

LES OUTILS DE L' ENTRAINEUR
(4^{ème} partie)
Les 3 indispensables.

		
<p style="text-align: center;">Les deux housses de stockage Pour le matériel de remplacement</p>	<p style="text-align: center;">Le Coffre pour l'outillage et l'accastillage</p>	<p style="text-align: center;">Les bouées</p>

Dans l'article précédent étaient présentés les 6 outils incontournables de l'entraîneur. Dans ce numéro nous présenterons les 3 indispensables. Pas moins de 9 outils incontournables ou indispensables au total. En fait la liste est loin d'être exhaustive : appareil photos, vidéo, GPS, anémomètre à ultra son : centrale de navigation interfacée avec un ordinateur et un logiciel de navigation type maxsea avec écran déporté étanche, cartographie, connexion à internet avec réception de fichiers gribb, système de communication avec les coureurs permettant l'enregistrement des communications à bord, pourraient compléter la liste, mais restons simples : L'entraîneur moderne dispose bien sûr de tous ces outils « high-tech », mais les outils de base restent encore et toujours d'actualité :

- En premier lieu : les bouées. Elles doivent posséder 4 qualités pour être utilisables et utilisées par les entraîneurs : légères, visibles, peu encombrantes, résistantes.
- En second : la glacière ou le coffre pour emmener sur l'eau l'outillage et l'accastillage : la minute de navigation coûte très cher, l'entraîneur doit pouvoir réparer la casse, toujours possible dans un sport à matériel.
- En troisième : les housses : elles permettent le stockage du matériel de remplacement des coureurs dans de bonnes conditions. Voiles de remplacement, safrans, barres de liaison, stick, bôme, lattes de GV... pour remplacer en cas de casse et pour réaliser des essais de matériel avec une perte de temps minimum : changer de matériel sur l'eau.

1/ Les bouées : 4 bouées et 4 mouillages sont nécessaires.

Outil premier de l'entraîneur, les bouées permettent de baliser l'espace d'évolution et de matérialiser l'axe vent. Elles doivent permettre :

- L'organisation de manches d'entraînement les plus proches possible du type de parcours utilisé en régate : avec bouée au vent, bouée de « dog leg », porte sous le vent et ligne de départ. (Dans une série comme le Tornado où le parcours banane avec « dog leg » s'est imposé.)
- Le balisage de la fin d'un « speed test » ou comparatif de vitesse au vent et sous le vent.
- Toute autre forme d'animation de séances.

En situation d'entraînement, pour simplifier les tâches de mise en place, j'utilise 4 bouées :

2 bouées sous le vent : mouillées perpendiculairement au vent, qui servent à la fois de ligne de départ et de porte sous le vent et 2 bouées au vent qui servent de bouée au vent et de bouée de « dog leg ». Il me semble en effet important, lors des séances d'entraînement de « coller » le plus possible à la réalité de la pratique compétitive. Les parcours organisés en entraînement doivent être le plus proche possible de la réalité de la régates pour la série concernée quant à la forme du parcours. Par exemple, la bouée de « dog-leg » est indispensable en tornado: lors du passage de la bouée au vent l'organisation de l'équipage est très différente selon que l'on aborde une bouée unique ou une bouée au vent et une bouée de « dog-leg » : la préparation de l'envoi du spi n'a rien à voir. Ne pas poser de « dog-leg », c'est faire l'impasse sur une partie importante de la régates... et ce, d'autant plus, que la présence de ce « dog-leg » à environ 90 degrés du vent a provoqué la mise en place d'un accastillage spécifique à cette situation : le bout permettant l'envoi du point d'amure de spi est dissocié de la drisse (alors qu'il était couplé au début de l'adoption du spi par les tornados). Cela signifie que les équipages envoient le point d'amure de spi en bout de tangon de la position de trapèze pendant ce bord de « dog-leg » donc pendant ce court bord vent de travers, puis envoient le spi avec la drisse une fois la bouée franchie. De même le positionnement d'une porte sous le vent est indispensable pour cultiver l'adaptabilité des coureurs face aux possibilités multiples de passage sous le vent : une bouée unique réduit considérablement le champ des possibles. Un travail spécifique est donc nécessaire tant pour progresser techniquement que pour valider les choix d'accastillage avant une régates.

Pour être utilisables, **les bouées doivent être légères, visibles, peu encombrantes, résistantes** : autant de qualités difficiles à réunir en un seul produit.

Légères : car la préservation de l'intégrité physique de l'entraîneur est importante : manipuler à longueur de séances des bouées lourdes (très lestées) est fatiguant et présente un risque important pour le rachis. Si les bouées sont trop lourdes, on est vite tenté de s'en passer et l'intérêt des séances d'entraînement s'en ressent. De même câblot de mouillage et mouillages doivent être adaptés à une utilisation fréquente et à la taille des bouées : bout de 8 mm de diamètre pour une bonne préhension et grappins de kg permettant un bon compromis entre poids et tenue au mouillage de la bouée dans toutes les situations couramment rencontrées : courant jusqu'à 3 nœuds notamment.

Visibles : car le parcours doit pouvoir être identifié par les coureurs pour affiner leurs repères, notamment dans le choix du moment où virer sur le cadre (au près comme au portant). La longueur du parcours est bien sûr une variable intéressante à prendre en compte dans l'entraînement : la charge n'est pas la même en fonction de la longueur du parcours.

Lorsqu'on choisit de travailler sur des parcours de taille respectable, il importe donc que les bouées soient identifiables de loin : 1,2 mille est une distance couramment employée, les bouées doivent donc être visibles à 1,2 mille de distance. La forme est donc importante : on préférera des bouées tubulaires, dont le diamètre ne doit pas être inférieur à . Bien entendu la couleur a son importance, le rose fluo se voit bien et le jaune le moins moins bien.

Il ne faut pas oublier que quelques fois, l'organisation de parcours avec de très petite bouées, à peine visibles, est intéressant : cela impose aux coureurs de se « sortir du bateau » pour chercher les bouées, puis d'intégrer des repères « temps » pour retrouver les bouées de passage (naviguer au chronomètre) : cette situation est quelque fois intéressante car en régates, les bouées ne sont pas toujours très visibles !!!

Peu encombrantes : L'entraîneur dispose en général d'un bateau à moteur¹ de type semi rigide : la place disponible à bord est réduite : cela impose un choix portant sur des bouées de taille relativement restreinte, donc moins visibles que des bouées de régates utilisées par les comités de course et de forme tubulaire pour pouvoir en stocker au moins 4 dans le bateau.

¹ Cf les outils de l'entraîneur, l'entraîneur et son premier outil : le bateau à moteur in cahier de l'ENV n° 2005

Généralement équipés de sièges « jokey » avec dossier on peut stocker les bouées verticalement : ce qui limite l'encombrement à l'intérieur du bateau et permet aussi de circuler dans le bateau sans marcher sur les bouées. Les bouées coûtent cher : il faut en prendre soin.

Résistantes : Les bouées constamment utilisées sont soumises à rude épreuve, elles doivent donc résister à toutes les agressions : ragage, percuton par les bateaux, transport, UV, eau salée. Elles doivent résister au déchirement et rester gonflée... A ce jeu les bouées plastimo réalisée en pvc arrivent en tête de liste, c'est leur point fort.



Bouée lestée : Plastimo Ref : 38076
 Avantage : très résistante, pas de vessie , quasi increvable, se gonfle avec un gonfleur classique de semi rigide
 Inconvénient : lourdes , encombrement important et disponible en une seule couleur : le jaune

Bouée lestée Plastan
 Avantage : légères, peu encombrantes, disponibles en rose fluo
 Inconvénient : fragile, vessie gonflable à remplacer souvent, nécessitent beaucoup d'attention



Les bouées Certec sont disponibles en plusieurs coloris et en plusieurs tailles. Elles sont d'une grande résistance. Mais un peu plus lourdes que les Plastan.
 C'est sans doute le meilleur compromis.
 Certec : www.certec.eu.com/fr/ ; contact@certec.fr

Ces quatre qualités réunies permettent **d'aller vite**, de ne pas casser le rythme de l'entraînement, la manipulation des bouées doit être rapide et efficace. Les bouées doivent être utilisables avec ou sans mouillage, c'est pourquoi les bouées lestées remportent un vif succès auprès des entraîneurs : on peut les utiliser avec ou sans mouillage. Personnellement, je préfère les bouées Plastan, bien que plus fragiles que la concurrence, elles correspondent exactement à 3 critères de qualité sur 4 (visibles, peu encombrantes, légères).

Utilisation en bouées dérivantes (« speed test » ou comparatif de vitesse) :

Le speed test ou comparatif de vitesse constitue une part importante de l'entraînement. Cela nécessite un très bon niveau de compréhension des situations par les coureurs : évaluer le rapport de force entre les bateaux et son évolution autour de deux paramètres essentiels : le cap et la vitesse n'est pas aisé et cet exercice est réservé aux coureurs expérimentés. Le balisage de la fin d'un speed test au près avec une bouée est intéressant : lorsque l'entraîneur juge que le speed test doit finir (de sa propre initiative ou à la demande des coureurs), il peut partir au vent à vitesse maximale et poser une bouée non mouillée : en passant sous le vent du dernier bateau sous le vent du speed test pour les contourner et monter au vent, tous les équipages savent qu'une bouée va être posée : cela signifie que les bateaux sont libérés de la contrainte du speed test et que le but est désormais d'atteindre la bouée : on peut donc virer et aborder la marque au vent tribord ou babord. Cette routine de mise en place permet de contrôler la longueur et la durée accordée au speed test. Il permet à l'entraîneur de maîtriser la charge externe et aux coureurs d'évaluer le rapport de force. La distance choisie pour la pose de la bouée accorde alors une importance plus ou moins grande à l'aspect tactique : coté favorable et placement respectif des bateaux dans le speed test. Ces routines permettent aussi d'élever le rythme en entraînement, de diminuer voire de supprimer les temps morts. Point n'est besoin de parler, lorsque les coureurs voient le bateau partir au vent ou sous le vent : c'est le signe de la fin du speed test, donc chaque équipage surveille la progression du bateau entraîneur et guette le moment où la bouée sera à l'eau pour décider du moment du virement. Le plus beau compliment que l'on puisse faire à un entraîneur de la part d'un observateur extérieur : « ici, personne ne parle, tout le monde comprend »

Une fois la bouée au vent et éventuellement la bouée de « dog-leg » posée l'entraîneur peut revenir derrière les bateaux continuer ses observations ou attendre au vent pour filmer ou observer l'approche des bateaux depuis un angle différent : c'est souvent en se positionnant au vent et en observant l'approche des bateaux que l'on remarque des cintres de mâts particulier ou des postures caractéristiques chez les équipages.

La même mise en place a lieu sur les speed test au portant...



Utilisation mouillée (parcours) :

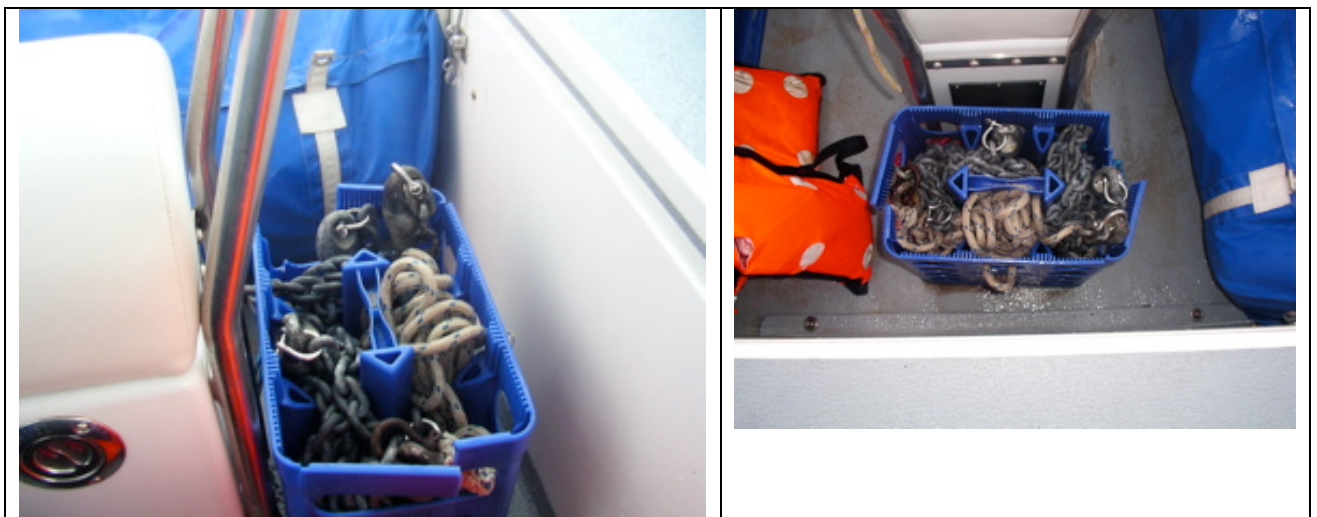
Totalement classique, elle permet le balisage de la zone d'évolution, et donne des repères fixes à l'entraîneur et aux coureurs. Cela permet d'enchaîner un grand nombre de répétition de départs, de manches, de situations pédagogiques. Nous avons souligné l'importance de reproduire le plus fidèlement possible la situation de régates en entraînement : cela nous paraît essentiel pour que les coureurs puissent répéter des enchaînements et établir des routines de fonctionnement. Mais la mise en place de parcours différents cultivent aussi l'adaptabilité et casse les stéréotypes.

Ainsi varier les longueurs de ligne de départ et leur orientation est intéressant, faire évoluer la distance au vent/sous le vent, ne pas systématiquement positionner la bouée au vent dans l'axe du vent font partie des variables qui ne doivent pas être négligées. Une bouée au vent décalée intentionnellement sur la droite de l'axe vent par exemple, et positionnée très près de la ligne de départ va imposer aux coureurs des adaptations intéressantes : la lutte pour prendre la pôle position au vent de la ligne de départ va prendre toute son importance et forcera les coureurs à prendre des risques sur le départ, cette situation verra sans nul doute des réponses originales apportées par les coureurs et qui permettront un debriefing de la séance des plus riches... Il faut quelque fois surprendre les coureurs pour redonner du goût et de l'envie à l'entraînement. Lorsqu'on s'entraîne souvent sur un même site : changer de zone pour effectuer des parcours est également un moyen particulièrement efficace de cultiver l'adaptation : choisir des zones proche de terre et perturbée, avec ou sans clapot, avec ou sans courant, positionner la bouée au vent d'un côté d'une pointe puis de l'autre, loin ou proche des obstacles... L'imagination doit être sans limite.

Un bateau rangé, fonctionnel et organisé pour que l'utilisation des bouées soit facilitée :

Les mouillages doivent être stockés dans une caisse qui doit être amarrée dans le bateau : en effet lorsque l'entraîneur se déplace sur l'eau notamment avec du clapot, les mouillages peuvent représenter un risque pour le bateau et pour l'entraîneur : il n'est jamais agréable de recevoir sur les pieds ou les jambes des mouillages qui « valsent » dans le bateau au gré des mouvements du bateau. Egalement, les mouillages peuvent abîmer la structure du bateau en heurtant la console, le siège, ou en ragant sur le plancher. Les cablots de mouillage doivent être lovés et rangés dans cette caisse.

Pour ma part : j'utilise une caisse plastique porte bouteille : les alvéoles permettant de ranger les grappins sans qu'ils ne s'emmêlent : toujours dans le souci d'être rapide et efficace dans la mise en place des parcours.



Un casier à bouteille permet de ranger les mouillages avec leur câblot	Grappins 3,2kg Plastimo ref 16473
--	-----------------------------------

Les bouées sont stockées verticalement, amarrée par les poignées de saisie sur l'arceau du dossier de siège : chaque bouée est amarrée par un bout : l'utilisation d'une seule bouée ne désorganise pas les autres.





Un rangement qui permet un encombrement limité des bouées

2/ Une glacière ou un coffre pour : l'outillage et l'accastillage de rechange : le « spare »

La minute de navigation revient à un coût extrêmement élevé en voile : lorsqu'on met en rapport le coût du matériel, du déplacement, de l'hébergement, du bateau à moteur, de l'essence et le temps de navigation ou que l'on considère le temps pris par les actions périphériques mais néanmoins nécessaires telles : la préparation des bateaux, l'habillage, gréer, dégréer, ranger et le temps effectif de navigation : il y a de quoi s'effrayer ! Raisons de plus pour optimiser le temps de navigation . La voile est un sport à matériel avec son lot de surprises : la casse est toujours possible, même en ayant accordé le plus grand soin à son matériel. Si certaines casses graves signifient l'impossibilité de continuer à naviguer sur la séance : bris de mât par exemple, il y a une foule de cas où la réparation est possible pour peu que l'on aie les moyens de réparer. L'entraîneur a ici un rôle primordial, sa connaissance précise de la série qu'il entraîne lui permet d'anticiper sur la casse. L'entraîneur doit donc se donner les moyens de porter assistance aux coureurs en disposant de l'outillage approprié et de l'accastillage de remplacement dans son bateau à moteur. Bien sûr ce matériel doit être stocké à l'abri de l'humidité pour être utilisable, en régates comme en entraînement. Etant donné l'importance des résultats en régates et du fait que le nombre de manches par jour à courir peut s'élever à 4, une casse provoquant un abandon sur une manche doit pouvoir être réparée sur l'eau pour permettre à l'équipage de continuer la régates dans les meilleures conditions.

Le contenant a donc toute son importance... Comme la plupart des photographes de mer qui utilisent des glacières pour stocker leurs précieux objectifs, nous avons fait ce choix également. La glacière est l'outil idéal pour le stockage de l'accastillage de remplacement et de l'outillage. Les glacières sont étanches : 1ere qualité, en plastique : donc elles ne rouillent pas(2eme qualité) et elles sont légères (3eme qualité). Bref elles sont le contenant idéal.

	
<p>La glacière Plastimo Ref : 13 304</p>	<p>Outillage et accastillage rangé dans des boîtes, mais aussi le petit matériel de l'entraîneur</p>

Une fois vu le contenant, voyons le contenu :

L'outillage d'abord :

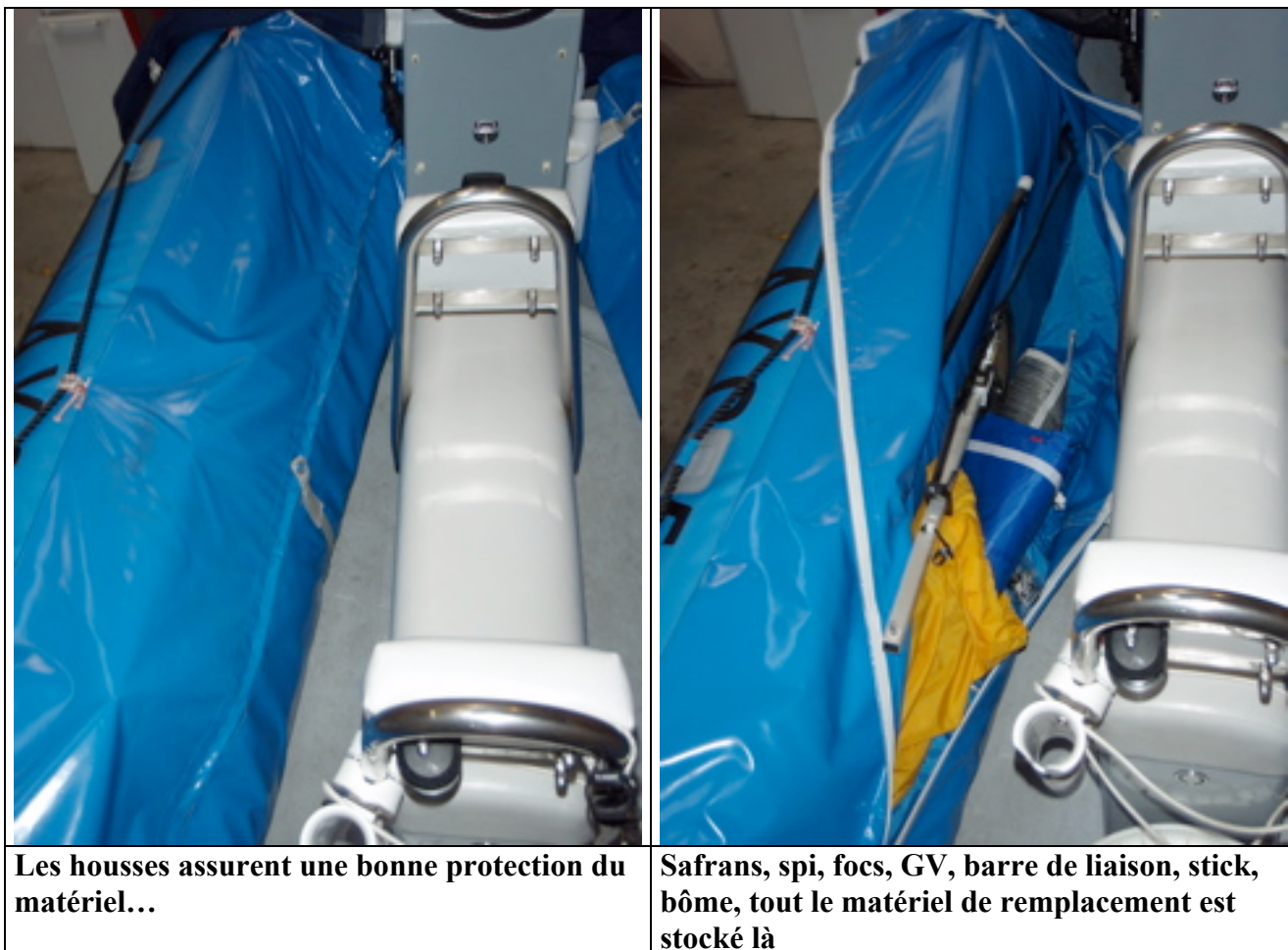
A la base une très bonne connaissance de la série entraînée : des caractéristiques des bateaux entraînés. Ainsi en tornado, les points importants sont les réglages de quête : l'étai est fileté la butée est constituée par une écrou frein et nécessite une clé plate de 13. Les boulons de fixation des poutres aux coques nécessite une clé de 17 et le réglage de tension du losange une clé de 16. Les safrans se règlent (dureté du blocage) avec un tournevis empreinte torx ainsi que de nombreux taquets à bord : un assortiment de ces tournevis est donc nécessaire. On peut bien sûr emporter une trousse à outil complète, mais trop encombrante il faut sélectionner les outils nécessaires et indispensables en fonction des caractéristiques des bateaux entraînés. Ainsi j'ai donc dans des boîtes plastique l'assortiment nécessaires de clés, tournevis torx, pinces, visserie adapté au tornado. J'ai également marteau, chasse gouille, perceuse, mèches, rivets pop, popeuse. Abrasif, rape, chiffon, epoxy rapide qui catalyse même sous l'eau. Pompe à main (pour vider une coque ayant pris l'eau). Egalement tout le matériel nécessaire à la mesure : mètre ruban, réglet. Nécessaire de voilerie, bout à surlier aiguille paumelle. Bien entendu le grey tape et le leatherman sont immédiatement disponibles.

Du côté de l'accastillage :

Des taquets correspondant au taquet utilisé par les coureurs bien sûr dont par exemple le spinlock utilisé pour la drisse de spi et le bout d'envoi du point d'amure de spi qui est susceptible de casser, des pièces spécifiques qui peuvent être perdues lors d'un dessalage ou d'un changement de voile : telle la manille rapide du point d'amure de GV, toutes les poulies de cunningham : type Harken airblock.

Du côté des bouts : un assortiment complet de bout : du 2 au 6mm de différentes qualités : dyneema, vectran ou simple polyester pré-étiré sont disponibles dans le semi rigide pour les réparations d'urgence, mais ceci ne dispense pas chaque coureur de préparer un assortiment de matériel de rechange qu'il place dans un sac étanche et qu'il range dans le semi rigide. Chaque coureur a bien entendu personnalisé son accastillage : ses bouts de cunningham de Gv et de foc, ses écoutes de Gv , de foc et de spi, le bout de réglage de chariot de Gv etc...les longueurs, diamètres, qualité et terminaison sont personnelles : les coureurs ont donc confectionné des bouts de rechange prêt à l'emploi.

3/ Les housses² pour le stockage des voiles et du matériel de remplacement.



Les housses permettent le stockage dans de très bonnes conditions du matériel de remplacement emmené sur l'eau. Il y a deux raisons pour emmener du matériel de sur l'eau :

- se donner la possibilité de remplacer en cas de casse en régate ou en entraînement.
- se donner la possibilité de faire des essais sur l'eau, donc de changer de matériel sur l'eau en entraînement, pour ne pas perdre de temps ni surtout les sensations ressenties lors d'un essai, afin de mieux comparer les matériels.

Dans les deux cas le souci premier est de rentabiliser la sortie.

Le matériel de remplacement en cas de casse : le coureur doit prévoir du matériel de remplacement : En tornado, par exemple, les coureurs placent dans le semi rigide d'accompagnement : safran babord et tribord , barre de liaison, stick, bôme, GV , lattes, foc et spinnaker. Tout ce matériel a bien sûr été testé et est rigoureusement identique au matériel utilisé sur l'eau : par exemple la barre de liaison a été réglée aux bonnes dimensions pour assurer le parallélisme des safrans. Le coureur doit prévoir petit à petit l'achat de ce matériel de remplacement et le préparer : la programmation des achats est donc extrêmement importante dans un projet sportif, ainsi que la validation du matériel de remplacement. Comme nous l'avons souligné plus haut la minute de navigation est d'un coût très élevé(en terme de temps et en terme financier) : il importe donc de se donner toutes les garanties pour pouvoir continuer à naviguer. L'entretien du matériel est donc très important : une grande

² Voilerie Kéa 45 rue des corsaires 56 170 Quiberon 02 97 50 20 02

attention doit être portée au matériel, c'est la première des garanties, mais on n'est jamais à l'abri de la casse, toujours possible dans des sports à matériel. Tout ce matériel étant stocké dans le semi rigide de l'entraîneur, celui-ci doit apporter la garantie que le stockage se fasse dans de bonnes conditions : c'est pourquoi les housses sont indispensables car elles permettent de préserver le matériel :

- Il ne valse pas dans le fond du bateau : il est à l'abri des chocs.
- Il se trouve éventuellement à l'abri des hydrocarbures : essence et huile qui peuvent s'échapper du réservoir ou du moteur.
- Il est au sec : les housses sont étanches, préservant le matériel du sel.
- Il est à l'abri des regards : la discrétion sur le type de matériel embarqué est assuré : ce qui ne donne pas d'information aux équipages et coachs étrangers.
- On ne remarque une profusion de matériel à bord : ce qui tente moins les voleurs.

Le matériel embarqué pour des essais :

Lors des entraînements du matériel est emporté sur l'eau pour effectuer des essais : focs GV lattes spi etc... Ce matériel, tout comme celui qui est emporté comme matériel de remplacement en cas de casse, doit être stocké avec le même soin. Là encore, les housses sont indispensables. On emporte le matériel à essayer sur le semi rigide d'accompagnement car il est plus judicieux de changer sur l'eau : gain de temps bien sûr : c'est plus rapide que de rentrer à terre pour effectuer le changement. Mais surtout cela permet de garder très fraîches à l'esprit les sensations perçues et de comparer le matériel avec le moins de temps possible entre les essais, mais plus encore d'être sûr que l'essai se déroule dans des conditions de mer et de vent les plus identiques possibles pour bien comparer et caractériser le matériel. Tout part bien sûr du projet du coureur et de ses priorités de travail, lorsque le thème de la séance est un essai de GV par exemple, le coureur prépare la voile avec laquelle il va naviguer en premier ainsi que celle qu'il mettra au cours de la séance : cela veut dire qu'il prépare les lattes, qu'il les met en tension et qu'il roule la GV par la bordure pour pouvoir avoir accès directement à la tête lors du changement : toutes ces opérations sont plus faciles à faire à terre que sur le trampoline, ballotté par la houle ou le clapot...

C'est une question d'organisation et aussi une question de respect des autres : entraîneur et partenaires qui généralement attendent que le changement soit fait pour repartir.

En conclusion : Etre actif...

L'entraîneur sollicite souvent le coureur sur le plan de la motivation ou de l'engagement dans l'entraînement : ne demande-t-il pas au coureur de participer, de se faire violence, « d'en faire un peu plus » ? L'entraîneur doit donc également faire preuve du même engagement : il doit donc être prêt à mouiller des parcours corrects, avec des bouées et de varier ses parcours. C'est la première manifestation du respect du coureur par l'entraîneur. On voit trop souvent des pseudo parcours organisés entre des bouées de pêcheur, pas toujours bien orientées ou des lignes de départ données entre une bouée de pêcheur et un bateau à moteur tenu approximativement perpendiculairement au vent au moteur... Comment fait le coureur pour travailler des routines de mise en place dans l'approche du départ avec une ligne immatérielle ??? donc le matériel « pédagogique » doit être prêt et fonctionnel.

Donner de sa personne est aussi un moyen de gagner la reconnaissance des coureurs : « au moins, le coach se bouge ! »

Souvent l'entraîneur va reprocher au coureur de ne pas effectuer une visée pour prendre un repère à terre, comment le faire à l'entraînement si la ligne de départ n'est pas mouillée ???

Et surtout l'utilisation de bouées de pêcheur ou de balisage peut être dangereuse : bout flottant, bouée en fer type cardinale qui peuvent en cas de prise de risque des coureurs se révéler catastrophique en cas d'abordage de la marque...

Stocker du matériel dans de bonnes conditions, être rigoureux dans le rangement du bateau à moteur a valeur d'exemple bien sûr mais renforce aussi la confiance entre coureurs et entraîneur : le coureur sait que le matériel confié sera bien stocké et ne risque rien, donc le coureur n'hésitera pas à placer du matériel dans le bateau à moteur. La raison pour laquelle le rangement du matériel de remplacement ainsi que la disponibilité de l'outillage et de l'accastillage sont importants, c'est qu'il faut aller vite : le temps est généralement compté entre les manches à suivre d'une même journée. Une réparation à effectuer doit se faire très rapidement, donc le matériel doit être très rapidement disponible et ce, d'autant plus que généralement l'entraîneur ne s'occupe pas que d'un seul coureur. Si un équipage monopolise l'entraîneur alors que les autres équipages attendent en vain cela peut créer des tensions dans le groupe. Là aussi, la gestion de ces moments est importante et les coureurs doivent pouvoir compter sur une attitude claire et efficace de l'entraîneur et surtout être convaincu de son sens de l'équité.

Résumé :

3 outils indispensables doivent se trouver dans le bateau à moteur de l'entraîneur : les bouées et leurs mouillages, les housses pour stocker le matériel d'essai ou de remplacement ainsi qu'un coffre ou une glacière permettant d'y ranger l'outillage adapté à la série encadrée et l'accastillage de remplacement en cas de casse. Cette rigueur dans la préparation et le stockage de ces matériels est indispensable pour assurer des séances de travail intéressantes sur l'eau. La confiance et la reconnaissance des coureurs passent par là.

Mots clés : coureur, entraîneur, bouées, mouillages, housses, coffre, glacière, accastillage, « spare » ou matériel de remplacement, semi rigide,