

# MANŒUVRES :

## POINTS DE VIGILANCE :

- IMPORTANCE DE FAIRE EVOLUER LES CORPS DANS LA MEME DIRECTION SUR LE BATEAU, LES FORCES NE DOIVENT PAS SE CONTRER SINON ELLES S'ANNULENT, DE LA MEME FACON QUE DEUX VENTS S'OPPOSANT DONNE DE LA PETOLE. SI UN EQUIPIER TIRE SUR LE BATEAU A L'INVERSE DE SON BARREUR, LES DEUX ACTIONS SONT NULLES, L'AMPLITUDE ET LA PROPULSION INEXISTANTES. LES DEPLACEMENTS DOIVENT ETRE FAITS ENSEMBLE EN RYTHME AVEC LE BATEAU.
- LA BARRE EST UN ELEMENT PROPULSIF COMBINEE A L'ASSIETTE DU BATEAU. ELLE NE SERT PAS UNIQUEMENT A DIRIGER LE BATEAU. POUR PROPULSER : ON COMMENCE PAR ABBATTRE PUIS FAIRE GITER TOUT EN GARDANT LA BARRE ABBATUE PUIS ON ECRASE LE BATEAU EN LOFFANT PUIS ON REABBAT AVANT QUE LE BATEAU NE S'ARRETE PUIS ON REMET LA GITE PUIS ON ECRASE LE BATEAU EN LOFFANT ET AINSI DE SUITE. LE MOUVEMENT DE BARRE DOIT ETRE CONTINU ET NON PAS SACCADÉ POUR NE PAS FREINER LE BATEAU. C'EST COMME UN SERPENT QUI ONDULE. CETTE PROPULSION EST EGALEMENT UTILISEE DANS LES MANŒUVRES.

## ROUTINE VIREMENTS :

### Pétrole (jusqu'à 6-7 nœuds) : virement dos au mat

On met une légère gîte (pas trop sinon le bateau s'arrête et dérape et le mouvement de barre induit est trop brusque). Le barreur laisse la barre loffer toute seule et le bateau monter au vent lentement. (Dans la grosse pétrole on peut exagérer la gîte et le mouvement de barre si le bateau ne pivote pas tout seul mais c'est vraiment quand il y a moins de 2 nœuds)

L'équipier est dos au mat, campé sur ses appuis de pieds (un de chaque côté du caisson) paré à transférer l'appui en fonction des besoins. Il aide le barreur à mettre la petite gîte pour faire monter lentement le bateau vers le vent.

Lorsque le bateau atteint le face au vent, barreur et équipier tirent sur le bateau, les deux sur le caisson, pour amener le bateau sur eux (contre gîte sur l'ancien bord, gîte sur le nouveau bord). C'est l'équipier qui donne le gros de la bascule car il est plus en avant ça entraîne le nez du bateau, il doit être mobile, passer d'un caisson à l'autre du bateau d'où l'importance d'être bien sur ses appuis pieds.

A ce moment là, lorsque le bateau atteint le face au vent :

Le barreur pousse la barre en grand dans le coin pour faire pivoter le bateau assez rapidement jusqu'à son angle de sortie, choque la pantoire et choque très légèrement la GV (1/2cm) pour ne pas que la chute soit trop fermée en sortie pour la relance. Dissociation/coordination : le corps tire vers l'extérieur du bateau pour la bascule mais le bras pousse la barre.

L'équipier choque son foc et le fait passer de l'autre côté (le foc passe de bordé d'un côté à bordé de l'autre en faisant attention de ne pas le blinder il doit être très légèrement plus ouvert qu'au près en sortie de virement), il ne doit pas faseiller, le foc bordé permettra au barreur de définir l'angle de sortie et d'avoir de l'appui. S'il faseille il y a très peu d'appui en sortie. L'équipier doit bien penser à quelle main il va utiliser, la main doit déjà être prête à border le foc. Dissociation/coordination : le

corps tire vers l'extérieur mais le bras lui va chercher l'écoute de foc. Les jambes doivent être prêtes à revenir dans le bateau, garder ses appuis. Importance des marques sur l'écoute de foc pour savoir si on est à assez bordé comme on est dos au mat.

Lorsque le bateau a retrouvé son angle de sortie (un peu plus bas que l'angle de conduite au près), le barreur remonte au vent légèrement avant l'équipier pour aller écraser.

En remontant il pivote et fait son changement de main barre écoute pour finir par aller s'asseoir écraser le bateau en remontant le chariot de pantoire. Au moment où le barreur s'assoit pour écraser, il loffe légèrement pour accompagner le mouvement de propulsion (CF point de vigilance) jusqu'à l'angle du près. Au moment où le barreur s'assoit pour écraser, l'équipier accompagne le barreur en rentrant un peu plus dans le bateau : soit en rentrant sur le puit de dérive ou bien en allant l'aider à écraser sur le caisson au vent en fonction de la force du vent (dans ce cas l'équipier doit remonter un peu plus tôt vu qu'il a le bateau à traverser pour aller écraser), c'est un travail de dosage mais l'important est d'accompagner le barreur pour ne pas que les forces se contrent (CF points de vigilance). Le bateau ne doit pas être écrasé jusqu'à la contre gite sinon c'est qu'on a mal dosé. Il doit revenir à plat. Dès lors que le bateau est à plat, l'équipier se rentre délicatement mais rapidement dans le bateau pour ne pas terminer à la contre gite. (importance de l'appui pieds pour se déplacer en douceur)

Quand la manœuvre est terminée, on remet son assiette de conduite (légèrement gité) et penser à réajuster son réglage de chute de GV et de foc.

### **Petit médium : virement dos au mat sortie à l'arrachée**

Le début du virement se fait à plat. Le barreur pousse la barre (pas trop vite pour laisser le temps à l'équipier mais le plus vite possible quand même pour ne pas buter dans le clapot). L'équipier au trapèze rentre juste avant le face au vent : c'est le bateau en pivotant qui ramasse l'équipier plutôt que l'équipier qui rentre dans le bateau. Bien faire attention à ses mouvements de jambes : réfléchir à quelle jambe doit rentrer en premier dans le bateau (jambe gauche en tribord, jambe droite en babord), l'autre jambe passe directement de l'autre côté du puit de dérive pour être prêt à passer de l'autre côté. Par exemple dans le virement tribord à babord, la jambe gauche rentre en premier et on envoie la jambe droite directement de l'autre côté du puit de dérive.

Au moment du face au vent le barreur pousse la barre en grand et équipier + barreur tirent un peu sur le bateau pour le faire basculer puis remontent dans la foulée quasiment pour aller écraser le bateau de l'autre côté (le bateau pivote beaucoup plus vite que dans la pétrole). L'équipier choque son foc puis le reborde quasiment simultanément et termine de le border en remontant de l'autre côté.

En remontant, le barreur fait son changement de main barre écoute en pivotant puis va s'asseoir pour écraser en reprenant la pantoire. au moment d'écraser, le bateau est sur un angle de sortie légèrement plus bas que l'angle de près, le barreur pousse très légèrement la barre pour propulser. L'équipier doit quant à lui être très rapide car il doit passer de au trap d'un côté à au trap de l'autre. Il continue de border son foc en remontant de l'autre côté. En remontant, il pivote sur lui-même pour se tourner vers l'avant du bateau en sortie. Il fait son changement de main pour l'écoute de foc en pivotant tout en continuant de border. (la main avant donne l'écoute de foc à la main arrière). La main avant (main gauche en sortie babord, main droite en sortie tribord) va attraper le trapèze pour ressortir dans la foulée grâce aux appuis pieds (le pied qui était au vent du puit de dérive sert d'appui au fond du bateau pour envoyer le pied avant sur le caisson directement pour sortir au trapèze à

l'arrachée. Barreur et équipier écrase simultanément le bateau jusqu'à le ramener à plat. Une fois que le bateau est à plat, l'équipier régule l'assiette pour ne pas partir à la contre gite (il n'est toujours pas accroché au trapèze, toujours à l'arrachée) puis s'accroche au trap. Chacun a repris ses positions et on réajuste les chutes.

### **Médium /Brise : face au mât sortie à la cuillère**

C'est le même virement dans le médium et dans la brise. A partir du moment où l'on est tendu fond de trap et qu'on commence à se reculer un peu dans le bateau et à accélérer, faire planer, on fait un virement équipier face au mât.

Le bateau vire à plat, on ne met pas du tout de bascule, l'entrée du virement se fait à plat et la sortie également, à aucun moment le bateau ne gite. L'équipier ressort en s'accrochant directement à la cuillère avant de se déployer. On ne fait pas un virement à l'arrachée sous peine de rendre le bateau instable et de tomber et d'être moins efficace dans la relance. S'accrocher à la cuillère est un mouvement qui prend très peu de temps s'il est fait efficacement et permet de ressortir directement tendu.

Le virement doit être effectué rapidement pour perdre le moins de distance possible.

Lorsqu'il est fond de trap, l'équipier se remonte au trapèze avant le virement afin de régler sa hauteur de trapèzes pour une future sortie de virement (s'il est trop bas le trap va être mou en sortie et risque de se décrocher lorsque l'équipier s'attache à la cuillère). Pendant ce temps, le barreur pousse légèrement la barre pour ralentir le bateau pour ne pas que l'équipier se fasse happer en pleine vitesse par le bateau.

Quand l'équipier a fini de régler sa hauteur de trapèze, le barreur déclenche le virement, l'équipier rentre quand le bateau commence à pivoter. Toujours bien réfléchir à quelle jambe on met au fond en premier pour vire face au mât, l'autre va directement de l'autre côté du puit de dériver (par exemple, lorsque l'on vire de tribord à babord, la jambe droite rentre en premier et la jambe gauche va directement de l'autre côté du puit de dérive).

L'équipier choque son foc depuis l'intérieur du bateau : il rentre, sa future main arrière attrape la future écoute de foc pour la border et simultanément sa future main avant déjà envoyée de l'autre côté choque directement au taquet l'écoute de foc. En remontant il continue de border son écoute de foc avec la main arrière et avec la main avant va attraper sa cuillère de trapèze. L'équipier s'assoit à peine sur le caisson que sa cuillère doit déjà être accroché et il sort en montant sa jambe arrière sur le caisson et en tendant le bout de trapèze vers l'extérieur pour éviter qu'il soit mou et que la cuillère ne se décroche. Le mouvement est continu il n'y a pas de phase d'arrêt où l'équipier est assis quasiment : il passe sous la bôme, borde son foc s'accroche et sort puis se descend au trapèze.

Le barreur passe de l'autre côté assez rapidement et ne s'occupe pas de la pantoire en sortie. L'angle de sortie correspond à l'angle du près. Le barreur sort directement au rappel après avoir fait son changement de main en passant de l'autre côté en pivotant et se met directement sur la régulation pour relancer le bateau et le garder à plat. Lorsque la speed est recréée et le bateau à plat, le barreur reprend sa pantoire.

Les deux passent de l'autre côté du bateau en même temps.

## **ROUTINE D'EMPANNAGE**

### **Pétrole :**

Equipier et barreur mettent une petite gîte et le barreur commence à faire abattre légèrement le bateau (cf propulsion).

Le barreur déclenche l'empennage en passant de l'autre côté pour mettre la bascule et en poussant la barre plus fort cette fois pour faire pivoter le bateau. Le mouvement de la barre doit être continu le bateau ne doit pas pivoter par à-coups.

En passant de l'autre côté, le barreur permet la bascule, l'équipier tire sur le bateau pour le faire basculer aussi. La GV doit être un peu prébordée comme au portant serré et au taquet elle ne doit pas être lâché pour avoir de l'appui en sortie.

En passant de l'autre côté, le barreur va attraper le bras future écoute de spi à l'intérieur du bateau au niveau de la poulie pour faire basculer le spi de l'autre côté de façon progressive et régulière. On ne doit pas être trop brusque sinon on dégonfle le spi. Quand le spi a pivoté, le barreur fait passer la GV puis viens s'asseoir sous le vent sur le nouveau bord. Pendant ce temps la barre continue de faire pivoter le bateau jusqu'à l'angle de sortie.

Au moment où le barreur déclenche la bascule et viens attraper le spi, l'équipier tire sur le bateau pour mettre la bascule également. Il lâche le barreur au vent et reprend dans un même mouvement le barreur sous le vent (futur barreur au vent) à une main, puis de l'autre main relâche l'écoute de spi futur bras jusqu'au réglage sur l'autre bord. L'équipier garde l'écoute dans la main de façon à simplement bloquer l'écoute lorsqu'elle arrive au bon réglage, il ne doit en aucun cas bloquer l'écoute de spi afin de faire pivoter le spi correctement. Lorsque le spi est passé, l'équipier remonte au vent en gardant soit ses deux pieds sous le vent (pour garder la gîte) soit en passant un pied au vent en fonction de la force du vent. Il coince le bras au vent dans le taquet de spi à la bonne marque sur l'écoute puis va changer son tangon de côté.

Quand tout cela est fini le bateau est sur le bon angle de sortie, GV bordée au taquet, spi gonflé, le barreur sous le vent avec l'écoute de spi, tangon mis et bras de spi réglé. L'équipier vient chercher l'écoute de spi que le barreur lui tend en mettant l'appui sur son pied sous le vent pour faire giter et le barreur pousse légèrement la barre (propulsion). Quand l'équipier se rassoit et écrase de l'autre côté, même principe qu'en sortie de virement, le barreur rentre légèrement ses fesses à l'intérieur du bateau pour accompagner le mouvement de l'équipier, et il fait claquer sa gv en la tirant vers l'intérieur et vers le bas pour faire passer la latte et fait loffer sa barre (il la tire légèrement vers lui comme il est sous le vent) pour la propulsion toujours.

On se remet sur l'assiette et la conduite.

### **Empennage medium :**

Même déroulement mais sans les bascules et la propulsion. On empanne à plat ou avec une très légère bascule en fonction de la force du vent. On ne met pas les petits angles de barre pour la propulsion, c'est vraiment pour les empannages pétrole. Les angles de sortie sont beaucoup moins importants que dans la pétrole. Attention à ne pas ressortir trop bas voir fausse panne car instabilité du bateau et manque de vitesse, il faut garder la vitesse, la recréer sur l'autre bord et ensuite on peut abattre retrouver son angle de conduite.

## **Empannage brise :**

L'équipier prépare rapidement tout le bateau pour l'empannage pendant que le barreur continue de faire avancer le bateau et se concentre sur l'assiette. Le hale bas doit être un peu pris que ce soit en conduite ou à l'empannage car sinon beaucoup trop d'instabilité dans le bateau.

L'équipier doit choquer le foc, le reborder à contre, puis prendre le barreur de spi en entier sous le vent (futur barreur au vent). Lorsqu'il a terminé, l'équipier attrape avec sa main arrière le bras future écoute à l'intérieur du bateau puis il indique qu'il est prêt à empanner. Le barreur récupère l'écoute sous le vent sur le caisson et la coince au taquet qui est à côté de la cadenne au bon réglage puis déclenche l'empannage et fait passer la GV. L'équipier choque son barreur avec sa main avant et borde le spi avec sa main arrière.

L'équipier passe de l'autre côté du bateau au moment où la GV passe et le barreur reste assis sur le caisson. L'équipier donne l'écoute au barreur puis va directement mettre son tangon. Le barreur doit faire attention à la gestion du longitudinal s'il y a du clapot ou de la houle pour ne pas enfourner. Pendant que l'équipier met son tangon, le barreur ne doit pas hésiter à se reculer au maximum si besoin (sur le tableau arrière). Il doit également communiquer à son équipier s'il doit reculer. Il vaut mieux mettre son tangon un peu après plutôt que d'enfourner et remplir le bateau.

Le barreur doit remettre de l'angle en sortie car si l'angle est trop bas le bateau sera beaucoup trop instable, d'autant plus que le barreur est assis au vent. Tout l'enchaînement se fait bateau à plat il ne doit pas y avoir de gite ni de contre gite.

## **ROUTINE DE DEPART**

### **MANŒUVRES DE DEPART :**

Importance de connaître les rôles des voiles : Le foc fait abattre, la GV fait loffer. Lorsque l'on veut abattre ou loffer sans avancer on se sert des voiles une par une. Pour abattre : foc bordé GV choquée et inversement pour loffer.

#### **Le lancement.**

Il y a différents types de lancement :

-Lancement classique (pétrole- petit médium) : on propulse le bateau. On part d'une position arrêtée proche du vent. On borde le foc pour faire abattre le bateau puis on met la gite barre abattue (équipier sous le vent et barreur debout qui appuie sous le vent). Lorsque le bateau a atteint le bon angle et la gite max : le barreur reborde sa GV puis loffe tout en venant écraser au vent avec l'équipier jusqu'à l'angle de près. On vient écraser à plat, jamais à la contre gite. Le fait d'écraser doit être fait rapidement et intensément comme en sortie de virement, le bateau doit revenir à plat d'un coup et pas progressivement sinon on dérape et le bateau ne propulse pas. Gérer l'amplitude de la bascule en fonction du vent.

-Le lancement droit (médium-brise ou lancement où on n'a pas la possibilité d'abattre pour lancer) :

Ce lancement est généralement utilisé dans médium brise car la vitesse se crée rapidement on n'a pas besoin de propulser le bateau. Dans le médium brise on borde les voiles et on part directement sur l'angle du près (les réglages doivent être faits avant le départ (cunningham pris vers deux minutes, hale bas pris vers les 15-20sc)

Il peut cependant être utilisé dans la pétrole ou le petit médium lorsque l'on se retrouve coincé et qu'on sait qu'on n'aura pas la place de faire le lancement classique car un bateau nous colle sous le vent. A ce moment-là le barreur annonce lancement droit on borde les voiles sur l'angle du près et on part. La vitesse se crée beaucoup plus lentement il faut donc lancer beaucoup plus tôt.

**Le double virement (pour se recaler au vent lorsqu'un bateau est venu nous coller sous le vent ou qu'on a besoin de se recoller au paquet au vent) :**

Il faut qu'il y ait un peu d'espace au vent pour pouvoir le faire en toute sécurité.

On borde la GV pour loffer. On essaie de ne pas mettre trop d'amplitude dans les bascules pour ne pas créer de vitesse et d'inertie ne pas avancer vers la ligne si on est proche, si on sent qu'on est loin on peut en mettre. Dès que le bateau a viré on choque la GV et on borde le foc pour abattre et se décaler. Lorsque l'on veut revirer, on reborde la GV et on relâche le foc. Attention lorsque vous devenez babord vous n'est plus prioritaires avant d'avoir rétabli au près en tribord (importance d'avoir rétabli au près et non pas juste passer le face au vent sinon le jury nous considère toujours babord)

**Le S :**

Sert à remonter au vent lorsqu'un bateau est venu se coller. On se redécale moins qu'avec un double virement mais ça prend moins de temps et on reste prioritaires en tant que bateau sous le vent. Il permet d'aller coller le bateau au vent et de se redécaler de celui sous le vent. On met une petite gîte avec la barre abattue, on borde la GV et on vient tirer au vent en loffant jusqu'au face au vent voir légèrement plus loin foc plutôt bordé pour avoir de l'appui (attention à la barre lorsque l'on passe foc à contre d'avoir assez d'appui pour réabattre et ne pas se laisser entrainer en babord, si nécessaire on peut rechoquer le foc). On laisse le bateau remonter sur son inertie et dès que la position souhaitée est obtenue on réabat et on relâche la GV et le foc pour ralentir.

**Le reverse :**

Pour remonter au vent. Attention, lors de cette manœuvre vous n'êtes plus prioritaire sur aucun bateau autour de vous, vous ne pouvez plus exercer votre droit de bateau sous le vent, vous êtes considérés comme babord. C'est le même début de manœuvre qu'un S, on vient tirer sur le bateau en loffant mais au lieu de le laisser monter tranquillement, on va pousser sa bôme à contre toujours à la contre gîte et on borde le foc de l'autre côté, comme si on se déplaçait en babord, on se décale ainsi en crabe et on dirige et on dose l'angle du bateau avec sa barre pour ne pas se laisser entrainer en babord et se retrouvé coincé en babord (on dirige le bateau comme si on était en babord). Lorsque l'on veut se remettre en tribord on relâche le foc, on remet le bateau à plat et on réabat. On relache les voiles pour s'arrêter.

**Boucher le trou sous le vent :**

On utilise cette manœuvre lorsqu'un adversaire arrive pour potentiellement nous prendre la place afin de l'en dissuader. On choque le foc et on abat pour faire pivoter le bateau simplement et ainsi combler l'espace sans avancer. Si le bateau a encore la place de se mettre on n'hésite pas à avancer

pour boucher le trou temporairement puis à exécuter ensuite une manœuvre pour se remonter au vent.

### **Marche arrière :**

Le barreur loffe jusqu'au face au vent puis lui ou l'équipier pousse la bôme sous le vent contre le hauban pour qu'elle se gonfle à contre. Le fait de mettre la bôme à contre va entraîner une contre gîte donc l'idéal est que le barreur passe sous le vent pour équilibrer l'assiette. Attention à gérer la barre qui est inversée en reculant : loffer fait abattre et abattre fait loffer. Pour remettre le bateau droit, le barreur loffe (ce qui fait abattre), pendant que le bateau termine de reborder sur son inertie, on reborde la GV pas tout à fait entier mais comme dans une position de lancement de départ, idem pour le foc. Lorsque l'on sent à la barre que le bateau est prêt à repartir, on fait un lancement classique ou droit en fonction.

## **GERER UN DEPART**

L'important est la communication. Le départ est une danse où tout doit être fluide car beaucoup de manœuvres s'enchaînent pour pouvoir défendre son espace. Il faut mettre en place des mots clés compréhensibles au sein de l'équipage, des codes qui signifie une action. Par exemple le barreur annonce un S, chacun sait ce qu'il a à faire et l'action entraînée. Il faut également déterminer qui décide quoi et qui regarde quoi et ne pas intervertir les rôles. Attention, les codes mis en place doivent signifier la même chose pour les deux personnes. Les actions que vous devez annoncer et où vous devez mettre des codes sont celles-ci :

- Nom de manœuvres (petit S, Grand S, reverse, double virement, lancement classique, lancement droit, boucher le trou, marche arrière)
- Annonce des bateaux sous le vent, bateaux au vent qui peuvent nous prendre l'espace (nous par exemple on utilisait renard au vent ou renard sous le vent, ce qui voulait dire attention bateau au vent ou bateau sous le vent qui peut s'incruster) Lorsqu'on dit renard sous le vent, on sait l'action qui en découle : on bouche le trou pour empêcher le renard (l'adversaire) de s'y mettre puis si besoin on fait un S, un reverse, un double pour se remonter au vent ensuite si on a du trop abattre pour boucher le trou.
- La distance à la ligne : déterminer des zones, ou des distances. Certains préféreront parler en termes de zone (attention on est loin on est proche, on est très proche, on est chaud on a coupé), ou d'autres en longueurs à la ligne (1 longueur à la ligne, 2 longueur à la ligne, sur la ligne, au-dessus, etc) Personnellement je préfère en longueur c'est plus clair.
- Annonce du timing
- La lay-line : on est au-dessus/en dessous de la lay-line : action à entreprendre sinon on ne part pas on est coincé au vent du comité ou on ne passe pas le viseur (ex : on se replace, on fait un reverse, etc.)
- La position par rapport au paquet (en retrait, à égalité, en avant, caché, à découvert)

NB : La position par rapport au paquet et notre distance à la ligne doit entraîner une action ou une prise de décision (bouger, avancer, reculer, rester là où on est, etc) Par exemple, si on est en retrait du paquet et loin de la ligne, on sait qu'on doit avancer. Si on est chaud sur la

ligne mais en retrait par rapport au paquet, on adaptera le timing de lancement mais on ne doit pas réavancer sous peine de couper la ligne. Si on est chaud et en avance, on essaie de ne pas avancer plus et de se laisser un peu reculer.

Lors des trois premières minutes du départ (5mn à 2mn), le barreur et l'équipier mettent en place ensemble la stratégie à adopter : observation du vent sur le plan d'eau, relevés de vent au compas, test de la ligne, prise de repères, tester les lay-lines. On détermine une position sur la ligne et par rapport à la flotte (au vent sous le vent au milieu) et un choix à adopter en fonction des conclusions tirées ensemble.

Entre 2mn et 1 :30mn, observer où se place la flotte et aller prendre sa place en fonction du projet que l'on a choisi tout en restant vigilants à une éventuelle réactualisation du projet stratégique, notamment dans les vents changeants (ex : bascule à 1:30 de 30 degrés gauche)

A partir de 1 :30, 1mn, c'est là que commence le jeu technique pour pouvoir garder sa place et veiller à ne pas se faire voler l'espace sous le vent dont on a besoin pour lancer. Il est donc très important d'avoir une répartition des rôles à bord afin d'être efficace et rapide. La répartition peut être différente en fonction des équipages, c'est à chacun de le déterminer mais je vais vous dire celle que je préfère, libre à chacun de la réadapter.

#### **Le barreur :**

Le barreur a un rôle d'annonce technique, il doit indiquer à l'équipier ses intentions de manœuvres et de position par rapport à la stratégie mise en place avec l'équipier au préalable. Il regarde également les bateaux qui arrivent sous le vent et qui pourraient s'incruster dans la place que l'on s'est créé pour pouvoir lancer. Il annonce ce qu'il veut faire pour pouvoir conserver la position et l'appui qu'il a dans le bateau. Le barreur décide du moment du lancement en fonction de l'annonce de l'équipier sur la position sur la ligne et par rapport au paquet, le timing et ce qu'il sent dans le bateau comme appui. Il doit prendre en compte le temps de réaction de l'équipier (1/2sc).

#### **L'équipier :**

Il doit être à l'écoute de tout ce que le barreur lui annonce et s'exécuter techniquement à l'annonce d'une manœuvre. Il peut également proposer une manœuvre et le barreur tranche oui/non. L'équipier annonce le timing, la distance à la ligne, la lay-line et notre position par rapport au paquet. Il annonce également les adversaires au vent qui peuvent nous prendre la place.

Il est également important que les deux soient vigilants aux changements de direction du vent. Si le vent adonne, on franchira la ligne bien plus vite, s'il refuse on mettra plus de temps (on longe + la ligne). Le barreur comme l'équipier peuvent faire cette annonce et les deux savent ainsi la conséquence de l'action : il faut lancer plus tard/plus tôt, se calmer sur l'avancée sur la ligne ou au contraire se rapprocher.

A 15-20 secondes, il faut arrêter le jeu technique pour conserver sa position et se concentrer sur le lancement. On se recentre sur le bateau et sur le lancement (tout en restant vigilant à un éventuel

adversaire de dernière seconde qui s'incruste). Le barreur positionne le bateau et l'équipier s'exécute sur les demandes du barreur. Le lancement classique s'effectue entre 10 et 5sc en fonction de notre position sur la ligne, de la force du vent, de l'appui dans le bateau. Le lancement droit prend un peu plus de temps. C'est à vous, avec l'expérience, d'arriver à déterminer le bon timing de lancement.

C  
e  
l  
u  
i  
-  
c  
i

c  
h  
a  
n  
g  
e

d  
,  
u  
n

d  
é  
p  
a  
r  
t

à

l  
,  
a  
u  
t  
r  
e

c  
e

n  
,  
e  
s  
t

j  
a  
m