

DOSSIER TACTIQUE MARC BOUET

LE DEPART

Chacun sait que le départ est une phase essentielle de la régate.
Un bon départ et souvent tout est facile ensuite, un mauvais départ et il faut ramer jusqu'à l'arrivée pour « sauver » la manche.

Pour bien partir, il faut rassembler différents savoir-faire :

→ dans le domaine technique :

- se positionner à proximité de l'emplacement de départ choisi
 - savoir atteindre cet endroit au bon moment, et y rester (maîtrise de l'arrêt sur les dériveurs et planches)
 - savoir créer et garder un espace autour de notre bateau (trou)
 - savoir lancer au bon moment pour atteindre la ligne à vitesse maximum au timing : vision de la ligne.
- Ces savoir-faire techniques se développent sur l'eau.

→ dans le domaine tactique :

C'est l'objet des documents de ce dossier que de progresser dans ce domaine :

- Document 1 : Préparer une régate sur l'eau, document Powerpoint

Ce document résume le fonctionnement nécessaire pour aborder une régate dans les meilleures conditions après une analyse précise de la situation donnée et les premières décisions découlant de cette analyse.

- Document 2 : Analyse de la situation et éléments de décision pour une stratégie départ, document Word

Ce document analyse les différents éléments qui peuvent aider à déterminer la stratégie d'un coureur sur un départ, en particulier :

- le positionnement de l aligne
- le type de vent rencontré
- le courant
- le niveau de risque accepté
- les points forts ou faibles personnels
- la stratégie élaborée pour le premier bord.

- Document 3 : Le départ, paquets et ventres :document Word

Ce document reprend le travail effectué par Daniel Dahon et les Finns. Il m'a semblé capital de reformuler ce travail qui peut apporter une amélioration considérable dans la qualité de la vision de la ligne de départ, et donc dans celle de nos départs.

- Document 4 : Inventaire d'un certain nombre d'erreurs fréquentes, document Powerpoint.

Ce document illustre des erreurs que l'on retrouve souvent chez les coureurs et qu'il ne faut pas hésiter à remettre souvent en mémoire.

Marc BOUET
Novembre 2004

PREPARER LA REGATE SUR L'EAU

Marc Bouet

En prendre le temps

- Sortir parmi les 1ers sur l'eau
- Naviguer au minimum 10 minutes au près sur chaque bord.
- Si navigation au près vers zone de régate: étudier le vent, éviter de se contenter de convoier.
- On veut étudier le vent: sauf conditions locales, il n'est pas indispensable de naviguer sur le parcours: sous le vent du parcours peut être plus sûr pour ne pas rater le départ.

Objectifs et moyens: vent actuel

- Moyen principal: naviguer au près en utilisant le compas.
- Enregistrer les caps sur chaque bord: existence de caps Maxi et Mini, d'un cap moyen?
- Etudier la force du vent: régulier ou risées. Y a-t-il une relation entre les variations de force et de direction?
- Définir si possible un cap de vent moyen: classer si possible le vent dans un type reconnu.

Objectifs ligne de départ

- Orientation de la ligne par rapport au vent: compas, autres méthodes (angle sur chaque bord au près, large babord et tribord, arrêt bout au vent, etc...)
- Courant sur la ligne.
- Longueur ligne: temps d'une extrémité à l'autre, estimation rapport longueur/nbre de bateaux
- Repères alignements à terre si possible
- Repères de laylines sur extrémités

Définir stratégie 1er bord

- Résumé de l'analyse de la situation étudiée à terre.
- Résumé de l'analyse faite depuis le début de la navigation.
- Définir les choix prioritaires:
 - mode vent, mode vitesse
 - Niveau de certitude de la prévision de la situation de course
 - Niveau de risque accepté: départ-1er bord

Définir stratégie départ

- Choisir emplacement en termes de 1/3 ou extrémités:
 - Fonction de choix 1er bord
 - Orientation ligne
 - Niveau de risque accepté

Fondamentaux du succès

- Bien partir: être au 1er rang une minute après le départ et pouvoir appliquer ou modifier sa stratégie.
- Aller vite surtout si mode vitesse nécessaire.
- Être du bon côté lors de 1ère bascule si mode vent.
- Anticiper en permanence: percevoir les signaux en premier, analyser et décider.
- Gérer les flottes:
 - Éviter perturbations de la stratégie
 - Prendre ou limiter les risques (pourcentage sailing)
 - Négocier les regroupements (marque au vent)

ELEMENTS DU CHOIX DE ZONE DE DEPART

1 - MOYENS D' OBSERVATION

- avoir au préalable défini une direction stable ou moyenne du vent.
- Etudier ensuite angle ligne / vent.

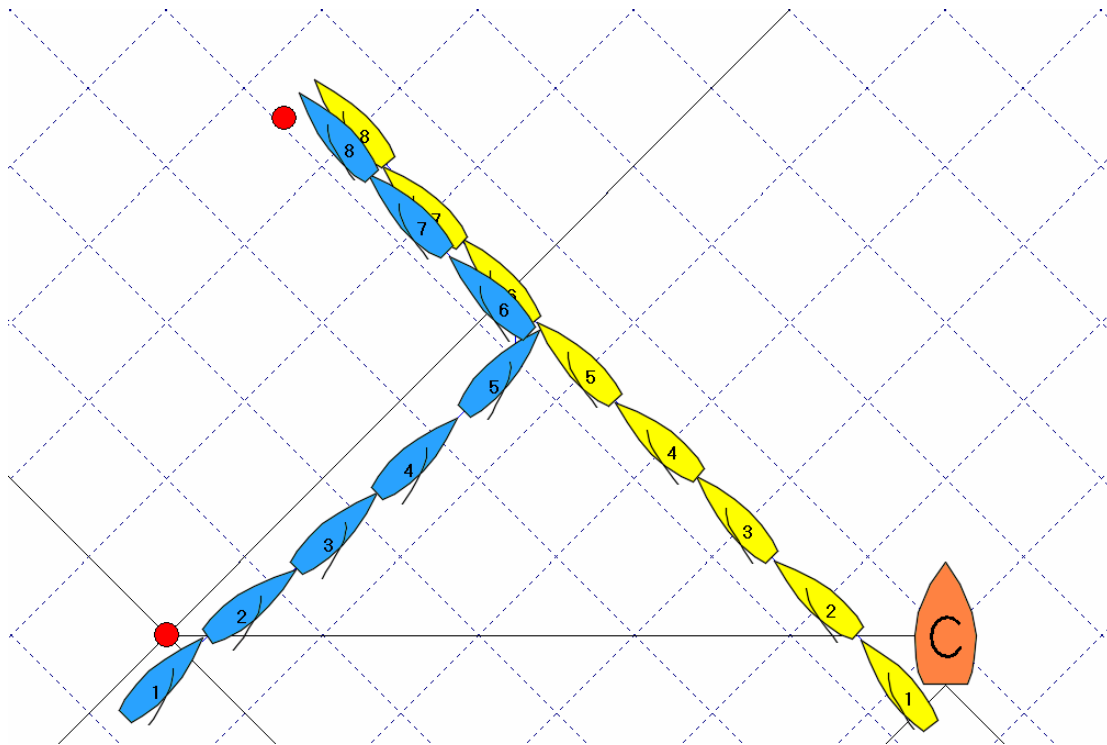
Les différentes méthodes :

- prendre le cap compas de la ligne : en tribord puis en babord si on a le temps.
- Evaluer l'angle au large en tribord et en babord : si on navigue plus serré vers une extrémité, cette extrémité est favorisée.
- S'arrêter bout au vent et comparer avec perpendiculaire à la ligne.
- Partir avec un partenaire de chaque côté de la ligne et croiser.

Attention si la direction du vent n'est pas stable, ne pas se construire une certitude sur le vent au moment de l'analyse.

2 - LIGNE SQUARE (perpendiculaire au vent) ou avantageée

En quelque point que ce soit de la ligne de départ, sur une ligne square la distance à parcourir pour atteindre une bouée au vent est rigoureusement la même :



A condition :

- Que la bouée soit réellement dans le vent (qu'on y aille au près)
- Sans compter les pertes de vitesses au virement
- Sans compter les questions de règles et de priorités

Tableau des avantages pris sur une ligne avantagée :

Calculé pour une ligne de 100 m et pour un angle de remontée de 45°, il représente donc l'avantage ou la perte au premier croisement sans intégrer la perte au virement, les priorités.

Il faut donc aussi calculer avec une certaine précision la longueur de la ligne.

AVANTAGE EN DEGRES	GAIN /PERTE
5°	12 m
7°	17 m
10°	25 m
15°	37 m

3 - LE PROBLEME VU DU COMITE DE COURSE

L'objectif du Comité de Course est d'inciter les coureurs à se répartir également sur la ligne afin de faciliter un bon départ :

- Au niveau régional ou national, le comité établira souvent systématiquement une ligne un peu babord : à ces niveaux de pratique certains coureurs partent toujours à proximité du bateau comité, il suffit donc d'inciter les meilleurs à partir sous le vent pour avoir une bonne répartition sur la ligne.

- Quand le niveau des coureurs (ou du Comité) augmente, le Comité doit avoir une analyse plus approfondie :

3.1 – par vent stable :

le Comité établira une ligne perpendiculaire au vent, ou avec un léger avantage babord pour compenser l'avantage du tribord lors des croisements, c'est assez facile à faire si le vent est stable.

Le travail peut être compliqué par un effet de côte ou de courant qui crée une situation de quasi certitude : un bord connu de tous comme favorable.

Le Comité devrait alors essayer de déséquilibrer la ligne pour favoriser le côté opposé à celui du bord favorable : le jeu est de chercher à calculer quel avantage sur la ligne va équilibrer dans l'esprit des concurrents l'avantage du meilleur positionnement par rapport au côté favorable.

3.2 - par vent oscillant :

Le Comité essaiera de caler sa ligne sur le vent moyen :

Elle ne sera pratiquement jamais « square » mais sera favorable babord lorsque le vent sera dans une période gauche, tribord quand il sera dans une période droite.

3.3 - vent instable : en cours d'évolution ou cisailé :

Il devient très difficile d'établir une ligne correcte et de donner un bon départ, ce qui ne veut pas toujours dire que le Comité n'essaiera pas !

4 - ANALYSE DES COUREURS

4.1 ELEMENT VENT

4.1.1 – vent stable :

→ Ligne square ou un peu babord : l'élément ligne devient secondaire :

On peut choisir son emplacement de départ en fonction d'éléments stratégiques personnels :

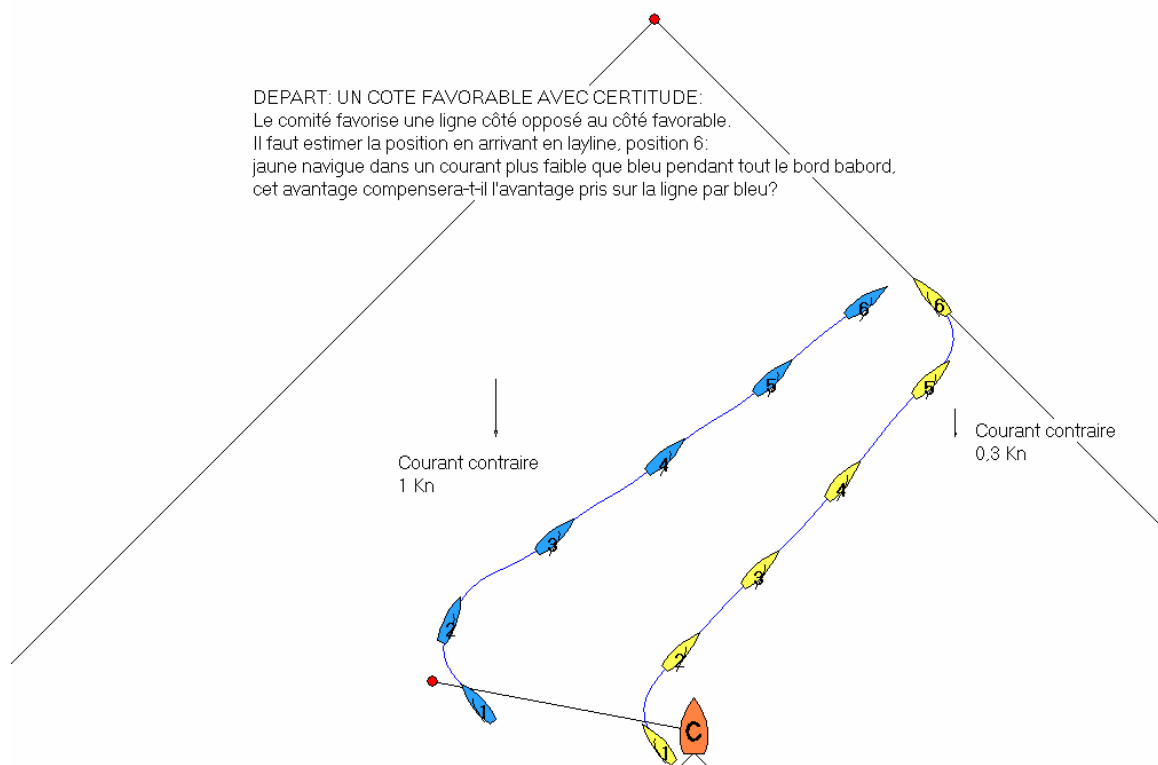
- capacité à faire de la vitesse ou du cap
- option stratégique : vers une bascule attendue ou un bord jugé favorable
- niveau de risque pour le départ ou le premier près
- contrôle d'un adversaire ou de la flotte.

→ Côté plan d'eau favorable et ligne square :

Choisir entre :

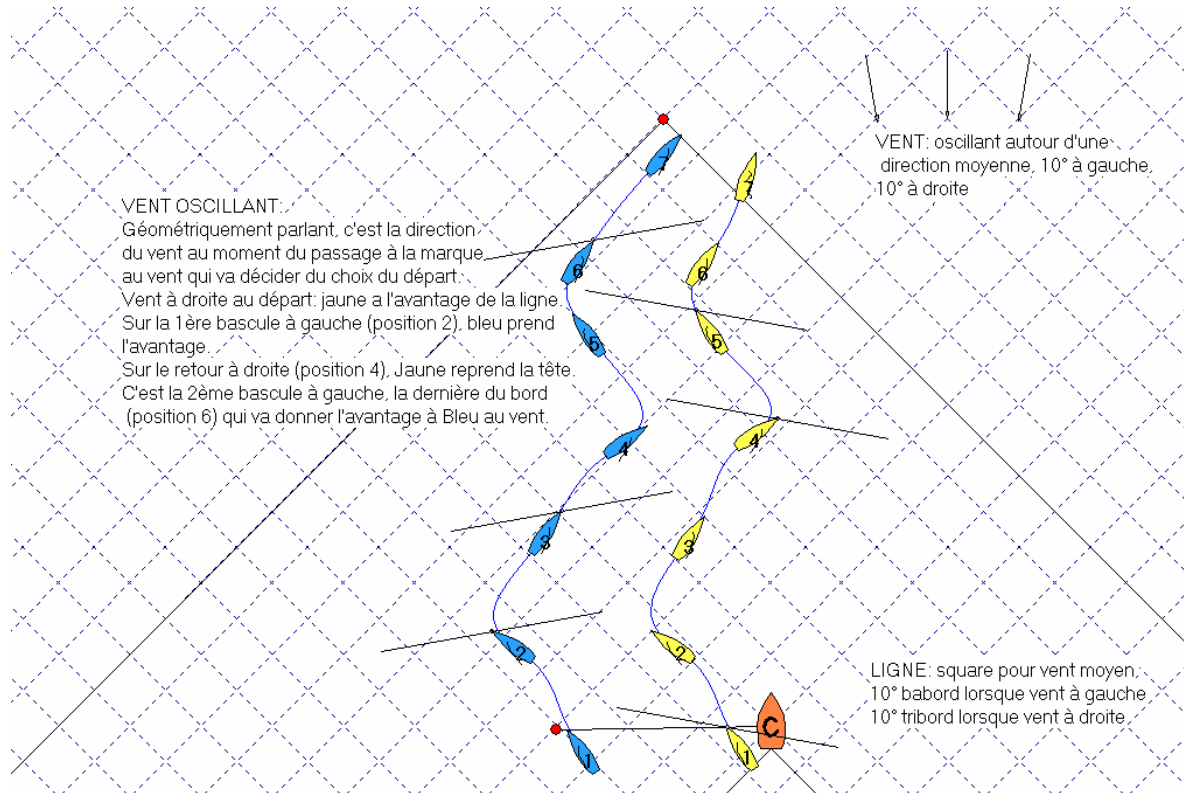
- départ risqué à l'endroit où la majorité de la flotte va vouloir partir.
- départ un peu excentré acceptant une perte en position contre un départ plus facilement dégagé.

→ Ligne compensant un côté plan d'eau favorable : il faut estimer l'avantage de la ligne contre la perte due à un mauvais positionnement pour rejoindre le côté favorable : pas toujours facile, mais si le Comité a fait une estimation habile, la flotte peut se répartir sur toute la ligne.



4.1.2 – vent oscillant :

Géométriquement parlant, on doit pouvoir dire que l'avantage au départ ne peut être connu : c'est la direction du vent au moment du passage à la marque au vent qui détermine l'endroit du départ voir le dessin ci-dessous.



Il s'agit bien sûr d'une construction théorique :

Il me semble important de comprendre cette construction théorique pour ne pas se jeter sans réfléchir sur le gain immédiat au moment du départ mais faire son choix au moins à moyen terme.

Comment choisir alors ?

→ on ne peut négliger le côté favorisé au départ :

partir du côté opposé au côté favorable au moment du départ est un risque trop important à mon avis, faire la balance entre profiter de l'avantage ligne au départ et le positionnement vers la prochaine bascule

→ le côté favorisé change à chaque bascule, il faut :

- assurer un départ qui permette de rester ou de se mettre sur le bon bord : trou sous le vent en tribord, départ babord ou trou au vent pour virer.
- Etre capable de percevoir une bascule pendant la procédure de départ.
- Etre mobile pour se déplacer en fonction d'une bascule survenant peu avant le départ

→ 1/3 ligne côté favorable au moment du départ : ce type de départ implique une position centrée avec déplacement final vers le côté favorable au moment du départ. Il permet un bon positionnement par rapport aux flottes :

- sous le vent sur une bascule droite en attente de la future bascule à gauche.

- au vent pour virer le plus vite possible et ne pas faire de tribord pendant une bascule gauche.

4.1.3 - Vent instable, cisailé :

Souvent le vent est alors faible ou avec de fortes variations d'intensité :

- être vigilant sur les variations de direction jusqu'au départ : position centrée impérative jusqu'à deux minutes environ.
- Eviter d'être bloqué sur un côté qui devient très défavorisé peu de temps avant départ.
- selon la force du vent faire la balance entre jouer les zones de vent plus fort ou jouer la direction du vent : principe général résumé dans ce tableau valable pour le près et plus encore au portant :

	Augmentation force	Bascule favorable
Vent faible	priorité	secondaire
Vent médium	Pas de priorité claire	Pas de priorité claire
Vent fort	secondaire	prioritaire

4.2 – ELEMENT COURANT

Tout courant subi par un bateau induit un déplacement de ce bateau, ce qui modifie le vent apparent utilisé par le bateau pour avancer.

Le vent apparent est le résultat du vent réel associé au déplacement du bateau :

Dans du courant le déplacement du bateau est la résultante de sa vitesse et direction et de la vitesse et direction du courant.

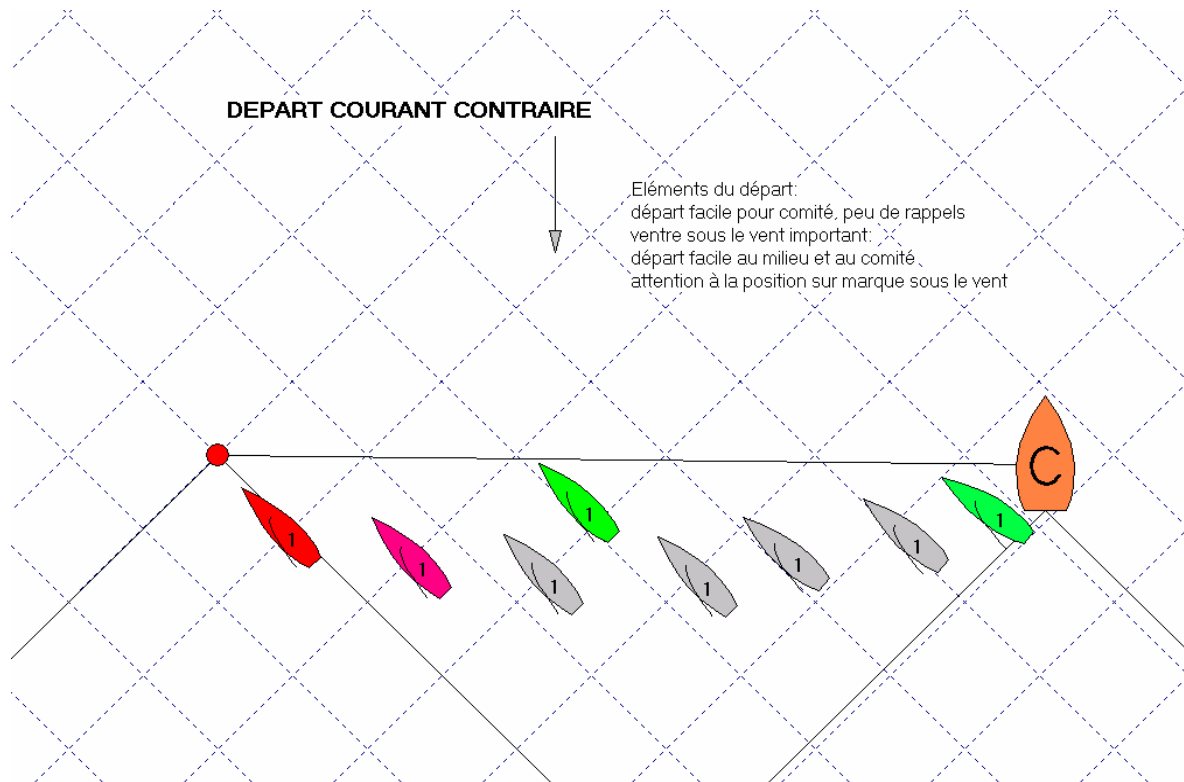
Sur la ligne de départ que faut-il retenir :

4.2.1 - courant portant sous le vent de la ligne :

Le plus favorable pour prendre le départ :

- . peu de risques de départ prématuré,
- . ventre souvent important au milieu ligne,
- . porte ouverte souvent au comité,

Attention à la marque sous le vent : zone la plus dangereuse, bien évaluer la layline.



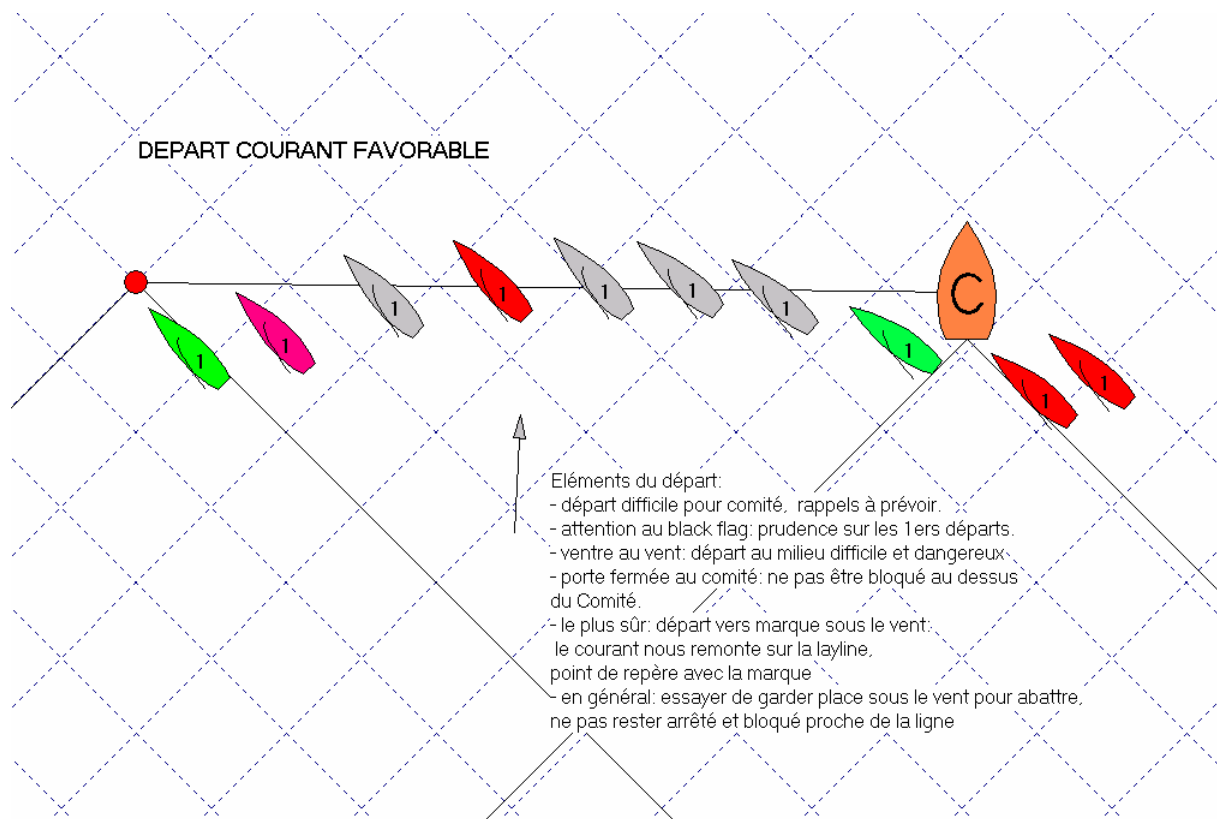
4.2.2 - départ courant portant au vent de la ligne :

Le plus difficile et risqué :

Attention rappels généraux quasi certains.

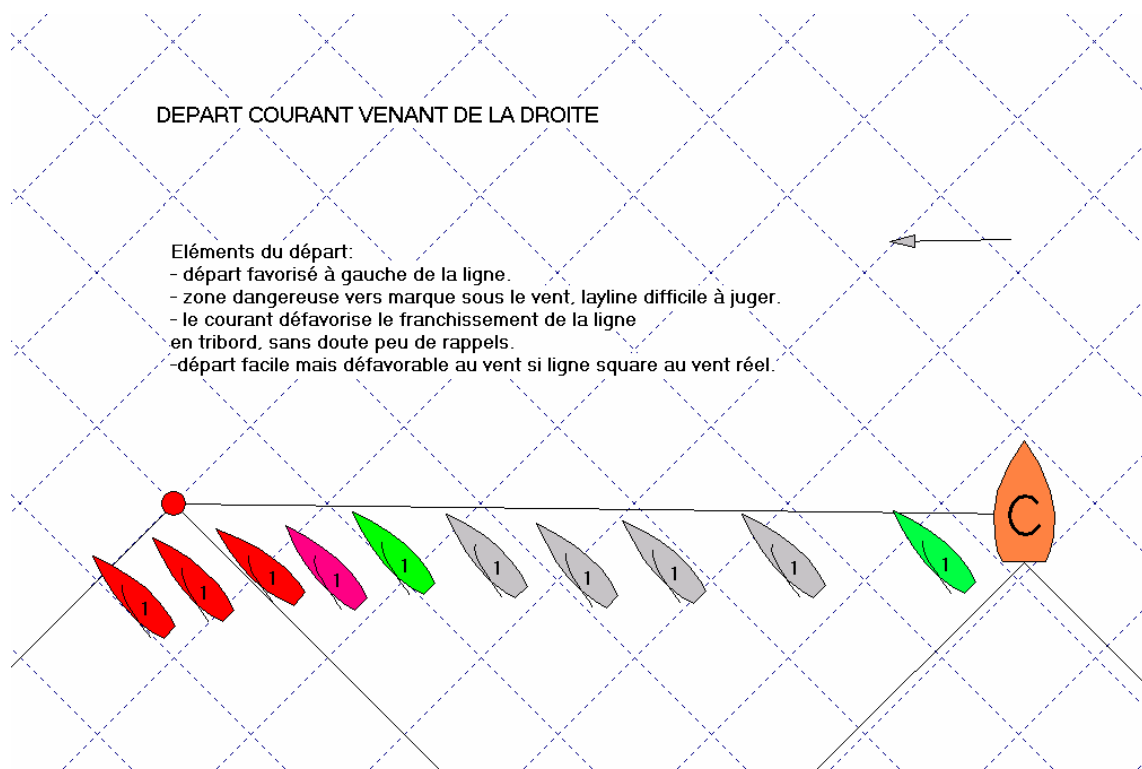
Ne pas se faire black flaggé doit être un objectif sur les premiers départs, augmenter la prise de risque personnelle quand la flotte commence à être plus calme.

- . Ventre au vent très souvent : éviter de partir milieu de ligne sur 1^{er} départ dans ces conditions.
- . Zone Comité très dangereuse : éviter d'être coincé au dessus layline Comité.

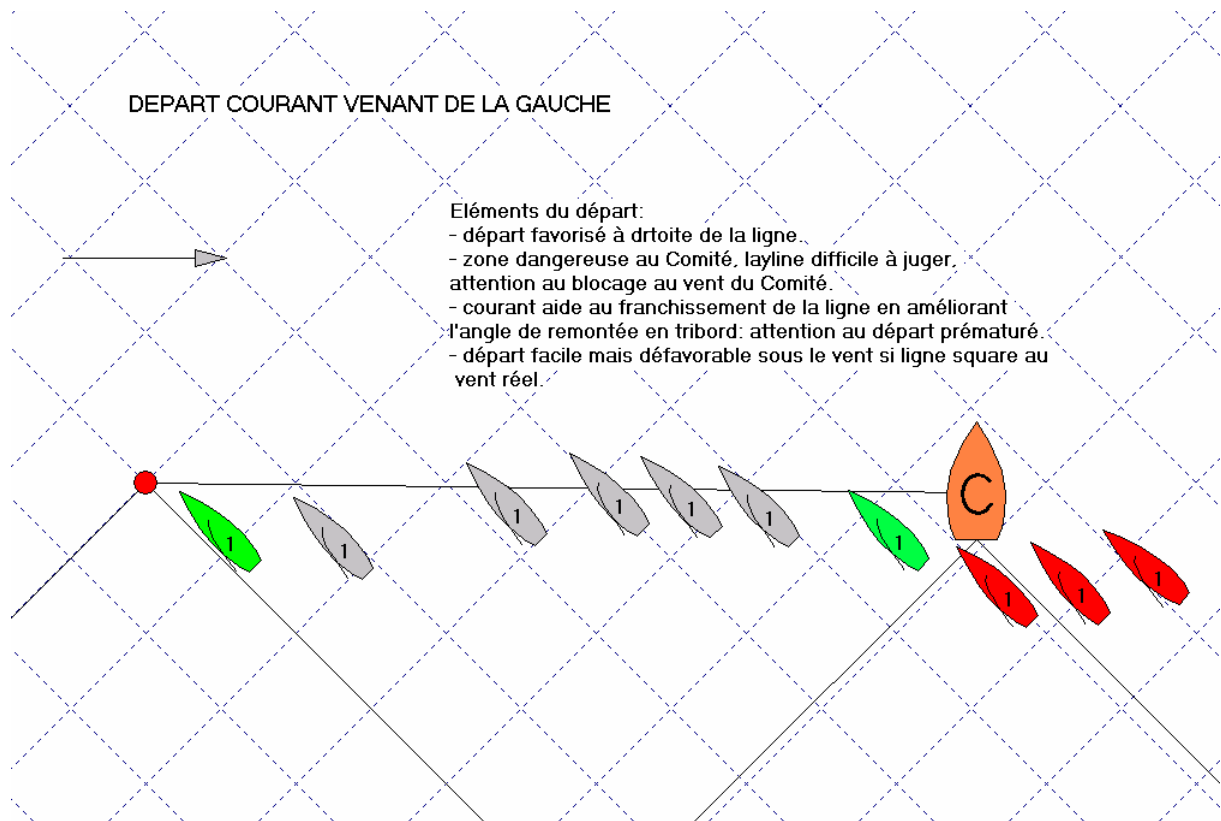


4.2.3 - Départ avec courant traversier venant de la droite :

Principe général du courant traversier : Le côté ligne avantage est à l'opposé du courant : le courant vient de la droite, la ligne est avantagee à gauche. On ne peut donc se fier uniquement aux relevés de l'orientation de la ligne et du vent réel.



4.2.4 - Départ avec courant traversier venant de la gauche :



4.2.5 Courants obliques :

Les problèmes rencontrés sont alors une combinaison de ceux rencontrés avec les courants portant/contraire et de droite/gauche :

Dans l'ordre de difficulté :

- oblique contraire de gauche : le courant est pratiquement de face en tribord.

Les départs doivent être facilités et la flotte loin de la ligne.

- oblique contraire de gauche : attention au départ sous le vent de la ligne.
- Oblique favorable de gauche : attention au drame au Comité.
- Oblique favorable de droite : c'est le drame partout pour ne pas être trop tôt.

5 ELEMENT RISQUE

Dans le choix de son départ, il faut toujours intégrer cet élément.

Vouloir partir à tout prix soit :

- à l'endroit le plus favorable sur une ligne avec avantage babord ou tribord
- à l'endroit le plus proche d'un côté connu comme favorable dans une situation de quasi certitude

comporte forcément un risque de rater son départ.

Il faut donc :

Faire une évaluation des choix de la flotte

Décider du niveau de risque que nous voulons assumer

Vérifier entre moins 4 et moins 2 minutes le positionnement de la flotte

Faire un choix final.

Le niveau de risque accepté est souvent fonction du caractère ou /et de la façon de naviguer d'un équipage :

La théorie de Paul Elvstrom est que l'on doit est départ prématuré une fois par épreuve, sinon on risque de mal partir à chaque fois (compte tenu du palmarès obtenu par Elvstrom on ne peut négliger cet aspect).

Il faut aussi intégrer le système de classement :

Au plus toutes les manches risquent de compter, au plus il vaut sans doute mieux être prudent, au plus on pourra enlever les mauvaises manches à la fin, au plus on pourra être joueur.

6 ELEMENT POINTS FORTS PERSONNELS

On ne peut ignorer que certains coureurs ont un talent pour exploiter certaines situations :

Un départ au Comité peut être réussi 8 fois sur 10 par l'un et 4 fois sur 10 par un autre.

De la même façon certains sont de spécialistes du départ le nez sur la marque sous le vent.

Si on dispose de tels points forts, le risque peut être moindre mais personnellement j'ai toujours considéré que partir un peu excentré par rapport au point estimé surpeuplé permettait d'assurer une meilleure réussite moyenne sur une série de départs.

7 ELEMENT ADEQUATION AVEC LA STRATEGIE 1^{er} BORD

Le choix de départ doit aussi être fait pour pouvoir mettre en œuvre la stratégie définie.

Il faut savoir faire la balance entre un avantage éventuel sur la ligne et la possibilité de rejoindre rapidement après le départ le côté choisi.

POINT FINAL

Ne jamais oublier qu'un bon départ se juge :

- non pas au moment du départ mais 1 à 2 minutes plus tard.
- A la capacité de mettre en œuvre une bonne stratégie.

En revanche, un mauvais départ peut se voir même parfois avant le signal de départ. Là encore il vaut parfois mieux mal partir du bon côté que l'inverse : rester lucide et patient face à un mauvais départ est une des qualités des meilleurs.

Marc Bouet

Petit catalogue d'erreurs fréquentes au DEPART



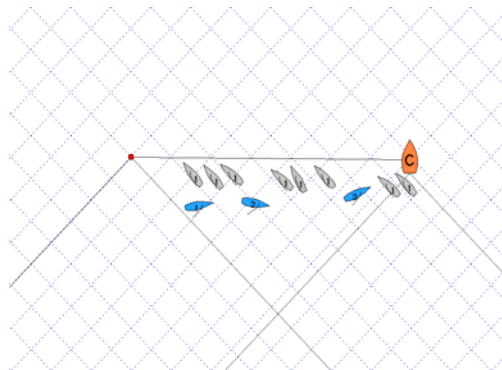
Se placer trop tard

- Vous revenez en babord en croisant la flotte:

Attention à prendre un trou assez tôt

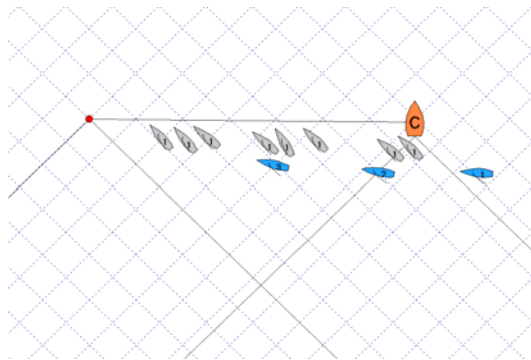
→ ne pas attendre un trou gigantesque

→ Ne pas croiser un paquet de trop



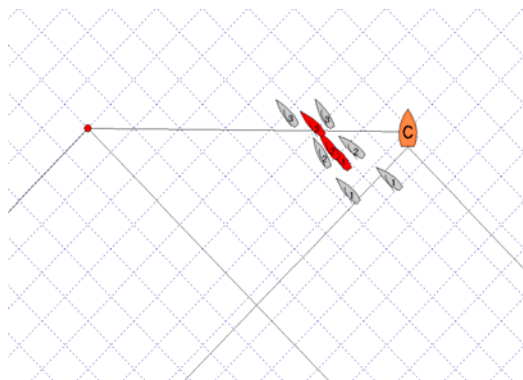
Se placer trop tard

En arrivant tribord par derrière et en oubliant les dévents et la difficulté pour lancer le bateau ou en abattant derrière un paquet en trop:



Se placer trop tôt

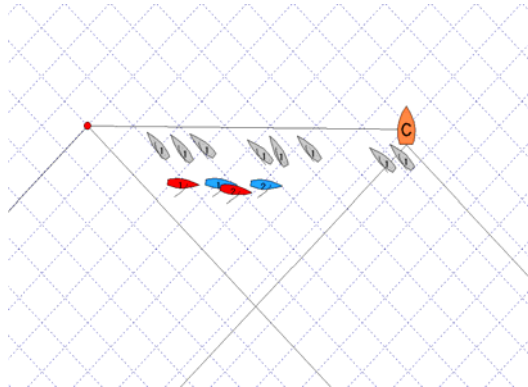
- Être trop tôt près de la ligne c'est prendre le risque de:
 - Être bloqué au vent et sous le vent
 - Partir plus lent que adversaires proches



Etre bloqué par un bateau derrière

- Attention en babord à ne pas être suivi de trop près par un adversaire:

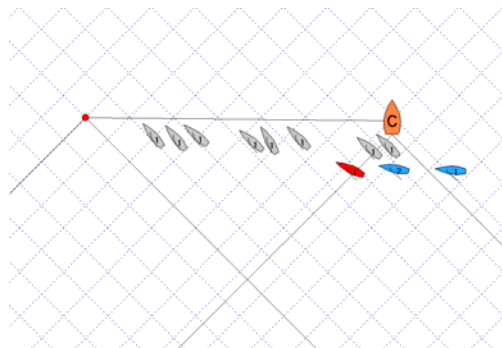
→ Il faut pouvoir empanner ou virer au moment choisi



Etre bloqué par un bateau devant

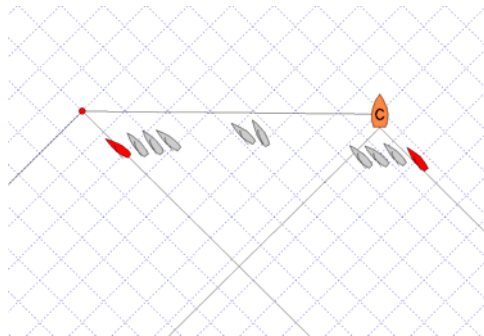
- Sur un retour en tribord, bien gérer les bateaux tribord devant plus lents:

→ Attaquer sous le vent
→ Se bloquer au vent



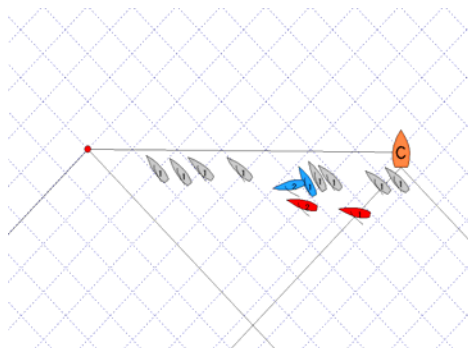
Vouloir les extrémités

- Proche layline bouée sous un paquet
 - Proche layline comité au vent d'un paquet
- Justifié uniquement pour aller chercher une option
- « certaine »
- Attention au courant si il renforce le danger sur une extrémité

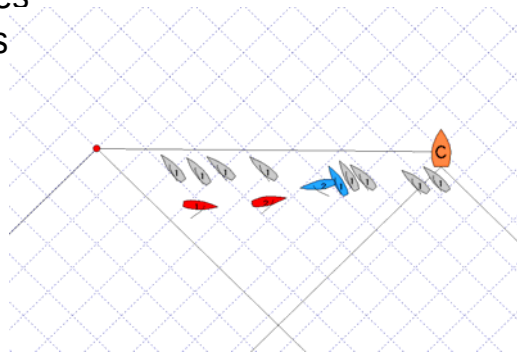


Oublier de défendre son trou

- Vous avez un trou sous votre vent: attention aux rapaces
- Qui arrivent derrière:
- Abattre tôt car les règles sont contre vous dès l'engagement.



- → Qui arrivent en babord: les dissuader de virer sous vous, les règles vous sont plus favorables

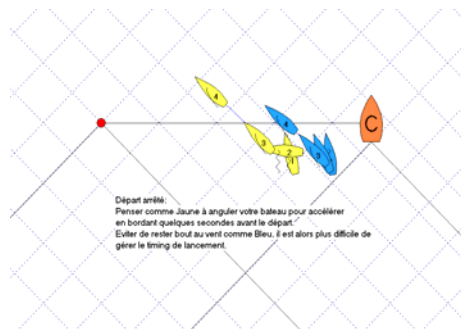


Mal choisir ses voisins

- Éviter d'avoir à côté de vous:
 - Les têtes brûlées OCS une fois sur deux.
 - Les capeurs fous sous le vent.
 - Les bolides un peu décalés au vent.
 - Les top guns si vous n'en êtes pas encore un.

Lancer trop tard sur un arrêt bout au vent

- Il est toujours difficile d'estimer le temps nécessaire après un arrêt bout pour retrouver un angle de lancement (surtout avec règles godille)
- Éviter d'attendre bout jusqu'au lancement

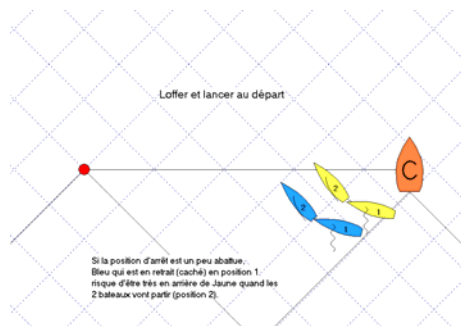


Rester trop en retrait sur une position attente abattue

Si votre position d'attente est abattue,

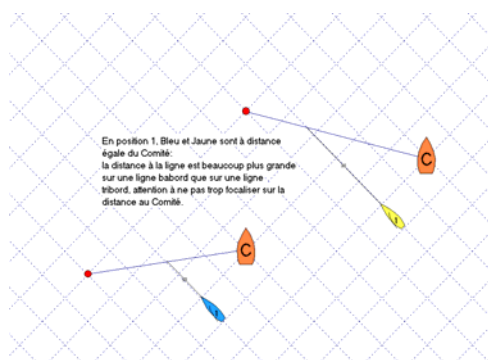
Au moment de loffer pour partir si vous êtes sous le vent, vous serez encore plus en retrait:

- Vision positive: je dois lancer avant
- Vision négative: je dois être caché.



Oublier l'orientation de la ligne

- Au moment de lancer sur une ligne babord, ne pas oublier qu'on longe la ligne.
- Sur une ligne tribord, ne pas oublier qu'on la coupe très vite: attention OCS.



Virer trop vite après un départ couvert

Vous avez raté votre départ et vous êtes couvert:

Dans la partie gauche de la ligne, un peu de patience, tenir quelques secondes permet souvent de bénéficier de plus d'espace en babord, celui laissé par les impatients dans votre cas qui auront viré très vite

