

MODE VENT OU MODE VITESSE



L'objectif de ce document est de mettre en évidence que pour gagner une régates il faut mettre en place des modes de fonctionnement différents adaptés au système de vent rencontré:

- Plus le vent est stable ou la stratégie connue et obligatoire, plus il faudra fonctionner en « mode vitesse »: concentrer 80% de notre énergie sur notre bateau et notre vitesse.
- Plus le vent sera instable en force et direction, plus il faudra fonctionner en « mode vent »: concentrer 80% de notre énergie sur les variations du vent pour les exploiter.

Une question fondamentale

Avant chaque départ essayer de répondre à la question:

Comment gagner cette manche?

→ En allant plus vite

→ En faisant une route plus courte?

La meilleure réponse est bien sûr d'aller plus vite sur une route plus rapide que celle de nos adversaires.

Rappel: objectiver les gains ou pertes possibles

- mode vitesse: les différences sont faibles (voir speed test: 20 m sur 5 mn).
- mode vent: la route peut être raccourcie ou rallongée dans des proportions beaucoup plus importantes (tableau ci-dessous).

Ce tableau est établi avec un angle de remontée de 90%
(remonter avec un meilleur angle diminue les écarts et inversement)

Amplitude de variation	Gain- perte en %	Gain- perte pour écart 1000 m
5°	12%	120 m
7°	17%	170 m
10°	25%	250 m
15°	37%	370 m

Réponse 1: en allant plus vite

Savoir se concentrer à 80% sur la vitesse dans les situations de stratégies connues:

→ bord obligatoire

→ vent stable:

Je vais mettre en place un **MODE VITESSE**

Réponse 2: en faisant une route plus courte

Savoir se concentrer à 80% sur le vent dans les situations variables:

- vent oscillant
- vent aléatoire.

Je vais mettre en place un MODE VENT

Définir chaque jour le mode adapté

- Si vous arrivez sur la ligne de départ au signal d'attention, oubliez tout ceci et bonne chance!!!
- Vous devez avoir (prendre) du temps pour préparer une régata:
 - 1- En étudiant la situation à terre avant de partir sur l'eau

2 – En étant parmi les 1ers sur l'eau

- Éviter de convoier vers la ligne: rechercher déjà le maximum d'infos.
- sauf conditions locales, il n'est pas absolument indispensable de naviguer sur le parcours: sous le vent du parcours peut être plus sûr pour ne pas rater le départ.
- naviguer au moins 10 mn sur chaque bord au près.

Analyser le vent actuel

- Moyen principal: naviguer au près en utilisant le compas.
- Enregistrer les caps sur chaque bord: existence de caps Maxi et Mini, d'un cap moyen?
- Etudier la force du vent: régulier ou risées. Y a-t-il une relation entre les variations de force et de direction?
- Définir si possible un cap de vent moyen: classer si possible le vent dans un type reconnu.

Situation très nette

Je crois qu'on peut souvent repérer des situations bien marquées et répondre à notre question fondamentale.

Si on est dans un cas net, il faut immédiatement s'organiser en:

→ Mode vitesse

→ Mode vent

Le mode vitesse

Priorité conduite et réglages

80% de votre énergie sur

→ concentration maxi barre/équilibre

→ réglages pointus pour vitesse max
même si adaptations fréquentes
nécessaires.

Centration sur le bateau, mode interne.

Choix tactiques

Basés sur:

→ les facteurs locaux (déviations côtières et différences de courant, même faibles).

→ une prise de risque raisonnée: ne pas hésiter devant des choix marqués.

Deux objectifs:

Éviter de multiplier les virements de bords

Chercher du vent frais.

Le départ

Bien gérer ces critères:

→ cohérence avec le choix tactique fait (voir ci-dessus).

→ Équilibre de la ligne

→ Niveau de risque nécessaire (bord obligatoire ou ligne déséquilibrée) ou accepté.

Le près

- aller vers le côté choisi
vers l'évolution prévue.
- gérer le groupe le plus nombreux (la flotte a souvent raison, pourcentage sailing) à haut niveau
- gérer les adversaires de niveau:
marquer les avantages, éviter les écarts.

Le portant

→ penser vent frais

→ anticiper les placements:

intérieur marque sous le vent

vers le bon côté au près suivant (porte).

Le mode vent

Priorité meilleure route, donc vent

80% de votre énergie sur:

- observation permanente du plan d'eau
- prise de repères vent
- faire les bons choix entre meilleur cap et meilleure force si pas corrélés (pas de problème si corrélés).

Centration sur l'extérieur: mode externe

Objectif 1: repérer les bons angles

- Naviguer suffisamment longtemps pour partir avec de bons repères:
 - Bon cap tribord et babord
 - Mauvais cap tribord et babord
 - En déduire une amplitude de variation
 - Essayer de trouver une fréquence
 - Essayer de trouver une association pression-rotation.

Objectif 2: évaluer la pression

- Répartition du vent sur le plan d'eau.
- Niveau de différence de pression entre risées et molles.
- Déplacement des zones de pression

Objectif 3: évaluer un % de priorité entre angle et pression

- Ce pourcentage doit pouvoir évoluer en permanence:

Entre le près et le portant: rappel pression d'autant plus importante au portant, que bateau rapide, que vent de base faible.

Si la situation change

Si on se rapproche de terre par exemple.

Si on se rapproche de MAV: dernière pression ou bascule définitive.

Rappel: éléments de choix entre pression et bascule

Comment choisir entre une bascule et plus de pression?

Ce tableau est valable d'autant plus que:

- **Au portant par rapport au près.**
- **Sur un bateau rapide par rapport à un bateau lent**

	Pression plus forte	Bascule
Vent faible	Priorité	Secondaire
Médium	= faire choix	= faire choix
Brise	Secondaire	Priorité

Priorité angle

- Vent oscillant pur, avec fréquence et amplitude + ou – connus.
- Domaine de quasi certitude si on a repéré les bons angles.
- Repère ANGLE et PRESSION OK:

Je bascule en mode vitesse jusqu'au prochain refus.

Je n'ai pas d'a priori sur un positionnement à gauche ou à droite: je suis sur le bord rapprochant, je ne me pose des questions qu'à l'approche de la layline.

Si fréquence longue: je peux être excentré.

Si fréquence courte, je vais être au centre.

Priorité pression

- Je suis en mode observation, externe.
- Je suis opportuniste.
- Je suis en situation d'incertitude.
- Je peux être amené à augmenter le niveau de risque.

Règles de fonctionnement

PRESSION

- Je fonctionne en ANGLE à chaque fois que je ne sais pas faire mieux en PRESSION.
- PRESSION OK – ANGLE OK: je bascule en mode vitesse.

Un seul risque: plus de pression/angle dans mon dos → si observé décider entre rester et attendre refus, virer pour aller chercher.

- **PRESSION OK – ANGLE PAS OK:**

Choix crucial entre continuer dans le refus et virer pour faire de l'angle:

Décider en fonction:

- Rester dans la risée
- Continuer/ou virer recentre ou excentre par rapport au parcours/ à la flotte.

Si pas de choix marqué:

Revenir à soit angle → virer

soit recentrer/ diminuer les écarts en défense, inverse éventuellement en attaque.

- **PRESSION pas OK – ANGLE OK:**

Choix crucial entre rester sur bon angle ou faire mauvais angle pour aller chercher pression:

- Pas de choix marqué: rester sur angle.
- Ne pas rester sur angle si:
 - augmente trop écart flotte
 - excentre trop en défense
 - en approche layline/MAV

- **PRESSION pas OK – ANGLE pas OK**
 - Éviter si possible en anticipant.
 - Revenir à angle OK si:
 - pas de choix marqué
 - recentre par rapport parcours/adv.
 - Rester angle pas OK si:
 - plus de pression devant
 - recentre

Mode vent: les réglages

- choisir des réglages plus tolérants qui seront aussi plus adaptés à un vent instable: pouvoir sortir la tête du bateau.
- savoir obtenir une bonne vitesse de base avec une concentration plus faible.
- savoir ne pas se centrer sur la vitesse

Mode vent: choix tactiques

Basés sur adaptation permanente au vent:

- Facteurs locaux secondaires (courant, effet de côte).
- Vent oscillant:
 - priorité au bord rapprochant.
 - ne pas s'enfoncer dans un refus: virer dès que le refus dépasse le vent moyen.
 - stratégie assez centrée si bascules à fréquence courte, peut amener sur bord du cadre si fréquence longue.

Mode vent: choix tactiques

→ Vent aléatoire:

- dans les vents faibles priorité au plus de vent aller chercher les risées (d'autant plus que bateau rapide).

- bord rapprochant sauf:

 - plus de vent au vent: virer un peu dans le refus.

 - plus de vent devant: s'enfoncer dans le refus.

Niveau de prise de risques plus important.

Le départ

- Objectif 1: savoir percevoir les bascules jusqu'au départ.
- Etre capable de s'adapter à une bascule très proche du départ: rester centré et privilégier une zone peu fréquentée.
- Savoir évaluer la ligne sur du vent à gauche, du vent à droite, dans une risée, dans une molle.
- Faire un départ pour
 tenir en tribord jusqu'au refus si vent à droite
 virer très vite si vent à gauche.

Le près

- ⌘ Aller vers la prochaine:
 - bascule (vent oscillant)
 - pression (vent aléatoire).
- ⌘ Savoir virer au bon moment dans le refus ou lorsqu'on atteint la pression.
- ⌘ Suivre le vent plus que les adversaires (contrôler lâche si adversaire fait du refus).
- ⌘ Eviter de croiser derrière un paquet dans un refus.
- ⌘ Privilégier un placement sous le vent en avant à un placement au vent derrière.

Le portant

- Éviter de descendre droit: utiliser les variations de direction comme au près.
- Repérer le vent à la marque au vent pour entamer le VA sur le bon bord.
- Rechercher d'autant plus les risées que bateau rapide.
- Ne pas chercher trop tôt un placement intérieur marque sous le vent: l'intérieur ne sert à rien à celui qui est derrière.

Limites et intérêt

Dans une progression vers le plus haut niveau international, il me semble qu'on peut se fixer plusieurs niveaux:

1- Objectif 1:

Reconnaître et mettre en place les modes de fonctionnement tels que définis:

- savoir être performant en mode vitesse
- savoir être performant en mode vent.

Intérêt: mettre en place un schéma de fonctionnement pré défini, connu de l'ensemble de l'équipage, permet de mieux organiser la prise d'informations et la réflexion, donc de simplifier les choix à faire et de trouver plus vite de meilleures réponses.

2 – Objectif 2:

Savoir passer rapidement et au bon moment (dès que la situation de vent change), d'un mode à l'autre.

C'est un des caractères des meilleurs que de savoir réagir les 1ers quand la situation change.

Toutes les situations ne seront pas forcément à cataloguer vitesse ou vent.

Mais:

- fonctionner selon les principes mode vent - mode vitesse dans la situation adaptée
- **Savoir passer d'un mode interne centré sur la vitesse, à un mode externe centré sur le vent**

C'est pour moi mieux savoir gérer dans le bon ordre les priorités ce qui est l'essence même de la régata.