

Amélioration de la performance en LASER

Résumé
Des principaux thèmes étudiés
et
des consignes proposées
au cours de la

Préparation Olympique 2000

Analyse de l'entraînement et de la compétition

La technique (le savoir-faire)

Hyères 97

- Eléments de conduite à améliorer avec l'entraînement
 - plus de **finesse au prés dans le petit temps**

Medemblik 97

- Il y a des différences notables de styles de conduite entre les meilleurs laséristes mondiaux. Au-delà des réglages du gréement et de la **régulation barre - écoute**, c'est **l'action dynamique du barreur** qui semble être la dominante ; ceci afin de faire passer en puissance le bateau dans le clapot court et d'accélérer dans les vents irréguliers de Medemblik

Exemples au prés :

- Scheidt donne des grands "coups de rein" en se dépliant complètement au rappel avec une action simultanée de poussée de barre.
- Ainslie est moins violent que le Brésilien mais reste très actif.
- Les Scandinaves ont une technique plus classique, donnent des petits coups de rein répétés et adoptent une position de rappel moyenne mais efficace,
- F a une technique similaire à celles des scandinaves quoique le bateau semble écrasé et la transmission « **énergie fournie au rappel - glisse du bateau** » n'est pas optimale ; **l'assiette** du bateau est plus plate, ce qui provoque des trous de vitesse et une relance difficile dans le clapot (le bateau tape)

Les essais à l'entraînement et l'observation des meilleurs devront permettre de progresser dans ce domaine; les heures passées sur l'eau feront le reste.

Bari 97

- Il n'y a pas eu de véritables différences de vitesse entre les laséristes français et la concurrence étrangère. On remarque seulement des petites difficultés à tenir la position proche des adversaires dues aux particularités du vent (variations en force et direction) Il sera donc nécessaire dans l'avenir **d'adapter plus finement d'abord les réglages** et par voie de conséquence la conduite aux conditions que l'on rencontre.

Schématiquement pour un même **VMG** :

- **la vitesse** (bordure plus creuse) est privilégiée sur un bord obligatoire (vents évolutifs, bords refusant, atterrissages de la bouée au vent sur la lay line, augmentation de l'écart latéral avec des adversaires au vent, diminution de l'écart latéral avec des adversaires sous le vent...)
- **le cap** (bordure plus plate) est privilégié lorsque le nombre de virements de bord est important (vent oscillant, vent variable en force, bord adonnant, navigation au contact, diminution de l'écart latéral avec des adversaires au vent, augmentation de l'écart latéral avec des adversaires sous le vent...).
- Il est intéressant d'observer les modifications apparues au fur et à mesure de la compétition sur les voiles fournies par l'organisation des Jeux Med ; ceci est dû, à mon avis, à des habitudes de réglage et de conduite. Cela demande une vérification lors des prochaines navigations
 - Hypothèses : il y a une **rupture de profil** dans le premier tiers en bas de la voile accompagnée d'un pli plus important au niveau de la liaison des deux parties du mât du peut-être à un réglage plus creux en bordure et/ou un excès de halebas.

Cascais 97

- Globalement vous n'avez rien à envier des meilleurs étrangers, seulement quelques perfectionnements et une meilleure rapidité **d'adaptation aux variations des conditions de mer et de vent**.
 - être capable d'accélérer vraiment sur un bord abattu, ceci demande un travail plus important de **régulation de l'écoute**

Chili 97

- Comment les 4 meilleurs mondiaux font-ils la différence ?

Il n'y a pas de différence notable vue de l'extérieur dans les réglages entre les tous meilleurs mondiaux et les Français. On note cependant chez les ténors :

- une faculté d'adaptation et peut-être une meilleure **finesse des réglages** aux conditions rencontrées, la vitesse est constante à tout moment.
- en technique de navigation, c'est la même chose et l'on constate un travail important pour garder le Laser toujours **en appui** au prés comme au portant, les Scheidt et compagnie sont toujours à l'affût de la moindre vague et risée et sont en recherche permanente d'accompagnement des réactions du bateau. Il y a quelques différences de style entre les 4 premiers du Mondial ; mais ces mouvements d'accompagnement qui peuvent sembler brutaux si l'on regarde uniquement l'action du corps sont en réalité suffisamment énergiques pour avoir une influence sur le gréement, le bateau n'est donc jamais écrasé et a une **assiette latérale et longitudinale constante**. La transmission de l'énergie se fait uniquement dans le gréement.

Marseille 97

- conduite au près
 - pour D moins de halebas et moins de régulation avec l'écoute, **travail plus important de la barre** dans les vagues, lofe en montant la vague avec un placement du corps au rappel vers l'arrière puis abats en descendant la vague avec une reprise de la position initiale de rappel
 - il y a eu des différences de réglages de bordures : très creuse pour J, intermédiaire pour X, plus plate pour F, P et D ; on note aussi des différences de l'assiette latérale qui induisent des conduites adaptées : le **bateau gîté** donne de plus grandes **sensations dans la barre** et permet la relance dans les trains de vagues par des coups de rein , le **bateau à plat donne une barre neutre** et permet une bonne accélération de la coque mais demande aussi une plus grande vigilance dans le clapot.
 - 2 conduites différentes à tester lors de vos entraînements individuels
- conduite au large
 - pour D : **trajectoire** directe + régulation importante avec l'écoute
 - pour X et F : travail plus important avec la barre
- conduite au vent AR
 - pour D et F, **réglage de halebas** très choqué
 - pour X plus de tension de halebas
 - attitude un peu passive de l'ensemble des coureurs mais des variations de trajectoires notables, P et F recherchent les surfs dans le clapot avec une **dominante "barre"** tandis que X et D ont des trajectoires plus longues en faisant de la **fausse panne** dès que possible avec une **dominante "écoute"**.
 - 2 méthodes à confondre pour arriver à la navigation "Scheidt"
- concernant les réglages il serait préférable d'avoir des **références communes**
- Les différences de réglage et de conduite observées lors de ce stage peuvent être essayées et testées lors des prochains entraînements.

Bendor 1 98

- Différence sensible de réglage au près qui correspond à deux conduites différentes ;
 - la 1ère : peu de halebas + écoute plus bordée donne une chute fermée et une voile volumineuse,
 - la 2ème : un halebas étarqué donne un mât plus cintré et une voile plus fine mais avec une chute tendue cela demande une régulation de l'écoute qui est nécessairement plus choquée
- **Virements de bord bascules** : améliorer la relance et le 1er temps du virement.
- A est l'un des plus rapides dans le vent 6-10 nds (au près) ; F pense avoir plus ou moins compris son **système corps - barre**, mais cela nécessite de l'entraînement :
 - abattre légèrement juste avant la vague, puis en haut de la vague petit coup de barre rapide en donnant un coup de rein.

Bendor 2 98

- Au près : attention de naviguer un peu trop gîté, on peut considérer que savoir naviguer à plat dans le petit temps est le signe de sensations très pointues
- Au vent AR : un **repère sur l'écoute** pour donner le réglage de la voile à la perpendiculaire, une **girouette** est intéressante pour trouver l'**angle optimal du vent apparent** par rapport au réglage de la voile (en écoulement laminaire sur la fausse panne ou au grand large)
- Le **large serré**, les points importants sont :
 - le halebas choqué pour permettre à la voile de vriller et éviter à la bôme de toucher l'eau
 - une position au rappel reculée pour permettre de décoller l'étrave, d'utiliser les formes arrières planantes de la coque et d'éviter au safran de décrocher
 - une position au rappel bien calée pour permettre de faire corps avec le bateau (ceci implique de raccourcir les sangles de rappel)
 - une régulation importante de l'écoute pour maintenir une légère gîte de la coque pour plus d'appui et pour ajuster l'angle de la voile par rapport au vent apparent.

Vilamoura 98

- vitesse : mât souple qui demande à être plus précis et plus doux sur la prise de réglage (halebas)

Kiel 98

- Amélioration du **vent AR dans le petit temps** : garder le bateau stable avec peu de dérive et en contre-gîte avec un réglage de halebas qui permet à la chute de travailler toute seule, se concentrer sur la conduite avec la voile réglée en fausse panne

Autriche 98

- Au près le bateau se remplit d'eau rapidement, cela demande d'être très physique au rappel en libérant l'étrave par un coup de rein dynamique vers l'arrière (à la manière Scheidt), d'où une position dans le bateau un peu plus reculée qu'à l'habitude.
- Au vent AR pour X : ton bateau bouge trop en latéral et cela se voit de loin : il sera nécessaire de trouver de meilleurs appuis pour transmettre les effets de l'action de l'écoute sans faire rouler la coque

Sydney 2 98

- F trouve de meilleures sensations avec la voile du championnat d'Europe, mais est trop nerveux et brutalise son bateau, ce qui a pour conséquence de provoquer des manœuvres modestes, de faire décrocher sa voile et d'être trop limite avec les **règles de propulsion**.

Sydney 3 98

- F demande plus d'intervention directe de la part de l'entraîneur afin de comparer les différences de navigation des 2 coureurs présents : quelques réponses ont été données (les réglages sont similaires mais la conduite de F est différente) ; il est demandé à F de conduire le bateau avec une **dominante barre** pour suivre les vagues plutôt que de donner des coups de rein qui ont pour conséquence de faire dérapier le Laser, c'est donc une **conduite en finesse**.

Barcelone 99

- au près dans le très petit temps
 - attention au mettre trop de halebas lorsque le vent est très faible
 - régulation à l'écoute pour contrôler la **tension de la chute** avec un halebas détendu.
- au vent AR
 - attention de bien apprécier le moment où il faut arrêter les **trajectoires ouvertes** (du grand-largue à la **fausse panne**) qui ont pour conséquence d'accélérer mais aussi de rallonger la route dans la relance et le déclenchement des surfs et adopter des trajectoires limitées (du plein vent AR à la fausse panne) plus proche de la route directe.

Europe 99

- Au vent AR : quelques difficultés au vent AR (le halebas est un peu trop tendu et le suivi du vent à l'écoute pas satisfaisant)

Sydney septembre 99

- Au vent AR : afin que la voile ne soit pas trop choquée, une marque sera faite sur l'écoute pour délimiter la perpendiculaire. Installation d'une girouette devant le mât (pour plus de repères et un meilleur réglage de l'angle voile-vent)

Hyères novembre 99

- au vent AR, il est nécessaire de trouver d'autres sensations pour mieux **transmettre la pression de la voile** ; lorsqu'une risée arrive, il y a perte de puissance lorsque le bateau roule et un déséquilibre se crée (contre gîte excessive), la solution sera trouvée en gardant une assiette stable (travail de l'écoute et position dans le bateau)
- vent AR, des efforts pour se concentrer sur l'assiette et sur le fait de **regarder plus souvent derrière** le vent
- Au près : réglages à affiner dans le petit temps
- Au vent AR : se concentrer sur les points importants suivants :
 - maintenir une assiette latérale stable et en appui
 - garder toujours le maximum de tension dans l'écoute
 - transmettre la tension d'écoute par une position calée du bas du corps et dynamique du haut

Sydney décembre 99

- Au vent AR : mer plate, vent faible attention de trop choquer l'écoute lorsque l'on est en route directe plein vent AR (la perpendiculaire à l'axe du bateau est un bon réglage)
- Points à travailler : renforcer les acquis en conduite principalement au vent AR, améliorer la **vitesse d'exécution** des manœuvres

Palma janvier 00

- Entraînement dans des **conditions plus variées** avec mer clapoteuse
- Entraînement technique global : toutes les allures et manœuvres ont été travaillées
 - l'important est de faire des gammes en s'adaptant au bon niveau des partenaires d'entraînement.

Palma février 00

- Réglage au près : pour gagner un peu en cap, il est possible de recentrer la poulie de barre d'écoute en ramenant la bôme vers l'intérieur avec la main
- Entraînement intensif de toutes les allures et manœuvres essentiellement sur de petits parcours
 - bonne vitesse mais élever la combativité aux moments cruciaux de la régata (départ, passage de marque)

Hyères février 00

- Travail des **placements dans les risées** au vent AR.
 - au vent AR dans une risée plus forte, il est nécessaire de reprendre la route directe vers la bouée.

Hyères mars 00

- au vent AR quelques détails à ne pas oublier (attention de faire trop rouler le Laser, **par mer plate on met un peu plus de halebas**)
- attention aux trajectoires au vent AR (fausse panne prolongée pendant trop longtemps)

Cancun mars 00

- le chavirage à contre est provoqué certainement par un retard dans la régulation de l'écoute, ce retard pour border la voile fait contre gîter d'une manière excessive le bateau avec une perte de propulsion, l'abattée et l'auloffée doivent donc se faire avec le maximum de pression dans la voile afin de pouvoir accélérer, le suivi du vent doit se faire avec l'écoute
- au vent AR, un temps de retard de la régulation de l'écoute fait contre-gîter le bateau et provoque un déséquilibre.

Hyères 1 avril 00

- travail technique de **relance sur l'auloffée** au vent AR

Hyères 2 avril 00

- Au largue : revoir le **réglage de la dérive**
 - Attention de trop remonter la dérive au largue serré

Le physique (le bien être)

Hyères 97

- La semaine de Hyères vient après une régata sélective et l'on constate une **fatigue nerveuse** de l'équipe ; ceci s'explique peut-être par un manque de navigation à haut-niveau ou par une **charge d'entraînement** insuffisante.

Brest 97

- RAS

Medemblik 97

- Les conséquences de ces différents styles de navigation au près sont :
 - le **rappel dynamique** nécessite plus de **puissance musculaire** sur de courts instants (cela fait mal aux jambes)
 - les limites au rappel ne sont pas cardio-vasculaires mais plus tôt musculaires ; C nous fera la synthèse des relevés des fréquences cardiaques effectués à Medemblik.
- La condition physique se travaille aussi sur l'eau.

Bari 97

- Préparation physique en compétition :
 - le réveil musculaire le matin
 - l'échauffement** avant les manches
 - la récupération** active après la navigation.

Cascais 97

- Le rapport « 3 jours de récupération pour 3 jours d'entraînement (8 heures de navigation) » me semble beaucoup ; ceci est à mettre en rapport avec l'objectif à atteindre, la charge d'entraînement nécessaire pour arriver (être les meilleurs mondiaux) et votre **état de fatigue** réelle du moment ou votre **état de forme** permettant d'effectuer un bon championnat d'Europe.
- Les conditions rencontrées à Cascais (vent fort et bords obligatoires) ont demandé une excellente condition physique, sur ce point je pense qu'il manque des heures d'entraînement au rappel.
- un peu plus de **muscultation** permettrait de mieux encaisser les efforts de la navigation

Sydney 1 97

- Il est important :
 - de respecter une **continuité** à l'entraînement
 - d'augmenter progressivement la charge d'entraînement** afin de pouvoir supporter un travail comparable à celui effectué par les tous meilleurs mondiaux

Chili 97

- Comment les 4 meilleurs mondiaux font-ils la différence ?
La conséquence du travail technique important est qu'ils ont une très **bonne condition physique**. Cette dépense physique n'est pas dû uniquement à un rappel efficace, le genou n'est qu'à quelques centimètres du liston, mais à une action de tout le corps : **jambes presque tendues bien calées au rappel**, transfert du poids du corps d'une jambe à l'autre, mouvements latéraux et longitudinaux du tronc, action permanente des bras. Il ne faut pas croire qu'ils ne sont jamais fatigués car ils dépensent une importante énergie mais l'on remarque :
 - Qu'ils soignent leur échauffement qui est long et progressif, petit footing et étirements pour le réveil musculaire avant le petit déjeuner, toujours les premiers mis à l'eau, navigation et mise en condition avant le départ
 - qu'ils soignent aussi leur récupération (footing ou vélo, étirements...)

Dijon 97

- Il est nécessaire de donner la priorité à un **travail physique continu** proposé par le préparateur physique afin de répondre aux exigences du haut-niveau en Laser et de combler les manques éventuels des coureurs. En conséquence les **procédures d'évaluation** doivent être simplifiées pour permettre d'observer les progrès réalisés, de localiser les faiblesses et **d'ajuster les programmes d'entraînement**.

Bendor 1 98

- Fatigue et « pas de jambes au rappel », ceci est la conséquence de 3 séances consécutives de vélo le matin dont une en remplacement de la séance de muscultation initialement prévue.
Pour une meilleure efficacité, l'entraînement voile le matin semble préférable.

Font Romeu 98

- Entraînement soutenu avec ski de fond, muscultation, sports collectifs et natation.

Bendor 2 98

- tests de muscultation effectués
 - manque de puissance musculaire dans le haut du corps et **d'endurance de force** dans les jambes
- Performance moyenne pour le test navette de terrain, **VO2 max** de 53 ml/mn/kg, valeur inférieure à la VO2 max de laboratoire. Ce test qui demande des relances répétées sollicite partiellement le système "**anaérobic lactique**".

Embrun 98

- Test navette de terrain : progression de la VO² max 55 ml/mn/kg depuis le dernier test effectué sur Bendor

Aix en Provence octobre 99

- VO2 max de laboratoire : 58,5 ml/mn/kg, **FC max** : 176, poids : 79,6 kg **MG** : 11,7%

Maubuisson 99

- Test progressif course de terrain VMA : 16,5 VO2 max : 57,75 ml/mn/kg

Sydney septembre 99

- RAS

Hyères novembre 99

- **noter le charge d'entraînement physique et voile**
 - la synthèse sera transmis au préparateur physique
 - le mois d'octobre a été un mois de récupération sur le plan voile et de travail sur le plan de la préparation physique : 10,5h de voile, 38h de physique
 - la charge d'entraînement de novembre : 43,25h de voile 36h de physique
 - poursuite du programme proposé par le préparateur physique
 - entretien de l'entraîneur avec le préparateur physique

Sydney décembre 99

- Le programme d'entraînement physique a été respecté : l'entraînement voile a été soutenu : 7 jours à la suite avec des bons partenaires étrangers, 1 jour de récupération avant la compétition.

Hyères février 00

- Entraînement avec un travail efficace au rappel et une reprise de sensations dans la brise,
- Entraînement avec une bonne intensité et combativité, bonne vitesse à toutes les allures
- Quelques erreurs tactiques et des chavirages sont dus certainement à la fatigue provoquée par une semaine d'entraînement intensive.
- **Travail spécifique au rappel** : poursuite du programme proposé par le préparateur physique
 - l'objectif est très largement atteint et ce stage intensif a vraiment permis le travail des jambes au rappel. Ceci compense la série de vent léger que nous avons eu sur les entraînements précédents

Hyères mars 00

- bon entraînement sur le plan physique et technique avec la bonne intensité
 - fatigue sur le retour au prés par manque **d'alimentation adaptée à l'effort**.
- travail spécifique au rappel

Hyères 1 avril 00

- bon entraînement de reprise de sensation après 12 jours de récupération
- entraînement rendu difficile par un mal de jambes dû à la séance de musculation trop intense de la veille
- **Entraînement intensif**
- **entraînement sans opposition**, l'intensité est plus faible qu'avec des bons partenaires
- Entraînement physique : suivant le programme, 4 séances de force
 - une séance très intensive, et les 4 séances prévues.
 - le programme prévu après le mondial pour cause de maladie na peu être suivi ; attention tout de même à bien dosé tes entraînements car le temps perdu ne se rattrape pas.

Hyères 2 avril 00

- L'entraînement physique : à réaliser prochainement
 - spécifique avant le championnat de France
 - **rappel de force** après le championnat de France

Médemblik mai 00

- RAS

La tactique (comment y aller?)

Hyères 97

- on observe quelques petits **stéréotypes** qui pourront se réduire par une pratique à haut-niveau
 - choix d' une position médiane et centrée qui convient parfaitement dans un **régime de vent oscillant** mais qui n'est pas conseillée sur un plan d'eau cisailé ou au approche de bouée au vent avec une flotte très dense.
 - conséquences : **à chaque situation correspond une réponse tactique différente** qu'il serait bon de répertorier

Brest 97

- Tactique au vent arrière :
 - **regarder derrière le plan d'eau et les adversaires** afin d'anticiper sur les risées qui arrivent

Medemblik 97

- Tous les meilleurs mondiaux ont une navigation très près de l'axe du parcours ; ceci n'a rien d'exceptionnel dans un régime de vent oscillant. Ces coureurs **s'en écartent un peu** que lorsqu'ils sont mal placés afin d'exploiter au maximum les **espaces libres**.
 - apprendre à trouver du vent frais dans le dernier tiers du bord de prés.

Bari 97

- **Placement par rapport aux adversaires :**
 - lors des **contrôles**, vous êtes trop gentils en virant soit sous la flotte soit au vent décalés ; ceci à pour conséquence de laisser de l'espace à l'adversaire qui en profite souvent pour revenir.
 - essayer d'appliquer les principes suivants : lorsque je marque un avantage sur un ou des adversaires je le prends immédiatement lors d'un contrôle je me place entre l'adversaire et la prochaine marque à virer.
 - Axes de travail : prendre un plus de **risque** et marquer son **avantage**.

Cascais 97

- bords de prés favorables côté droit du parcours ayant pour conséquence
 - de limiter les combinaisons tactiques qui existent tout de même
 - de transformer la régata en bords de vitesse
 conséquence : être encore plus vigilant aux possibles sautes de vent car l'on a dans ces conditions tactiques une tendance à subir la course (dans ce cas, la vitesse et donc la condition physique sont déterminant)
- **Placement au contact**
 - anticiper l'approche de la bouée au vent,
- Le contrôle de l'adversaire sur un bord favorable à droite, c'est protéger le côté droit du plan d'eau en se plaçant devant en bâbord et au vent en tribord ; de même une attaque tactique dans ces conditions c'est se placer au vent de l'adversaire en tribord et faire de la vitesse sous le vent en bâbord.

Chili 97

- Comment les 4 meilleurs mondiaux font-ils la différence ?

La tactique de placement est le point fort des 4 meilleurs mondiaux. Ils se placent généralement sur la ligne au bon endroit et sortent de la flotte grâce à leur vitesse constante. Lorsqu'ils se trouvent dans un paquet, ils se placent de manière à avoir toujours du vent frais en se décalant sous le vent ou au vent. Dès qu'ils ont l'avantage sur un groupe de bateaux, ils le marquent. C'est ainsi qu'ils se sortent de situations difficiles et gagnent des places tout le long des manches. Pour cela et c'est particulièrement remarquable chez Scheidt l'observation des adversaires est permanente.

Bendor 2 98

- schéma tactique sur l'approche de la bouée au vent
 - 1 - lorsque la flotte est concentrée à droite et arrive tribord sur la lay-line : anticiper très tôt pour trouver une place dans le train de bateaux
 - 2 - lorsque la flotte est concentrée à gauche : se placer sur ou légèrement au-dessus de la lay-line afin de garder la priorité à l'approche de la bouée au vent

Dubaï 98

- les départs sont primordiaux car la flotte est dense sur de petits parcours, ce qui implique de partir dégagé et de prolonger sa route suffisamment pour fructifier l'avantage pris sur les bateaux naviguant en paquet juste après le départ,
- les bords de prés sont courts, ce qui limite les "**coups tactiques**" et demande de réagir vite en marquant les avantages pris et/ou en modifiant immédiatement les options tactiques s'il y a lieu pour ne pas trop perdre de places
- Afin d'éviter de perdre sur le paquet de droite et celui de gauche et assurer une manche moyenne, on peut se placer devant un des paquets dès qu'un avantage est pris. L'idéal est d'anticiper sur les mouvements de la flotte en appréciant la vitesse et la trajectoire de chaque paquet
- lorsque l'on marque un avantage sur la flotte choisir le paquet le plus important (**loi du plus grand nombre**)

- Concernant la prise de risque dans le choix de l'option à prendre, il est important de changer de fonctionnement dès qu'un avantage est pris et adopter une tactique de contrôle
- Pour limiter les dégâts : choisir une option au près avec un long bord de près à droite ou à gauche permet de bénéficier d'une portion de bord favorable ; par exemple s'il y a 3 coups tactiques au près (3 oscillations ou 3 risées ou...) un bateau qui part à droite bénéficiera de 2 sur 3 coups favorables tandis que le bateau qui part à gauche bénéficiera de seulement 1 sur 3 coups tactiques (c'est mieux que de faire à l'envers au milieu dans les dévents de la flotte) L'idéal est d'exploiter ces 3 possibilités.
- Au vent AR lorsque l'on est dans les premiers dans une flotte dense :
 - se placer sur le **rebord du paquet** qui suit afin d'avoir un vent frais et ainsi se concentrer sur la vitesse
 - se placer à droite en descendant s'il y a eu un **backing** (rotation à gauche) du vent et inversement se placer à gauche s'il y a eu un **veering** (rotation à droite), l'idéal est d'anticiper ce placement en observant les rotations du vent avant le passage de la marque au vent

Hyères 98

- Lorsque que l'on n'a aucune idée du bord favorable au près avant le départ il est primordial de chercher des indices essentiels afin de déterminer les tendances du vent en utilisation le compas (le bord est-il refusant ou adonnant?) et en observant d'une manière très pointue les trajectoires des autres concurrents (à droite et à gauche que se passe-t-il? le vent est-il plus ou moins fort?...)

Brest 98

- Comportement tactique : lorsque je bénéficie d'un bord favorable (ex : côté gauche) et que je décide de marquer l'avantage pris sur une partie de la flotte (ex : côté droit), il ne faut pas me réjouir trop vite et il est nécessaire d'observer et de vérifier en permanence les bateaux qui poursuivent l'option favorable que je viens de quitter (ex : côté gauche) pour savoir si cette option reste valable ou pas.

Medemblik 98

- Adapter la tactique en fonction de son classement et le moment dans une manche, exemple : jouer principalement l'option au 1er bord de près ou lorsque que l'on est mal placé au contraire contrôler la flotte lorsque l'on est bien placé principalement dans le dernier bord de près.
- Marquer un avantage sur la flotte doit se faire dans les bonnes conditions : se placer entre la bouée et la flotte ou au minimum réduire l'écart latéral mais éviter de **recroiser** trop longtemps la flotte si l'on est dans un système de vent oscillant afin de se laisser la possibilité d'exploiter les variations du vent

Copenhague 98

- position sur une ligne de départ en fonction de l'option à prendre
- choix de l'option à prendre au vent AR en fonction de la rotation du vent et prise de repères (l'orientation de la girouette, la direction de la marque sous le vent, la cap du parcours)

Kiel 98

- amélioration du vent AR dans le petit temps
 - sur le plan des trajectoires : se placer sur l'amure qui permet la route la plus directe, il faut donc savoir d'une part quel est le cap de la bouée sous le vent (ou bien la repérer à l'œil) et d'autre part l'évolution droite ou gauche du vent par rapport à l'axe du parcours
 - sur le plan du placement par rapport à une flotte très dense : se placer en bordure extérieure si le vent est à gauche ou en bordure intérieure si le vent est à droite
- amélioration des dégagements dû aux dévents au près
 - lorsque un ou plusieurs bateaux virent au vent, il est important de réagir très vite pour ne pas perdre du terrain, avant de virer ou de faire de la vitesse s'assurer qu'il y aura un espace libre pour trouver du vent frais.

Hongrie 98

- Les dévents : lorsque l'on va se retrouver dans une situation sans issue il est nécessaire de réagir rapidement afin de se dégager

Sydney 3 98

- Dans un vent oscillant lorsque l'on marque un avantage sur un paquet il est prudent de réduire l'écart latéral dès que possible afin d'éviter de perdre du terrain lorsque le vent va à nouveau revenir.

Barcelone 99

- En tactique au près lorsque l'on s'aperçoit qu'un bord est favorable : il est payant de prendre un peu plus de risque pour créer une différence.
- **Les prises de repères tactiques** (s'obliger à regarder autour de soi) :
 - il ne faut pas dissocier les paramètres "adversaires" et "bords favorables", chacun prenant un peu plus d'importance à des moments clés de la régata
 - **l'observation des adversaires** et des meilleurs coureurs permet aussi de confirmer les bords payants, il est donc nécessaire de les regarder souvent pour ne pas perdre des opportunités de gagner des places ou d'augmenter son avance.

Hyères 99

- les départs
 - le risque à prendre sur le positionnement sur la ligne de départ par rapport à une option définie à l'avance ou par rapport à une position très favorable (bâbord ou tribord)
- la simplification des schémas tactiques
 - au près limiter le nombre de virements de bord et prendre un peu plus de risque dans les options. Mais il sera nécessaire de regarder plus souvent les trajectoires des adversaires pour valider ces prises de risque. Au vent arrière quelques options aléatoires (dans certaines situations il est préférable d'attendre)

Médemblik 99

- tenir les positions rapprochées au près.
- prolonger les options favorables

Kiel 99

- au vent AR
 - **la tactique/parcours** consiste à choisir l'amure (en fausse panne ou au grand largue) qui se rapproche le plus possible de la route directe
 - **la tactique/vent** consiste à se placer dans le vent plus fort et du côté de la rotation du vent
 - **la tactique/adversaires** dans une flotte dense consiste à se placer sur l'un des bord de la flotte pour garder du vent frais.
 - Le choix de la trajectoire au vent AR sera donc la résultante de ces **3 paramètres tactiques**. Dans le cas présent le fait d'avoir "croiser la flotte sur une trajectoire trop écartée de la route directe" fait rallonger la route et ralentir (le dévent de la flotte), cette perte n'a pas compensé le bénéfice d'un vent plus fort.
- Au près : c'est aussi la résultante et l'importance des 3 paramètres tactiques (parcours, vent, adversaires) qui détermine la bonne trajectoire
 - tactique/adversaires :
 - il y a des moments dans une régates où il n'est pas question de perdre une seule place car les conséquences peuvent être sévères. C'est le cas au passage de la marque sous le vent, le but étant de se placer à l'intérieur afin de ressortir au près devant ses adversaires ; il est donc nécessaire de mettre tout son énergie pour atteindre ce but.
 - Plus je mets d'écart latéral avec mes adversaires plus le risque augmente ; risque de gagner des places ou aussi d'en perdre. En principe lorsque je suis bien placé (dans les 10 premiers) je m'écarte peu et j'essaye de gagner par petites touches ; au contraire quand je suis mal placé, je peux prendre plus de risques mais ceci d'une manière réfléchie.

Kiel 99

- au vent AR
 - tactique/parcours : vent à gauche de l'axe du parcours je me place en fausse panne bâbord ou au grand largue tribord sur la route directe
 - tactique/adversaires : vent à gauche de l'axe du parcours je me place sur le bord extérieur droit de la flotte
 - tactique/vent : vent à gauche de l'axe du parcours je me place sur le côté gauche du parcours
- au près
 - tactique/parcours : rester dans le cadre, toutes les trajectoires hors-cadre rallongent la route. Dans des cas particuliers (flotte très dense, vent + fort...) il est parfois rentable d'arriver légèrement hors-cadre

Europe 99

- améliorer l'appréciation des différences (trajectoires, vitesse, bords favorables...) avec les adversaires directs (ceux juste devant et ceux juste derrière) afin de réagir aussitôt pour rester au contact
- manque d'opportunité : simplement aller chercher du vent plus fort sur la gauche du plan d'eau et ensuite exploiter les bascules du vent

Sydney septembre 99

- la situation s'améliore lorsque l'on reste au contact des meilleurs en réagissant vite aux variations du vent
- Au vent AR dans une flotte très dense (se placer par rapport au vent et sur le bord de la flotte) et un vent irrégulier (aller chercher les risées et soigner les relances)
- Au près : un essai de bord avant le départ peut conduire à des erreurs d'analyse ; le placement à gauche de la flotte est risqué par rapport au vent plus fort venant de la droite
- Anticipation et placement sur la ligne par rapport au vent qui rentre sur la droite du parcours
- Lors d'un système de vent oscillant avec intensité aléatoire il est nécessaire d'exploiter au mieux et immédiatement le vent présent. (rythme et opportunité)

Hyères novembre 99

- passivité : rester trop longtemps dans les dévents et les refus.
- réduire les moments "passifs" afin de réagir plus vite, le principe étant de ne pas admettre perdre du terrain sur les adversaires

Sydney décembre 99

- Au vent AR : lorsqu'une risée va passer sur l'un des côtés de ma trajectoire, ne pas hésiter à aller chercher ce vent quitte à empanner.
- A l'approche de la bouée au vent : vent faible, flotte compacte, éviter d'arriver sur l'axe c'est à dire la plus part du temps entre 2 paquets, au contraire choisir l'une des 2 lay lines
- Au près : lorsque le paquet de gauche n'est plus dangereux, rester au contact avec le paquet de droite (d'autant plus si c'est favorable côté droit)
- évaluer par l'observation les paramètres tactiques vent - adversaires – parcours
- être réactif sur ce plan d'eau très changeant
- Points à travailler : améliorer la tactique au contact en rapport avec une meilleure combativité compétitive, continuer le travail sur le choix des paramètres tactiques essentiels (vent - adversaires - parcours)

Palma janvier 00

- une mise en action tactique un peu lente a pour conséquence d'être en retard sur les coups tactiques (le vent variant de façon aléatoire)
- A éviter : les temps de retard sur les variations du vent, les écarts importants avec les adversaires, les croisements dans des conditions plus mauvaises que les adversaires.
- tactique au contact
 - se mettre en position d'**attaquant** plutôt que de **défenseur** (contrôle plus rigoureux, réduire les moments "passifs"...)

Palma février 00

- Agressivité et départs
 - continuer à s'entraîner avec plus de tonicité, d'agressivité et donc de combativité compétitive
- tactique au contact
 - poursuivre la navigation au contact en se plaçant en position d'attaquant

Hyères février 00

- tactique au contact
 - il est bon de savoir gagner par petits coups tactiques
 - Dans un vent oscillant, il faut partir du principe de "recroiser dès que possible", même par petits contre-bords, afin de réduire le risque que l'on vient de prendre.

Hyères mars 00

- Attention à l'approche de la bouée au vent : le choix de virer ou de passer derrière des adversaires arrivant tribord amure dépend si l'on se trouve en dessous ou sur la lay line.
- Recroiser les adversaires par petits coups (en escalier)
- tactique au contact, travail des départs, des passages de marques, des petits coups tactiques
 - la présence des partenaires d'entraînement étrangers d'excellent niveau permet de réaliser ce travail

Cancun mars 00

- Vent AR : trop longtemps sur la fausse panne = plus de route + décalage/adversaires
- Points à travailler :
 - au près : renforcer des acquis, améliorer le contrôle sur le dernier près lorsque je suis bien placé
 - au vent AR, renforcer la progression technique en améliorant la relance sur l'auloffée et la position/adversaires sur les approches de la bouée ou porte sous le vent

Hyères 1 avril 00

- Entraînement tactique : attaque du vent AR et approche de la porte sous le vent

Médemblik mai 00

- RAS

Warnemünde juin 00

- En règle générale lorsque la porte sous le vent est bien mouillée : venant de la gauche du plan d'eau on prend la bouée tribord et venant de la droite du plan d'eau la bouée bâbord

Kiel juin 00

- Dans ces conditions très aléatoires, il est difficile de prévoir ce qui va se passer et les seuls repères tactiques sont les trajectoires des adversaires répartis sur tout le plan d'eau. Afin de limiter les risques, le fonctionnement qu'il est possible s'adopter est de ne jamais admettre perdre le moindre mètre sur l'adversaire en prenant le vent que l'on a à sa disposition dans le bon sens c'est à dire prendre la route la plus directe vers la prochaine bouée.
- dans une flotte aussi compacte où le gain de places se joue au mètre près, il est nécessaire d'être très précis pour ajuster les passages de marques et l'arrivée

La stratégie (où aller?)

Hyères 97

- La démarche utilisée pendant cette semaine a eu pour but de vous faire acquérir une méthode d'analyse d'un plan d'eau. Cette méthode consiste à hiérarchiser les différents paramètres observables avant et pendant la course afin de déterminer avant les autres les bords favorables. C'est une aide à la décision qui demandera de l'entraînement. Ainsi je vous demanderais dès les prochaines régates d'utiliser la fiche non pas après et collectivement comme pendant la semaine de Hyères mais avant chaque manche et individuellement ; vous pourrez de ce fait valider ou rectifier vos hypothèses en fonction de ce qui s'est réellement passé.

Brest 97

- mise en application de la démarche utilisée pendant la semaine de Hyères
- Cette méthode doit maintenant être appliquée systématiquement pour chaque manche :
 - avant la manche pour se déterminer sur une option
 - pendant la manche pour s'adapter à de nouvelles observations
 - après la manche pour analyser et valider les expériences.

Bari 97

- Analyse du plan d'eau et options franches
 - lorsque l'on est sûr de son analyse, il n'y a pas d'hésitation à avoir.
- Continuer à appliquer la méthode de hiérarchisation des paramètres que l'on a vus ensemble.

Cascais 97

- Continuer à soigner la préparation de manche.

Hyères 98

- l'observation du plan d'eau doit permettre de dégager des schémas stratégiques simples

Kiel 98

- Démarche : En fonction de l'évolution prévue et observée du vent synoptique, de l'établissement du thermique, des effets de sites reconnus, de la répartition du courant, des passages nuageux, de l'état de la mer, de la géométrie du parcours et ensuite pendant la manche de la répartition de la flotte sur le plan d'eau :
 - 1° faire des hypothèses d'option ou de choix tactiques avant et après le départ
 - 2° valider ces hypothèses en naviguant avant le départ en tenant compte des sensations ou des impressions que l'on ressent pendant cette navigation
 - 3° adapter ces choix tactiques pendant la régates en fonction de ce qui s'est passé (tout le monde peut se tromper)

Autriche 98

- Attention de trop vite conclure à des bords obligatoires dans un vent faible non bien établi

Sydney 98

- Lorsque l'on veut préparer une navigation ayant pour objet l'étude d'un plan d'eau, il me semble nécessaire de prendre d'abord à terre le maximum d'information (carte météo, carte de courant etc... que vous avez à votre disposition) et ensuite observer en mer le plan d'eau afin d'avoir une idée de la stratégie et la tactique à adopter. Cela doit devenir une routine qui vous permettra d'avoir un peu plus d'assurance et de confiance dans les choix que vous prenez.
- Si avant le départ l'observation du plan d'eau montre des tendances ou des effets de site remarquables, il est utile de se placer dans cette partie favorable du parcours afin de ne pas hésiter lors des situations tactiques rapprochées

Sydney septembre 99

- étude du plan d'eau des Jeux Olympiques
 - observation et prise d'information sur les différents parcours prévus : des fiches synthétisant les navigations effectuées sur les différentes zones de course ont été réalisées par l'entraîneur suite au retour des coureurs. L'intérêt de ce travail a été perturbé par l'obligation de résultat tant pendant la période d'entraînement que durant la période de compétition, sachant que beaucoup de sources d'informations sur le plan d'eau sont déjà à disposition des coureurs

Sydney décembre 99

- Points à travailler : limiter les moments d'hésitation en se fiant à ses observations et ses intuitions et prendre des décisions plus fermes

Cancun mars 00

- le choix du placement sur la ligne de départ est fonction de l'option que l'on veut prendre
- Points à travailler : les départs
 - position plus marquée sur la ligne/l'option favorable droite ou gauche d'un plan d'eau

Le psychologique (le savoir être et le comment être)

Hyères 97

- **Préparation d'une compétition.** Une rigueur dans ce compartiment du jeu vous permettra d'améliorer la **concentration** et la mise en condition face à la compétition sachant qu'à un haut-niveau le moindre détail compte.
- La **préparation mentale** sera alors la résultante d'un travail qui peut devenir une routine dans les différents compartiments du jeu :
 - exemples :
 - la technique, échauffement avant le début de la manche
 - le physique, échauffement avant la manche mais aussi récupération après
 - la tactique, vérification des éléments du parcours (départ, bouées...)
 - la stratégie, observation des paramètres et choix d'une option (vent...)
 - le mental, imagerie avant le départ du film qui résume cette préparation préalable

Bari 97

- Points à travailler :
 - la **combativité**
 - la **régulation du stress** pendant les compétitions à enjeu

La Rochelle 97

- conseils et outils en préparation mentale
 - en comparant le profil de performance au top niveau en Laser et votre **profil de performance** personnel du moment, vous pouvez en déduire vos **objectifs de travail** en les programmant dans le temps (sur 3 ans, sur une saison, sur une action, en entraînement collectif ou individuel comme en compétition)
 - **Gestion des émotions** : ne pas aller contre et laisser reposer, cela a pour conséquence de les dissiper plus rapidement
 - faire attention à la projection de soi-même sur son entourage surtout pour l'entraîneur
 - prendre conscience de ce qui est du ressort des opinions par rapport à des faits établis

Cascais 97

- Trouver les moyens en imagerie mentale à utiliser avant la manche ou avant de s'endormir afin d'éliminer les grosses fautes (au passage de marques ou sur des situations de départ)

Chili 97

- Mise à l'eau tardive de l'ensemble de la délégation française : après 3 jours d'inactivité, les Français ne semblent pas réaliser que le championnat du Monde débute aujourd'hui
 - retard sur le parking
- Comment les 4 meilleurs mondiaux font-ils la différence ?
 - Difficile de porter un jugement dans ce domaine ; cependant ils ont une capacité importante de concentration. Ils ne baissent jamais les bras et sont des **compétiteurs tenaces** qui ne font jamais de cadeaux ; ceci dans le **respect des règles**.

Bendor 1 98

- Entretien d'explicitation avec l'entraîneur (les placements sur la ligne de départ au Mondial et à l'Européen) axe de travail proposé : l'**agressivité**, le timing et le lancement dans les 20 dernières secondes, la distribution des repères lors des départs sans repères à terre.

Dubaï 98

- **niveau d'activation** insuffisant par excès de confiance, pression psychologique néfaste provoquée par l'obligation de résultats pour rester en Equipe de France ou par l'enjeu des sélections aux JO ou par la position de leader français ou par un changement de fonctionnement dans la préparation qui provoque une régression (du "feeling" à la compréhension formalisée de la pratique) ...

Autriche 98

- "Se poser trop de questions" est néfaste pour avoir **confiance en soi**
- Le stress est devenu excessif. Remède : libérer l'esprit des petits problèmes de matériel ou de vitesse et se concentrer sur le déroulement de chaque manche à venir en essayant de "bien régater".

Melbourne 99

- A propos des critiques sur l'hébergement :
 - à partir du moment où le minimum est assuré (un lit et des repas complets), il est important de la part des coureurs de pouvoir résister aux conditions et aux contraintes liées à ce long séjour en Australie sans que cela devienne un prétexte à une contre performance.

Hyères 99

- L'entraîneur est resté volontairement en retrait pendant ces 3 jours pour laisser les coureurs se préparer librement
- Il ne semble pas avoir de stress et de "pression" excessifs avant la compétition
- Préparation psychologique : observation et intervention du préparateur mental sur 2 journées
 - gestion du stress
 - comportement compétitif combatif
 - le lancement de la compétition
 - la phase finale

Médemblik 99

- Avec de la persévérance et un travail continu il est possible de rivaliser avec les meilleurs mondiaux.
- La moindre baisse de forme en Laser a des conséquences importantes sur le classement mondial.

Kiel 99

- un sac plastique et des algues peuvent provoquer une déconcentration

Europe 99

- Sur le plan mental il est très néfaste de penser à ce que l'on aurait pu faire si. Même si certaines disqualifications sont difficiles à admettre, elles existent et on ne pourra pas remonter le temps ; il est donc nécessaire de se concentrer à nouveau sur ce qui vient (dans le cas présent préparer la manche suivante)

Sydney septembre 99

- Discussion sur les éléments essentiels d'une préparation personnalisée d'un coureur
 - bien s'imprégner après réflexion sur les objectifs à atteindre du programme (entraînement, compétition, période de récupération) afin de s'attendre à ce qui va se passer
 - avant la compétition à objectif de performance : se sentir bien physiquement grâce à un programme d'entraînement physique adéquat
 - avant la compétition à objectif de performance : arriver tardivement sur le lieu du championnat
 - hébergement pendant la compétition à objectif de performance : environnement qui permette une autonomie, une certaine liberté, un isolement afin d'éviter le regard des autres, le résultat des autres par rapport à ses propres performances, un entourage amical, une intervention réduite de la structure. Il n'y a pas de problème d'intégration dans l'équipe de France mais un fonctionnement individualisé est souhaité et essentiel pour réaliser une bonne performance.
- en déduire un fonctionnement type, un programme et s'y tenir
 - Pour se placer dans des conditions favorables à la performance, il est nécessaire de s'organiser en fonction de son fonctionnement propre et de s'y tenir afin de ne pas se laisser influencer par les sollicitations extérieures
- Comment se mettre en action et se concentrer?
 - déroulement prévu d'une journée de compétition
 - Objectif : définir le timing et les actions d'une journée de compétition
 - Timing : départ de Piriwinkle à 9h15, départ sur l'eau minimum 1h avant le départ
départ de la marina après l'affichage des réclamations
 - Actions 1 - coureurs : prendre les info qui vous semblent utiles pour vous placer dans de bonnes conditions avant les manches car c'est votre propre fonctionnement qui est important
 - * prises d'info à terre, sur l'eau
 - * échauffement et prise de sensations avant le départ
 - * récupération entre les manches et après la journée de compétition (kiné, autres...)
 - 2 - entraîneur : recommandations sur les sources d'informations (entraîneurs, spécialistes, documentations...) devant être utilisé suivant les besoins propres des coureurs
proposition de l'entraîneur et accepter par les coureurs
 - * sur le plan d'eau : synthèse des comptes rendu passés, carte des courants sur le Zeppelin, observation et commentaires avant la manche
 - * assistance sur l'eau : à bord du Zeppelin eau prévue par l'entraîneur, nourriture par les coureurs, matériel de rechange, positionnement du bateau coach
 - * bilan journalier : discussion individuelle après les manches (sur la course, sur le plan d'eau) faite à la Marina, compte rendu effectué par l'entraîneur, une fois à Piriwinkle soirée libre pour les coureurs.
 - * prises de vue vidéo : enregistrement des trajectoires de la flotte au près et au vent AR pouvant être visionner pendant les journées de réserve mais surtout par la suite à la maison
- déroulement d'une journée d'entraînement voile pour les coureurs
 - début de matinée libre
 - départ pour la marina à 11h
 - préparation du bateau, bricolage
 - mise à l'eau 13h

- navigation de 2h30 à 3h avec bons partenaires sur parcours banane retour à Piriwinkle à 17h
- débriefing de la série de 20 minutes
- soirée libre (1 débriefing collectif, 1 réception chez le consul)
- déroulement d'une journée de compétition pour les coureurs
 - début de matinée : prises d'informations météo et plan d'eau
 - départ pour la marina à 9h15
 - préparation du bateau, concentration
 - mise à l'eau entre 10h30 ou 11h suivant la zone de course
 - compétition
 - débriefing à chaud et d'une manière individuelle avec les coureurs
 - retour à Piriwinkle après la fin de l'affichage des réclamations
 - une fois à Piriwinkle soirée libre
- déroulement d'une journée de réserve pour les coureurs
 - au libre choix et au rythme personnel
 - avoir une activité
 - entraîneur en retrait mais présent si nécessaire (vidéo des manches précédentes...)

Sydney décembre 99

- il est important, même dans ces moments difficiles de s'accrocher afin d'éviter les erreurs de base qui sont dramatiques en terme de classement et par voie de conséquence amplifie le mauvais état mental. "**savoir accuser le coup**"
- **les réactions à chaud** même virulentes de l'entraîneur doivent être prises comme une source de progrès et non comme une contrainte. L'entraîneur n'est pas là pour faire plaisir mais pour apporter son aide aux coureurs.
- points à travailler sur le plan mental : améliorer la combativité compétitive, se placer dans les conditions optimales pour réaliser une performance

Palma janvier 00

- une certaine lassitude s'est installée, elle est provoquée par un vent léger et peu varié mais aussi par un nombre de partenaires d'entraînement trop faible.

Hyères février 00

- il est pourtant important de ne pas baisser les bras même lorsque la motivation n'est pas au beau fixe, il est nécessaire de trouver les ressources en se rappelant les objectifs de travail car l'entraînement n'est pas toujours une partie de plaisir.

Hyères mars 00

- RAS

Cancun mars 00

- discussion sur l'état mental des coureurs suite à une remarque de l'entraîneur
 - l'entraîneur doit faire des remarques même si cela ne fait pas plaisir au coureur mais il est préférable que l'analyse de l'entraîneur se fasse à froid le soir après les manches plutôt qu'entre les manches où le temps est compté (récupération physique et mentale - échauffement)
- points à travailler :
 - mental : réduire la tension lorsqu'il y a de l'enjeu en adoptant sa manière personnelle de vie, améliorer la combativité compétitive (de pas admettre perdre une seule place)

Hyères 1 avril 00

- bilan de la préparation hivernale suite au championnat du Monde
 - le découpage 1 semaine d'entraînement voile - 1 semaine d'entraînement physique donne toute satisfaction
 - les 6 stages avec de très bons partenaires d'entraînement étrangers ont permis de réaliser des entraînements de qualité
 - la participation à la régata de Miami en remplacement du stage de Font Romeu a été ressentie comme utile ; ceci a permis une **confrontation** à un bon niveau de compétition
 - maintenant il est important de maintenir le niveau atteint en se concentrant sur quelques points à travailler
- une discussion sur **l'intervention de l'entraîneur** lors des compétitions à objectif de résultats
 - Il y a une différence entre les interventions à chaud juste après une manche et les débriefings à froid en fin de journée, si l'on est là pour se dire les choses il est nécessaire pour l'entraîneur d'y mettre les formes :
 - entre 2 manches il y a 3 phases bien distinctes
 - phase 1 le retour à chaud sur la manche doit se limiter à 2 ou 3 événements essentiels et être court, c'est un réglage de la manche passée pour la manche à venir, la communication de l'entraîneur au coureur devant se faire d'une manière calme et préparée au préalable par des prises de notes, les problèmes techniques ou tactiques devant être discuter à froid le soir

- phase 2 la récupération physique (repos, alimentation, étirements..) et mentale, peut se réaliser seul ou avec l'aide de l'entraîneur, le principe étant de « positiver » et de se relâcher quelques instants
- phase 3 la concentration et la préparation de la manche à venir, reprendre les routines de prises de sensation et d'information sur le plan d'eau,
- Règles à respecter :
 - le coureur doit immobiliser son Laser près du bateau coach afin d'améliorer la communication
 - l'entraîneur et le coureur doivent bien séparer les 3 phases décrites ci-dessus car il ne peut y avoir interférence
- Points à améliorer :
 - pour l'entraîneur, la forme dans les interventions (moins passionnées) de la phase 1
 - pour les coureurs, apprendre à supporter et à digérer les agressions externes (OCS, pénalités du jury, concurrents, remarques de l'entraîneur....) c'est à dire la phase 2 (la récupération) et 3 (la préparation) lorsqu'il y a eu excellente manche ou au contraire grosses fautes.

Hyères 2 avril 00

- RAS

Muiden mai 00

- Discussion sur la préparation finale :
 - La démarche est d'étudier les avantages et les inconvénients des différentes propositions
- Discussion sur la qualité du programme d'entraînement à Sydney pendant le mois d'août et avant la 1e manche des JO : cette période doit intégrer l'entraînement voile pour l'adaptation au plan d'eau, l'entraînement physique pour le développement de la forme, la récupération (journée de repos, break de quelques jours) sachant que la charge d'entraînement doit être équilibrée (charge plus importante au début du séjour, et allégé à l'approche du début de la compétition)

Médemblik mai 00

- Discussion sur le programme sportif pendant le séjour à Sydney

Warnemünde juin 00

- trop de stress avant le départ (1 heure d'attente) et inquiétude sur la tactique à adopter provoquent un manque de lucidité
- Concernant la présence et l'intervention de l'entraîneur, des modifications ont été apportées dès le début de la compétition par :
 - des retours sur l'eau et des débriefings brefs
 - un retrait volontaire de l'entraîneur au quotidien depuis le début de la compétition :
 - petits déjeuners pris individuellement
 - info météo et présence réduite avant la mise à l'eau
 - info sur le plan d'eau juste avant les 6'
 - entre les manches des retours et des réglages à apporter brefs
 - des débriefings très succincts au retour à terre
 - les après-compétitions sont libres
 - 2 repas pris en commun pendant la compétition
- Recommandations données par écrit avant le départ pour Kiel
 - 1 - Analyse de l'entraîneur sur la performance de l'Européen
 - alternance de bonnes et mauvaises manches : manque de constance malgré la volonté de réussir
 - les hypothèses de cette contre-performance
 - un "mental" trop fragile provoqué par un stress important face à l'objectif de résultat ; des regrets sur « ce qui aurait pu être si » en remettant en cause la préparation (programme, environnement...) ceci est très néfaste sur la confiance en soi et donc sur la performance
 - 2 - Préparation pour l'Eurolymp de Kiel
 - 3 jours de récupération complète (mentale et physique...)
 - valider le choix du matériel (voile - mât) pour la compétition (sachant qu'il sera possible d'adapter le gréement à la force du vent) ; coller les autocollants Bouygues dans la voile si nécessaire
 - repositionner le "mental" en se concentrant sur ce qu'il y a à faire pour bien régater par de l'imagerie mentale sur des situations positives en modifiant l'environnement

Kiel juin 00

- choix d'un hébergement chez l'habitant en dehors de la structure Equipe de France afin d'éviter la "pression" du groupe face au résultat à atteindre
- trop de stress et trop de tension font perdre ses moyens

La technologie (Avec quoi y aller?)

Brest 97

- la ferrure de halebas a cassé
 - il est impératif de posséder chacun un gréement complet de rechange pour chaque déplacement
 - il est aussi impératif d'amener dans le bateau entraîneur un gréement complet qui peut servir à l'ensemble de l'équipe.

Bari 97

- le jury a autorisé l'utilisation de lustreuse
- Lorsque l'on n'est pas persuadé de l'efficacité d'un produit, il n'est pas souhaitable de l'utiliser en compétition ; les essais devant être réalisés d'abord à l'entraînement.

Sydney 1 97

- RAS

Marseille 97

- pesage des gréements (bas et haut de mât) et discussion sur le protocole de mesure en statique du cintre des mâts de D,
 - le haut et le bas de mât de D sont respectivement plus légers d'environ 200g ; ceci implique certainement un gréement plus souple et justifie peut-être une prise de halebas au prés plus faible. D utilise un protocole similaire aux Finnistes : blocage du mât à 45°, poids de 12 kg en tête de mât, prise de 3 mesures entre le haut du mât et la fixation du halebas. D nous annonce que les mesures du haut et du bas doivent être égales afin d'obtenir un cintre régulier tandis que la mesure du milieu détermine la souplesse du mât.
 - il serait intéressant de connaître en même temps que les poids des mâts le cintrage du gréement adapté au gabarit de chacun.

Autriche 98

- nettoyage des coques chaque jour de compétition

Sydney 3 98

- On sait maintenant qu'il y a des différences dans les gréements Laser (mât, voile) Au regard du peu de différence qui existe entre les coureurs, il me semble nécessaire lors d'une régata importante d'apporter ou de posséder un gréement avec lequel on est habitué. Mais attention ceci ne doit pas empêcher l'adaptation à d'autres gréements pendant l'entraînement, car au championnat du Monde ou aux JO le matériel est fourni.

Barcelone 99

- le bas de mât plus raide semble donner de la puissance et du cap au pré

Brest 99

Commentaires de l'entraîneur à propos du **poids des gréements**

Le gréement polyvalent qui semble convenir pour un Lasériste de 80 kg est composé d'un bas de mât d'environ 4,700 kg et d'un haut de mât d'environ 2,800 kg ; ce type de mât est suffisamment raide pour obtenir de la puissance dans le vent médium.

En fonction de la force du vent, il est possible de mettre d'autres gréements mais en respectant les remarques suivantes :

- obtenir un cintrage régulier de l'ensemble bas - haut de mât. Il faut donc éviter les ensembles bas raide et haut souple et inversement, ceux-ci provoquent des cassures et des plis dans la voile au niveau du manchon.
- un ensemble souple est plus facile dans la grosse brise et le vent faible
- un bas de mât souple ne fait pas de cap et est sous-puissant dans le médium
- Un bas de mât raide est meilleur pour le cap.

Palma février 00

- Discussion sur les détails matériels à améliorer pour le prochain entraînement :
 - réduction du jeu au bas du mât et à l'étambrai (1 mm autorisé), du téflon adhésif irait très bien
 - réduction du jeu dans le safran en plaçant une lame de téflon dans les fémelots
 - réduction de la hauteur de la barre afin de pouvoir sortir et descendre davantage la poulie de barre d'écoute (changement de barre ou ponçage de la barre)

Hyères 2 avril 00

- matériel : tester un gréement pour Médemblik et le championnat d'Europe

Médemblik mai 00

- prévoir pour le championnat d'Europe une dérive et un safran de rechange en plus d'un gréement complet, d'une barre complète et du petit matériel

Warnemünde juin 00

- le manque de cap au prés est probablement dû à un haut de mât et bas de mât assez souples