

COMMENT APPROCHER LA MARQUE AU VENT ?

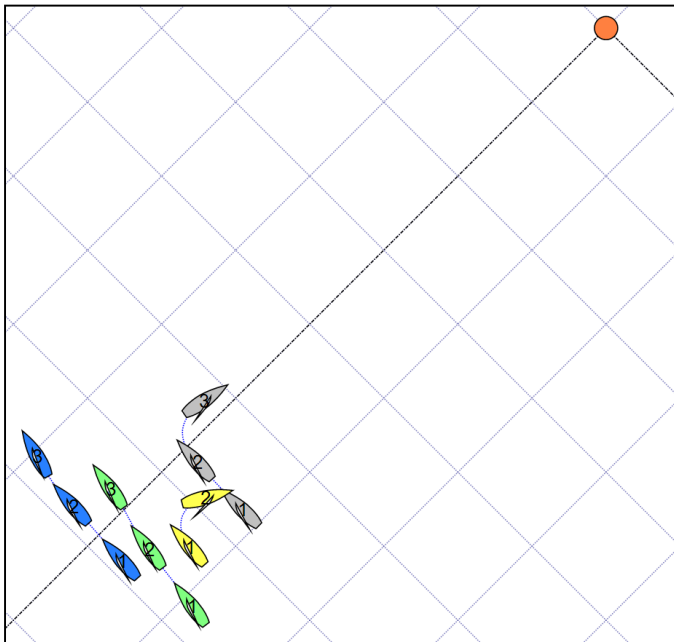
«Bon, les garçons, on a pris un mauvais départ. Ne pas se relâcher. Essayons de tirer le meilleur parti possible de ce premier bord» ;

Commence alors une fine navigation au près. Nous enchaînons les virements de bord, essayant de trouver le meilleur compromis cap/vitesse, obligés parfois de virer en catastrophe pour éviter ce §!?!38e9H qui arrive bâbord et ne fait rien pour éviter la collision (PROTEST !!! bah, laisse tomber, il est derrière nous et on ne va quand même pas passer des heures au jury, si ?), obligés de laisser passer cet idiot sous le vent, cherchant du vent frais en évitant de se faire couvrir...

Et nous avançons, rattrapant quelques places, en essayant de ne pas nous énerver, sans insulter personne.

La marque au vent est en vue, à huit ou dix minutes. C'est le moment de mettre au point notre stratégie pour contourner la marque dans les meilleures conditions possibles. Nous devons décider si nous approcherons de la marque sur le cadre bâbord, ou le tribord.

Le cadre bâbord semble être favorisé par de nombreux dragonistes. Ne me demandez pas pourquoi. Le principal problème avec le cadre bâbord est que l'on est plus ou moins coincé par les RCV 10 et 13 :



Nous sommes Bleu : nous ne pouvons pas virer avant que tous les autres bateaux à notre vent aient viré bâbord amures. Nous n'avons ni le temps ni la place de virer et de croiser devant Vert, qui doit également attendre que Gris ait viré (RCV 13 – *Pendant le virement de bord, et 10 – Sur des bords opposés*).

C'est pourquoi nous pourrions très bien nous retrouver bien au-delà du cadre...

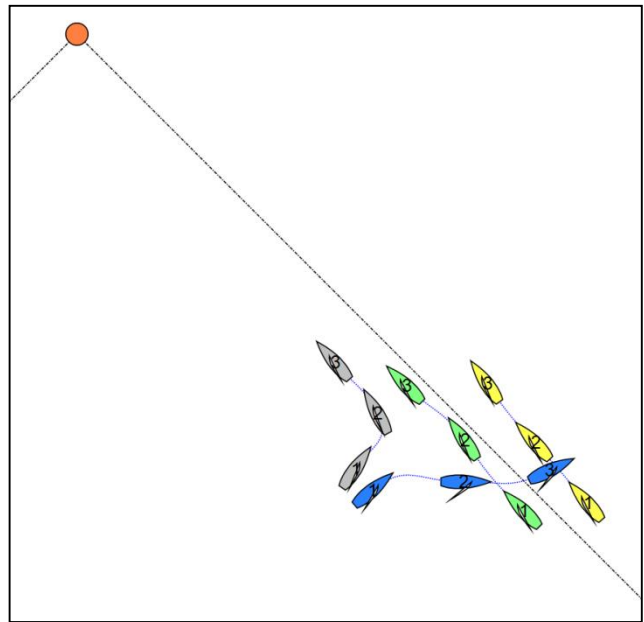
Jaune doit abattre pour croiser derrière Gris en position 2 (RCV 10).

Le problème va être légèrement différent sur le cadre tribord mais avec des résultats identiques :

Bleu et Gris sont coincés :

- Gris doit virer (RCV 10) et se retrouve sous le cadre : il ne va pas parer la marque.
- Bleu ne peut pas virer à cause de Gris (RCV 15 – *Acquérir la priorité*) et il doit éviter Vert et Jaune (RCV 10). Sa seule échappatoire est d'abattre derrière les deux bateaux... et de se retrouver hors cadre.

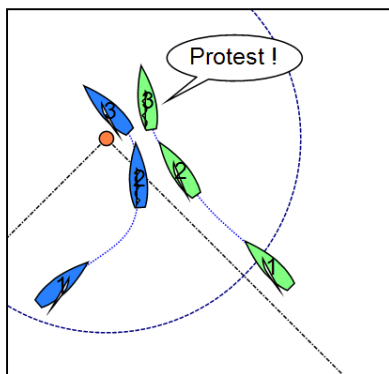
Ainsi, les deux côtés ont leurs avantages et inconvénients. Le choix ne dépendra que des conditions locales (marée, vent...) ou de considérations stratégiques.



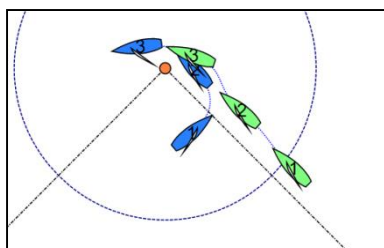
Donc, nous approchons maintenant de la marque. Si nous sommes sur le cadre tribord, nous devons nous assurer que nous parons la marque, point final (je n'ai jamais dit que c'était simple !).

Si nous sommes sur le cadre bâbord, il nous faudra virer pour contourner la marque du côté requis (bâbord). Nous avons donc deux options : soit parier sur notre chance habituelle et virer sur la marque (c'est-à-dire dans la zone des trois longueurs) dans un trou (s'il y en a !) dans la queue des tribordais ; soit être plus prudents et virer à l'extérieur de la zone des trois longueurs.

Pourquoi « plus prudents » ?



Bleu entre le premier dans la zone (pos. 1). A cette position, la règle 18 ne s'applique pas puisque les deux bateaux sont sur des bords opposés (RCV 18.1(a)). Il vire pour contourner la marque, et Vert doit modifier sa route pour éviter une collision (pos. 2 : RCV 13 – *Pendant le virement de bord*). En position 3, Bleu a terminé son virement de bord et est engagé à l'intérieur. Mais RCV 18.3(a) établit qu'*il ne doit pas obliger l'autre bateau à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact*. Vert doit le faire en pos. 3, et il est tout-à-fait en droit de réclamer contre Bleu.



Mais, si Bleu vire pour acquérir une position en route libre devant (pos. 2) à l'intérieur de la zone, seule RCV 12 – *Sur le même bord, non engagés* va s'appliquer, et Vert est tenu de se maintenir à l'écart : la règle 18.2(a) n'a rien à voir avec les situations route libre devant/route libre derrière.

Ainsi, à moins d'avoir assez de chance pour pouvoir virer et vous retrouver en route libre devant, il est très risqué de virer dans la zone des trois longueurs et donc d'approcher la marque en bâbord.

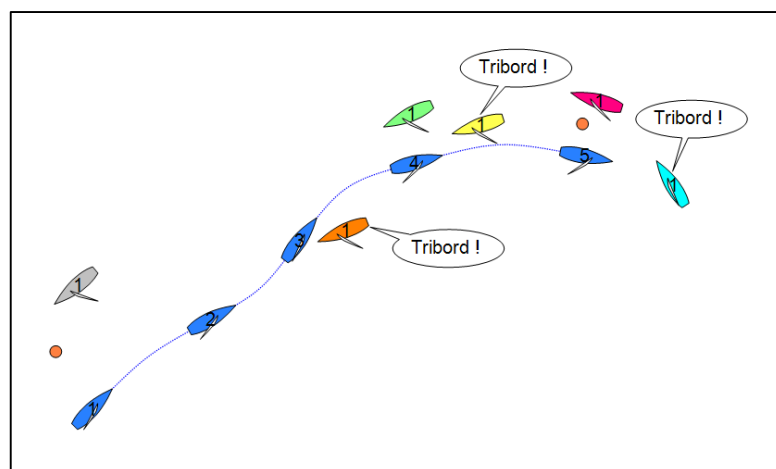
Virer à l'extérieur de la zone est beaucoup plus sûr :

- C'est moins encombré, vous aurez davantage de place (et de temps) et pourrez plus facilement choisir quand vous voulez virer ;
- Il devient alors plus facile de virer et vous retrouver en position route libre devant ;
- Moins de pression sur l'équipage, donc de meilleures manœuvres.

Sur cette photo, un certain nombre de bateaux bâbord amures, apparemment dans la zone des trois longueurs, sont en grosse difficulté : nous pouvons voir qu'ils abattent pour éviter les tribordais et qu'ils ne sont pas du tout près de contourner la marque ! Espérons qu'ils avaient une bonne raison tactique pour se mettre dans une telle situation.



De plus, si la marque 2 (dog leg) n'est pas parfaitement mouillée et que vous naviguez bâbord vers la marque 1, vous pouvez vous retrouver face-à-face avec les bateaux tribord qui descendent de la marque 1 vers la marque 2, ce qui va immédiatement vous mettre dans une situation très inconfortable.



Nous voyons donc qu'il est plutôt suicidaire d'approcher la marque 1 en bâbord amures.

La tendance actuelle est que de plus en plus d'épreuves seront arbitrées par des juges actifs sur l'eau ; ils essaieront de faire leur travail du mieux possible, ce qui pourrait rendre la vie de plus en plus difficile pour les amateurs de bâbord...