

Stratégie et tactique

Méthodologie pour agir vite en régates

Par Jean Yves Le Deroff

Le sujet se limite à l'étude des éléments essentiels à prendre en compte en régates afin de prendre les bonnes décisions avant l'attaque d'une nouvelle portion de parcours.

Les compétitions internationales en Monotypes se jouent dans des flottes de plus en plus compactes, où les moindres fautes et hésitations peuvent faire perdre le contact avec les bateaux de tête. Cette densité, amplifiée lors des phases de départ et de passages de marques, peut provoquer de la part des concurrents des comportements passifs et même subits. La durée de réflexion s'en trouve très limitée et impose des choix justes et rapides. Il est donc nécessaire de dégager les éléments les plus importants afin d'anticiper et d'agir vite sur les plans stratégique, tactique et technique.

Opération 1 : les actions stratégiques, où aller ?

La question est de savoir : **Quelle est l'option favorable ?** (s'il en existe une).

La démarche : en fonction des prévisions météo, des caractéristiques de micro météo du plan d'eau, mais surtout de son observation permanente.

Hiérarchiser les paramètres stratégiques pour ne garder que les plus importants :

- le vent synoptique :

. Quelle est sa direction, son intensité et son évolution?...

- la brise thermique :

. Quelle est la direction de la brise pure ?

. Quelles sont les caractéristiques de la composante thermique : direction / intensité / évolution ?...

- Les effets de site :

. Y a t il des effets de pointe, d'île, de couloir, de côte ?

. Y a t il déviation, accélération, zone tampon du vent ?

. Quelle est la répartition du vent sur le plan d'eau ?...

- Le courant :

. Quelle est sa direction, son intensité et sa répartition ?....

- Les nuages :

. Sont-ils cumuliformes ou stratiformes ?,

. Quelle est leur influence sur le vent ?...

- L'état de la mer :

- . Comment est la mer : plate, avec du clapot, de la houle ?
- . Quelle est sa répartition ?...

Si un ou plusieurs de ces paramètres stratégiques deviennent prépondérants, alors il y a certainement une partie du plan d'eau favorable.

La réalité : la manche est lancée,

- . J'ai dans la tête 1 ou 2 paramètres stratégiques essentiels et favorables,
- . Je suis à l'écoute de mes sensations, de mes impressions mais aussi de mes intuitions,
- . Je continue à prendre des informations en observant très souvent le plan d'eau.

Je dois me poser une question simple :

Est-ce que j'exploite le plan d'eau à droite, à gauche ou au milieu du parcours?

Ce qui revient à se dire : l'option est favorable à droite, à gauche ou au milieu du parcours.

- . Si je le sais : c'est facile pour moi, et je suis le premier à y aller,
- . Si je le constate : c'est moins bon, mais je sais maintenant où aller,
- . Si je ne le sais pas : rien de grave. Il n'y a peut-être pas d'option payante.

Par contre je redouble d'attention afin de m'adapter si nécessaire.

Opération 2 : les actions tactiques, comment y aller?

La question est de choisir :

Si je joue en premier le vent, les adversaires ou le parcours?

La démarche : après avoir déterminé la partie favorable du parcours, je dois prendre en compte les trois paramètres tactiques principaux, en les classant par ordre d'importance : le vent - les adversaires - le parcours ; cet ordre pouvant changer en cours de manche.

- la tactique/vent :

- . Le vent est-il oscillant, évolutif ou stable ?
- . Quelle est l'importance des adonnantes et des refusantes ?
- . L'évolution du vent est-elle régulière ou non ?
- . Où sont les risées et les zones de calme ?...

- la tactique/adversaires :

- . Quelle prise de risque je prends ?
- . Est-ce que je réduit ou augmente l'écart latéral ?
- . Est-ce que je marque un avantage ?

- . Est-ce que je contrôle la flotte ?
- . Dois-je rester au contact ?
- . Quelle est la perte aux manoeuvres ?
- . Où se trouvent les espaces libres pour me dégager ?
- . Dois-je rester momentanément ou non dans les dévents ?
- . Est-ce que j'utilise les règles de priorité ?
- . Est-ce que je me place au vent, sous le vent ou devant la flotte ?
- . Est-ce que je vire ou passe derrière un ou plusieurs bateaux ?
- . Est-ce que je marque l'engagement à une bouée ?
- . Quel est le gain ou la perte de places ?...

- la tactique/parcours :

- . Le parcours est-il bien mouillé ?
- . Quelle est la longueur des bords ?
- . Où sont placées les bouées ?
- . Le cadre est-il déformé ?
- . Quel est le cap de la prochaine marque ?
- . Est-ce que j'y vais en route directe ou non ?
- . Est-ce que je prends la distance la plus courte, ou la route la plus rapide ?
- . Est-ce que je me situe dans ou hors cadre ?
- . A droite, à gauche ou au milieu dans le cadre ?
- . Sur la lay line ?
- . Côté bâbord, tribord ou au milieu de la ligne de départ ?
- . Et la ligne d'arrivée, de quel côté vais-je l'aborder ?

Le choix de ces 3 paramètres tactiques, par ordre d'importance, va induire des décisions à prendre et des trajectoires à suivre : **au départ / au prés / au vent arrière.**

La réalité : la manche est lancée.

- . Je suis sur la bonne option.
- . Mes choix tactiques sont clairs.

Je dois avant tout :

Rester simple, réactif devant les situations et les opportunités qui se présentent.

Opération 3 : les actions techniques, comment les faire?

La question est : **Pouvoir aller vite en toutes circonstances**

La démarche : adapter mes propres possibilités techniques aux conditions de navigation et aux situations tactiques que je vais rencontrer.

- Les manoeuvres :

Il existe des variantes dans les techniques d'exécution des virements, des empannages et des passages de marques. Les virements classiques, ou avec bascule retardées, les em-

pannages classiques ou avec bascule ; les passages de marque sous le vent serrés en sortie de bouée, les passages de marque au vent avec empannage immédiat ou non ...

Le choix de la bonne manoeuvre permettra souvent des placements tactiques favorables.

- Les prises de réglage :

Une chronologie est nécessaire, car certains réglages ont des difficultés à prendre selon l'allure.

Quand prendre le cunningham, la bordure, le hale bas, les autres réglages ?
au près ou au vent arrière, au début ou en fin de bord ?

Le choix du bon moment pour régler son bateau est déterminant, non seulement pour atteindre le plus vite possible la vitesse maximale, mais aussi pour être prêt à tactiquer.

- La conduite :

Aller aussi vite que ses adversaires, c'est la condition nécessaire pour tactiquer dans de bonnes conditions. Cependant, le plus important, c'est d'atteindre le meilleur VMG au près comme aux allures portantes.

Sur le bord de près, savoir faire du cap ou de la vitesse pour un même VMG permet d'obtenir une aisance dans les placements tactiques. Par exemple, pour réduire ou augmenter un écart latéral avec les adversaires.

Il en est de même sur le bord de vent arrière, où le compromis entre le plein vent arrière, le grand large ou la fausse panne doit être trouvé ; ainsi que le choix de l'amure en fonction de la direction des vagues.

Là aussi, les décisions techniques concernant les manoeuvres, les réglages et la conduite seront prises en fonction des 3 paramètres tactiques : **vent / adversaires / parcours**.

Opération 4 : les outils à ma disposition ?

La question est de connaître en permanence:

- les modifications du vent,
- ma position par rapport aux adversaires,
- ma situation sur le parcours.

- Les modifications du vent :

- . le compas permet de suivre l'évolution de la direction du vent. Mais, lorsque les variations sont importantes, on peut très bien s'en passer,
- . l'appréciation des trajectoires de mes adversaires (vitesse, cap, angle de remontée au près ou de descente au portant) est le moyen le plus fiable de savoir si le vent adonne ou refuse, si je suis dans le bon coup tactique ou non...,
- . les coups d'oeil répétés, devant moi lorsque je suis au près, ou derrière moi, sur le bord de vent arrière, permettent de repérer les différences d'intensité et les changements de direction du vent sur le plan d'eau,
- . l'observation du relief, à proximité du parcours, permet d'imaginer la répartition possible du flux du vent...

- Ma position par rapport aux adversaires :

. Je dois savoir, à tout moment si, ce que j'entreprends est payant ou pas :

- Est-ce que je suis devant ou derrière un ou plusieurs bateaux ?
- Est-ce que je gagne du terrain ou pas sur mes adversaires ?

Les lignes de gisements, l'axe du bateau, et la perpendiculaire, sont des repères qui permettent de connaître à tout moment ma position par rapport à la flotte.

- Ma situation sur le parcours :

. Savoir où je me trouve sur le parcours pour éviter de faire du chemin en trop.

. Ou je me situe ? par rapport à l'axe du parcours, à la droite ou la gauche du cadre, aux lay lines, à la route directe,

. Là aussi, je dois donc regarder de façon régulière les bouées, celle à virer prochainement mais aussi celle que je viens d'enrouler.