit nous permettre de déterminer un schéma général stratégique.



LE VENT, LE COURANT

Paramètre	Préparation à long terme	Préparation à court terme
Vent	Situation générale Évolution du vent au cours de la journée Étude de la topographie des lieux (effets locaux)	• <u>Caractère stable</u> • <u>Caractère oscillant</u> • <u>Caractère évolutif</u> (Noter les valeurs des bords tribord et bâbord amure pour savoir si on se trouve sur un bord adonnant ou refusant) Naviguer sur la zone de course pour éventuellement confirmer des effets locaux (Effet de cap, Venturi ...) Observer les nuages
Courant	Carte des courants locaux Étude de l'almanach	Confirmation à l'aide d'un repère sur l'eau
Ligne de départ		Détermination du coté favorable par la méthode vue précédemment

LE VENT, LE COURANT



LE DEPART



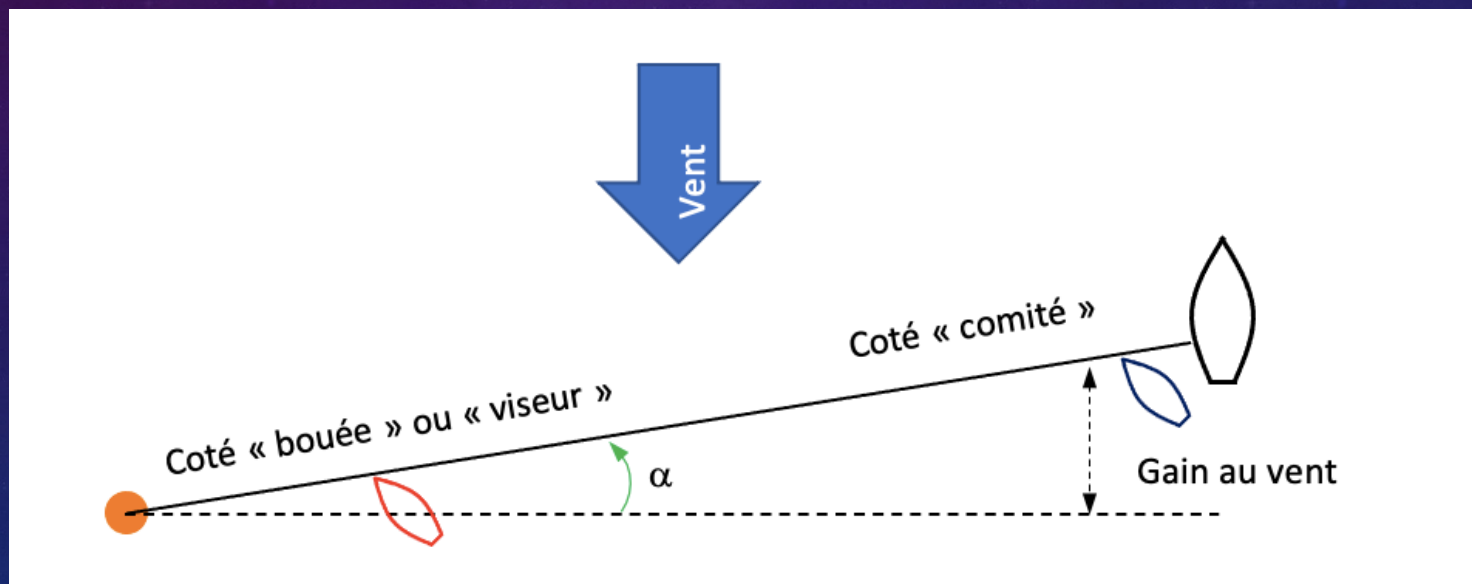
LE DEPART

Le but est de passer la ligne le plus proche possible du top départ...



LE DEPART

La ligne de départ a-t-elle un côté favorable ?



LE DEPART

Méthode à l'estime	Méthode au compas
Couper la ligne de départ sur le bord tribord amure puis sur le bord bâbord amure et estimer le côté qui offre le gain au vent le plus important.	Longer la ligne dans un sens ou dans l'autre et noter le cap (dans le schéma ci-dessus, si le voilier longe la ligne du comité vers la bouée il devrait trouver un cap proche de 260°). Effectuer ensuite au moins un relevé de vent (dans le schéma ci-dessus, le vent vient du nord, c'est-à-dire 360°). Calculer la différence entre la direction du vent et l'orientation de la ligne (dans le schéma ci-dessus, $360 - 260 = 100^\circ$). La ligne n'est pas neutre et le bateau comité se trouve « au vent » par rapport à la bouée.

LE DEPART

A titre d'exemple, lorsqu'il existe un décalage de 10° par rapport à l'axe du vent sur une ligne de 200m, la distance développée (tenant compte du fait qu'on ne remonte pas face au vent) entre un bateau qui partirait au bateau comité et un autre qui partirait à la bouée est d'environ 50m...

LE DEPART

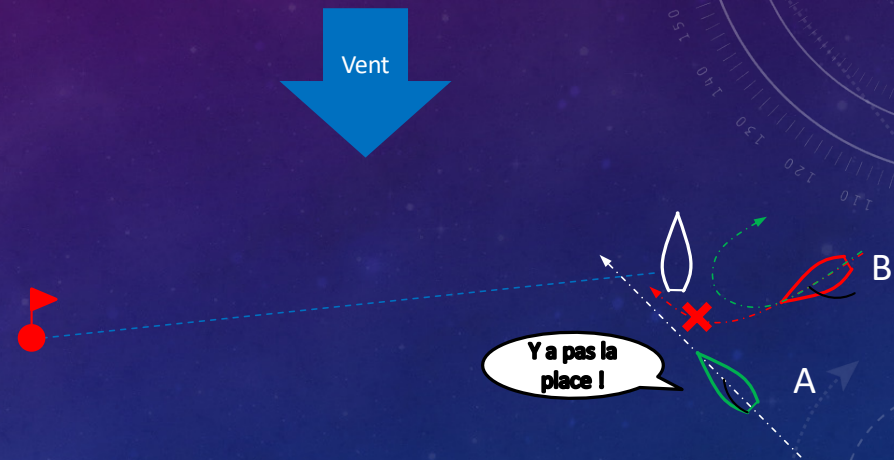
Quelques règles de course...



PHASE DÉPART



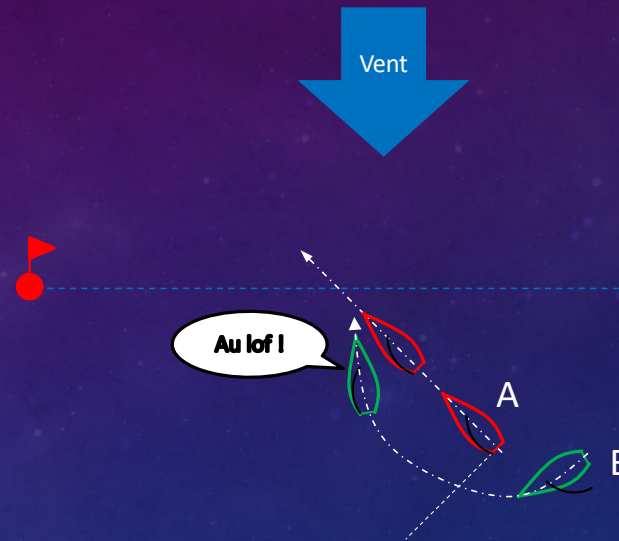
Petit rappel : Le bateau comité, la marque de départ sont des marques de parcours. Les objets qui leurs sont attachés volontairement font partie de la « marque de parcours ». La ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.



Les règles de passage des marques ne s'appliquent pas à une marque de départ entourée d'eau navigable ou à sa ligne de mouillage depuis le moment où les bateaux s'en approchent pour prendre le départ jusqu'à ce qu'il les aies passées (Préambule de la section C).

B est engagé au vent de A. B doit se maintenir à l'écart de A (règle 11).
A doit cependant éviter le contact (Règle 14).

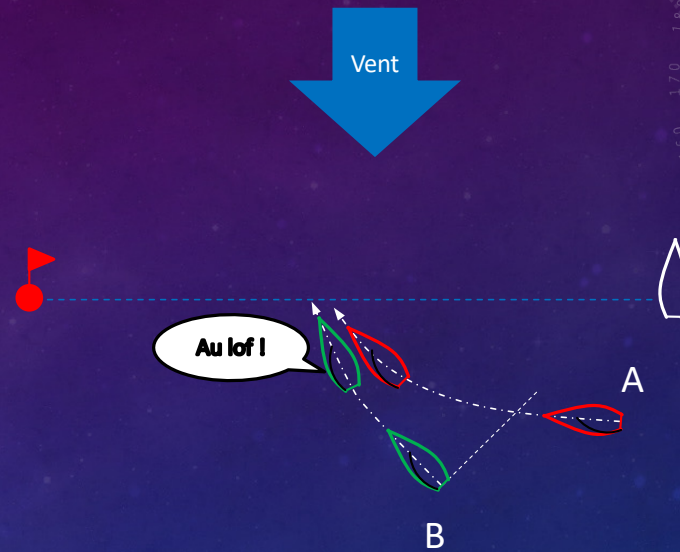
PHASE DÉPART



B passe sous le vent de A. B acquiert la priorité et A doit se maintenir à l'écart (règle 11). Rappelons que la notion de route normale n'existe pas avant le départ.

B a le droit de modifier sa route en lofant mais comme il a acquis la priorité sur A par ses actions, il est limité dans sa manœuvre et doit donner à A le temps et la place de modifier sa route (règle 15).

PHASE DÉPART



A se positionne au vent de B. A doit se maintenir à l'écart (règle 11).

B a le droit de modifier sa route en lofant mais contrairement à ce qui a été vu dans le cas précédent, B a acquis la priorité du fait des actions de A, il n'est pas limité dans sa manœuvre. B doit cependant éviter le contact (règle 14).

PHASE PRATIQUE

- Préparation à long terme
- Départ sur l'eau
- Préparation à court terme
- Détermination du coté favorable de la ligne
- Procédures de départ et premier bord de près (court)
- Débriefing des performances par bateau



BONNE NAV