

MEMENTO DU MATCH RACING

Préambule

Ce memento vise deux objectifs :

- aider un équipage confirmé de régates en flotte à aborder le match racing
- clarifier les connaissances d'un équipage déjà aguerri, mais non expert

Nous souhaitons le voir s'enrichir au fil du temps de nouvelles expériences généralisables, ce qui permettra d'éviter les erreurs dites classiques.

Il reste cependant évident que le champion sera celui qui pourra en plus de ces schémas généraux, capitaliser un nombre important de coups précis applicables à des situations spécifiques et clairement différenciées.

CREPS PACA site ANTIBES

Fort Carré 06600 ANTIBES

creps.voile.antibes@wanadoo.fr

VAN DER HOUWEN Lionell

COMMUNICATION

La communication rassemble les interactions entre équipiers. Ces interactions sont de deux ordres :

- Interactions motrices :
ensemble des *actions individuelles* qui *permettent* la conduite du bateau.
- Interactions cognitives,
" ensemble des *informations* extraites *du milieu* afin d'organiser la conduite " du bateau sur le plan d'eau.

Nous détaillerons les modalités et le contenu de cette communication dans ce qu'elle a de spécifique au Match Race, tout au long de la régates.

AVANT LE DEPART.

L'ensemble de l'équipage relève et sélectionne les informations relatives au plan d'eau. Une discussion commune, mais brève, permet de définir la stratégie : choix du côté, parcours / plan d'eau et ligne de départ.

ENTREE DE LIGNE.

N° 1 Décompte du temps / entrée effective dans la ligne

PREMIER CROISEMENT

Barreur P Dans le cas 1, signifie aux arbitres, en levant le bras, qu'il a viré de bord. Dans le cas 2 signale que ça passe.

CERCLING

Tout l'équipage Bascule éventuelle

N°1 Position par rapport à la lay line et à la ligne (temps) / timing
ex : 1 longueur sous la lay line, 1'15, distance 40"

GV Confirme la stratégie (côté favorable) à 1'30"
ex : on veut la gauche, ligne tribord, on part dessous collés

Barreur Annonce manœuvre / vitesse. Sauf indication contraire la vitesse est toujours maximale.
ex : - on ralentit en restant haut : choque génois, borde GV
- génois à contre tribord,, OK .

RETOUR VERS LA LIGNE.

- N° 1/ Barreur** Choix du moment de sortie du cercling
ex : " encore un tour et on y va / on l'attend, on se met devant "
- N° 1** Timing / distance à la ligne / souligner la tendance tôt ou tard
- GV** Timing dans les trente dernières secondes, le N° 1 s'occupe alors de la ligne (afin de ne pas mordre)

DEPART

- N° 1** Bon départ ou rappel.

RETOUR (OCS)

- N° 1** OK pour la ligne. Pavillon abaissé au comité.

LE PRES

- N° 1** Pression générale sur l'eau / risée / vagues / axe / lay line
ex : "on est à droite de l'axe / on commence à s'enfermer petit côté " / risée 2L, 1L, risée, si vent fort et nécessite un choqué / " plus d'air en haut à droite " / "les risées sont droites "
- Embraque** L'adversaire : différentiel de vitesse et de cap
ex : en parlant de son bateau " plus vite, plus bas ".
Ponctuer régulièrement ces instantanés de synthèses " depuis le virement on a avancé d'une demie sans perdre en latéral "
Sur des bateaux de taille importante, caler le barreur en sortie de virement : " pas plus haut / pas plus bas / bon angle / bordé relance / bordé max ;
- GV** Compas et variation ex : " on est sur le max droite / 10 à gauche "
Confirme les informations du N° 1 sur la pression
- Barreur** Profite des moments de calme pour préciser sa tactique.

BAGARRE DE VIREMENTS

- N° 1** Différentiel de vitesse / Si derrière l'adversaire " ça passe " (étrave et tableau arrière de l'autre, de façon à enchaîner un nouveau virement)
- Embraque / GV** Recalent le barreur si nécessaire
- Barreur** Surveille le faux virement éventuel ex : " attention il revient "

MANOEUVRE AU VENT

BARREUR Longueurs à la bouée / OK spi.

PORTANT

N° 1 Bord favorable par rapport à la bouée sous le vent /
Lay line / Adversaire

Embraque Pression dans l'écoute / angle de descente / angle de sortie d'empannage / c'est le " barreur " du bateau

GV Vent : force et direction avec la collaboration du N° 1 si l'adversaire est derrière.

Barreur Ne lâche pas l'adversaire des yeux
Communication avec les arbitres

- il spécifie les engagements et les routes libres.
- il montre la lay line, puis réclame pour obtenir la propre course du bateau engagé sous le vent sans droit de lof.
- il stipule l'entrée dans les deux longueurs.

MARQUE SOUS LE VENT

Equipe Rappel ou demande de la tactique de près.
Manœuvre et laisse le barreur seul régler les conflits (protest).
Génois up / tangon down / écoutes de génois / spi down / rappel et réglages / rangements.

ARRIVEE

Equipe Définir le côté favorable éventuel (identique à celui de ligne de départ sur un vent stable)

PENALITE

Barreur Attendre le OK tête (ou OK spi) du N° 1 avant de virer.

TACTIQUE

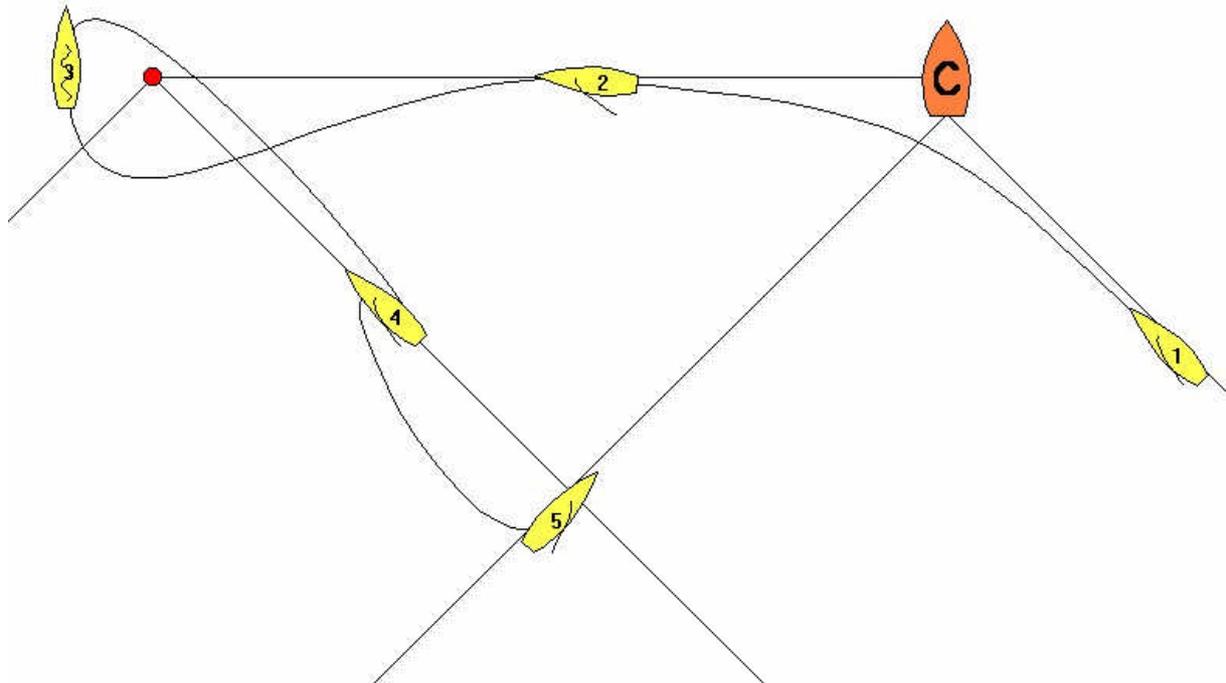
**Le bateau jaune est appelé A (ahead , devant)
Le bateau bleu est appelé B (behind, derrière)**

AVANT LE DEPART

Prise d'informations

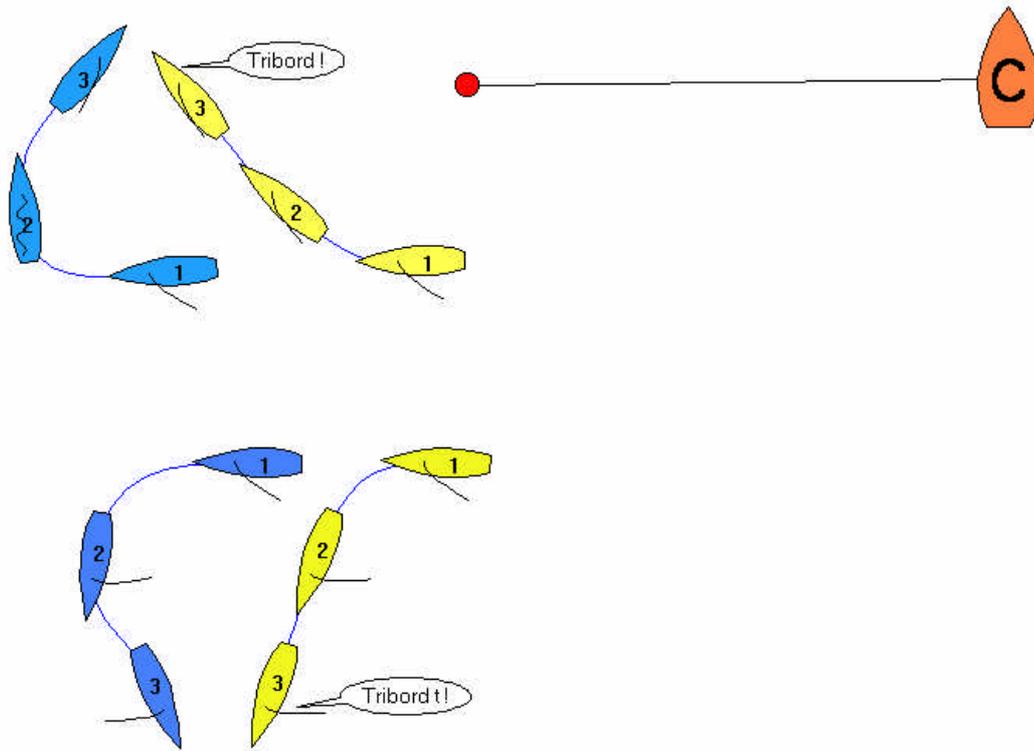
- 1° Lay line / Timing
- 2° Ligne : repère à terre / longueur en temps
- 3° Côté favorable de la ligne / axe du parcours / choix du côté du plan d'eau .
- 4° Lay line bouée
- 5° Lay line comité bâbord.

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen



Notion de base

Le but est d'obtenir une position de contrôle et de **décarrer le jeu à gauche** . Pourquoi ?
Si nous allons vers la gauche, nous sommes **tribord** ..., donc quand votre adversaire voudra revenir prendre son départ il sera **babord** et vous , encore **tribord** pourrez l'en empêcher

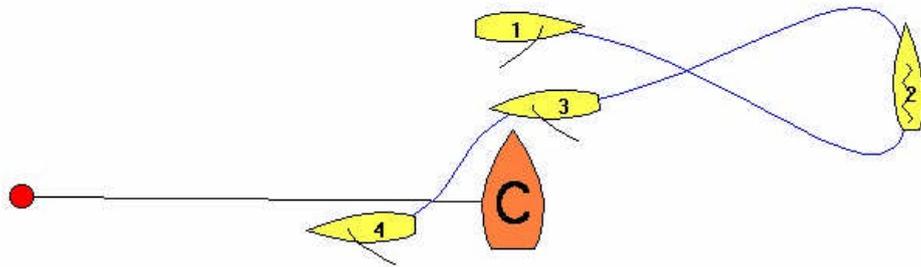


Entrée de ligne

Position 1 à 5' / 2 à 4'30'' / 3 à 4' / 4 vérifier l'entrée effective dans la ligne
Un passage prématuré (4'0.2'') à la perpendiculaire du comité ou de la bouée entraîne une pénalité. De la même façon, 2' plus tard, un coup de sifflet accompagné de votre pavillon de couleur signifieront que vous n'êtes pas entré dans la ligne. Le type d'erreurs qui agacent et vous coûteront une fortune au bar du club.

Le timing est la clef de la réussite

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen



Premier croisement

Cas 1 Ligne plus ou moins neutre

Jaune A veut *faire virer Bleu B* (R 10) et obtenir la position de *contrôle route libre derrière* (R 12), dans le but de décaler le *jeu à gauche*. Fig 1

Pour cela il aligne B en face à face, *casse sa vitesse* au moment du lof (choquer du génois) et cherche à *préserver du latéral*

B lui, recherche une *position favorable sous le vent* (R 11) Fig 2 .

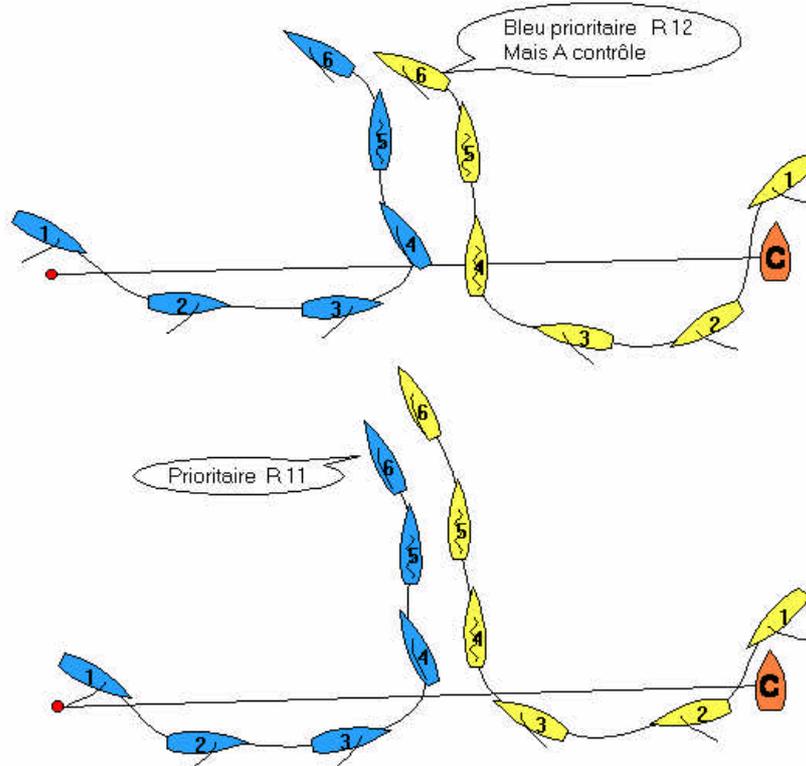
Pour cela il *vire* le plus *tard* possible et recherche un *latéral minimum* après le virement

- B en avant de A ⇒ virer devant et partir à droite
- B à égalité avec A ⇒ le forcer à virer et suivre en position favorable (blocage babord)
- B en retrait de A ⇒ l'issue est dans l'empannage

Au niveau règlementaire :

A est tribord R10 mais modifie sa route R16

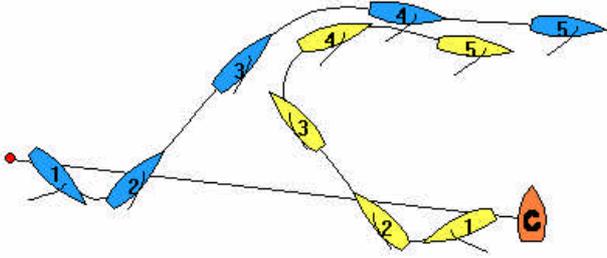
B est babord R10, vire R13 et doit finir ce virement pour acquérir la priorité sous le vent R11 en laissant la place à A de se maintenir à l'écart R15 !!! . Il y a donc une subtile alchimie entre la modification de Rte de A et la volonté de B à se maintenir à l'écart .



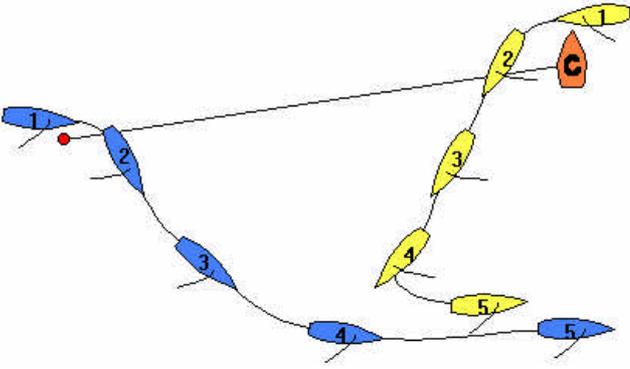
Cas 2 Ligne orientée

Une ligne bouée peut permettre à B de croiser devant au près
Une ligne comité peut permettre à B de croiser devant au portant

LIGNE BOUEE



LIGNE COMITE.

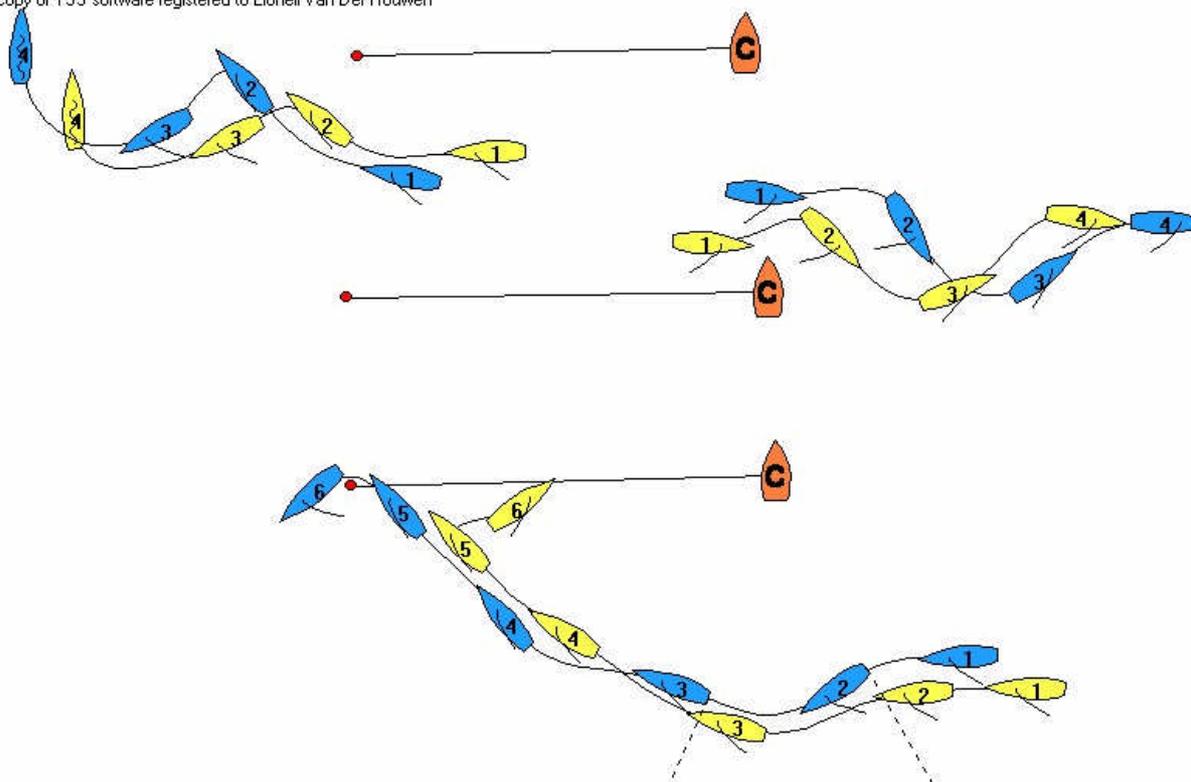


Situation de blocage

- 1 - Vous êtes en *position favorable* de blocage :
il vous faut calquer votre route sur celle de l'adversaire afin de le pousser vers la gauche, la droite ou la ligne. Pour bien fixer le principe, appelons cela :

L'essuie glace

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen



2 – Vous êtes bloqué : Fig 1

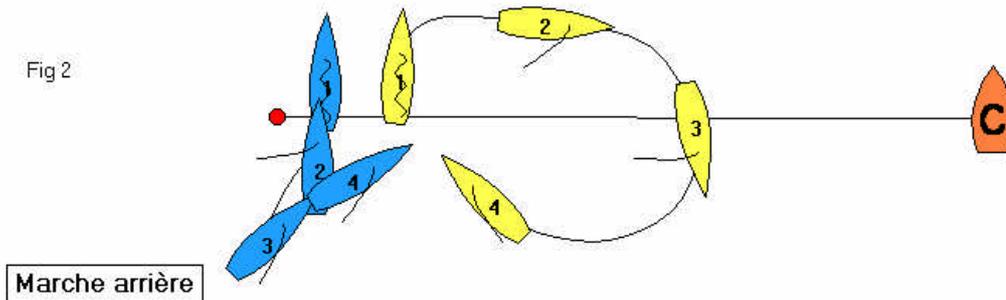
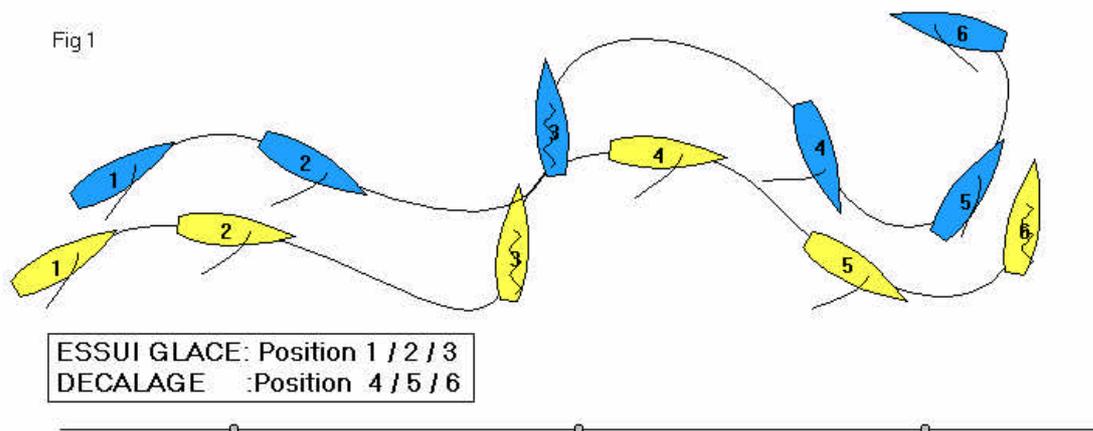
Vous menez la danse (lofer – abattre – freiner - accélérer).

De plus le poursuiveur doit sans cesse passer de au vent (position 3) à sous le vent (position 2 et 4), une règle d'or :

Rechercher un décalage de vitesse et / ou d'angle

Deux erreurs sont à éviter :

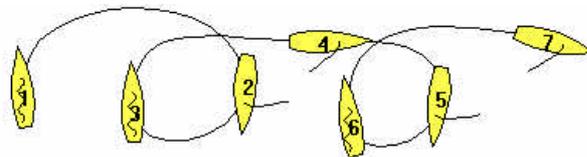
- La manœuvre de la marche arrière Fig 2: peu efficace, car l'adversaire redémarrera plus vite et viendra marquer son avantage en tribord .
- Fuir en tribord
- Rester inactif: le temps joue en votre défaveur. Appliquer une des 3 solutions du premier croisement le plus rapidement possible .



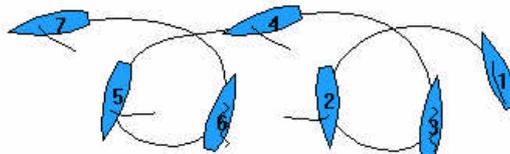
Cercling

Le but est d'obtenir une position de contrôle grâce à une meilleure conduite (trajectoire / réglages / assiette). On relance toujours après le virement, afin de ne pas se faire coincer à l'intérieur et on tourne de préférence dans le sens des aiguilles d'une montre ce qui décale le jeu à droite.

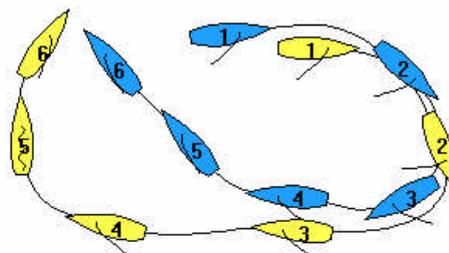
DECALAGE A DROITE



DECALAGE A GAUCHE



JAUNE EST COINCE !!!



Approche de la ligne de départ

Le choix du moment de *sortie du cercling* (statistiquement vers une minute) déterminera

- *la position par rapport à l'adverdaire* : devant /derrière
- *la position par rapport à la ligne* : en avance / en retard

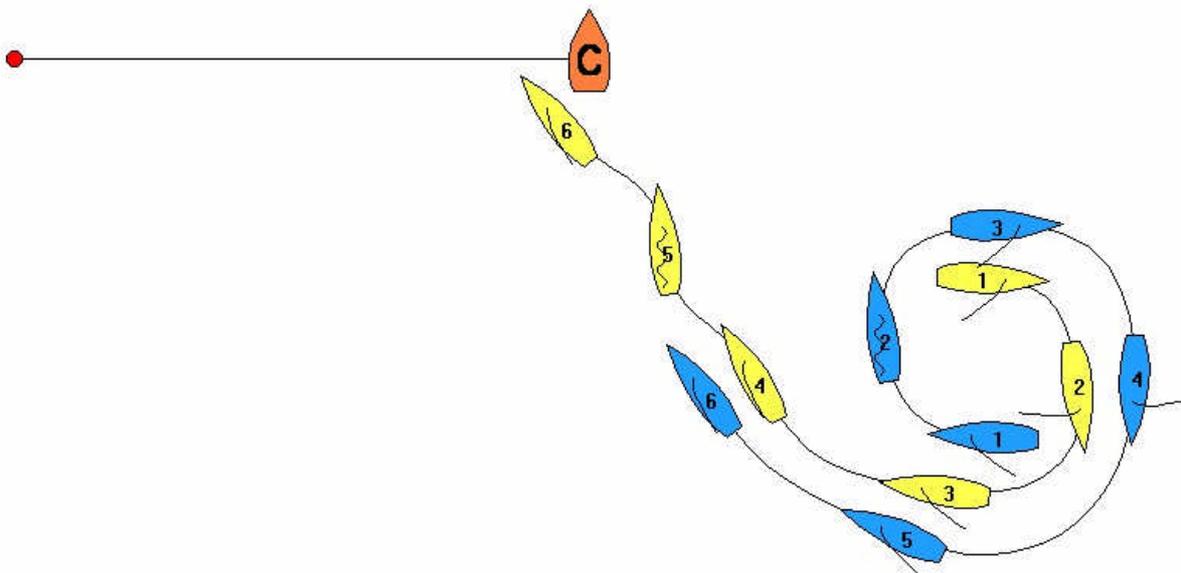
Si la situation devant en retard offre peu de suspens (cas 1), celle où le bateau devant est en avance est beaucoup plus délicate à gérer (cas 2) L'un des adversaires cherchant à pousser l'autre vers une ligne que ce dernier ne veut pas franchir prématurément .

Cas 1

Sortie du cercling trop tardive :

Jaune (A) prend son départ, **Bleu (B) aurait dû partir en position 2**, il pourra virer après le comité pour ne pas rester dans le dévent .

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen



Cas 2

Sortie du cerclage tôt afin d'éviter l'erreur du cas 1

Fig 1. A, trop tôt, cherche à perdre du temps, B ne s'est pas engagé, A peut *profiter* de la longueur de la ligne .

Fig 2. B a réussi à s'engager il lofe en laissant la place R15
A est bloqué, il doit se maintenir à l'écart R11 et ne peut pas prendre son départ

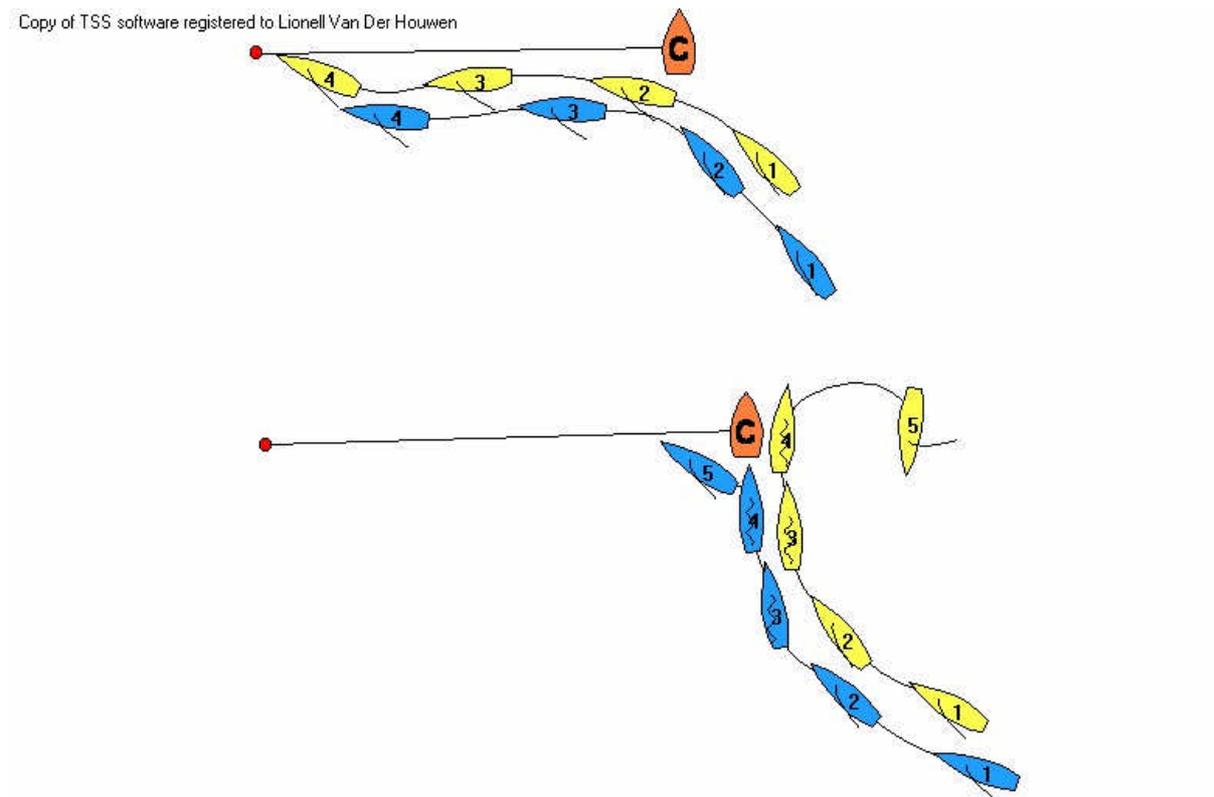
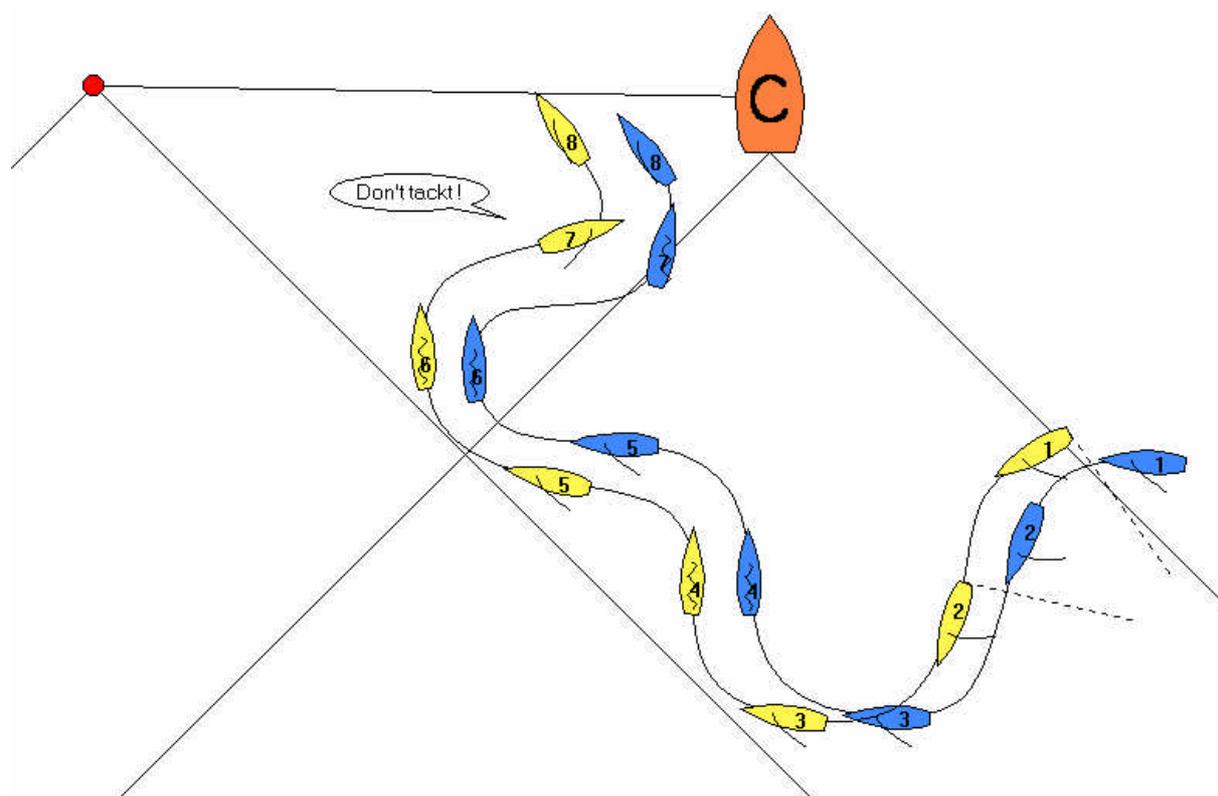


Fig 3. Situation la plus fréquente :

Jaune (A) a réussi à éviter que B ne s'engage (cas 2.2). Il arrive sur *la lay line bouée* (Position 3), frontière au delà de laquelle il n'y aura plus de retour possible (voir notion de base)

A est toujours trop tôt , la seule solution qui s'offre à lui est de *lofer et d'arrêter les bateaux* . Si B choisit alors de virer A doit suivre pour éviter le tribord au coup suivant (Position 7). De plus il s'ouvre ainsi de l'espace côté bouée.

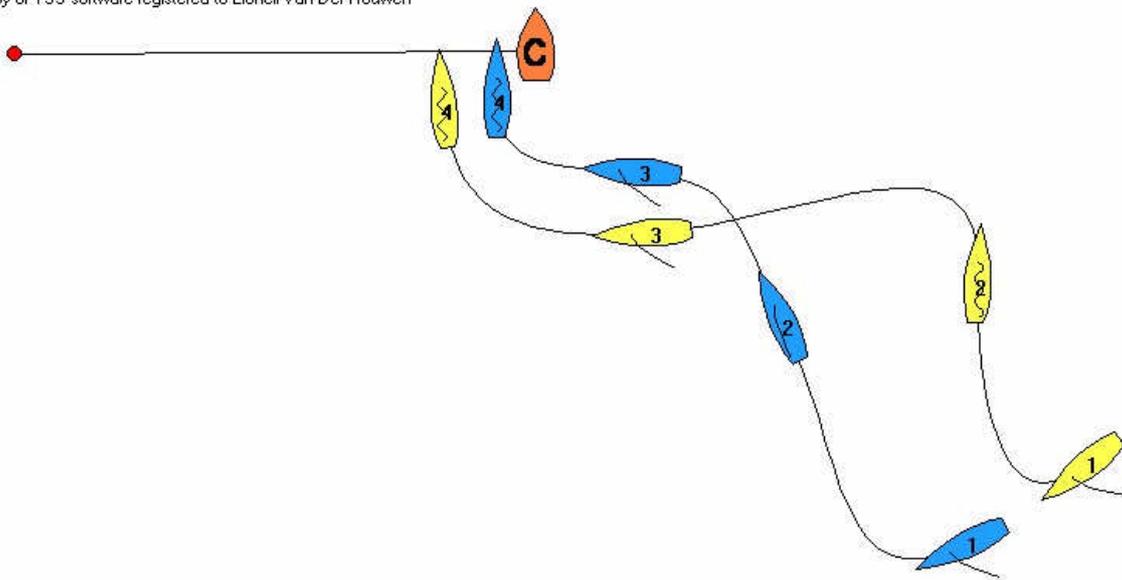


Cas 3

A est coincé au-dessus de la lay line comité, il cherche à gagner en latéral (Position 2) de façon à pouvoir plonger dessous, inverser la situation et retrouver le cas 2.2 .

Si en position 3 bleu réagit assez vite en suivant une route parrallèle, il évitera de se faire bloquer, mais ouvrira la porte à jaune qui aura de la place au comité et la droite du plan d'eau .

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen

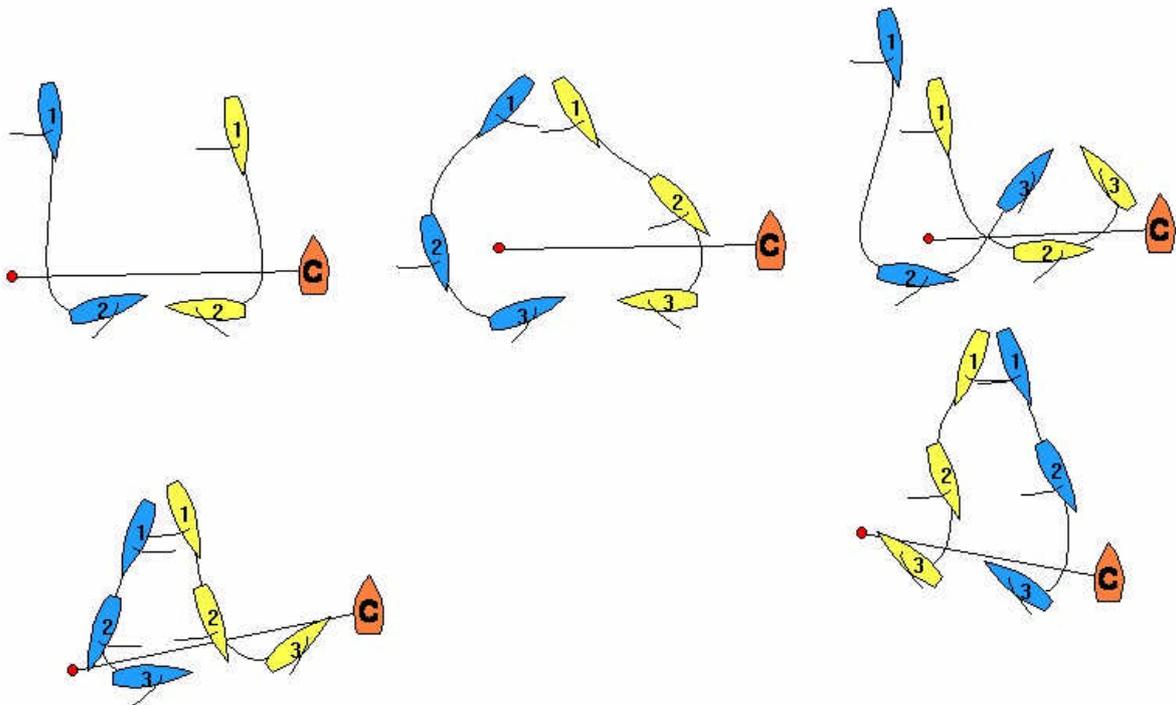


Les deux bateaux OCS : Retour vers la ligne

Ne pas négliger d'utiliser le spi sans tangon, se positionner du côté comité de façon à bénéficier du tribord au croisement suivant.

Sur une ligne orientée, rentrer sur l'amure opposée au côté favorable (ligne tribord / retour bâbord amure)

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen

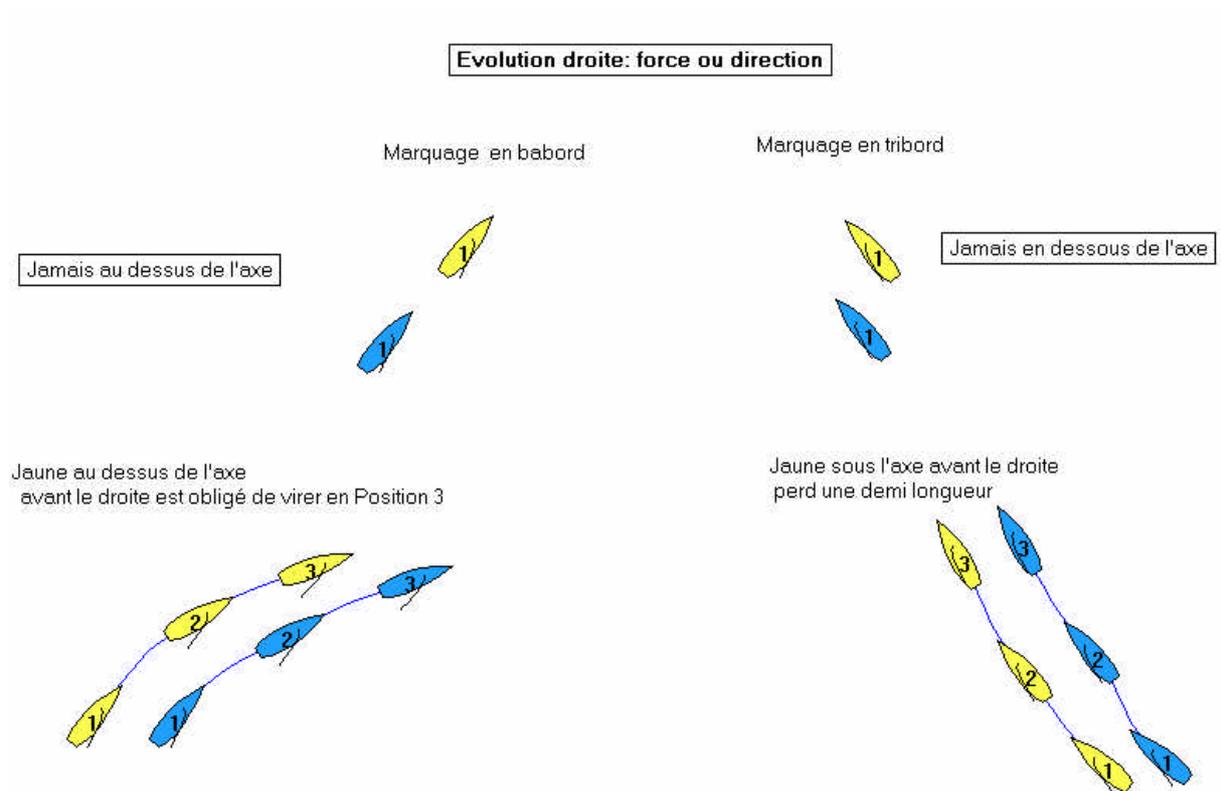


LE PRES

Si tu ne sais pas pourquoi tu vas à gauche, prends la droite !!!

Devant

- **Vent neutre** : B attaque en virements, A contrôle
 - attention au faux virement
 - ne pas suivre avec un décalage de vitesse négatif
 - surveiller l'évolution du plan d'eau afin de décrocher dans de l'ado ou de la pression
 - décrocher de préférence en bâbord, afin d'être tribord au croisement suivant
- **Vent évolutif**



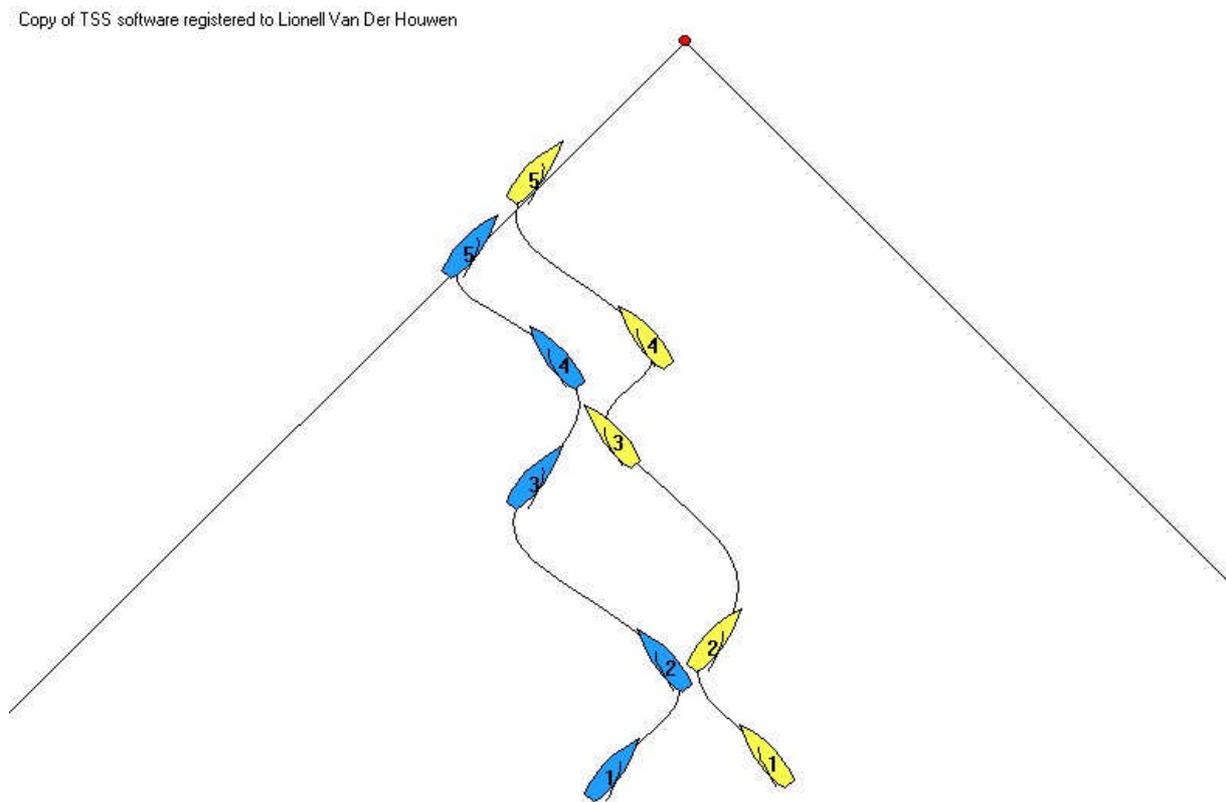
Sur une évolution gauche il suffira d'inverser .

Pour bien comprendre le phénomène des bascules faites l'expérience suivante :

- sur une feuille de papier placer deux bateaux , tracer la perpendiculaire au vent: Pos 1
- décaler ensuite vos bateaux de 20°, tracer la perpendiculaire au nouveau vent : Pos 3
- la distance de chaque bateau à la perpendiculaire vous donne les gains et pertes
- placer les bateaux dans toute les positions possibles et vous saurez ainsi où virer par rapport à l'adversaire si une rotation est prévue

Au contact tribord amure

Garder la droite et *décaler le jeu à gauche* de façon à bloquer B sur la lay line (dans les voiles). *Bâbords courts*.



Au contact bâbord amure

Deux possibilités :

- **Reprendre la droite en abattant** derrière au croisement . Le tribord ne pourra pas abattre à plus de 90 °
- Garder **la gauche** en virant dessous, en fin de bord cela peut être intéressant car au croisement suivant vous aurez un différentiel de vitesse (un virement de moins) qui vous permettra peut être de contourner la chasse de A !!! (si cela ne vous paraît pas évident.... RDV à l'« approche de la marque au vent, intérieur des 2 L, Fig3 »)

Derrière

Jouer le vent, rester dans l'axe pour garder le jeu ouvert et ne pas vous faire coincer sur la lay line.

En approche de lay line privilégier le cap de façon à réduire le latéral et donc l'écart en profondeur après le virement, vous serez en **position d'attaque au portant** .

LES CROISEMENTS

Virement devant, virement au vent

Manœuvre de base permettant de renvoyer l'autre sur le bord opposé. On vire devant dans l'axe si notre avantage est insuffisant pour croiser et virer au vent (dévent le plus efficace) sans s'exposer à un droit de lof (slam dunk).

Virement dessous

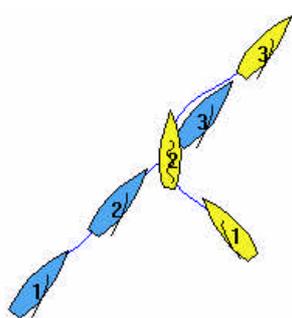
Permet quand les deux bateaux sont au contact de garder son côté.

Attaque : prendre de la vitesse, virer tard, sortir haut.

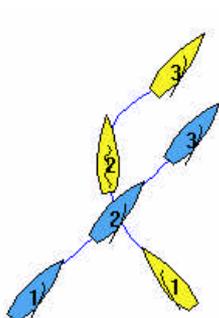
Défense : prendre de la vitesse, lofer et rester haut pendant le temps de relance de l'autre bateau de façon à faire du latéral et pouvoir relancer une fois que les vitesses se sont équilibrées dans le but de le couvrir.

Le slam dunk

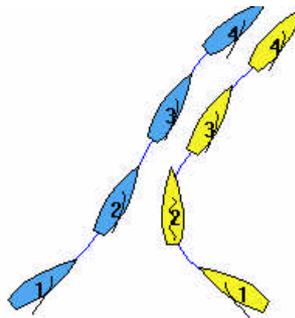
Il permet de **bloquer l'adversaire** sous le vent, **sans droit de lof** R17.1 et de l'emmener en lay line. Cette manœuvre est difficile à réaliser avec des bateaux sans inertie qui ne permettent pas de monter dans le lit du vent lors du virement afin de finir avec un latéral suffisant pour relancer. On lui préfère un virement une longueur et demie après le croisement, écart qui empêchera l'adversaire de finir son virement ensuite.



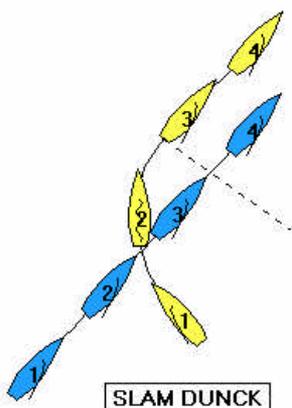
Virement devant



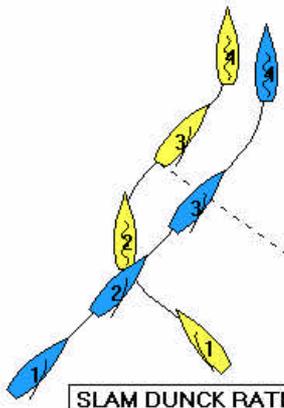
Virement au vent



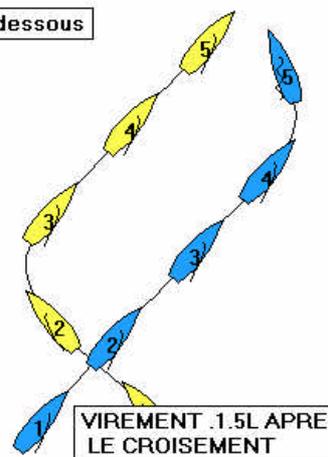
Virement dessous



SLAM DUNCK



SLAM DUNCK RATE !!!



VIREMENT .1.5L APRES LE CROISEMENT

APPROCHE DE LA BOUEE AU VENT

Sur la même amure

- Bâbord : pas de problèmes particuliers.
- Tribord : **A devra fermer la porte** en lofant au ras de la bouée car la 18.2c ne lui permet pas de virer, **B peut lofer face au vent** (rte normale.) .Fig 1 et 2
- Tribord avec une avance importante, A doit faire attention au **croisement** au moment de l'envoi du spi R.10. B ne devra pas naviguer au dessus de sa route normale Fig 3

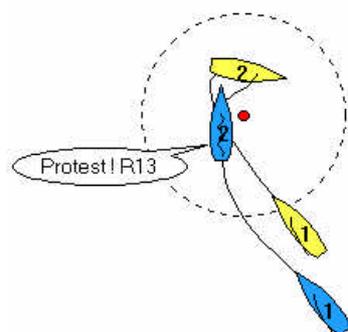


Fig 1

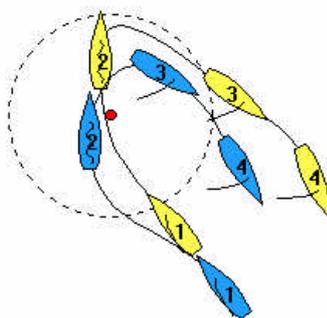


Fig 2

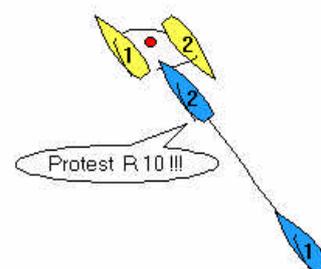


Fig 3

Sur des amures opposées

□ Extérieur des deux longueurs

- *A vire devant* . *Pas de problèmes*, les deux bateaux sont bâbord en route libre R18.2c
- *A vire dessous* et lofe pour *arrêter B* plus rapide (Fig 1)
- *B abat* pour passer *derrière*, *A* est alors *en difficulté* !!
 1. *B passe la bouée* Fig 2
 2. *A* anticipe et *chasse en abattant*, il cherche à empêcher *B* de passer derrière (Attention *A* ne peut abattre à plus de 90°) . Au croisement suivant *A* sera dans la position du bâbord (cas 2 intérieur des 2 Longueur chapitre suivant) . *B* est donc *tribord* et *mène le jeu*

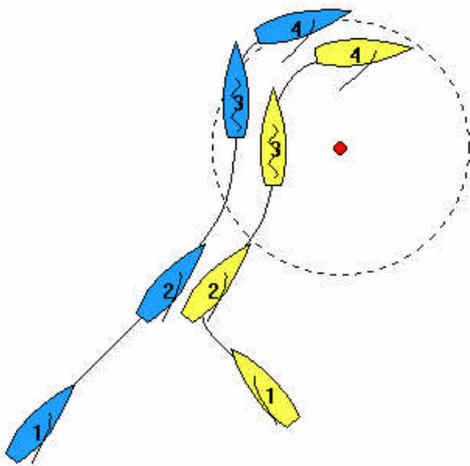


Fig 1

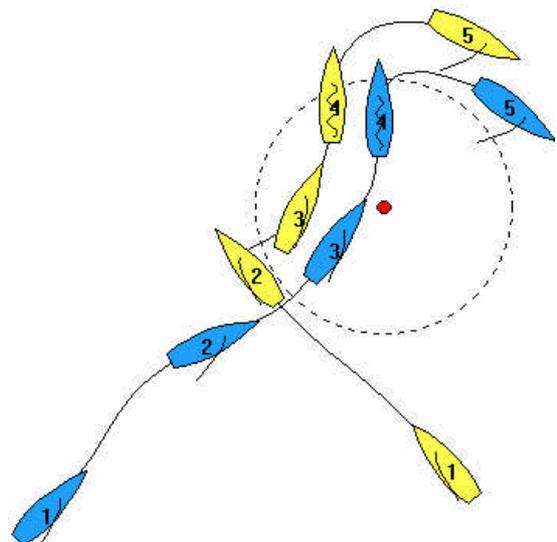


Fig 2

□ *intérieur des deux longueurs* (A sur la lay line tribord)

1. *A* a suffisamment d'*avance* pour *virer devant B*, pas de problème.
Dans le doute, ralentir pour appliquer le cas 2. En effet si vous virez et que *B* s'engage, C 2.6 s'applique et on peut parier que vous serez derrière après la marque (Fig1)
2. *A* a un léger *avantage*, il chasse pour *faire virer B* et casser sa vitesse. D'où l'intérêt pour le bâbord d'être rapide.(Fig 2)
3. *A* est très légèrement *en retrait*, *B* devra évaluer s'il *peut croiser ou pas R10*, sachant que la Route normale de *A* lui permet de se mettre face au vent.(Fig 3)

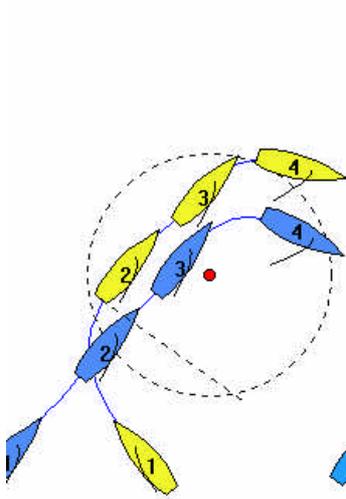


Fig 1
C 2.6 s'applique Jaune doit se maintenir à l'écart

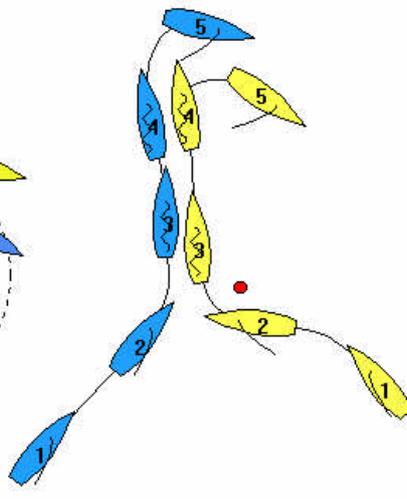


Fig 2
A en avant chasse

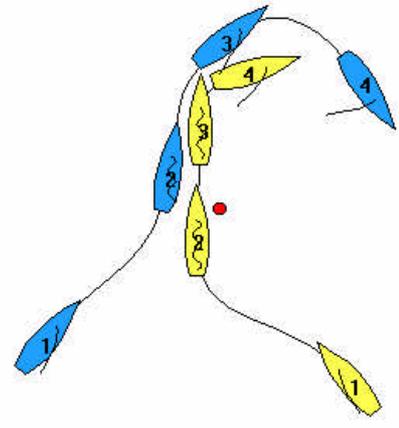


Fig 3
A en retrait cherche à bloquer B plus rapide

En conclusion il faut éviter d'aborder la marque au vent

- | | | |
|---|---|--|
| ➤ Lay line Bâbord en retrait | ⇒ | Revenir au croisement avant la marque |
| ➤ Tribord sous la lay line | ⇒ | Lay line |
| ➤ Tribord en avant mais dans l'incapacité de virer devant le bâbord | ⇒ | Lay line grasse de façon à ajuster le bâbord |

Au vent, en tribord : lay line grasse.

*L'objectif n'est pas de passer la marque ,
mais d'attaquer le portant sans différentiel de vitesse négatif .*

Ne pas hésiter à surprendre l'adversaire en arrêtant les bateaux

surtout si vous êtes devant, donc en position de faiblesse au portant

MANOEUVRE AU VENT

Bare away

Privilégier la vitesse, *assiette*, réglages. Fig 1

Gagner en *latéral* dans la trajectoire, *en plongeant* après la bouée, puis relofer pour relancer . Choquer du génois et *bloquer l'écoute* au pied .

Affaler rapidement le génois pour *dégager le haut du spi* (ne s'applique pas dans la brise).

Tack and hoist

Moins pénalisant que deux virements (une relance en moins)

Si possible, mettre le tangon sous le vent en bâbord. Le pousser sur l'avant après le virement.

Sans tangon, passer le point d'amure devant l'étai avant le virement. A l'envoie le GV fera " bras humain ".

Gybe set

Cette manœuvre *n'existe pas* en Match race, sauf si le spi a été affalé à gauche .

Préférer un *bare away avec empannage à suivre*. La trajectoire doit laisser le temps au spi de s'établir en bâbord avant de déclencher l'empannage. Le GV peut empanner le tangon pendant que le n° 1 affalera son génois.

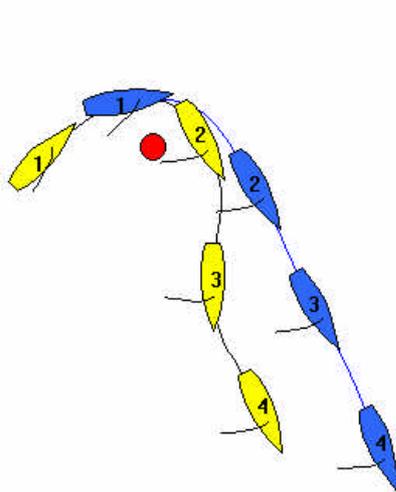
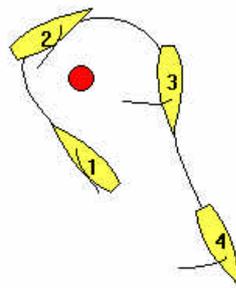
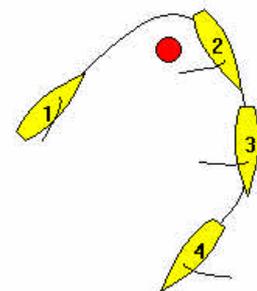


Fig 1 Bare Away



Tack and Hoist



Gybe set =
bare away avec
empannage à suivre

PORTANT

B est en position de force, c'est lui qui attaque, *ses armes* :

Le dévent / La position intérieure à la marque sous le vent / Le tribord dans la brise / Le duel d'empannage sur l'axe vent – bouée

Plus de trois longueurs d'écart.

Peu de dévent, jouer les risées et se positionner entre A et la marque. Faire marcher et prier pour que sa drisse de spi se coince à la marque sous le vent ...

Moins de trois longueurs.

1- **Vent neutre** :

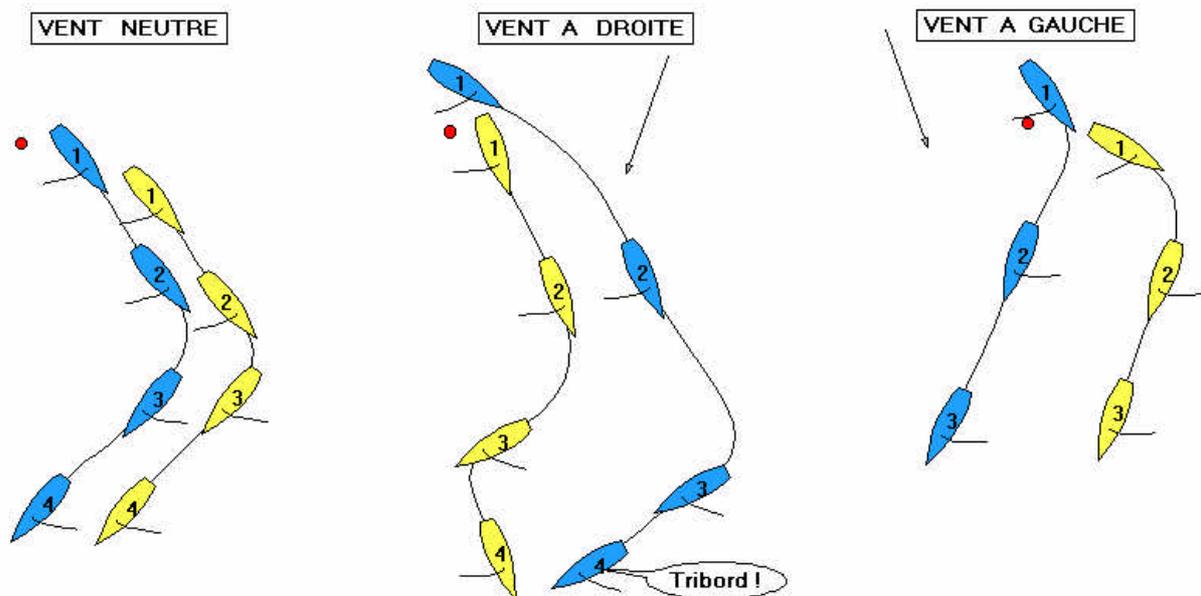
B recherche un **gain en latéral** de façon à **déventer A après le premier empannage**.

2- **Vent à droite en force ou en direction** :

B lofe pour **forcer A à empanner** (dévent). Ainsi il profite du droite et abordera le croisement suivant avec un empannage de moins, en étant **recentré sur l'axe** (vent / bouée sous le vent) et en étant **tribord**

3- **Vent à gauche en force ou en direction** :

B empanne pour **recentrer le jeu sur l'axe**, et tenter le dévent si **A** empanne trop tard ou mal .. Si la gauche est déjà marquée à la fin du premier près , affaler à babord . Le gybe set est alors possible .



MARQUE SOUS LE VENT

Route libre devant 18.2c

La trajectoire de A est large au début et serrée à la bouée. Nous sommes en tactical rouding, tout est possible (Mémento des Règles), sauf virer de bord. Après la bouée si B vire, le suivre car A est normalement plus rapide.

Au contact

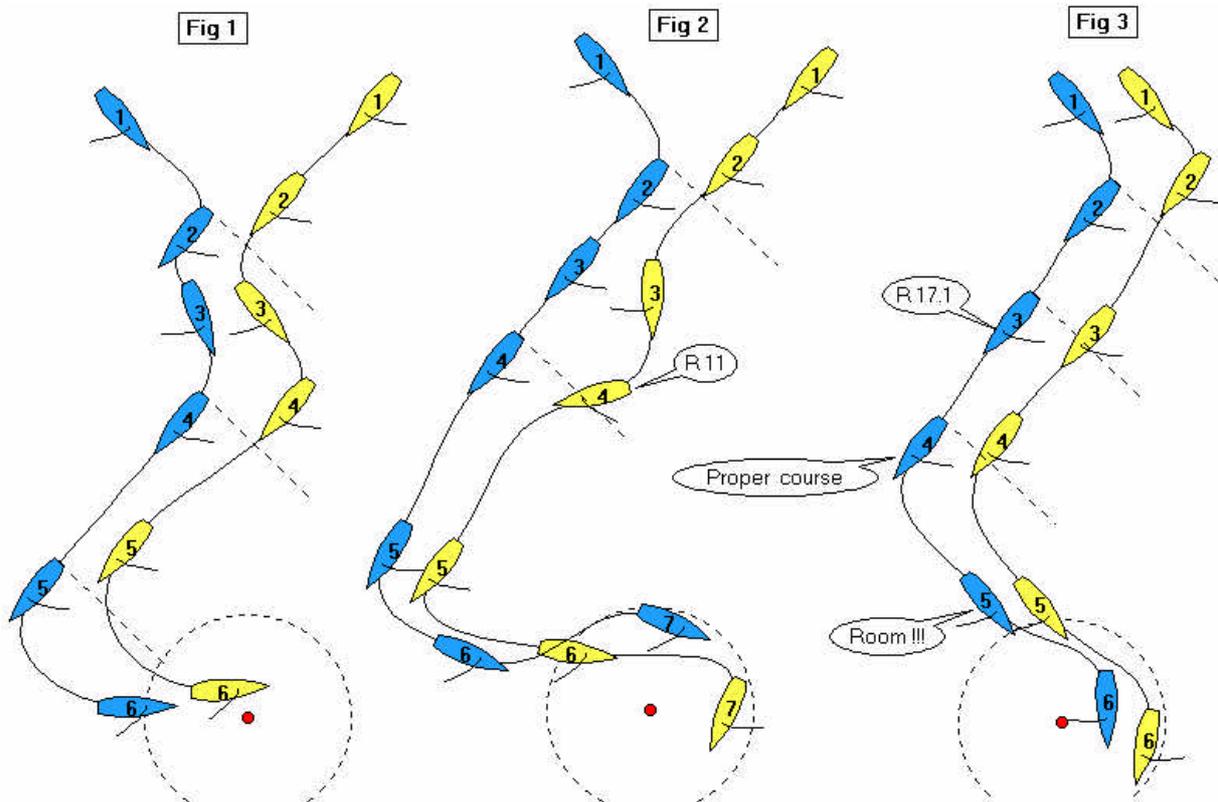
- *en Lay line bâbord :*

Le bateau tribord veut décaler le jeu à gauche : (gauche en étant face au vent)

- *sans s'engager*, ainsi il aura le **choix du retour** bâbord vers la bouée Fig 1
- *engagé R 11* (double empannage) avec **droit de lof**, ainsi il aura le choix Fig 2

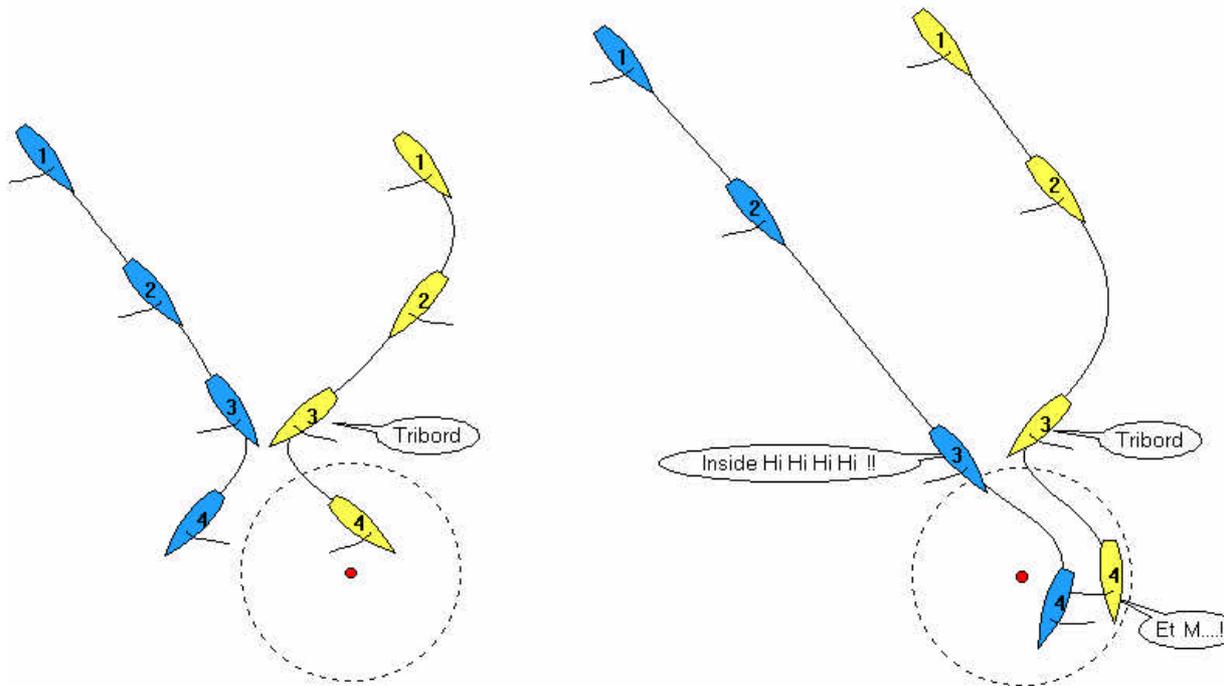
Le bateau bâbord, on l'aura deviné, *veut engager* l'adversaire sous **une R 17.1**, afin de réclamer sa « **propre course** » en lay line. Il est alors intérieur, A doit se maintenir à l'écart. C'est gagné . Fig 3

Attention cette tactique doit être appliquée suffisamment près des 2 L. En effet si le bord bâbord se prolonge, le bateau intérieur se fera déventer et doubler avant les deux longueurs



* *en Lay line tribord* :

Bâbord va demander de l'eau, **Tribord** devra donc arriver à *l'extérieur des 2 L* de façon à pouvoir faire jouer la R10



MANŒUVRE SOUS LE VENT

C'est la seule manœuvre à risques, d'autant qu'elle se réalise souvent dans la confusion.

Cinq règles d'or limitent les incidents :

- N° 1 **Se débarrasser du tangon** tôt car c'est la source des plus gros ennuis.
Solution ultime : le décrocher du mât et le balancer sous le vent *sans choquer la balancine*, peu esthétique mais efficace .
- Embraque **Reprendre les écoutes** de génois.
Dégonfler le spi, d'autant plus que le N° 1 est en retard
- GV Ne jamais larguer la drisse tant que le N° 1 n'a pas la main sur le spi .
- Equipage C'est le point capital, ***l'équipage se tait***, un seul objectif : sortir à peu près ranger et au rappel Le barreur seul gère les engagements et les protests.

PENALITES

Nous n'aborderons que le cas où le bateau de tête a une pénalité.

Derrière avec une pénalité les choses semblent mal engagées, cependant le match n'est fini que quand la ligne est passée. Accrochez-vous, vous ne serez pas les premiers à gagner un match dans ces conditions . L'adversaire peut :

- Lire le plan d'eau à l'envers
- Avoir des problèmes techniques
- Perdre totalement sa concentration, d'autant que vous reviendrez sur lui

Etc..... etc ...

Au près

Probablement la pénalité la moins pénalisante. Il faut plus ou moins *trois longueurs d'avance*. On la réalisera sur la droite de l'adversaire *en bâbord*, de façon à revenir avec le tribord.

A la bouée au vent

Avec deux à trois longueurs d'avance, cela permet d'attaquer *le portant en position de force*. Ne pas oublier de *sortir des 2 L* avant de commencer

- Avant la marque en étant over lay line pour ressortir sur la LL au près
- Après la marque en restant travers pour revenir sur l'adversaire perdu dans sa manœuvre avec le tribord

Dans la brise il est beaucoup plus risqué de passer derrière (le dévent est moins efficace)

Au portant

Cette mission si vous l'acceptez ... Vous vous souvenez... et bien vous y êtes !

Le but est de *se ralentir* afin d'*engager l'adversaire au vent*, de *lofer face au vent*, passer derrière lui, et s'en retourner vers la ligne en vainqueur.

On peut s'en sortir en prenant la droite. On a alors le tribord à chaque croisement et espérer pousser l'adversaire à gauche et sous la ligne. C'est en revenant au près que l'on répare.

Face à un concurrent s'attachant à réaliser sa mission impossible, laisser le s'agiter, *ne vous engager jamais*, et ne lâcher pas la droite. Le temps joue pour vous.

Sur la ligne

Faire la pénalité de bâbord en tribord

ARRIVEE

Trouvez le côté favorable de la ligne, ne pas se laisser influencer par les tentatives ultimes de l'adversaire, mais finir sa course en vainqueur, car après tout ceci, vous ne pouvez qu'être en tête ...

TABLE DES MATIERES

A/ COMMUNICATION	Page 2
Avant le départ	
Entrée de ligne	
Premier croisement	
Cercling	
Retour vers la ligne	Page 3
Départ	
Retour (ocs)	
Le Près	
Bagarre de virements	
Manœuvre au vent	
Portant	Page 4
Marque sous le vent	
Arrivée	
Pénalité	
 B/ TACTIQUE	
<u>Avant le départ</u>	
Prise d'informations	Page 5
Notion de base	Page 6
Entrée de ligne	Page 7
Premier croisement	Page 8
Situation de blocage	Page 10
Cercling	Page 12
Approche de la ligne de départ	Page 13
Deux bateaux OCS	Page 17
<u>Le Près</u>	
Devant	Page 18
Au contact	Page 19
<u>Les croisements</u>	
Virements devant / dessous / slam dunck	Page 20
<u>Approche de la bouée au vent</u>	
Sur la même amure	Page 21
Amures opposées	Page 22
<u>Manœuvre au vent</u>	
Bare away / Tack and hoist / Gybe set	Page 24
<u>Portant</u>	
Plus de trois longueurs	Page 25
Moins de trois longueurs	
<u>Marque sous le vent</u>	
Route libre devant	Page 26
Au contact	
<u>Manœuvre sous le vent</u>	Page 27
<u>Pénalités</u>	Page 28
<u>Arrivée</u>	