

Sas etape 2

1. Je m'extrais des iles par le nord. Attention au dé- vent : marge de 40 - 50 Mn Sao jorge et attention sous horta ... Bien observer le plan d'eau
2. Je fais un trib rapide vers Wp sortie Açores :
 - si tws inf à 18 nds, portant rapide 130 twa
 - Si tws sup à 18 nds VMG rapide 140 twa
3. Au niveau du Wp j'ajuste ma stratégie :
 - si scénario CEP : twd 230 et flux de nord en arrière dep bien installé pour le we alors je gybe et route nord puis belle courbure
 - Si GFS alors ça dépend de mon timing :
 - Si rapide je peux essayer de passer par-dessous, je pousse le trib : Attention potentiellement grosse prise de risque
 - Si lent alors pas le choix je gybe pour passer par le nord
4. Traversé de la dorsale stationnaire : Partie complexe en stratégie : je pense qu'on peut partir sur du gain Est.
5. Pour la fin : bien repositionner les centres d'action et les gradient de vent ... Si tws inf à 12 nds alors on va chercher la pression, ensuite on tend trajectoire.
6. La fin CEP puis la fin GFS sont expliquer : bien lire au bout ...

IMPORTANT : la mto du 6 au matin me semble très important et notamment pour savoir si le flux de nord rentre bien jusqu'à l'entrée Gascogne (CEP) ou non (GFS). **Si cep, pas de pb**, on suit le doc. **Si GFS alors 2 options** :

- on est rapide, on peut passer par le sud
- on est moyen et lent, on anticipe un peut le gybe pour aller chercher + nord. Gybe pour twd 230 vers 14-15h le 6

Du kiff du kiff du kiff !!!

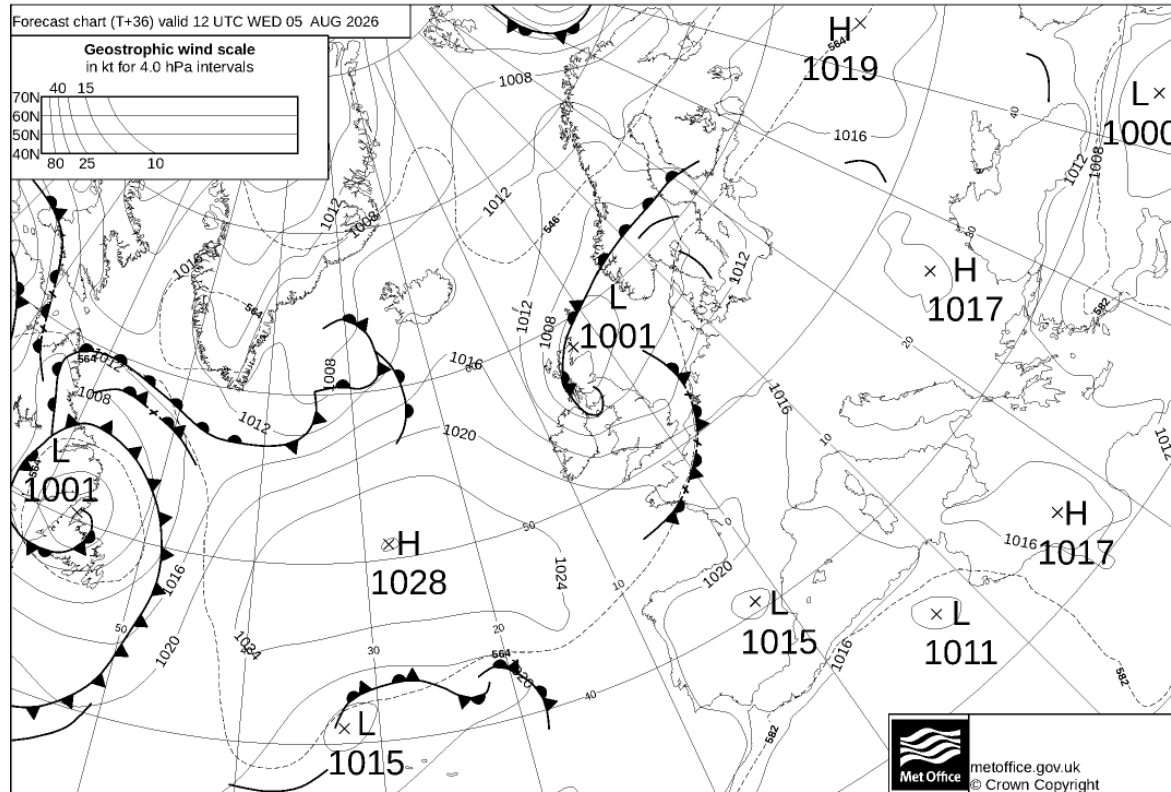
Pédale de droite !!!

Force et honneur, cap et vitesse !!!

ON S'ATTACHE !!!

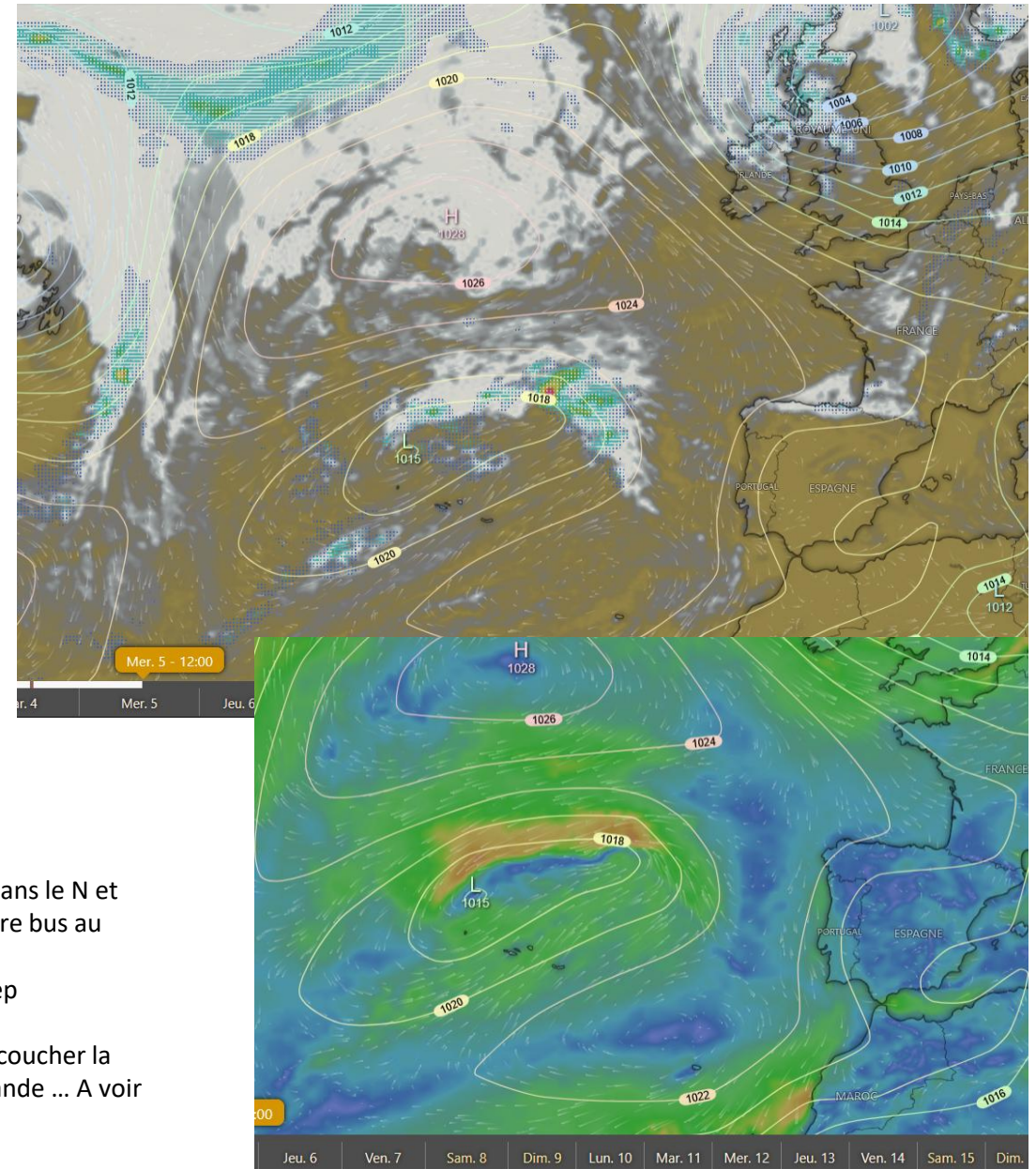
Mercredi 5 12h

Published Timestamp 2026-08-04 05:07 UTC



Les éléments moteurs sont :

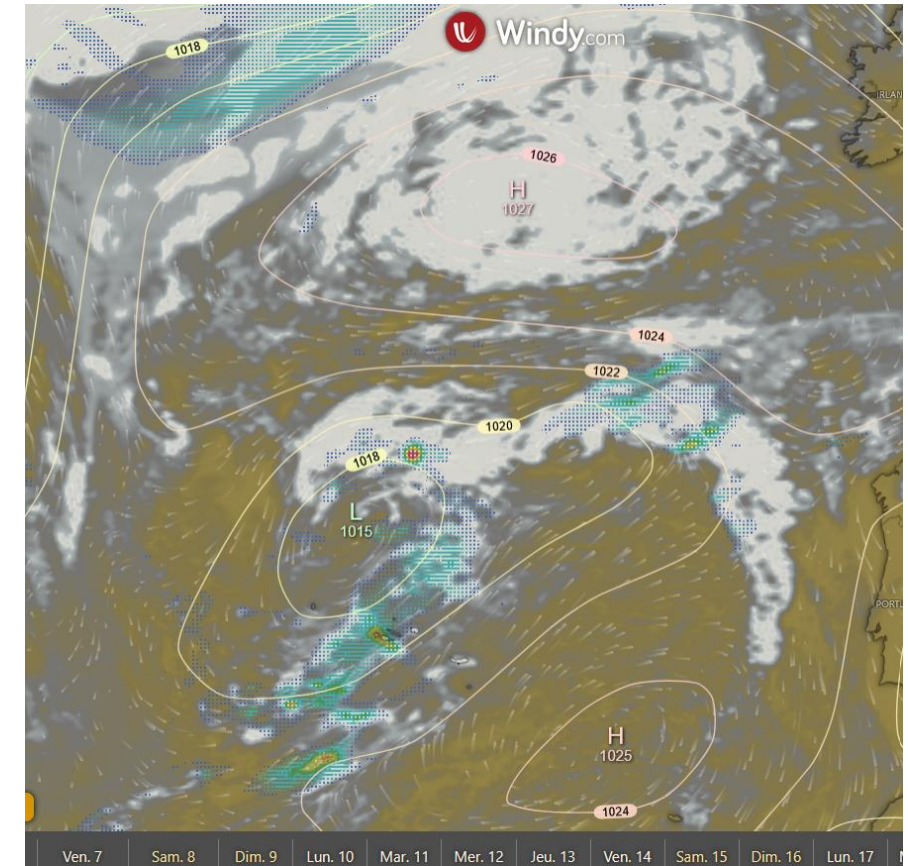
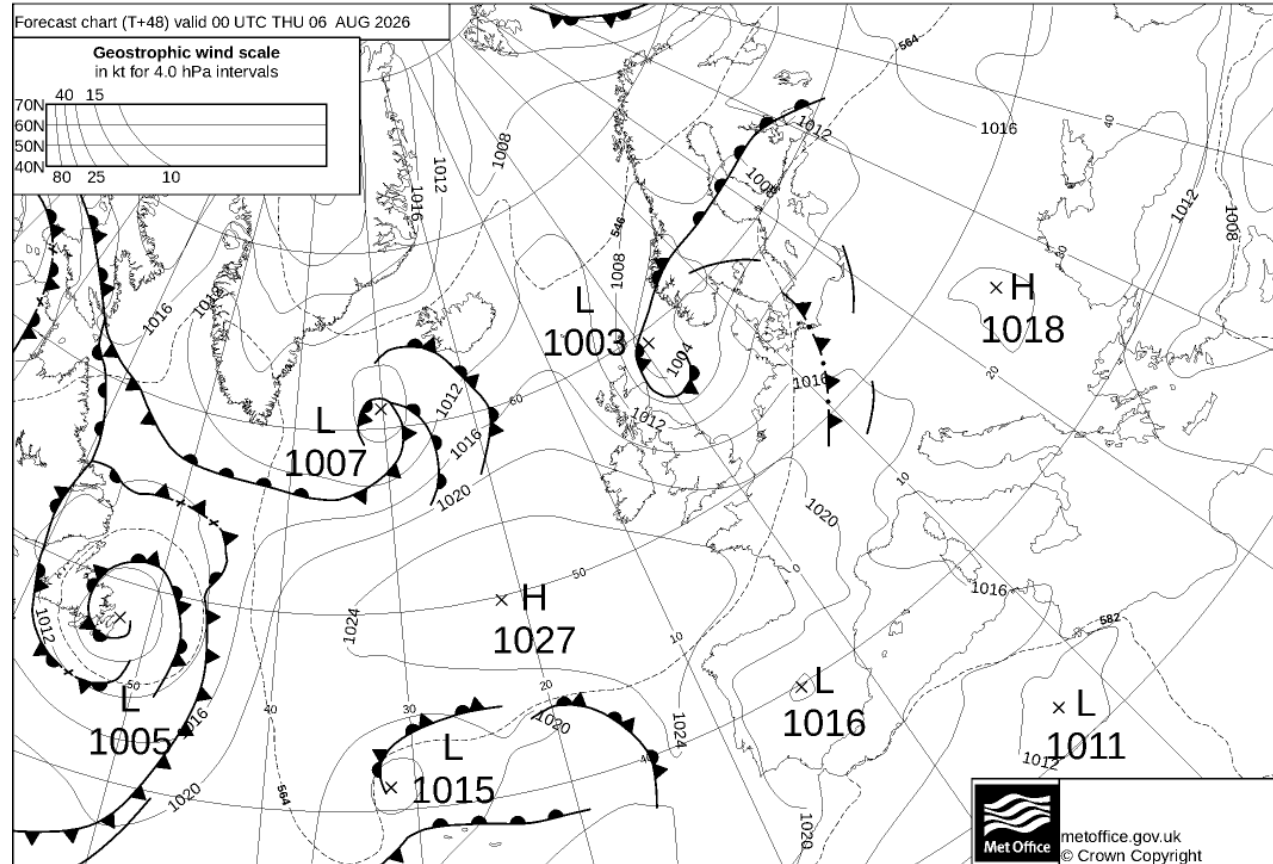
- La dep situé au N açores. Dep cut off, instable, évolution mal prévue. De l'humidité (instabilité) dans le N et le SO. Grain la première nuit. Cette dep tourne et se déplace dans l'Est. Puis se comble. C'est notre bus au début.
- Hp : en position très nord, il va se reconstituer dans l'O de la dep. Dorsale verticale entre les 2 dep
- La dep actuellement sur terre neuve. Dep classique avec air froid. La dep va circuler vers l'est et coucher la dorsale. A priori la haute pression devrait se maintenir sur la France et le FF devrait glisser en Irlande ... A voir



Jeudi 6 00h

Published Timestamp 2026-08-04 05:07 UTC

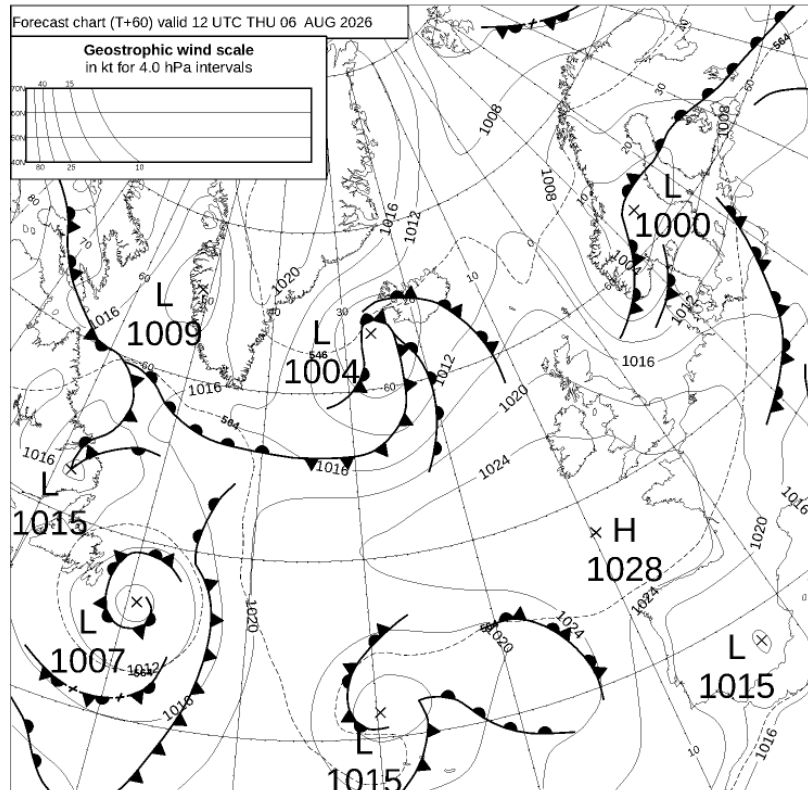
<https://weathercharts.org>



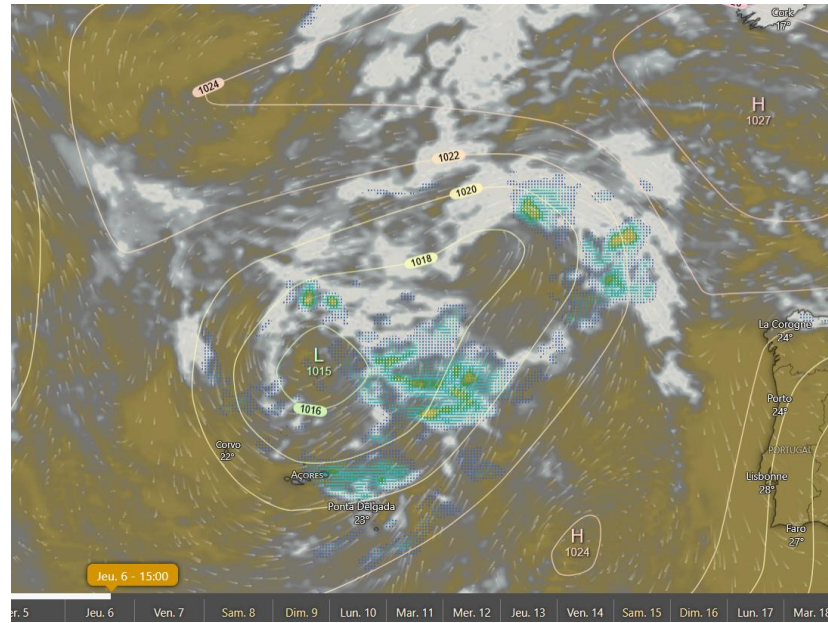
- La dep tourne et fait remonter de l'humidité par le sud. Flux de SO dynamique instable pour le départ... Grain orageux.
- Hp se décale dans l'est et commence à se scinder en 2
- La dep terre neuve glisse vers l'est et se comble légèrement (avant de récupérer air froid et dynamique classique)
- Le gros point est la gestion des nuages dans le sud de dep 1

Jeudi 6 12h

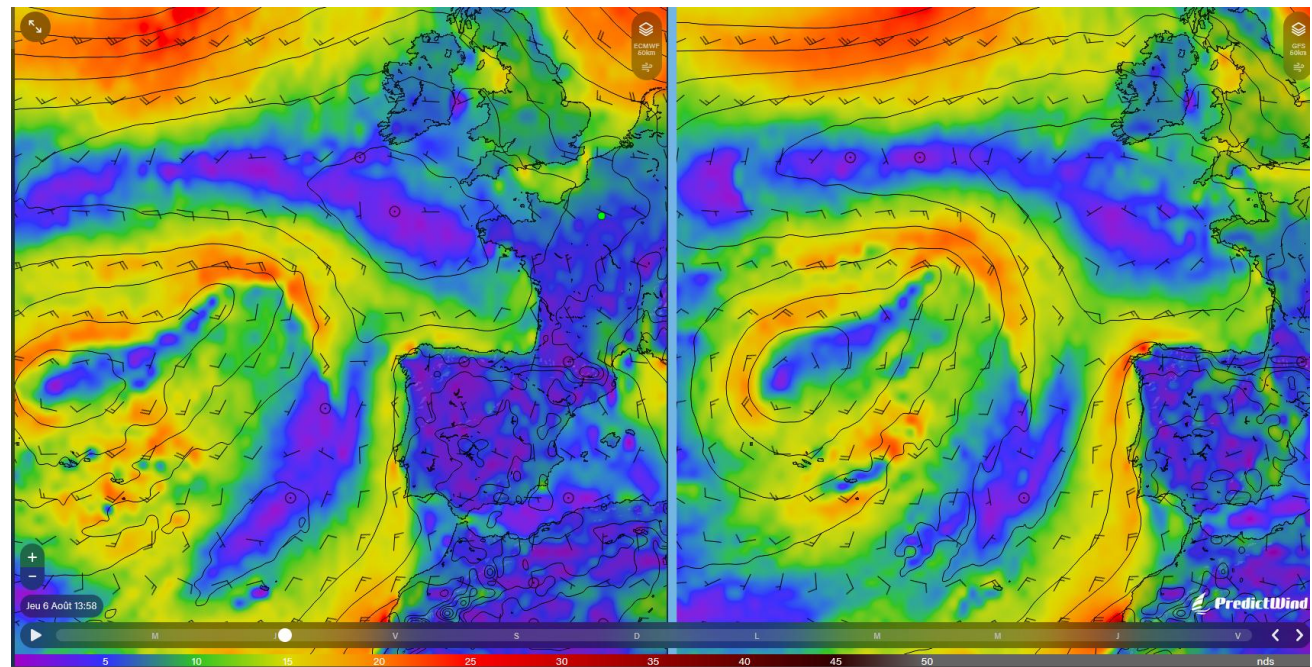
Published Timestamp 2026-08-04 05:16 UTC



- La dep tourne et fait remonter de l'humidité par le sud. Flux de SO dynamique instable ... Grain orageux. Bien être actif
- Le mot d'ordre dans le flux de SO est INSTABILITE



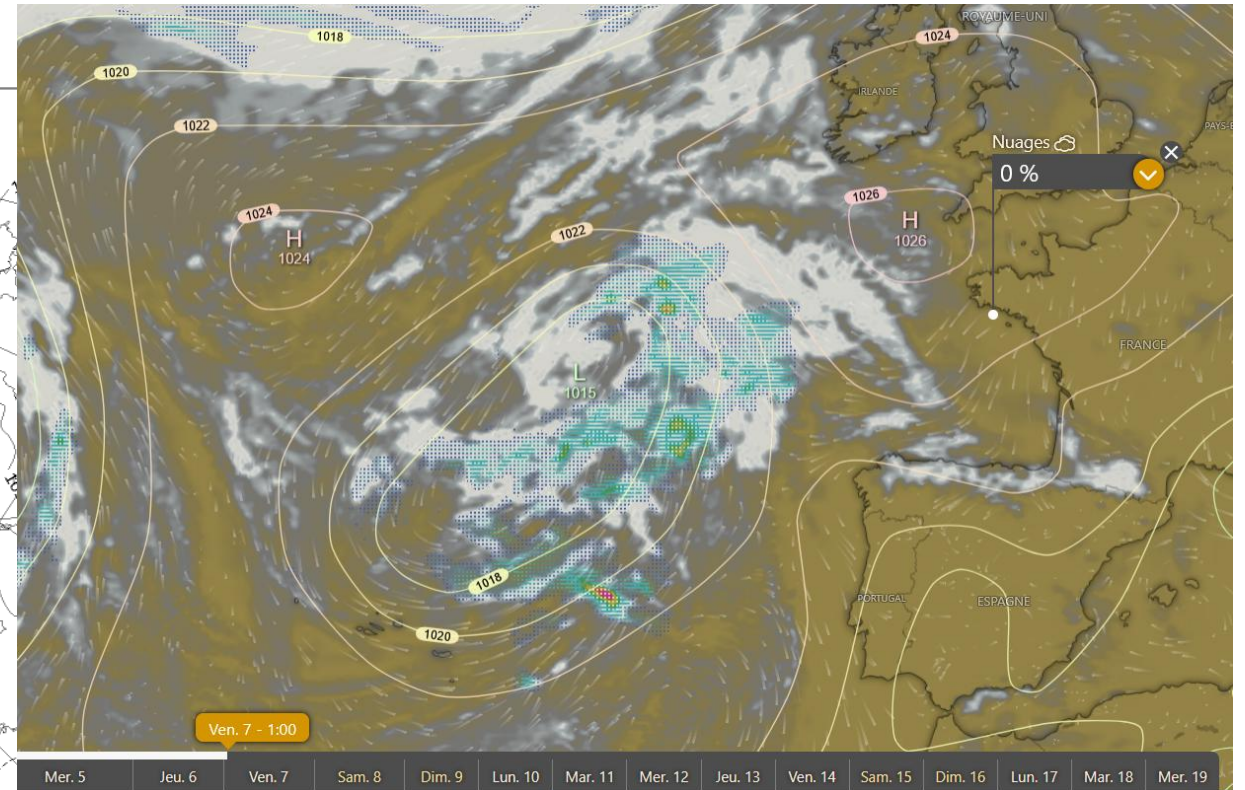
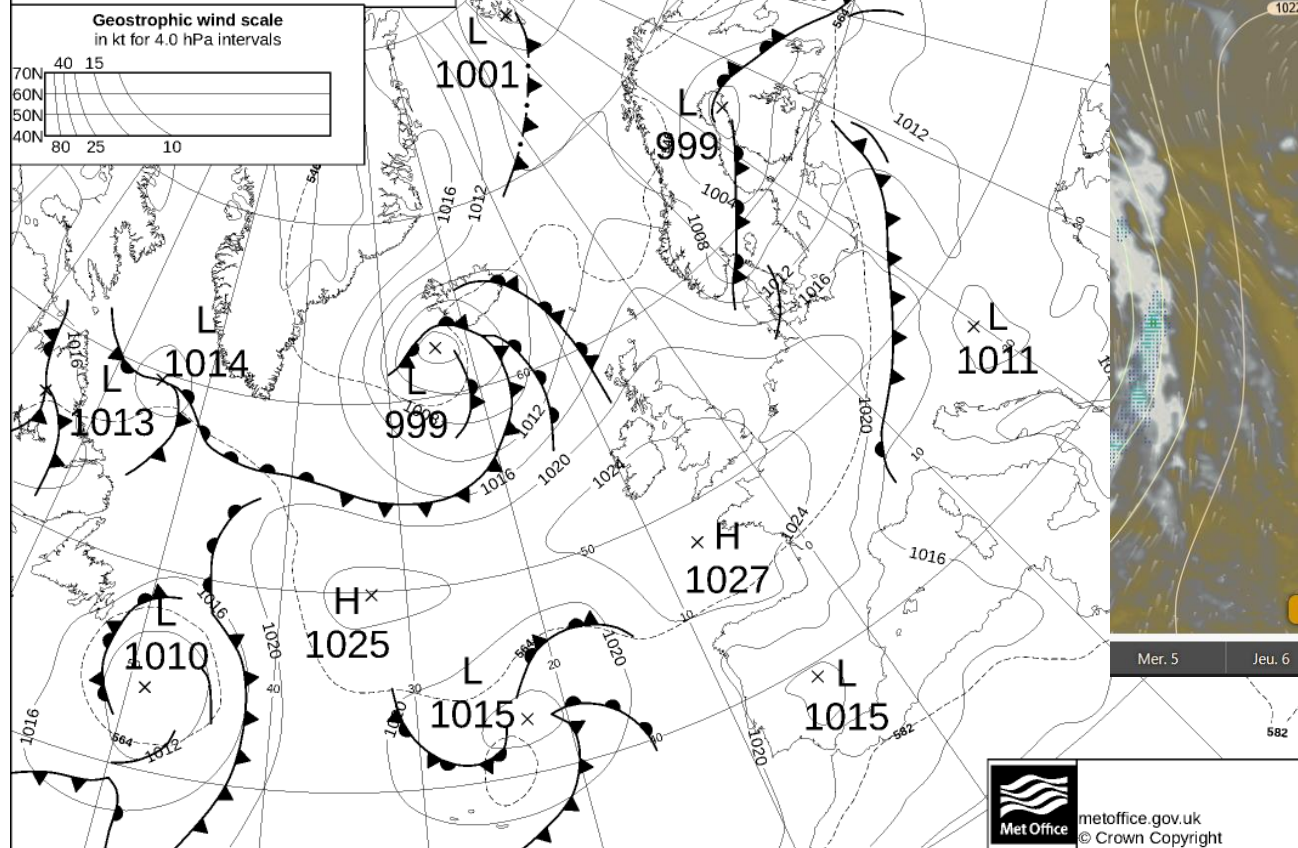
- Beaucoup d'instabilité liée au nuages.
- Vent + gauche dans l'est de la dep pour le GFS ce qui ouvre des portes pour route sud.



Vendredi 7 à 0h

Published Timestamp 2026-08-04 05:07 UTC

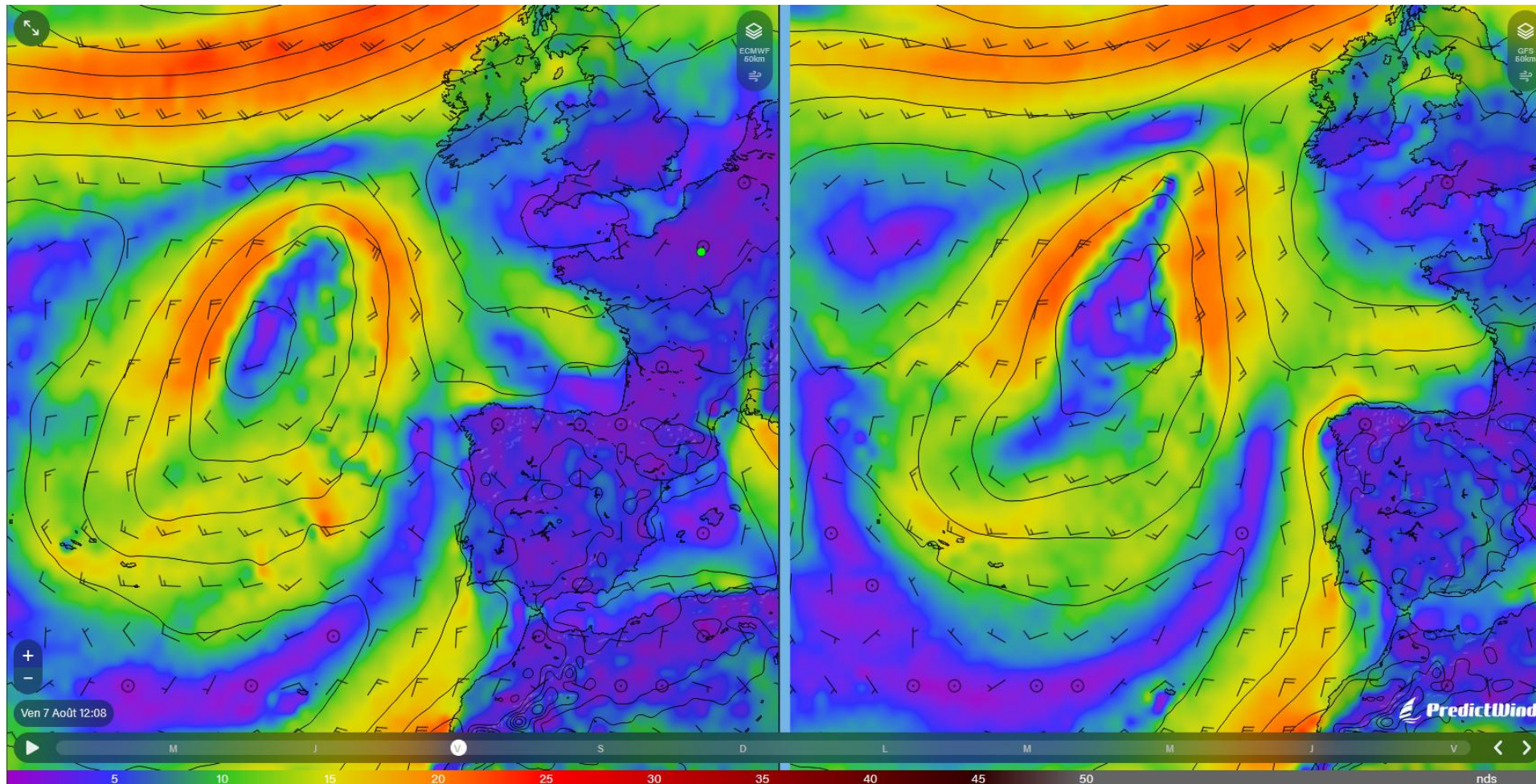
Forecast chart (T+72) valid 00 UTC FRI 07 AUG 2026



Donc :

- Dep 1 qui continue de tourner donc ça commence à être le bazar niveau front. Mais on garde l'axe de talweg assez marqué avec la rotation de vent à droite associé. La dep commence à se déplacer dans l'est. Important
- Hp : on voit qu'il se sépare en 2 : une partie sur europe occidentale et une autre qui vient se glisser entre les 2 dep : future axe de dorsale verticale
- Dep 2 qui continue à se déplacer dans l'ouest.

Vendredi 7 12h

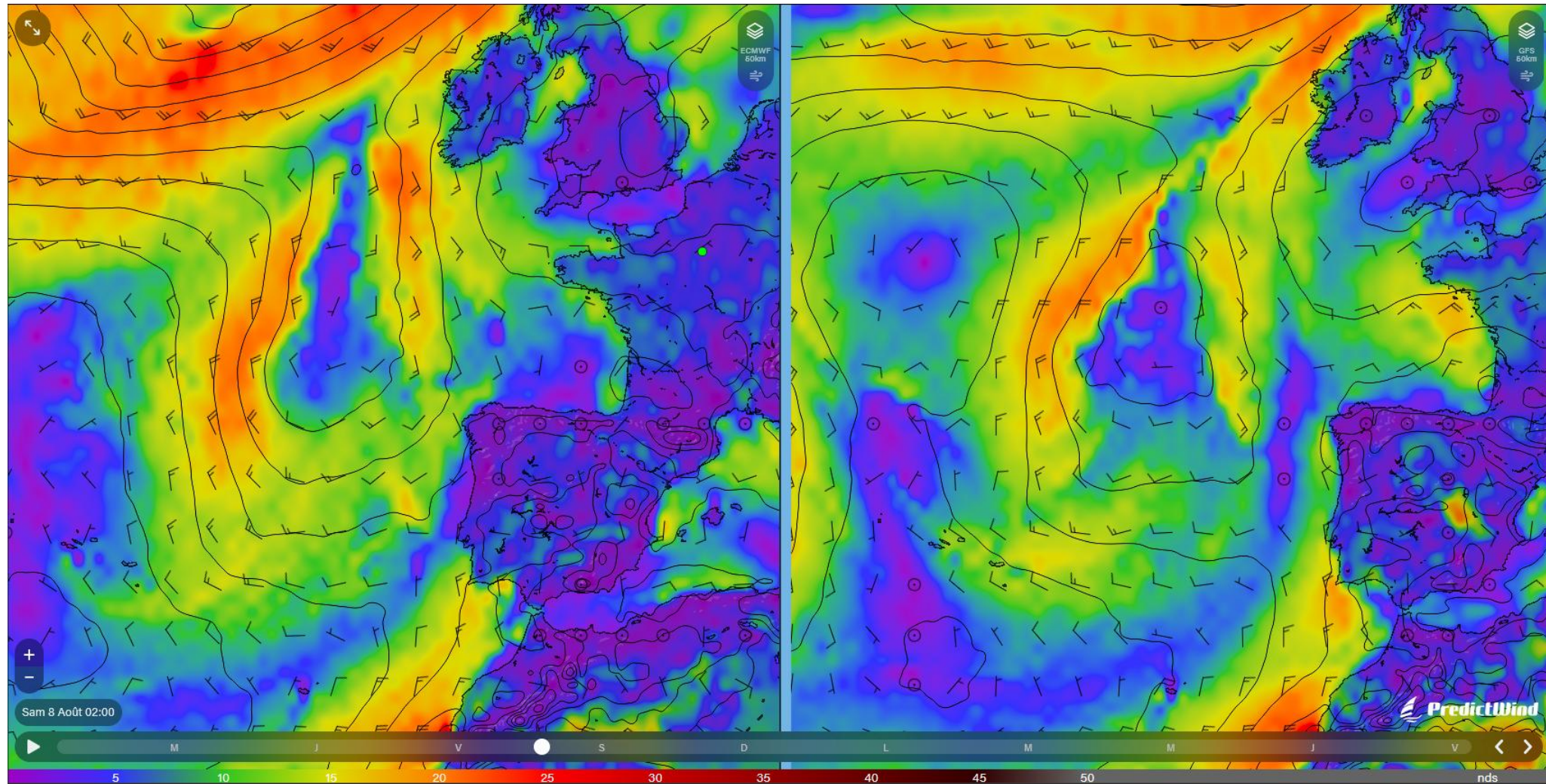


Pos dep 1 : 12h le 7
GFS : 47°N 20W
CEP : 46 N 10 W
Très proche

Le GFS s'est recalé sur CEP, les modèles sont proches sur la position des centres. Les routes sont d'ailleurs proches.

- La dep se déplace dans le NE. On voit le talweg dans son SO et le vent de N dans son O.

Samedi 8 0h



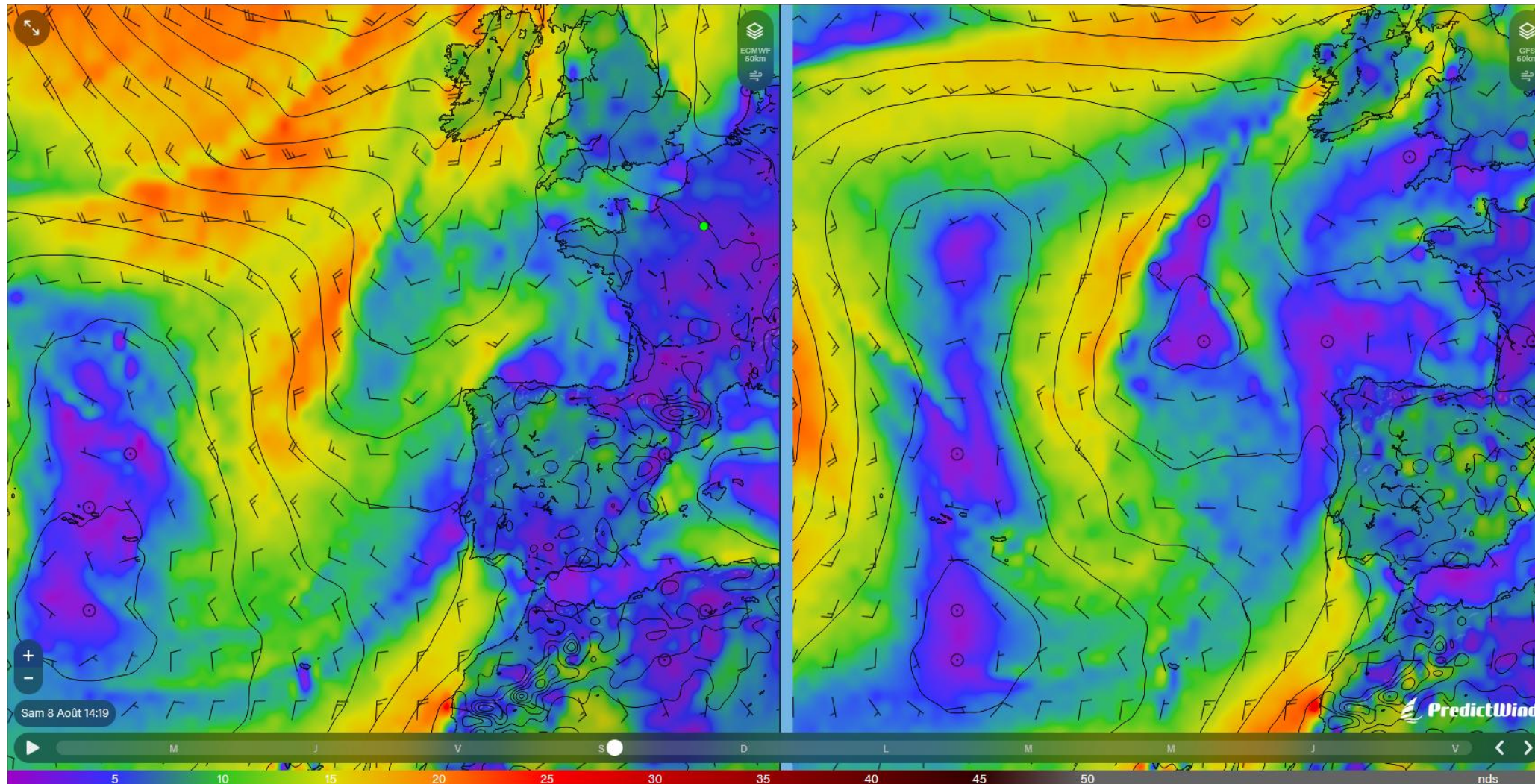
Pos dep 1 : le 8 à 00h
GFS : 46°N 18W
CEP : 46 N 16 W

La différence GFS/CEP va se voir dans la gestion de l'évacuation de la dep. Samedi 00h c'est le moment où les routes commencent à diverger

GFS : elle meurt sur place en laissant une grande zone de molle. On va faire le tour par le nord.

CEP : elle est évacuée par le NE en laissant un vent de Nord qui bascule à l'est. On peut couper le fromage et on finit au nord Espagne dans du vent d'Est

Samedi 8 12h

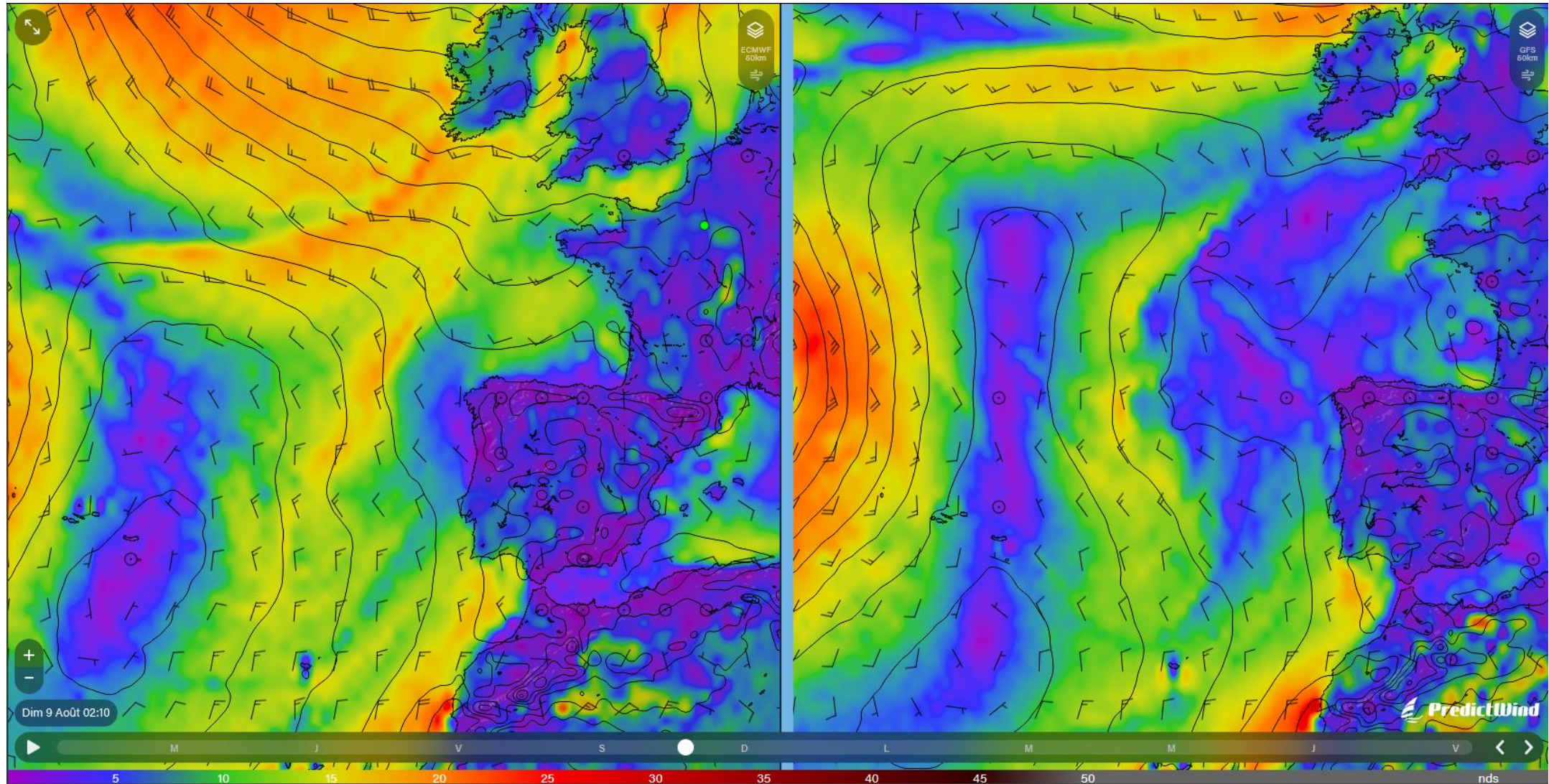


Pos dep 1 : le 8 à 12h
GFS : 45°25N 16W
CEP : plus de centre.

GFS : zone de molle en lieu et place de la dep. Il va falloir contourner par le nord

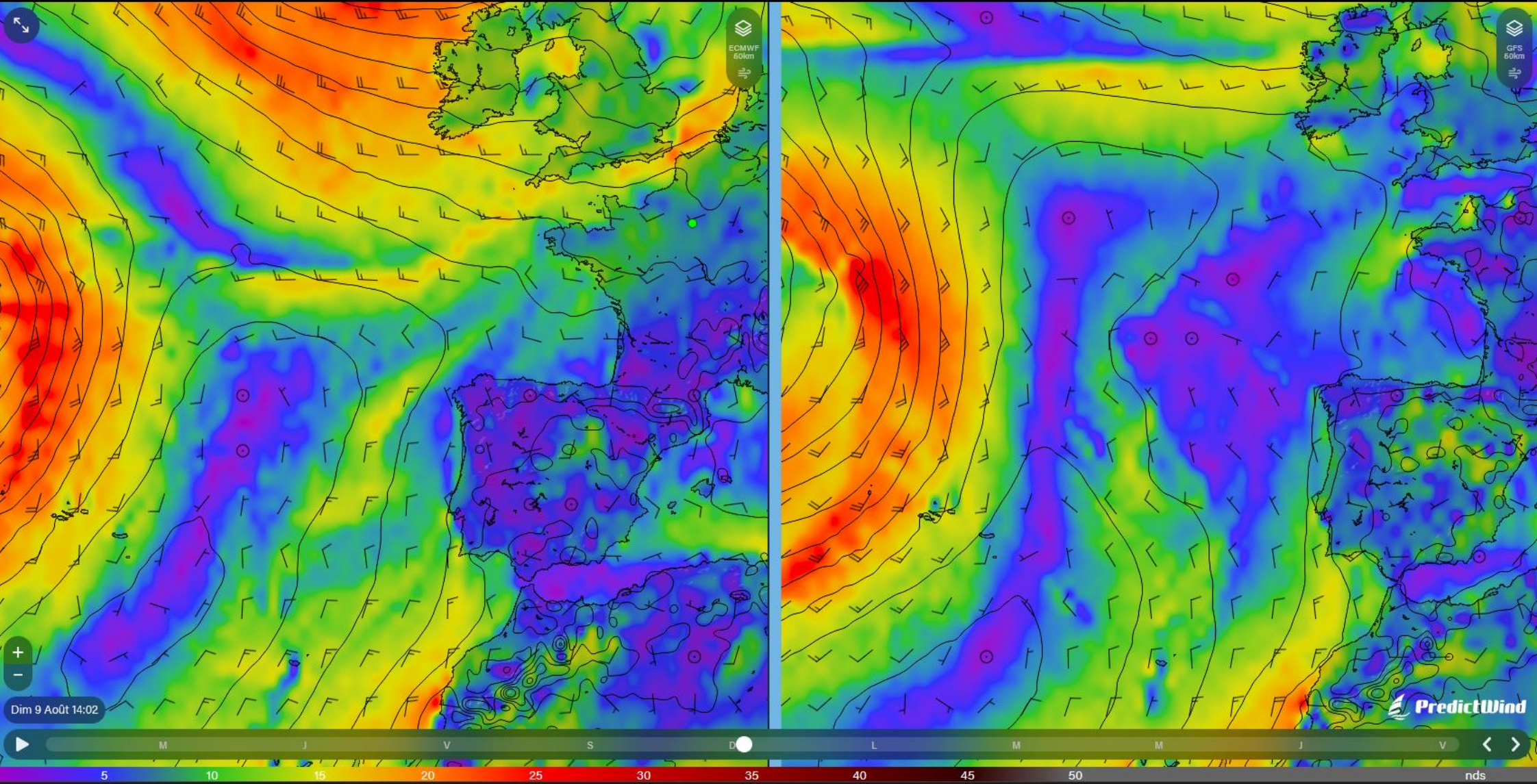
CEP : la zone est évacuée : on peut passer plein Est

Dimanche 9 0h

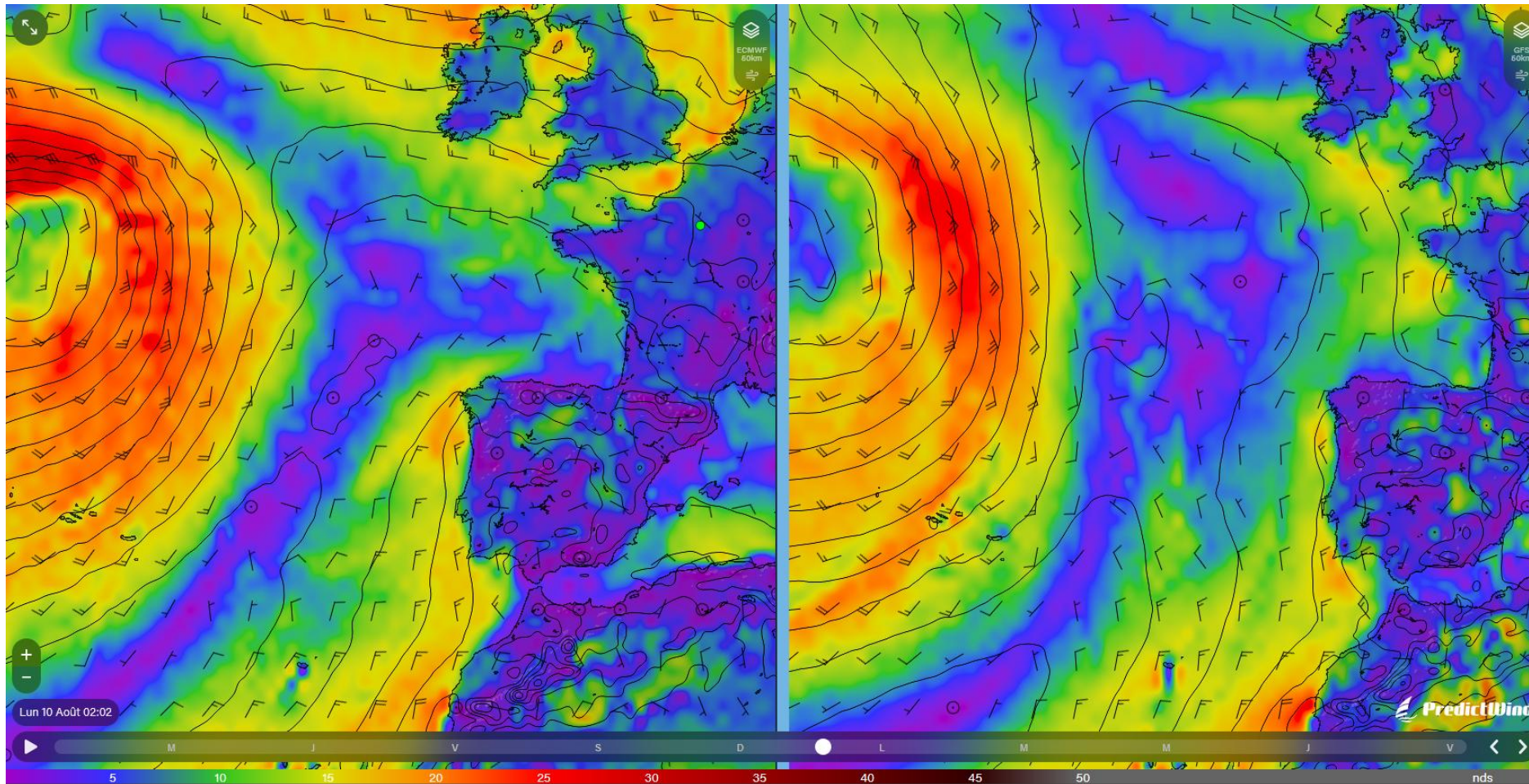


GFS : zone de molle en lieu et place de la dep. Il va falloir contourner par le nord
CEP : la zone est évacuée : on peut passer plein Est

Dimanche 9 12h



Lundi 10 0h

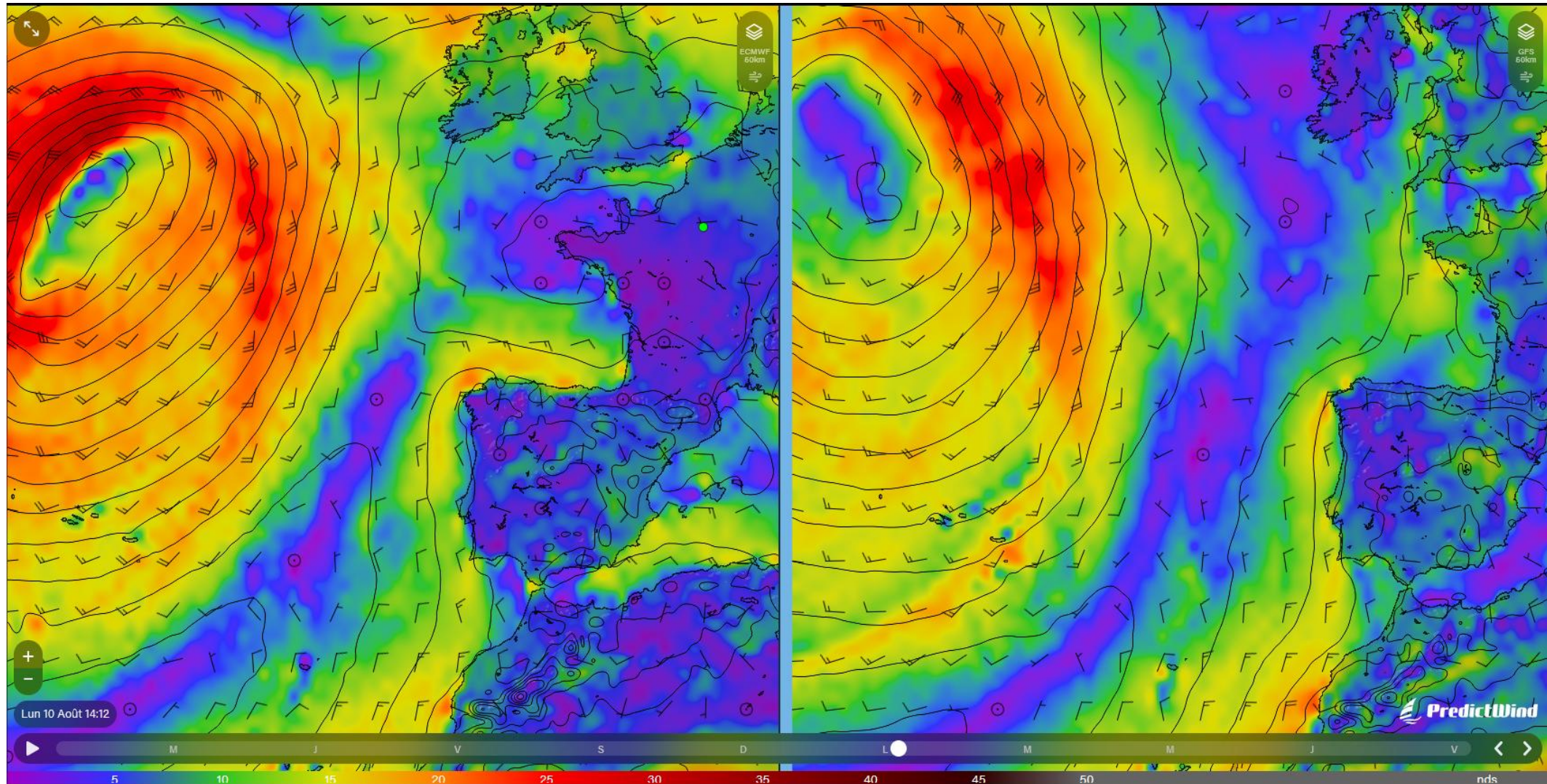


Sous l'effet de la dep classique qui met de l'ordre on retrouve une situation plutôt proche.

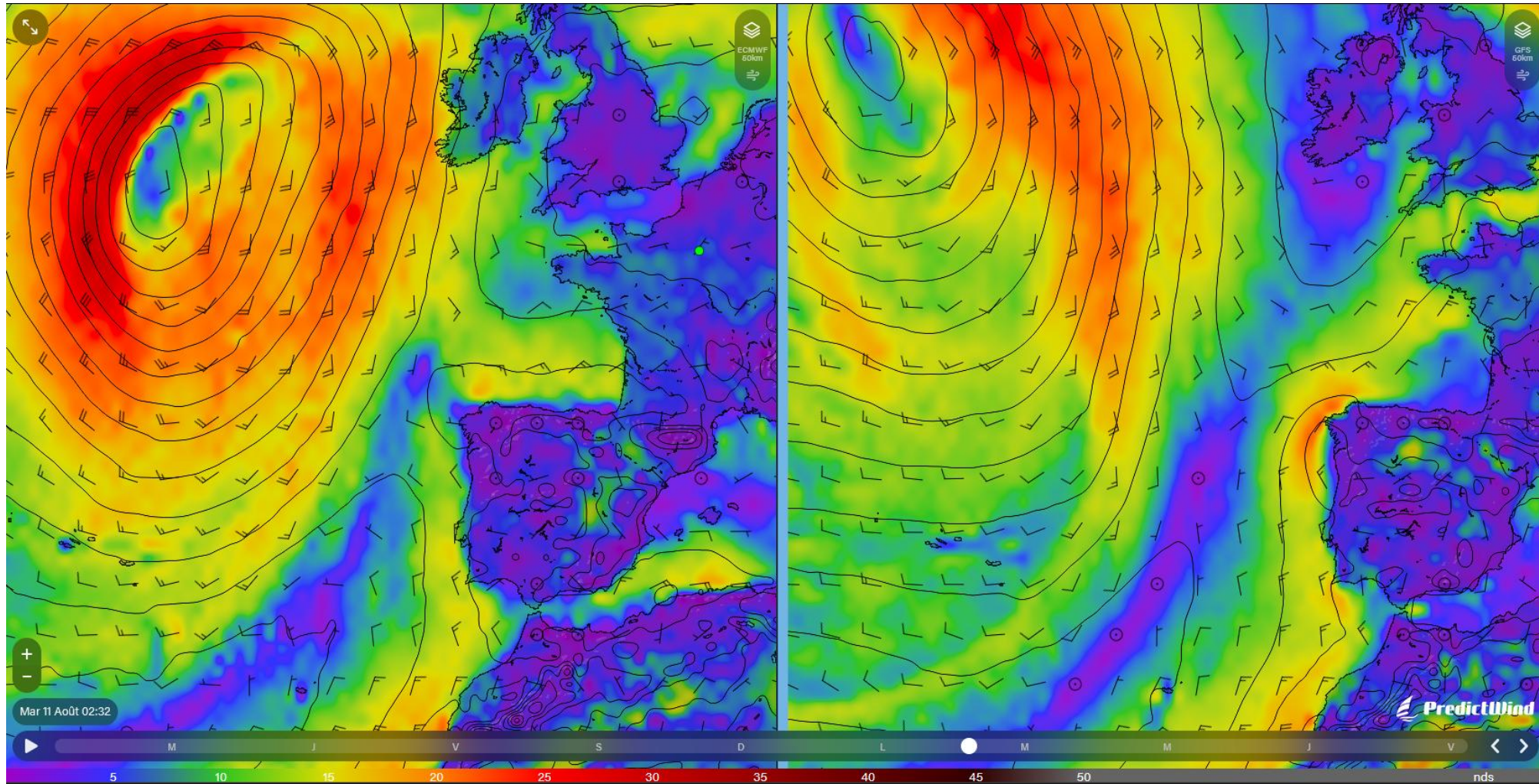
- Dep 2 puissante qui est en approche dans l'ouest
- Hp qui a une position d'hiver avec dorsale qui remonte jusqu'en Irlande

La grande question : de quel côté je me situe de la dorsale. Et donc où est mon gradient de vent.

Si je suis dans l'est alors le gradient est à l'est. Si je suis dans l'ouest alors le gradient est dans le N et derrière moi, j'utilise le vent pour me positionner pour la fin.



L'axe de dorsale semble se stabiliser dans cette position : il va donc falloir la re traverser si nous sommes derrière.
Si on est devant (dans l'est) alors gain Est pour rester dans la pression.

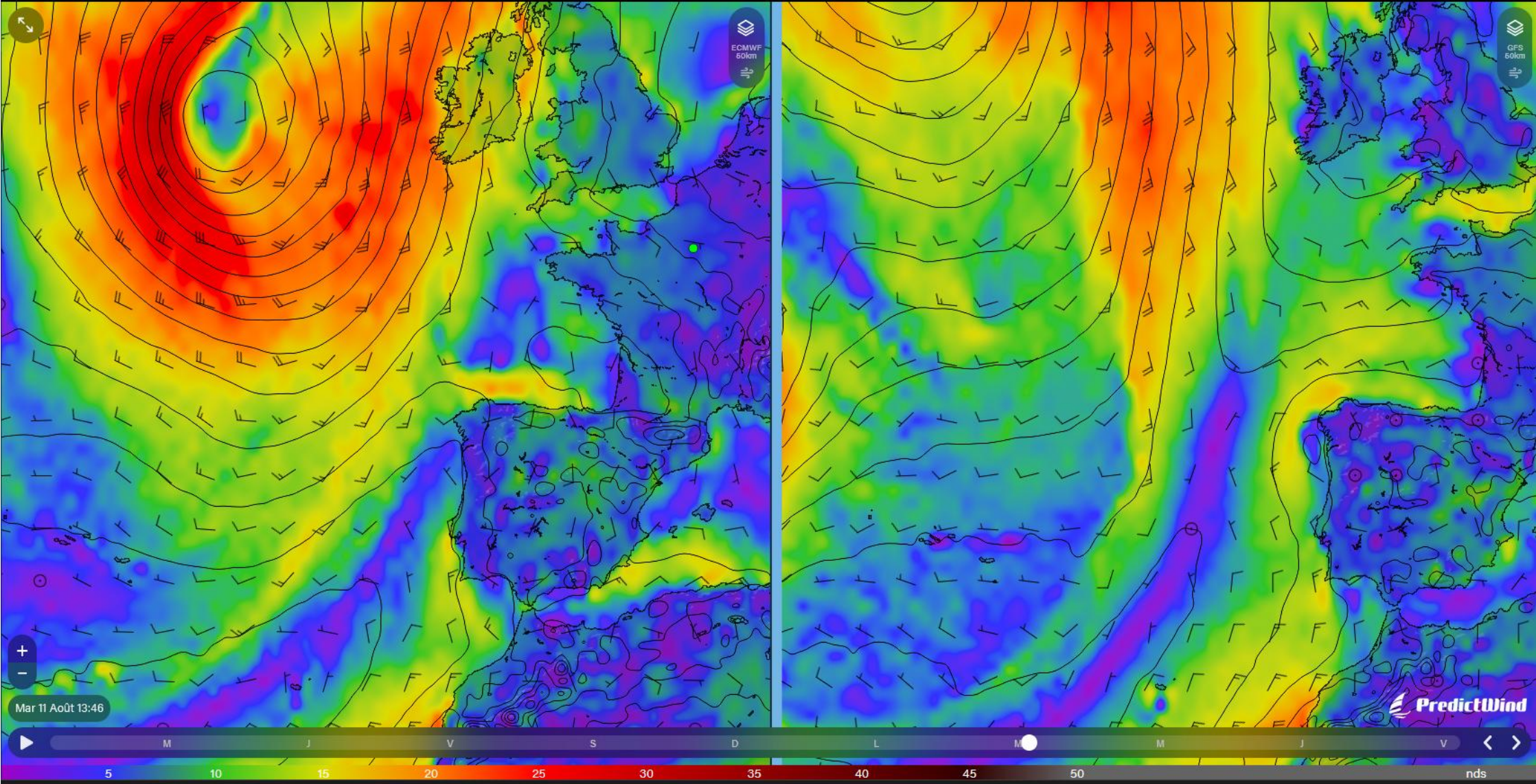


La dep glisse sur les dorsales vers le NE.

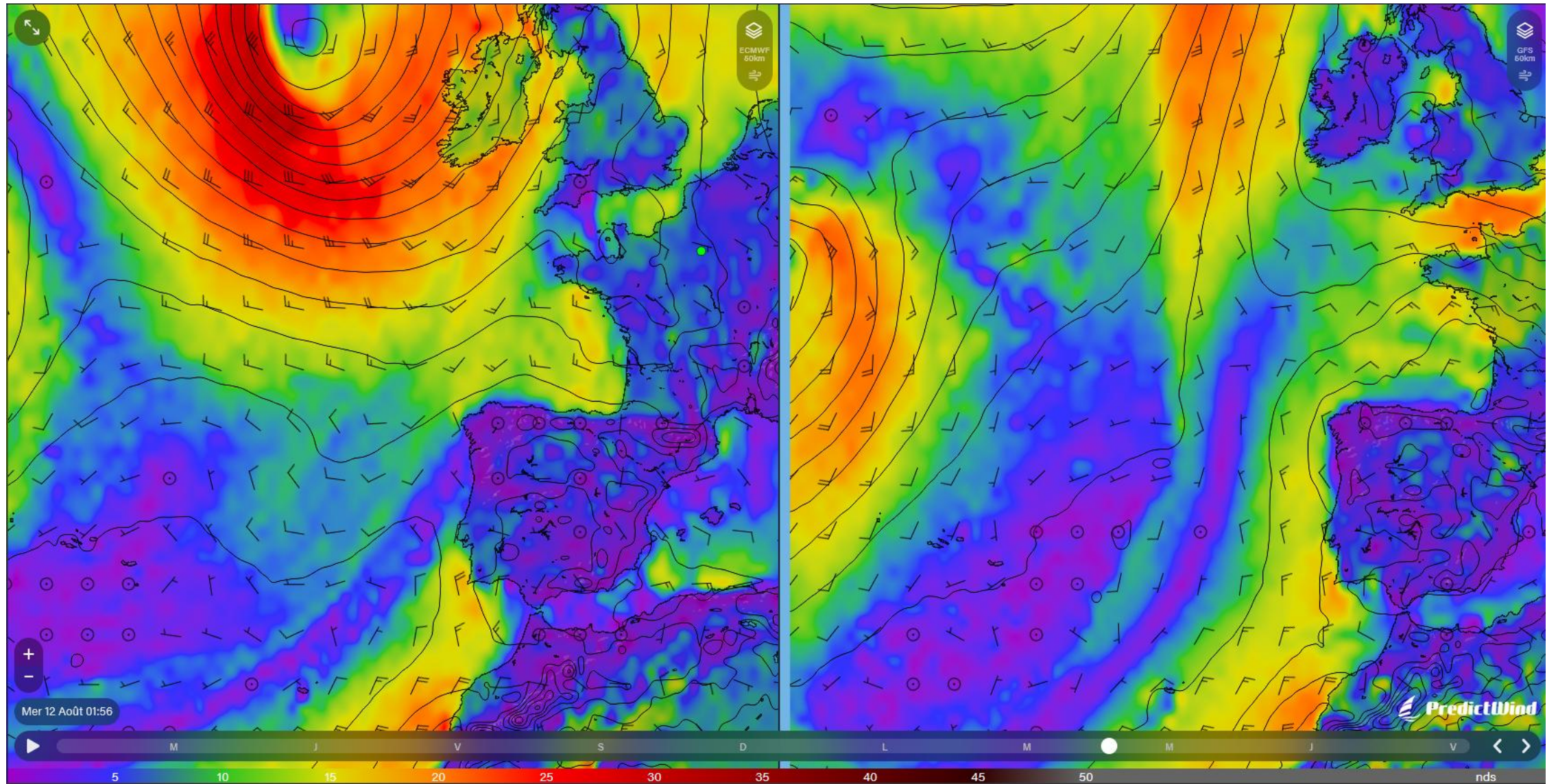
On a une double dorsale:

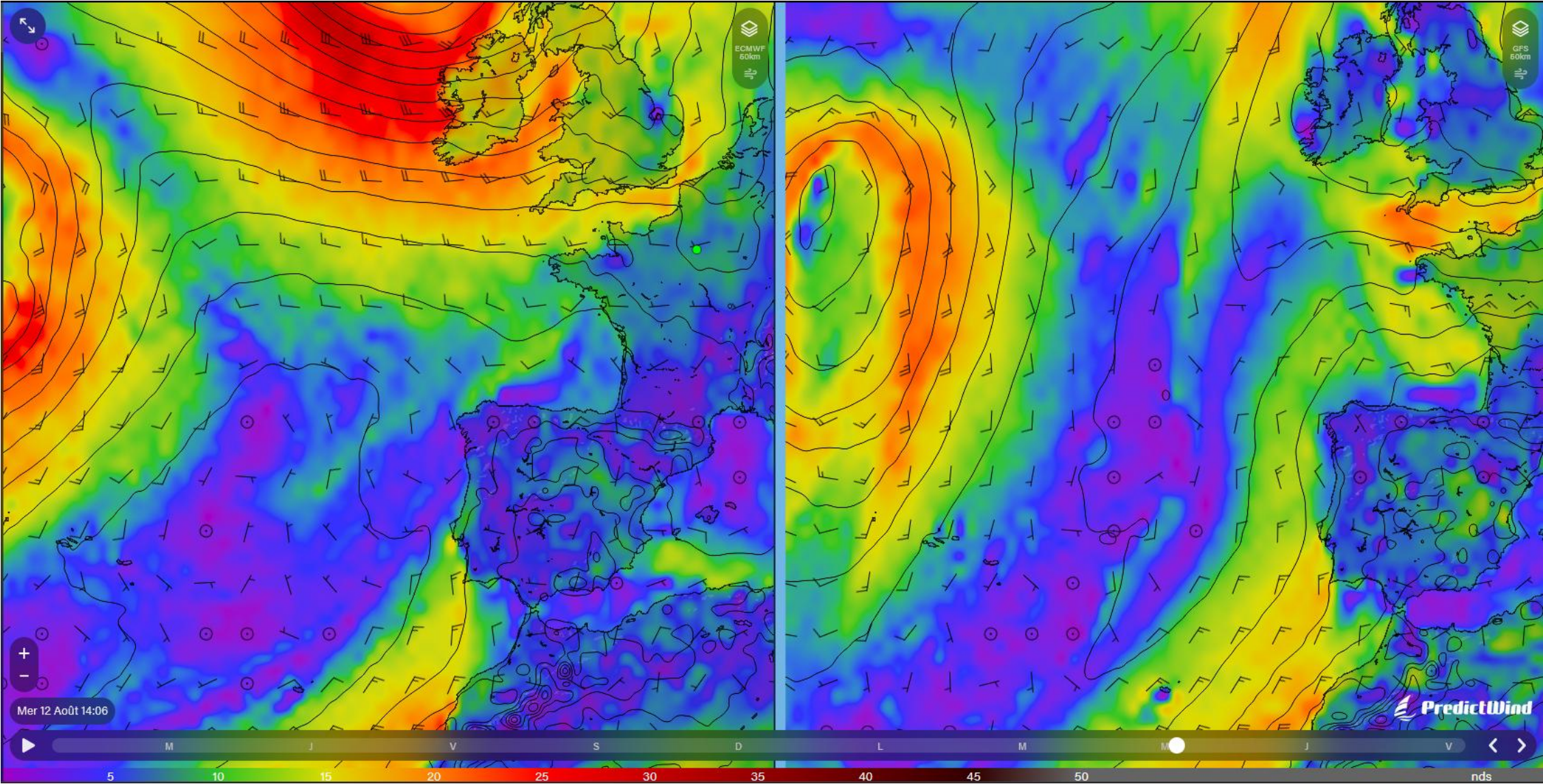
- La dorsale sud se rétracte sous l'effet de FF
- La dorsale nord résiste un peu avant d'être bousculé dans l'est. Vent de secteur NE dans le golfe.

Mardi 11 12h

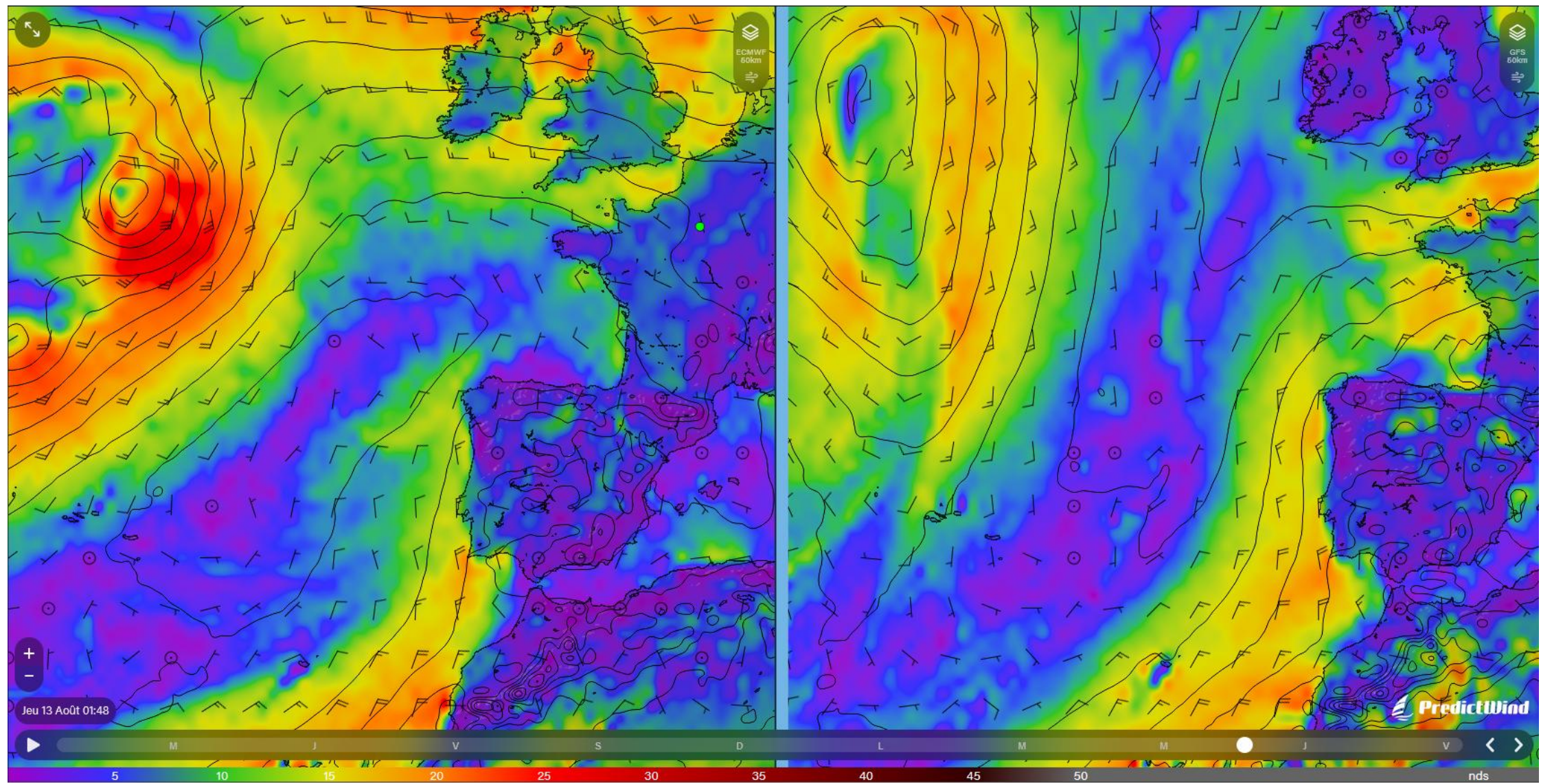


Mercredi 12 00h





Jeudi 13 00h



Les routes du churros ;)

Bleu : CEP moyen

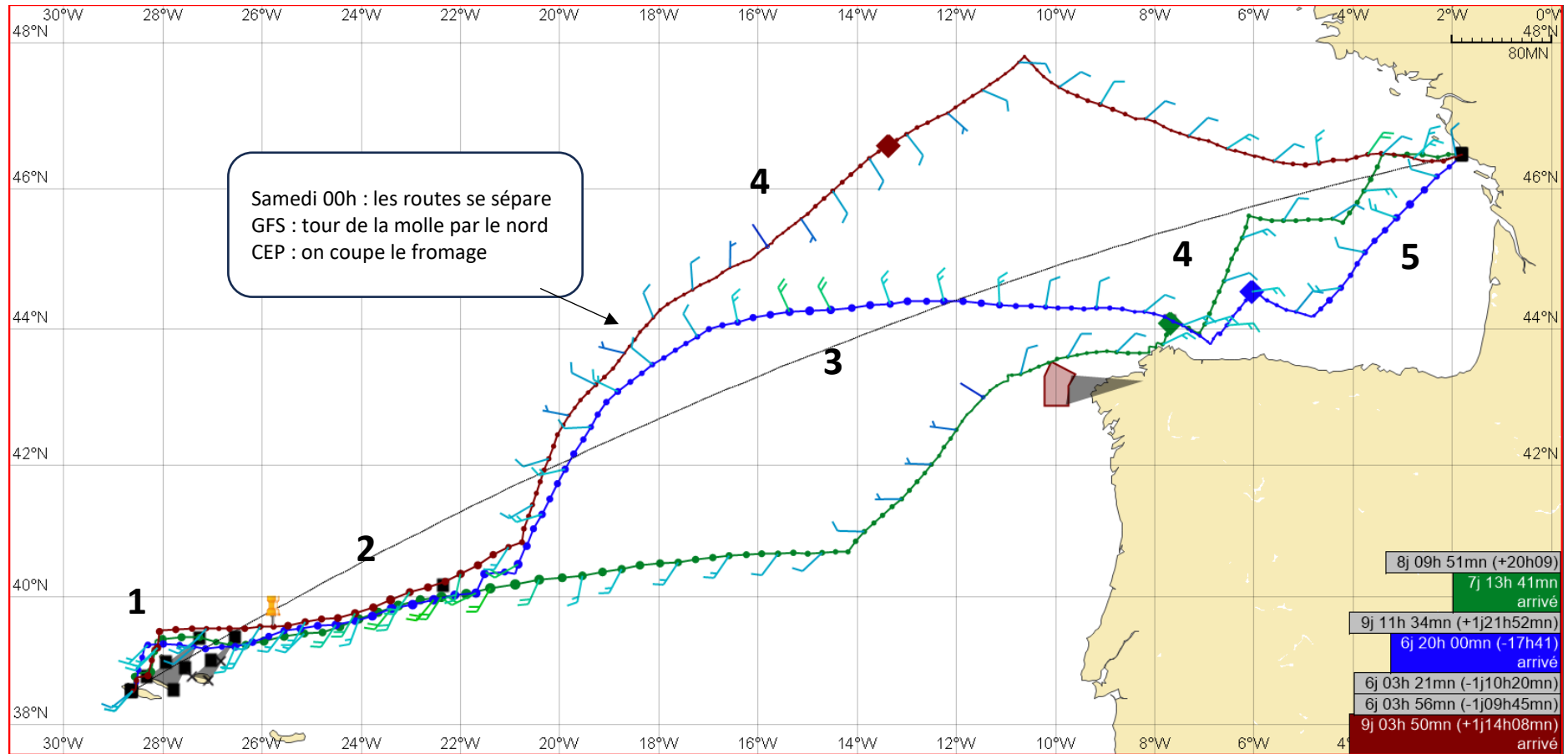
- Si + lent alors idem mais + sud
- Si + vite, idem mais + nord

Rouge GFS moyen

- Si un peu + vite, idem
- Si + lent idem mais + ouest

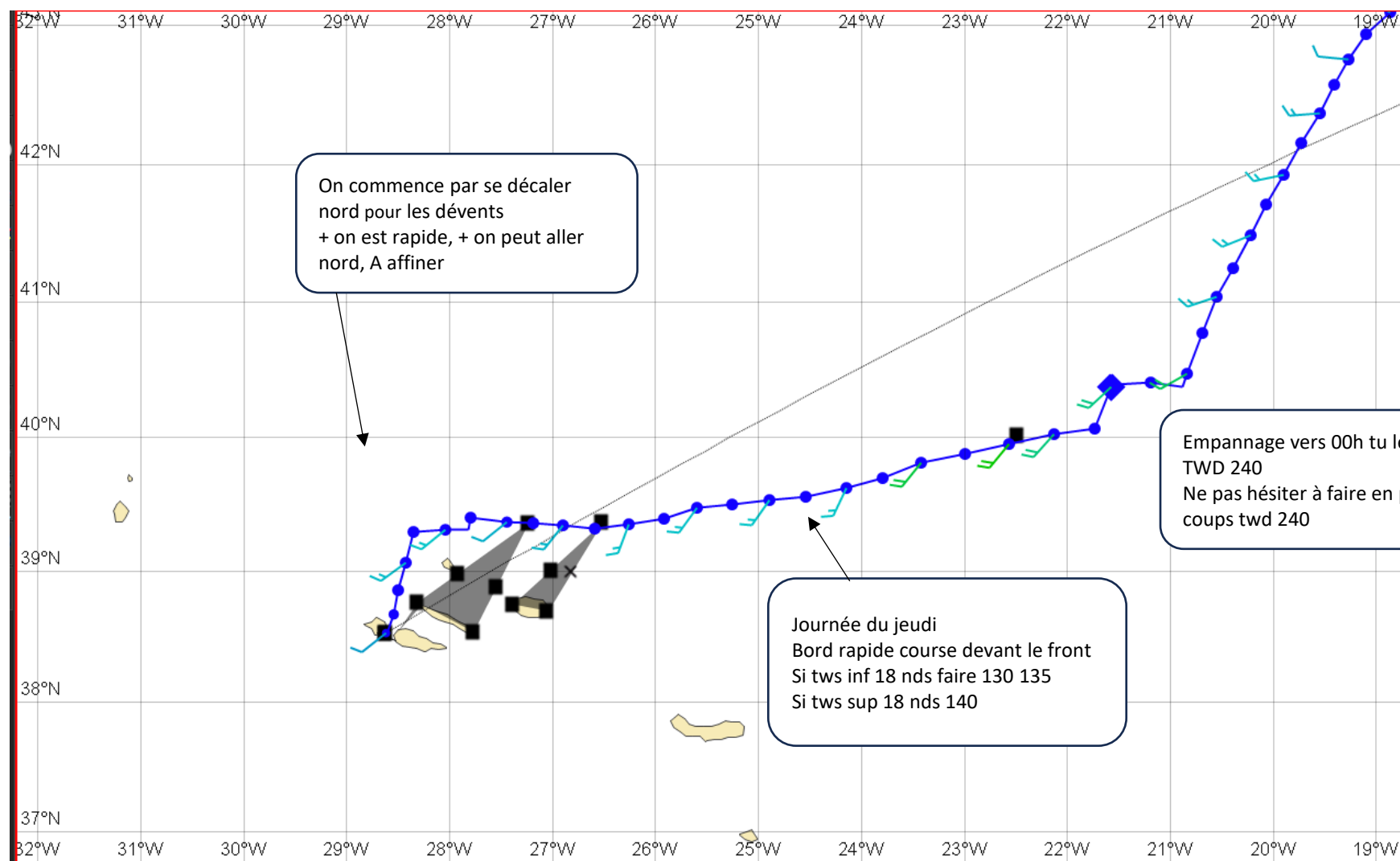
IMPORTANT : les routes GFS et CEP sont proche jusqu'à samedi 00h

Vert GFS rapide : Possible route sud. Cela me semble assez risqué



1. Je m'extrais des îles par le nord. Attention au dé-vent : marge de 40 - 50 Mn Sao Jorge et attention sous horta ... Bien observer le plan d'eau
2. Je fais un trib rapide vers Wp sortie Açores :
 - si tws inf à 18 nds, portant rapide 130 twa
 - Si tws sup à 18 nds VMG rapide 140 twa
3. Au niveau du Wp j'ajuste ma stratégie :
 - si scénario CEP : twd 230 et flux de nord en arrière dep bien installé pour le we alors je gybe et route nord puis belle courbure
 - Si GFS alors ça dépend de mon timing :
 - Si rapide je peux essayer de passer par-dessous, je pousse le trib : Attention potentiellement grosse prise de risque
 - Si lent alors pas le choix je gybe pour passer par le nord
4. Traversé de la dorsale stationnaire : Partie complexe en stratégie : je pense qu'on peut partir sur du gain Est.
5. Pour la fin : bien repositionner les centres d'action et les gradient de vent ... Si tws inf à 12 nds alors on va chercher la pression, ensuite on tend trajectoire.

Bord 1 : extraction des îles + course devant le front



Élément moteur :

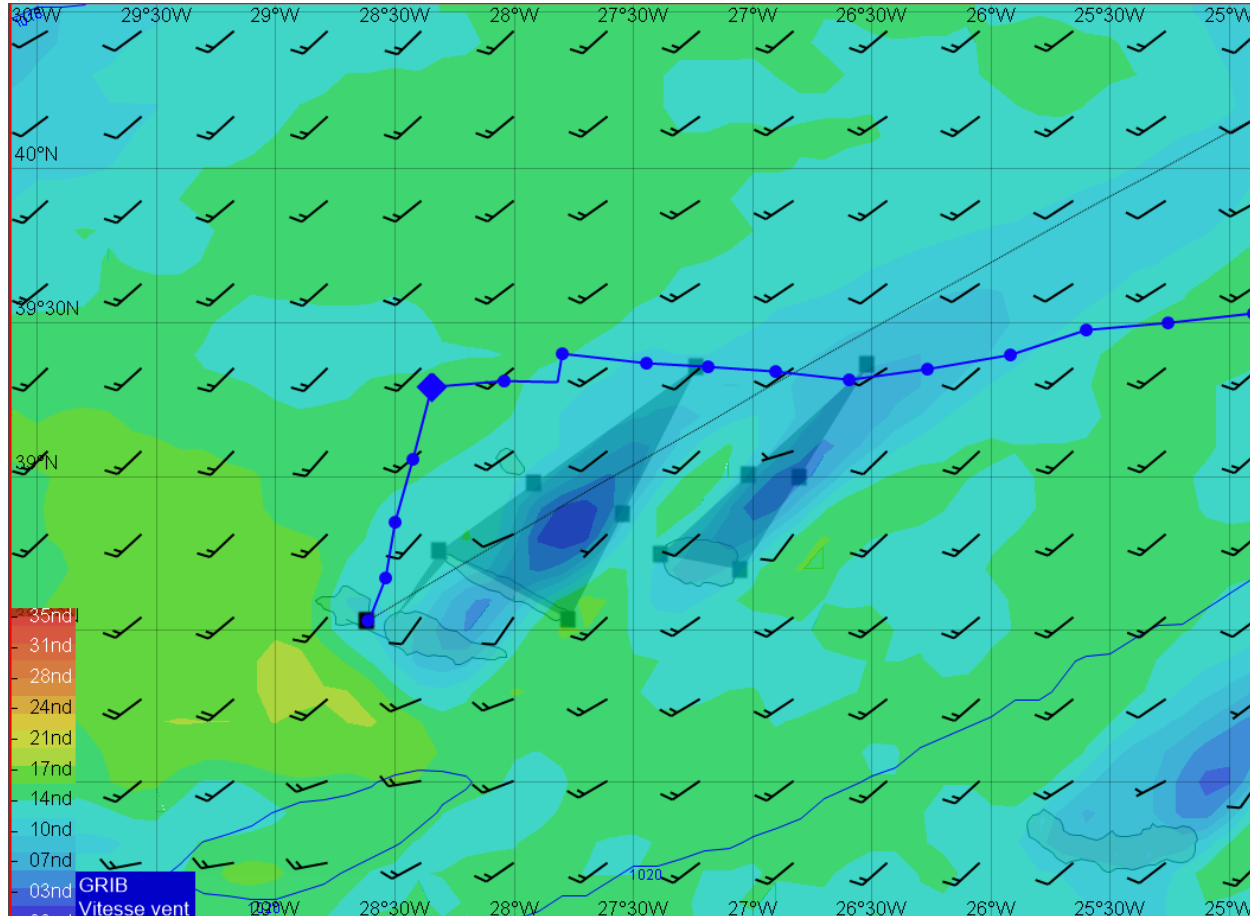
La dep au nord des açores.

Humidité qui tourne autour du centre

Déplacement de la dep dans l'est et donc bascule vent à droite

Scénario : la dep circule bien, hp s'insère dans l'ouest de dep et vent de secteur nord soutenu en arrière dep.

Mercredi 5 à 16h



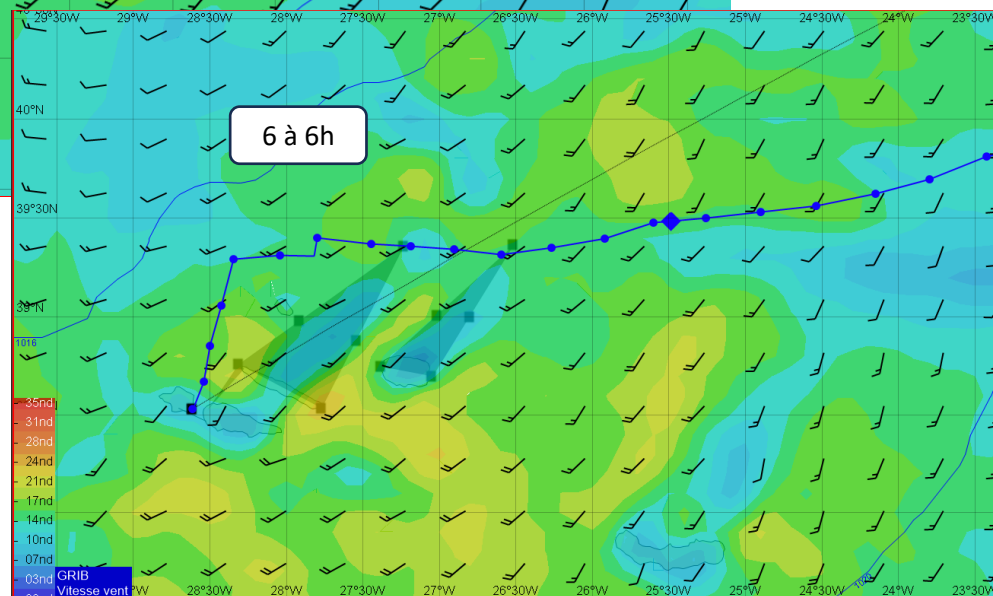
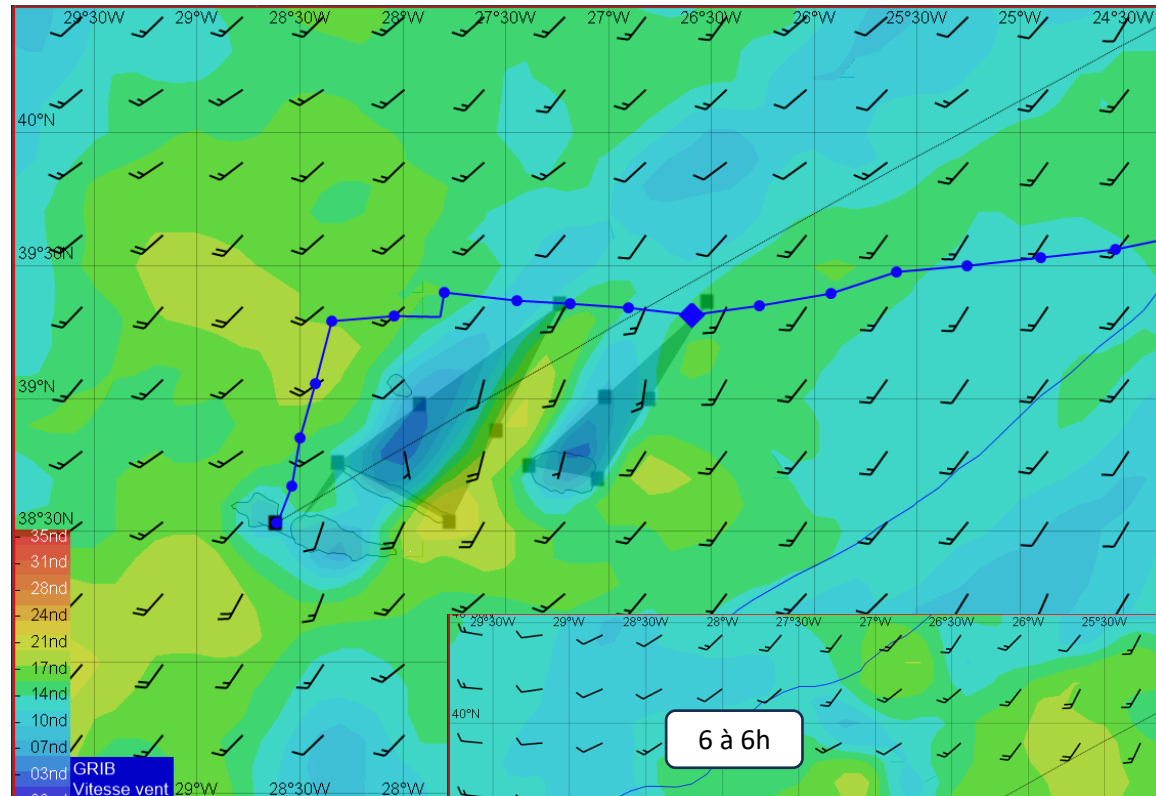
On souhaite s'extirper des îles et faire de l'Est N Est gain sur la route avec gestion de la bascule droite à venir : talweg

Zone pas très clair et grib perturbé par masse nuageuse.

Consigne :

1. On sort des dévent par le Nord : **50 Mn** environ de marge avec sao jorge.

Jeudi 6 à 00h



On souhaite s'extirper des îles et faire de l'Est N Est gain sur la route avec gestion de la bascule droite à venir : talweg
Zone pas très clair et grib perturbé par masse nuageuse.

Consigne :

1. On sort des dévent par le Nord : **50 Mn** environ de marge avec sao jorge. Peut être on prendra + de marge on verra
2. Une fois la marge atteinte, on fait du trib rapide : twa 130

Important : rester rapide avec cog 80 85 tant que tws inf à 16 nds.

Puis à partir tws 16 17 on peut faire **vmg rapide 140**

Wp de sortie approx : 40°01N 22° 29 W

IMPORTANT : c'est la course devant le front.
On a de la gauche devant et de la droite derrière.
Donc si :

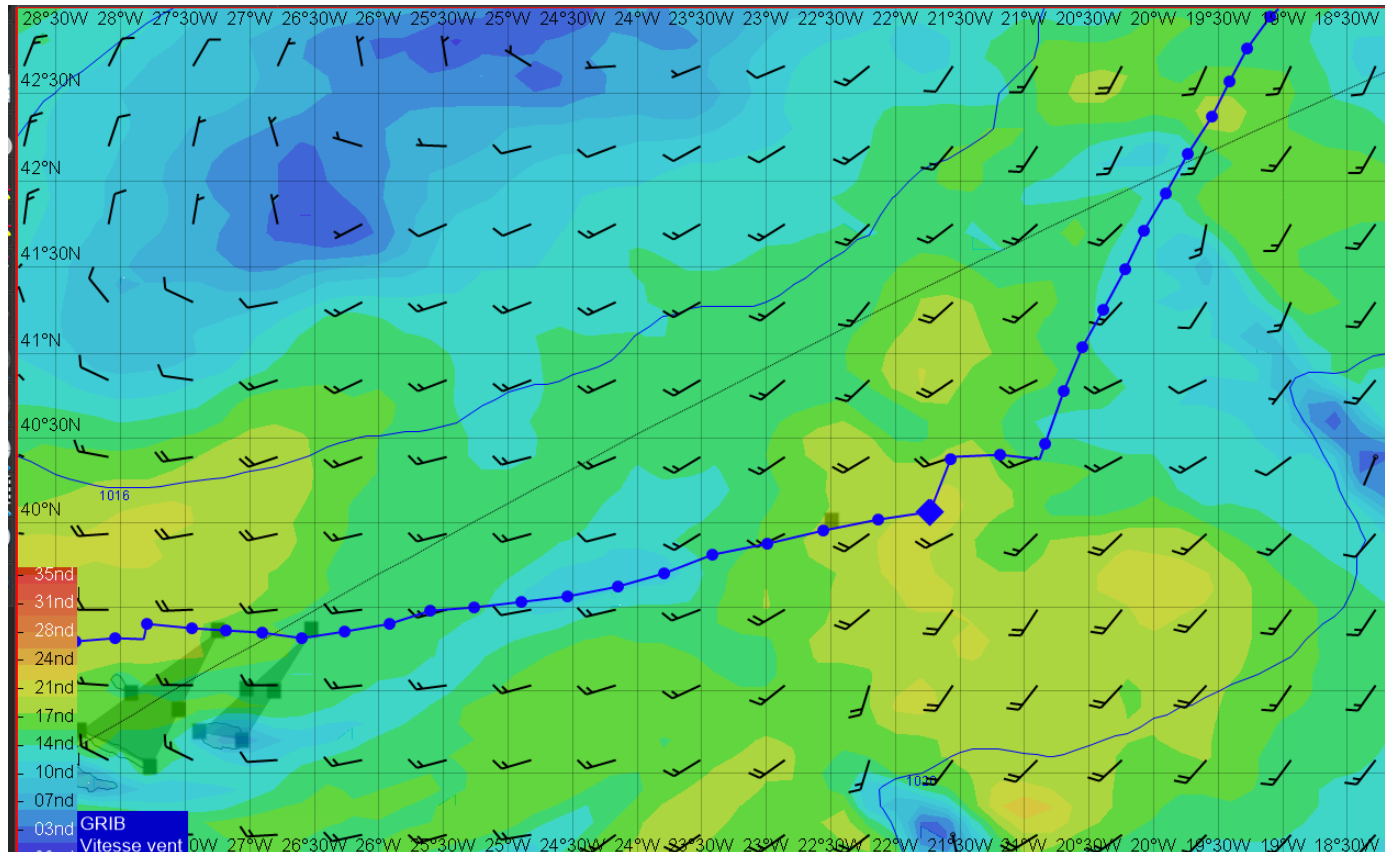
- Le vent est bascule à gauche : on va + vite que la dep, on peut laisser glisser un peu ... (abatre léger)
- Le vent bascule à droite, on va moins vite, il ne faut pas mollir, on reste bien rapide.

Q

Gybe fin de journée du 6

- Une fois le wp passé : fenêtre de tir pour le gybe.
Wp de sortie approx : 40°01N 22° 29 W
- **Voir page suivante pour diff CEP/ GFS**
- A partir de 18h TU, ne pas hésiter à faire en plusieurs fois.
- Si **twd sup 235** je fais du bab si inf du trib
- Vent très instable donc bien être actif !
- CEP par d'écart de route entre moyen et rapide.
- Attention, si lent on gybe avant le wp quand twd 240...

6 à 20h30



Timing au Wp :

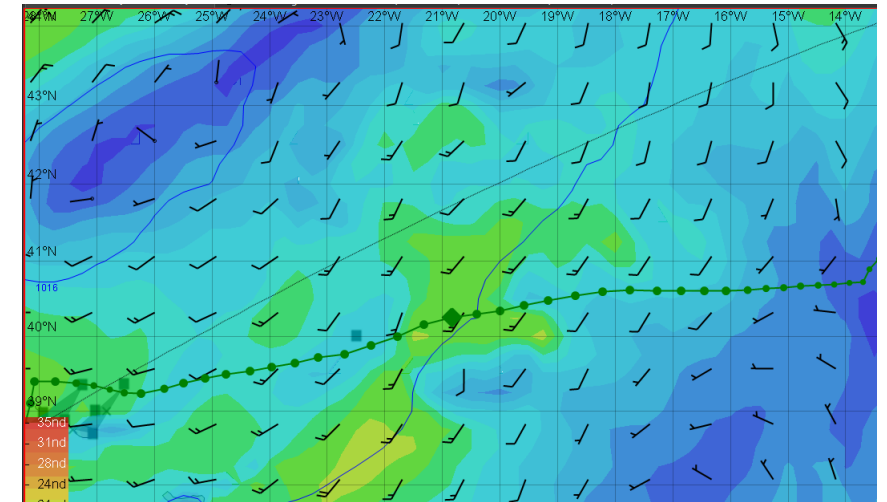
- CEP :
 - Rapide : Le 6 à 15h
 - Moyen le 6 à 18h
- GFS:
 - Rapide : le 6 à 15h
 - Moyen : le 6 à 19h

Cas du GFS Rapide :

Si on est sur des timing rapide ET que la twd est inf à 220 alors on peut tenter de passer par le sud : mode GFS

Le gybe sera vers 00h TU le 8 quand twd passera à 240

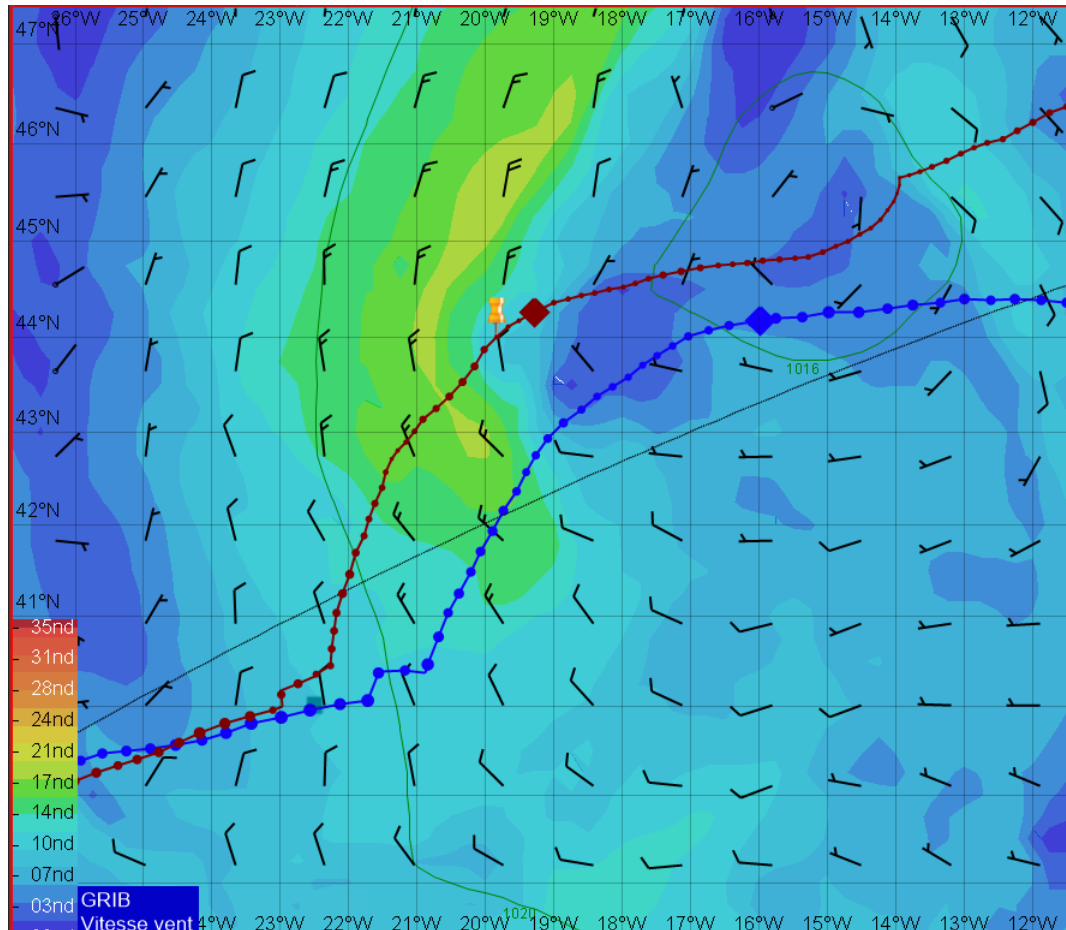
Je trouve ça assez risqué : a voir avec le cep du matin...



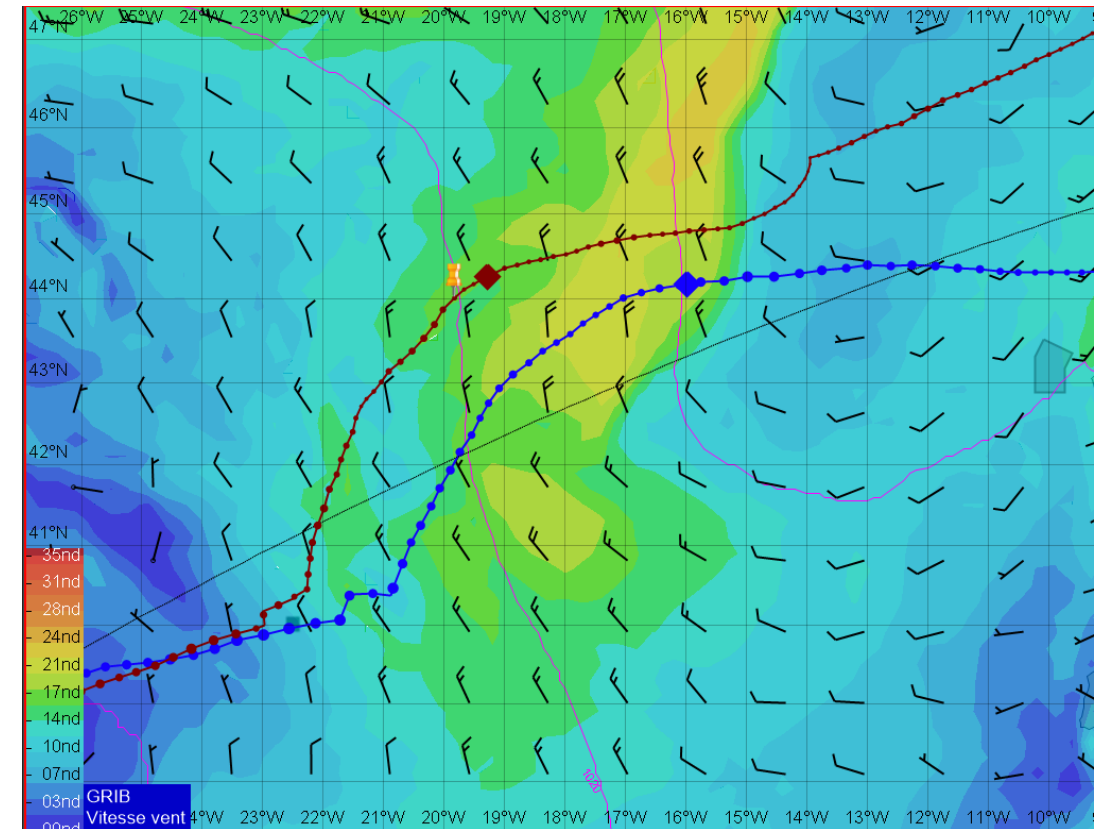
Différence GFS rouge / CEP bleu. Champs de vent le 8 à 12h TU

- CEP Donc on voit que le 8 à 12h le flux de nord est + Est dans le cep se qui permet de couper un peu le fromage donc gybe le 6 dans du 240
- GFS le flux de nord est + nord donc il faut aller le chaercher + tôt. Donc gybe le 6 dans du 220 225

GFS

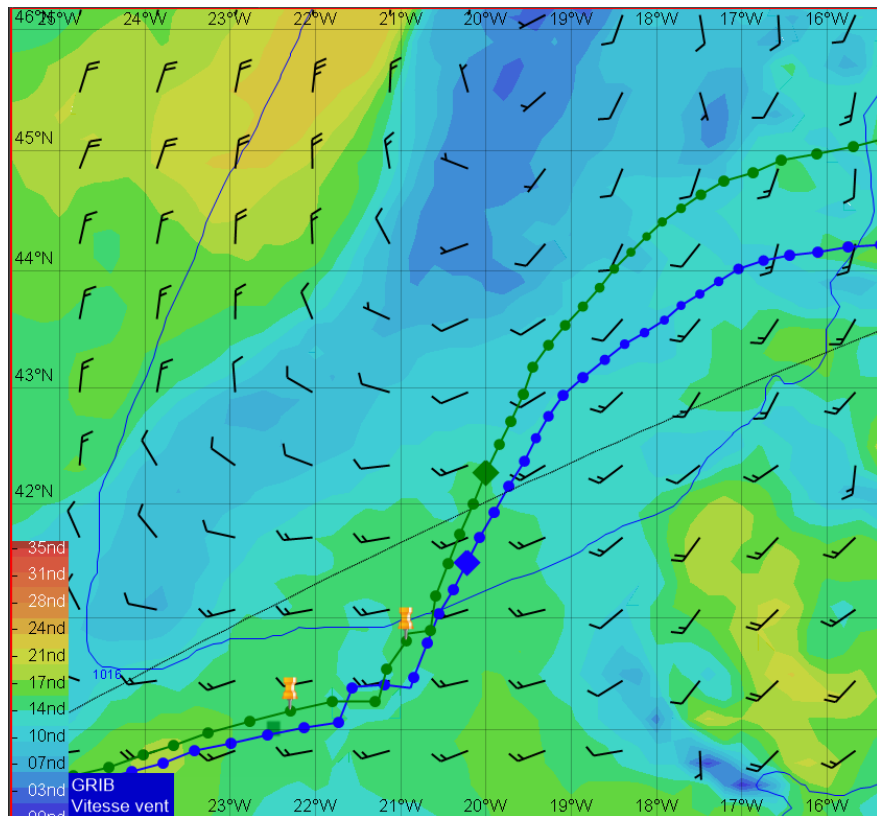


CEP



CEP : Enroulé de la dep

Vendredi 7 à 7hTU



On est encore dans l'Est du talweg : moins de vent au nord et + gauche.
On ne se précipite pas plein nord.

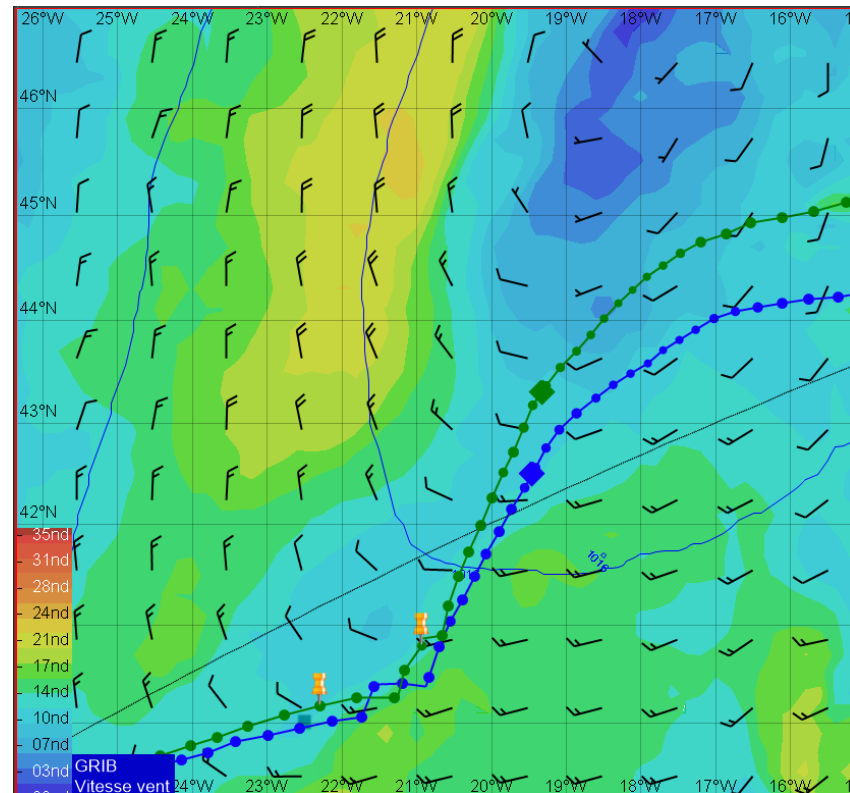
Portant 15 nds

Consigne :

- Si twd sup 245 alors faire un mode rapide 130 135
- Si twd inf 245 faire un mode vmg rapide 140

COG : 27°

Vendredi 7 à 14hTU



On attaque le talweg, le vent mollit et part à droite progressivement mais surement

Le gradient de vent est au NE... on bouchonne un peu dans la dep

Reach faible qui ferme petit à petit

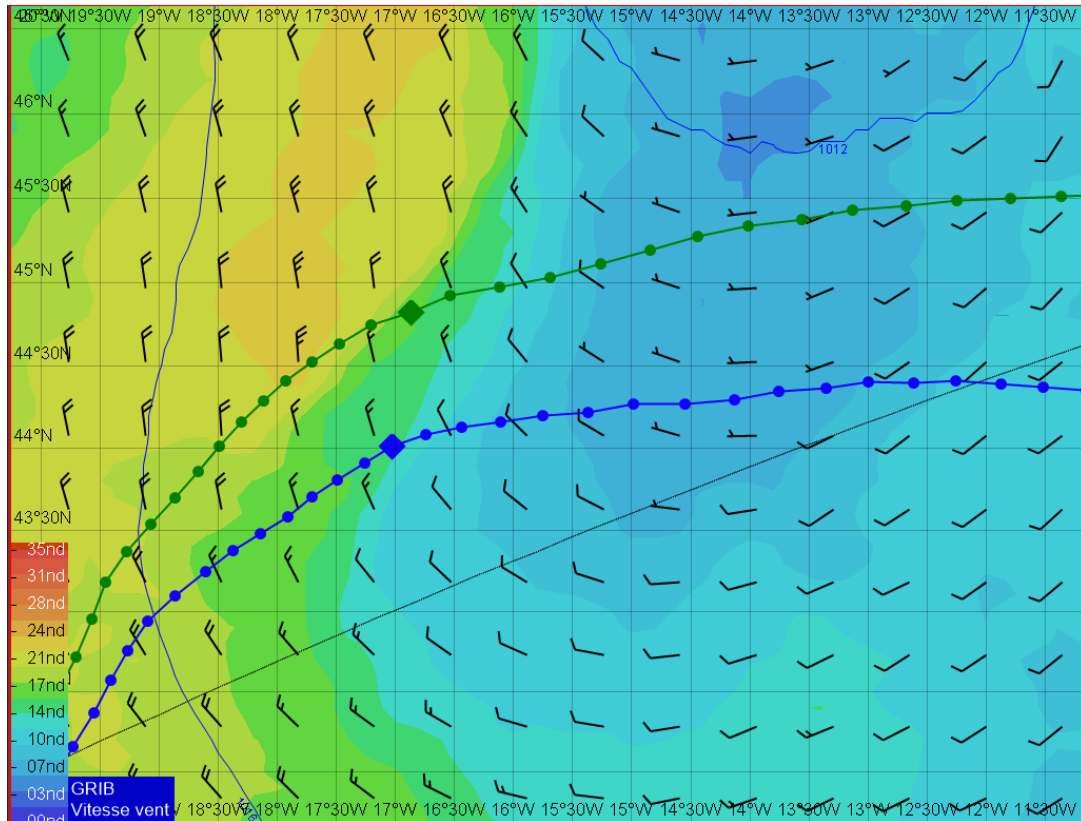
COG : 45 50 jusqu'au samedi 5h environ et la bascule au NNO

L'idée est d'aller chercher à être + nord que le 44° avant le 17°W à minima
+ on est vite + on peut se placer nord...

Si doute, naviguer un peu + haut...

CEP : Enroulé de la dep

Samedi 8 à 7hTU

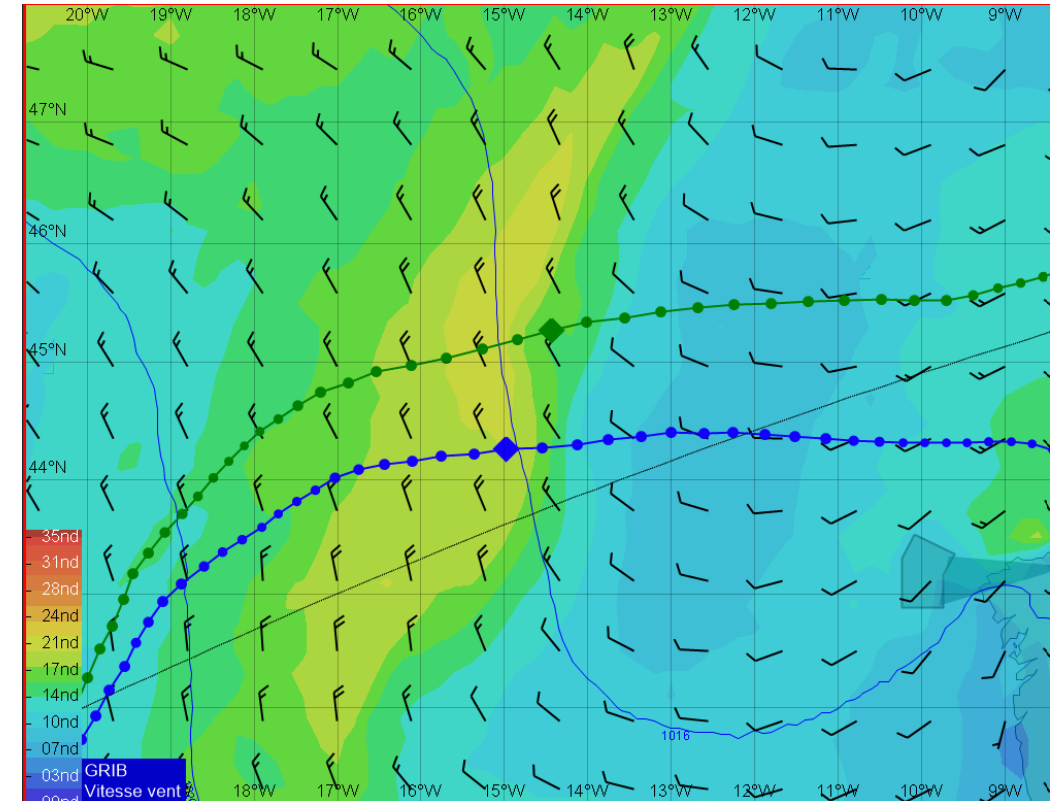


Le flux de NNO s'installe en fonction de l'évacuation de la vieille dep. Donc attention à ne pas glisser trop vite.

- Tant que **tws inf à 15 nds** on reste sur un **cog 60 70**

+ on est rapide + on se place nord. Ne pas se battre pour aller nord, ça doit venir tout seul ...

Samedi 8 à 16hTU



Le flux de NNO s'installe en fonction de l'évacuation de la vieille dep. Donc attention à ne pas glisser trop vite.

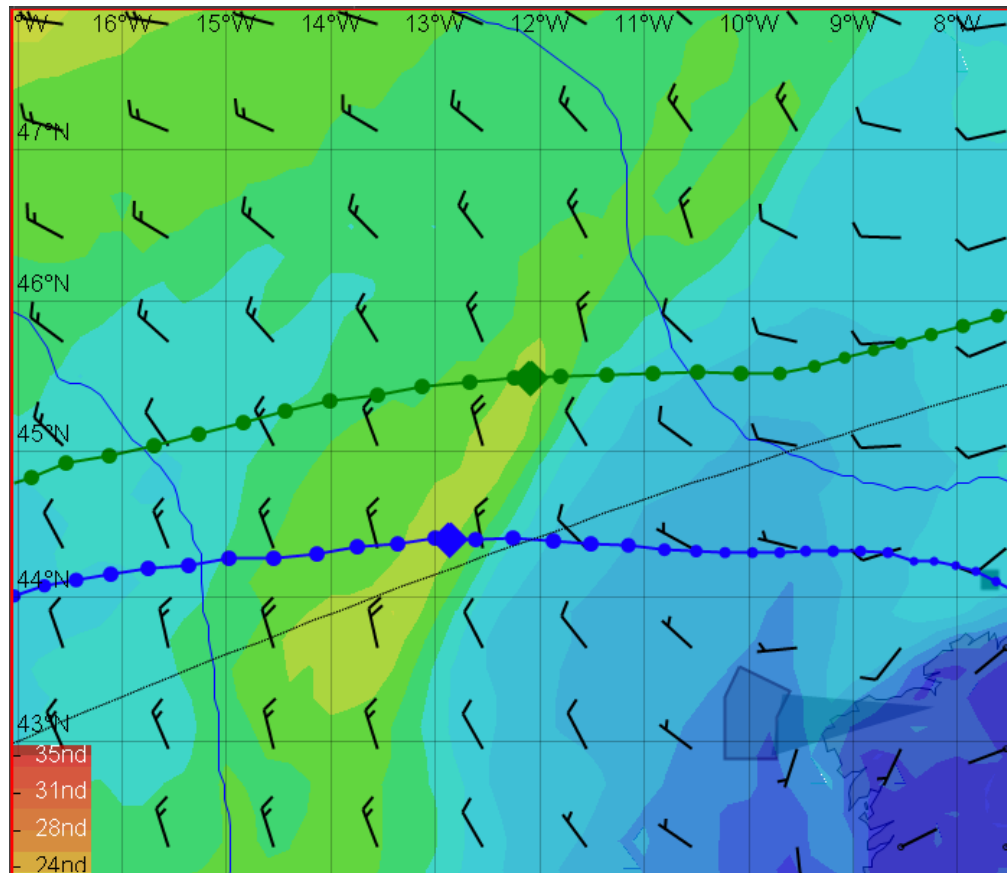
- Reach bas dans tws 20 nds.
- On peut mettre la poignée dans l'angle !!! Max bas 110 twa... On cavale ...
- En gros on est sous gnk et on va le + vite possible

IMPORTANT : si tws diminue, je navigue trop bas !

Bien mettre à jour mto atterrissage pour savoir si on fait du 90 du 80 cog

CEP : Atterrissage gascogne

Dimanche 9 à 0hTU

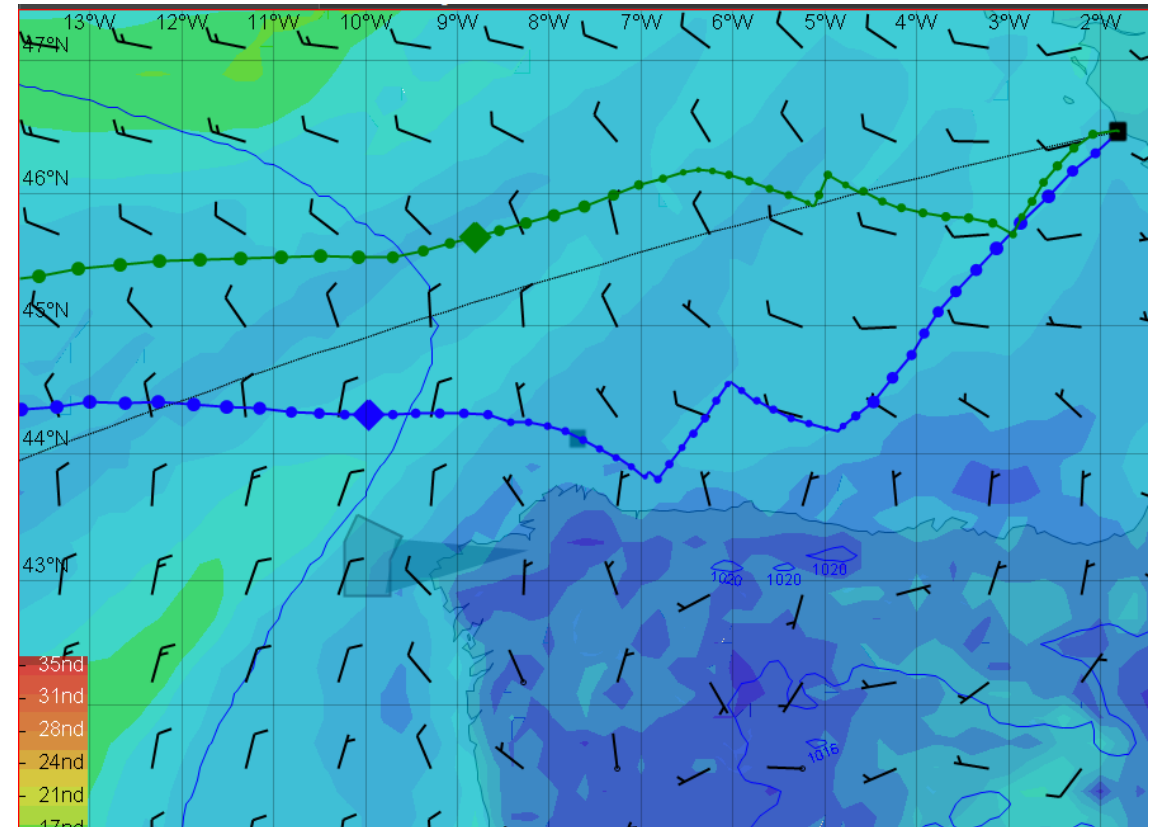


Flux de N à NNO. TWD 340

Reach bas, rapide sous gnk ...
Aux alentours 105 110 twa ...

Si tws diminue et gauche alors on nav trop bas

Dimanche 9 à 13h TU



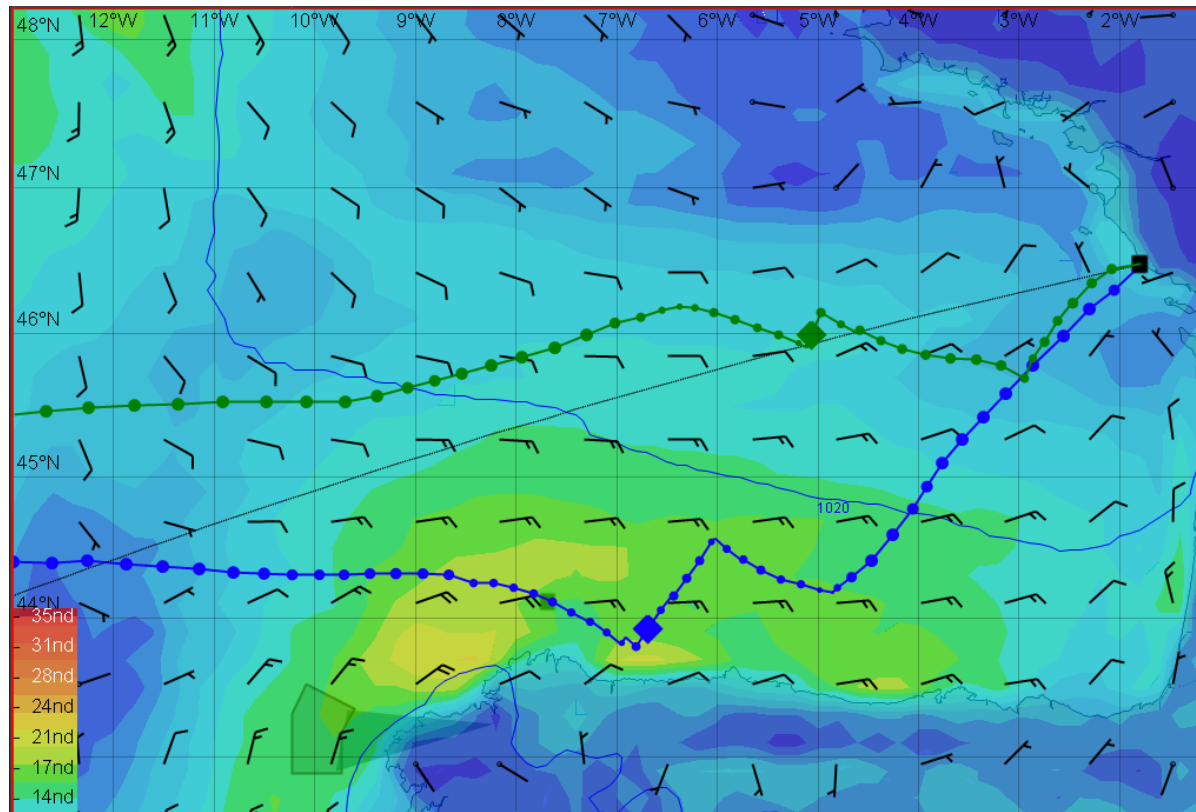
On voit un effet d'éventail en fonction position Nord Sud et donc placement par rapport à dorsale.

Si le vent **refuse et passe sup à 0** alors on est **sous la dorsale** (bleu) : **Gain Est**, le vent va finir à l'est...

Si le vent ne passe pas le nord. Alors on est au dessus de la dorsale. On fait la route tant que twd à gauche de 0. **Puis quand twd sup à 0 on fait gain Est....**

CEP : Atterrissage Sables

Lundi 10 à 13h

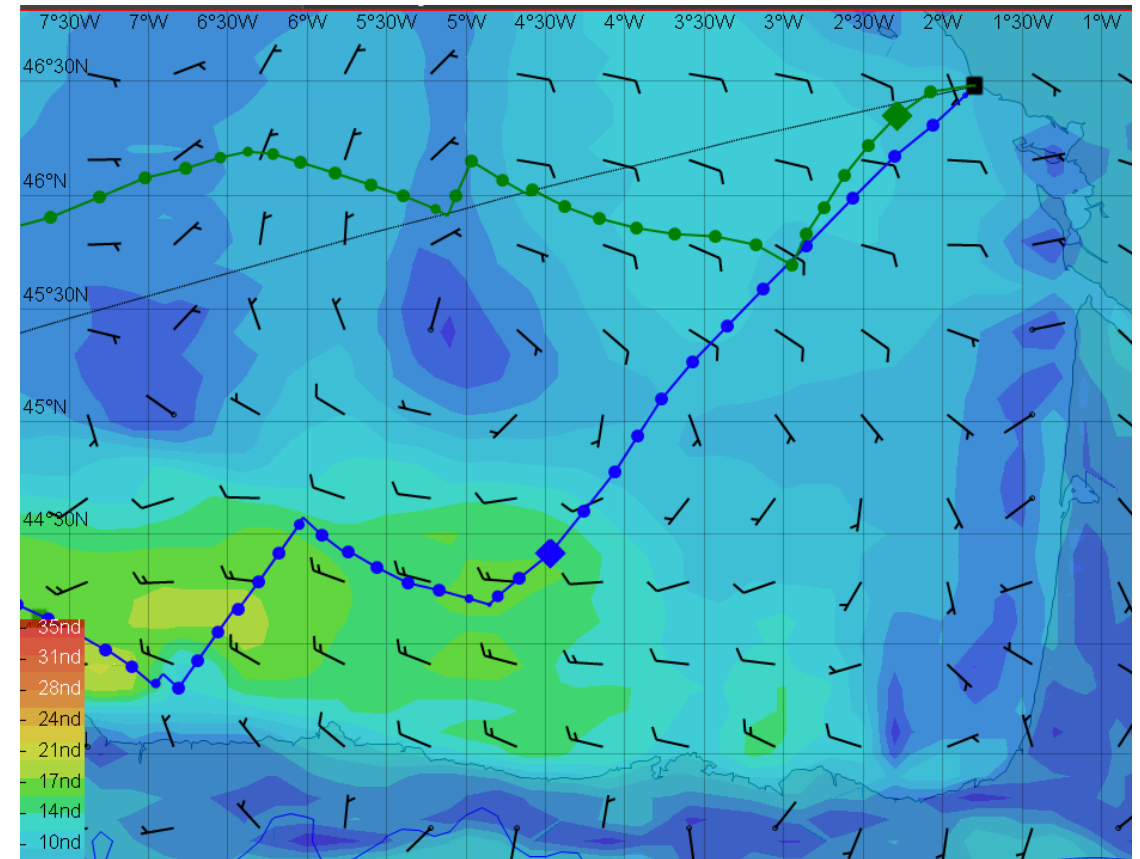


Vent de secteur Est dans le golfe sous effet dorsale nord. A CONFIRMER

Gain Est globalement mais :

- Si neutre faire du trib
- ATTENTION : ne pas descendre + sud que 44°N

Mardi 11 à 11h30



La dorsale nord se retire, passage sous influence dorsale sud et donc vent d'Ouest.

Dans la transition GAIN EST.

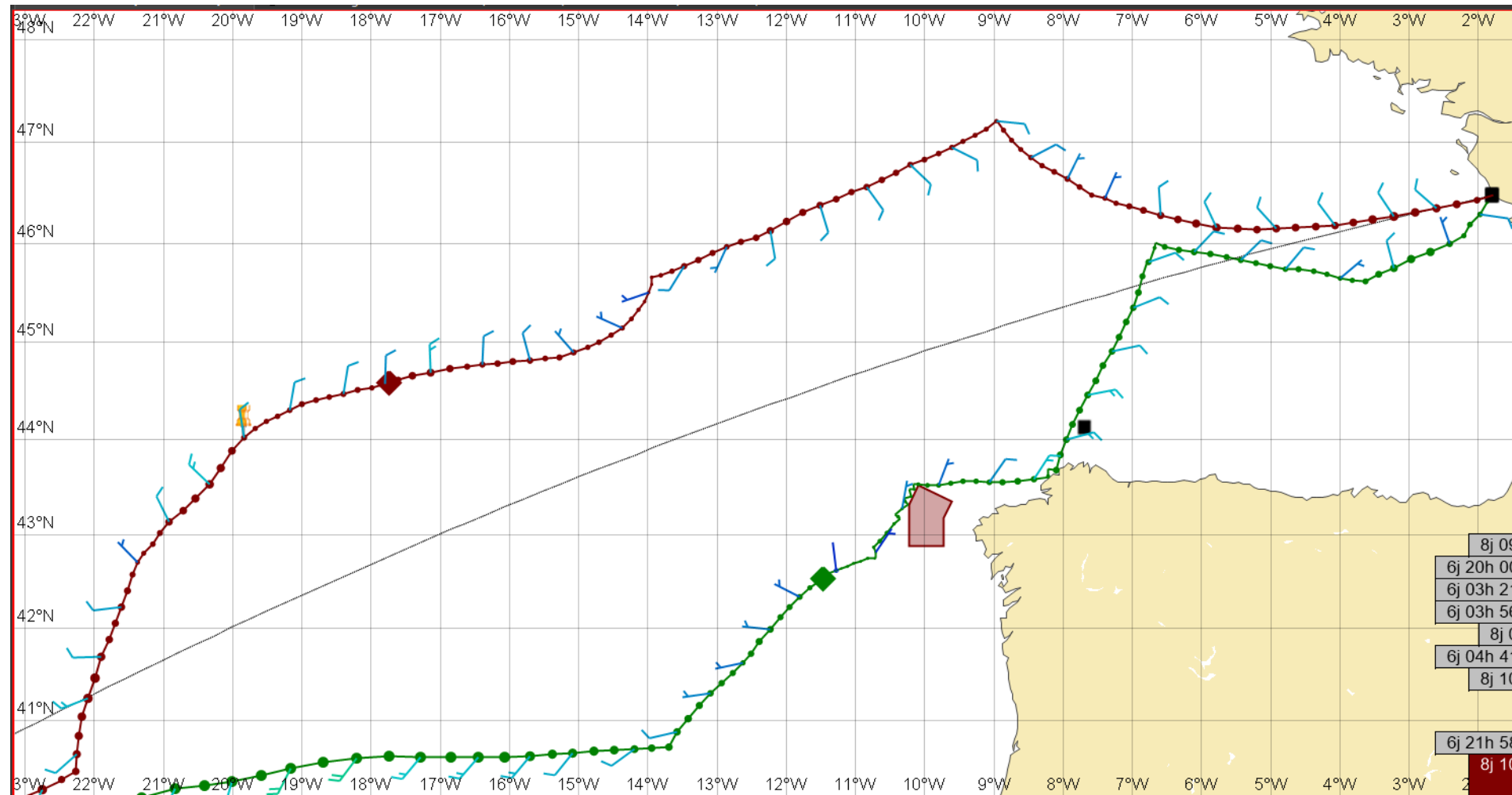
Pour la fin on fait rapide vers les Churros.

Le vent devrait droiter progressivement en montant vers les Sables...

Fin type GFS.

Vert rapide par le sud / rouge moyen par le nord

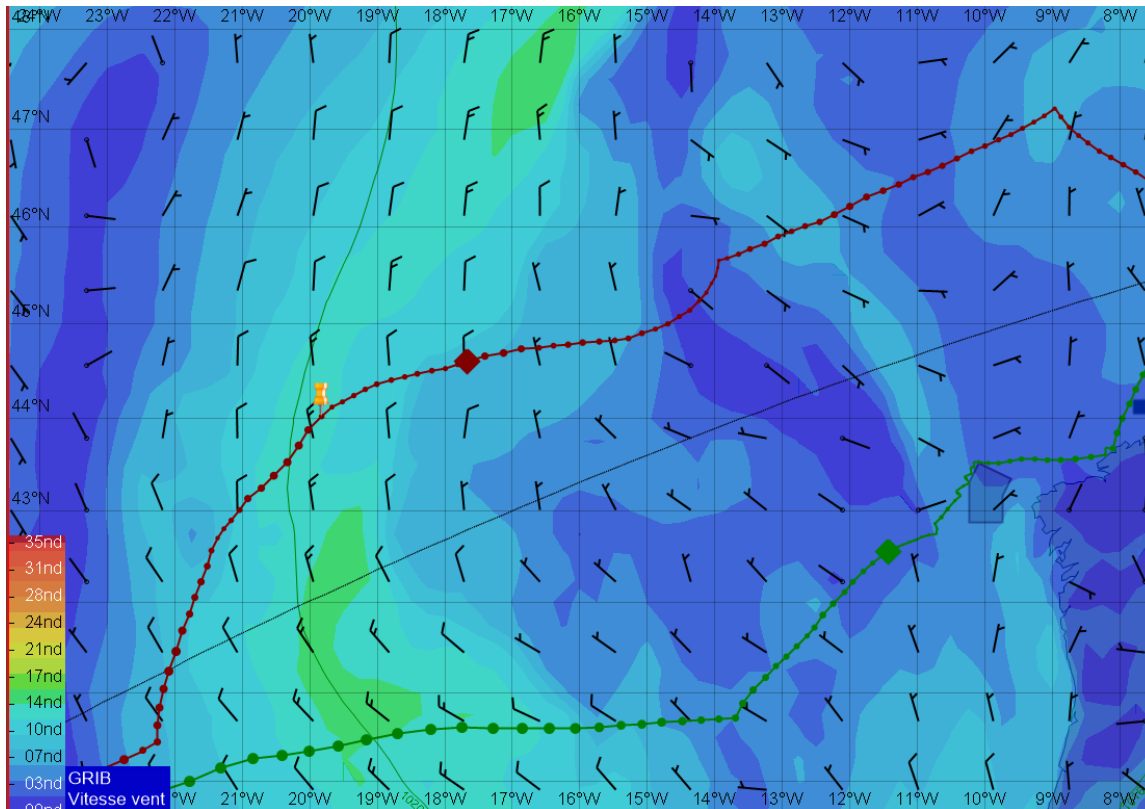
La fin du gfs moyen se fait par le nord de la dorsale sud. Voir page suivante pour les détails



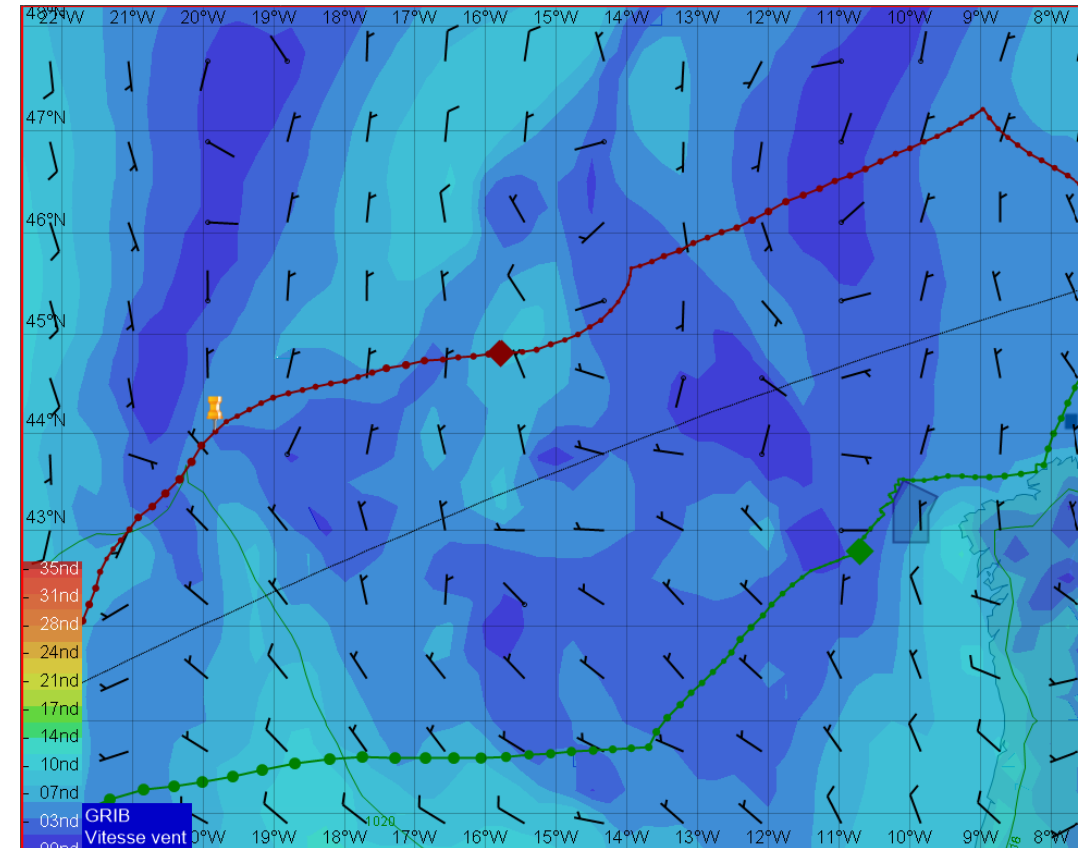
Fin type GFS.

Vert rapide par le sud / rouge moyen par le nord

Le 9 à 00h TU : flux de nord qui mollit. Dep qui meurt sur la piste.
On va devoir contourner un peu par le nord



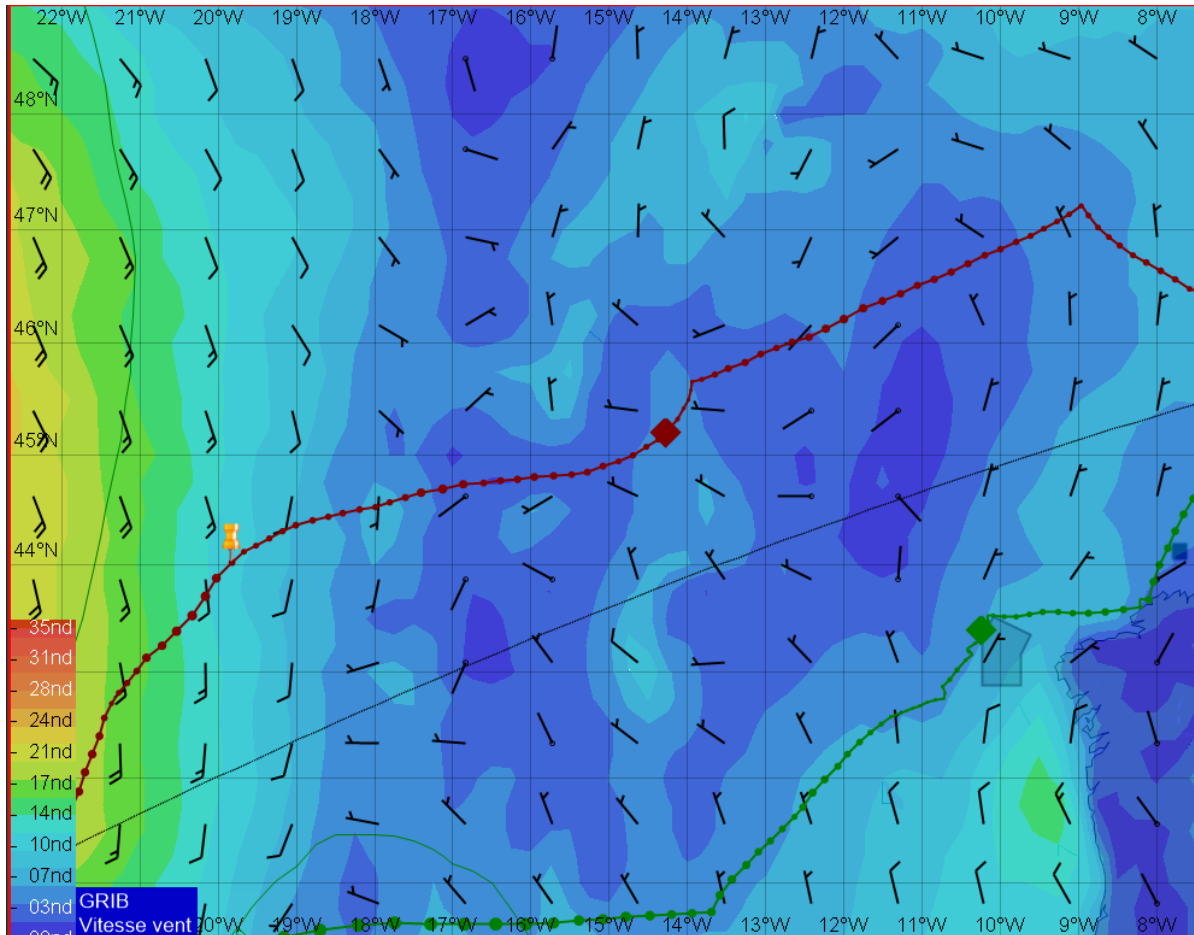
Le 9 à 12h TU : flux de nord qui mollit. Dep qui meurt sur la piste.
On va devoir contourner un peu par le nord
On navigue à 90 du vent environ



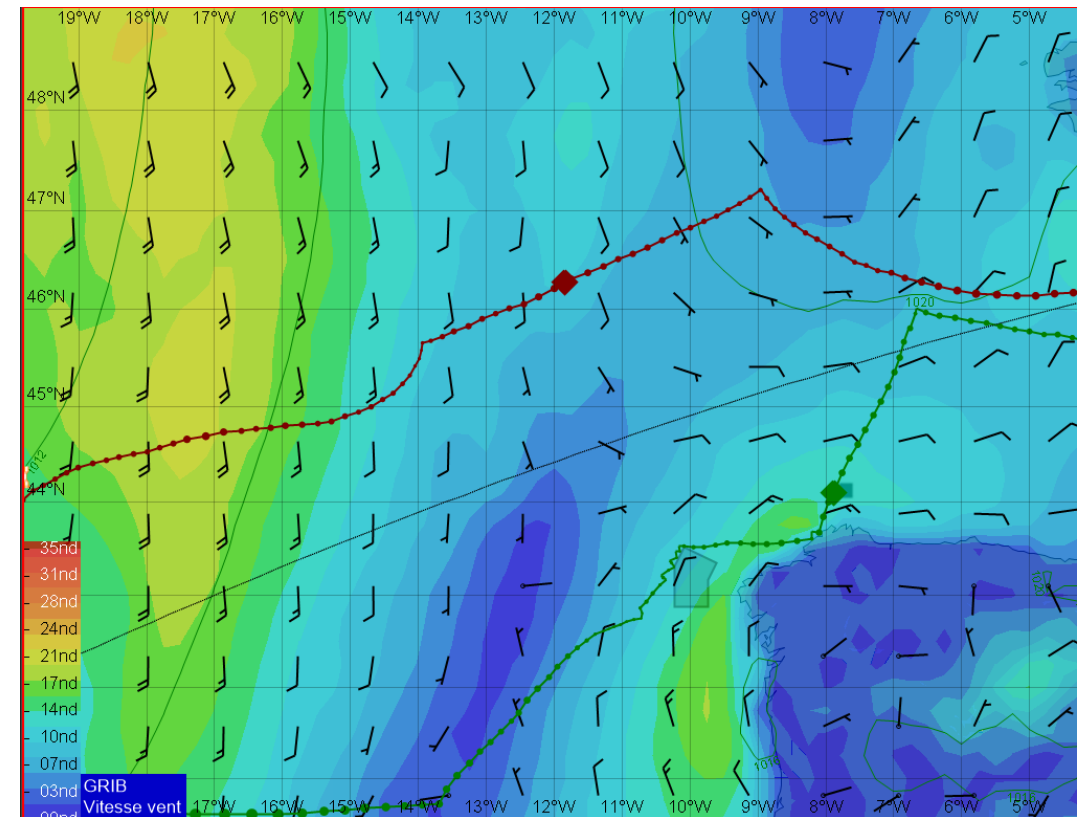
Fin type GFS.

Vert rapide par le sud / rouge moyen par le nord

Le 10 à 00h TU On fait du nord pour se placer en attendant le flux de sud qui pousse



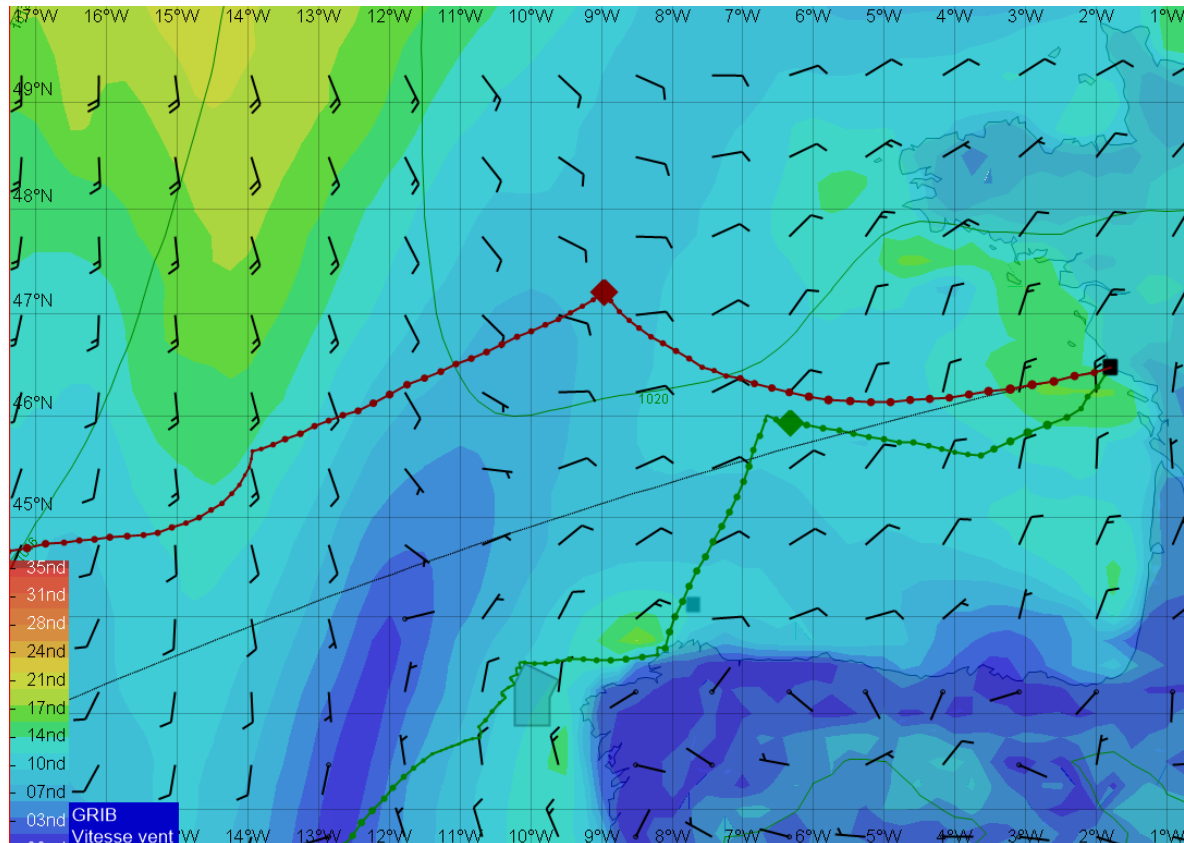
Le 11 à 00h TU Le flux de sud rentre doucement CMG EST pour aller chercher la bascule de vent...



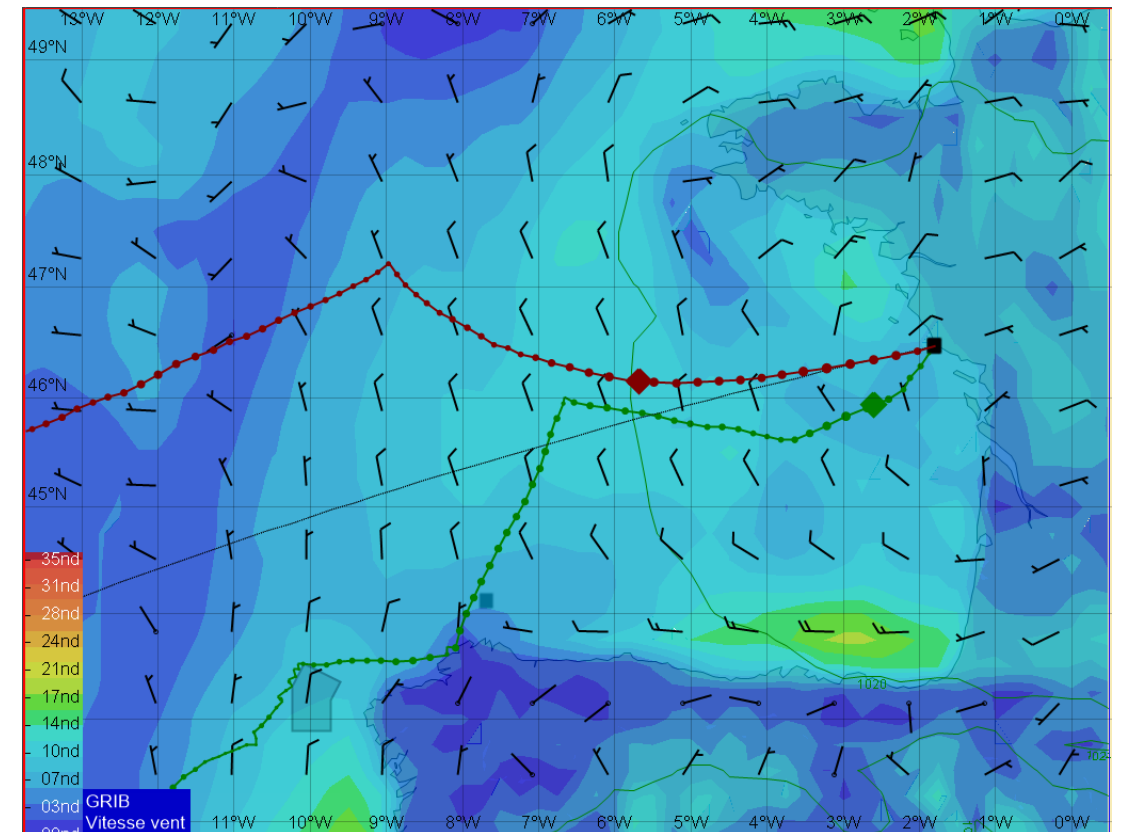
Fin type GFS.

Vert rapide par le sud / rouge moyen par le nord

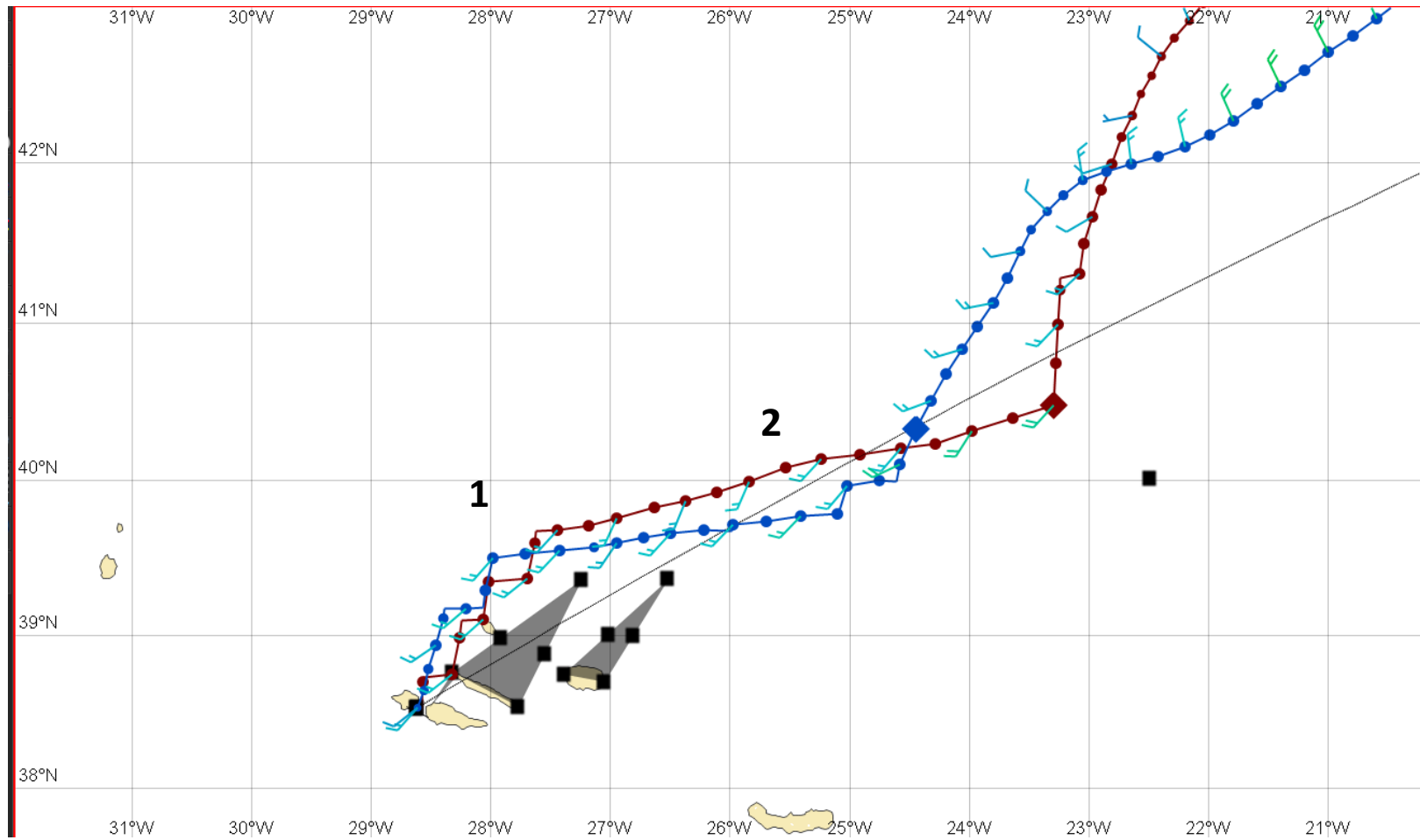
Le 11 à 22h TU virement dans l'axe de drosale pour un vent au 90 :
gain Est



Le 13 à 00h TU On tend la trajectoire pour finir...
Ajuster placement en fonction de la twd fin de course...



Routage lent, Bleu CEP, rouge GFS



1. On gybe vers 20h 30 quand on est suffisamment nord pour éviter les dévents
2. On vise le wp 40°N 25 W
 - Si twd sup 230 on gybe
 - Si twd inf on continue et on gybe quand twd sup 225

Routage lent, Bleu CEP, rouge GFS

Globalement les mêmes routes, + simple que les bateaux rapides

On avance dans le flux de sud pour retourner traverser la dorsale avant de finir dans du NE

Cep dorsale + Est donc on va + loin avec flux de sud
GFS dorsale + ouest donc transition + toto par le nord

