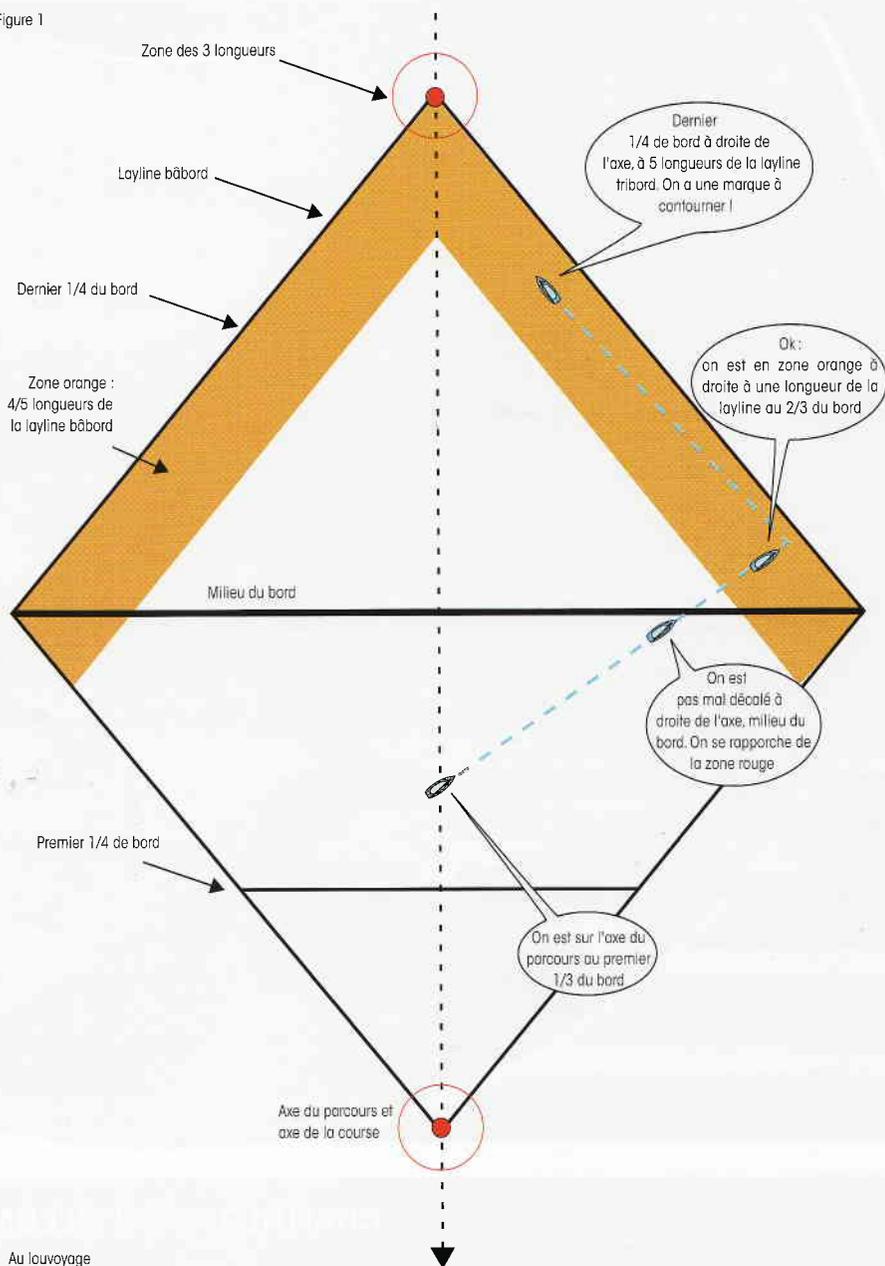


Philippe Presti dissèque l'art et la manière de se positionner sur un parcours de régates, puis de franchir la ligne d'arrivée.

Une bonne décision est une décision bien préparée. C'est incroyable comme les solutions apparaissent clairement quand on dispose de la bonne information au bon moment. Dans les régates en flotte, on a souvent le temps de penser, d'observer, de poser son jeu. En match racing c'est le stress total et tout le monde est dans le rouge à bord, pour la manœuvre et la tactique. C'est pour ça que ce jeu est si formateur. Quand vous retournez à la régates traditionnelle vous mesurez les progrès et les transferts possibles. Le premier conseil pour mettre un peu d'ordre dans votre jeu, c'est de se placer sur le parcours.

Dès nos débuts en match racing, on a ressenti la nécessité d'organiser la prise d'information à bord, pour que je puisse barrer en me concentrant exclusivement sur l'adversaire. Certains "cadors" barrent en regardant derrière toute la manche. Il faut souligner qu'ils sont la plupart du temps devant... Une des tâches qu'il faut donc à tout prix gérer, c'est savoir : où on est et où on va. À bord c'est notre N°1 qui a cette responsabilité. Il impose une routine de positionnement, si bien qu'à chaque moment clé, chaque fois qu'on a une décision à prendre, on sait où l'on se trouve et on décide en connaissance de cause. Cette routine permet d'être proactif par rapport au déplacement du bateau. Comme c'est lui le chef d'orchestre de la manœuvre, il peut ainsi l'anticiper pour la préparer...

Figure 1



**Quels sont les éléments pris en compte ?**

Cette notion nous a posé pas mal de problèmes et à animé de nombreux débats. Pour

se positionner, il faut des repères. J'avais pour habitude de me placer par rapport à l'axe des bouées du parcours (tracé entre les marques

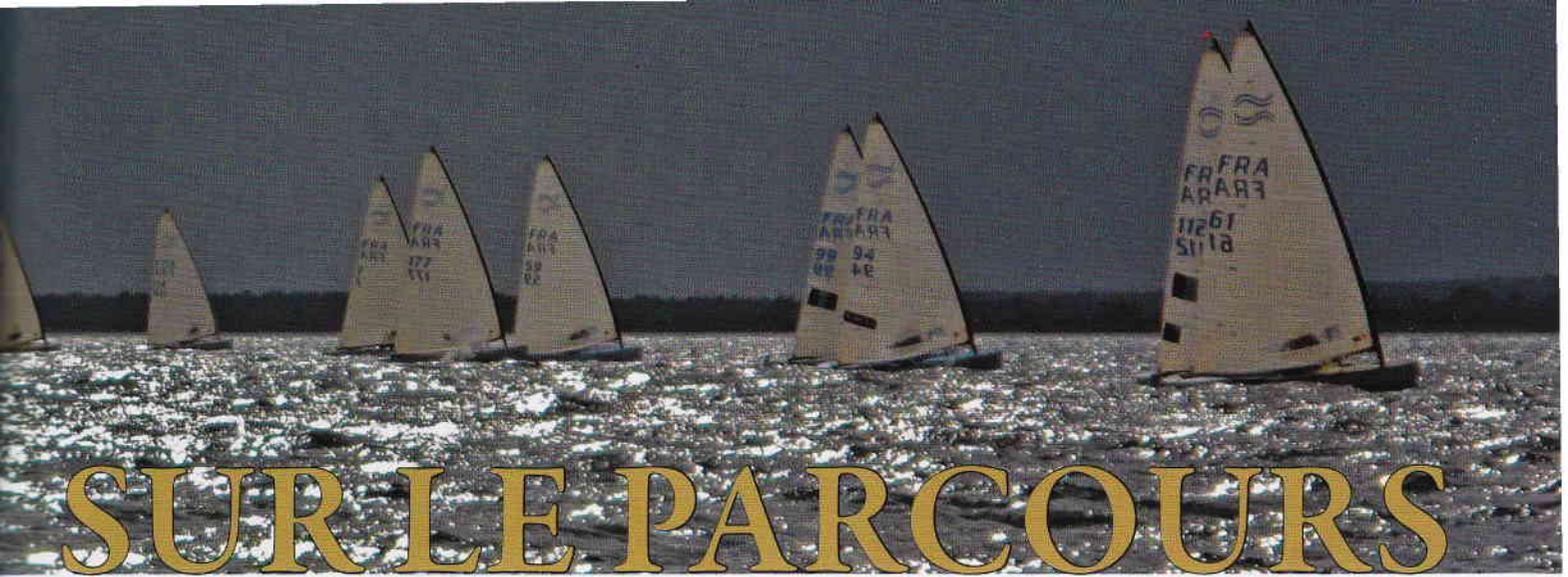


Figure 2

au vent et sous le vent) qu'on appelle axe du parcours. Après quelques épreuves de match racing où Philippe Mourniac (Vice-Champion du Monde en Tornado) nous épaulait à la tactique, il est apparu que lorsqu'il nous parlait de l'axe du parcours, il s'agissait en fait de l'axe du vent (et bien oui on fait des choses pendant des années et c'est complètement idiot!). Considérer l'axe du vent est en effet un indice bien plus pertinent, car si le vent tourne de 20° l'alignement entre les deux marques reste le même, mais la longueur des bords pour atteindre la marque va changer. Si le vent tourne à droite, quand on remonte au vent, l'axe de la course se décale à gauche et il y aura plus de chemin en tribord qu'en bâbord. Au portant c'est l'inverse. Depuis ce jour on raisonne par rapport à l'axe du vent par rapport à la marque à atteindre. On appelle ça l'axe de la course pour éviter les problèmes de compréhension. Donc je récapitule: l'axe du parcours c'est la ligne entre les deux bouées marquant un bord; l'axe de la course c'est l'axe représenté par la direction du vent rapportée à la marque à atteindre. Bien visualiser l'axe de la course permet donc de déterminer si il y a un petit côté: ce qui évite de se retrouver trop rapidement en layline sans plus rien avoir à jouer.

### Divisons le parcours horizontalement en tronçons

Pour savoir où on se situe dans le bord, on cherche à se placer sur la ligne de gain au vent en définissant des zones de façon approximative au 1/4, milieu et 3/4 du bord. En plus de l'information de position sur l'axe longitudinal, on donne un avis sur notre position en gain par rapport à la flotte et les écarts latéraux entre les adversaires et les paquets.

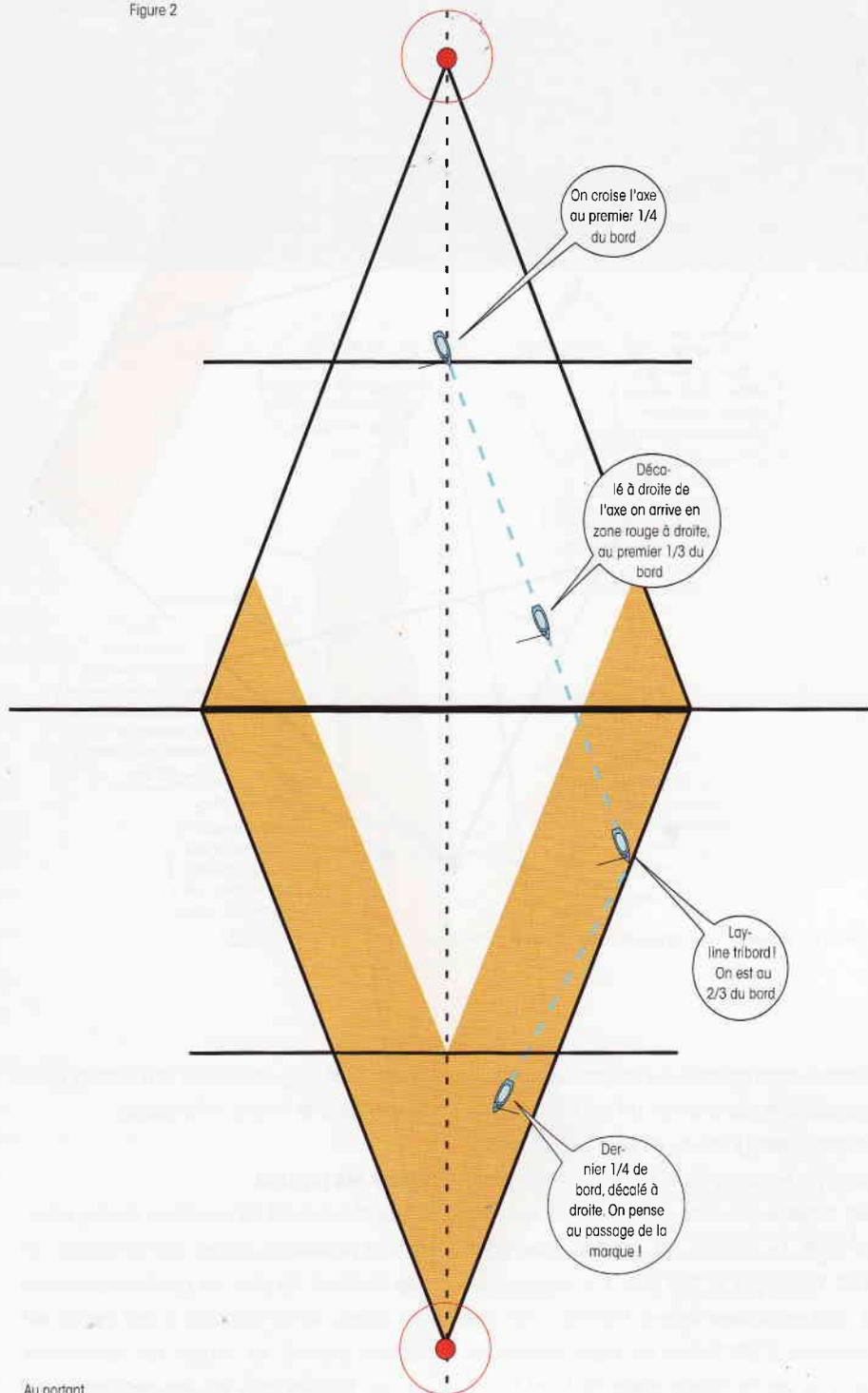
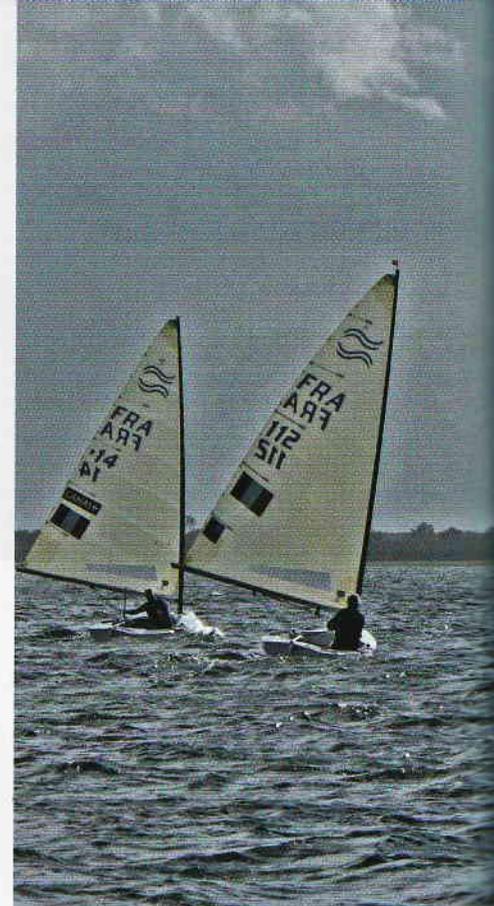
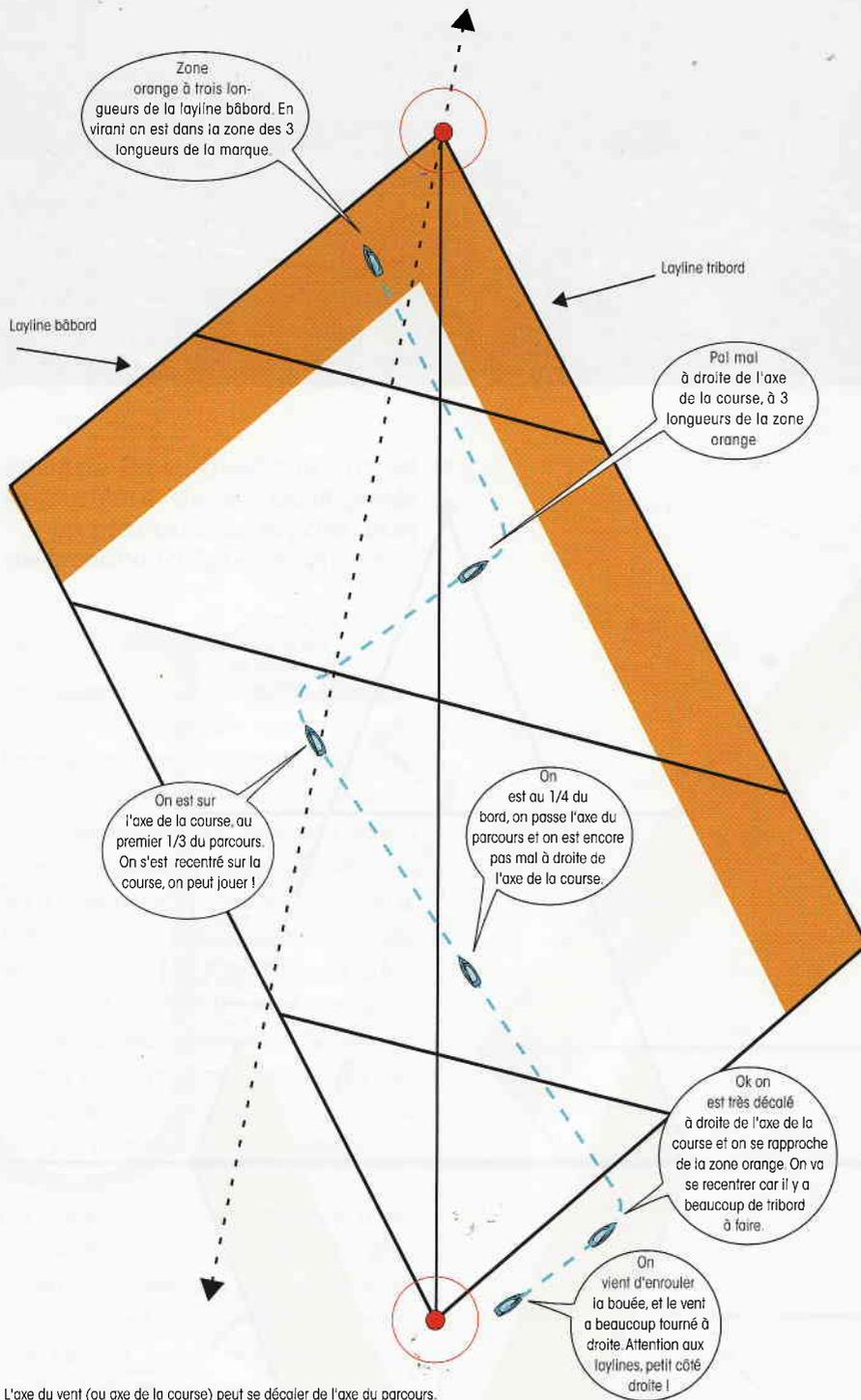


Figure 3



un contrôle par exemple. Je sais, c'est loin d'être facile mais c'est une bonne gymnastique d'esprit que de chercher à anticiper et se représenter le champ de jeu. Il ne faut tout de même pas perdre de vue que les laylines peuvent bouger avec la force et la direction du vent, ou avec le courant, ou l'état de la mer. Il faut donc rester assez prudent et préférer des approches courtes.

### Attention zone rouge

A partir de la moitié du parcours on commence à placer les laylines et les zones à risques, dans notre vocabulaire on appelle ça "les zones rouges". C'est une zone qui se situe à environ 5 longueurs sous la layline. Pour nous c'est une façon de se dire « on se rapproche de la bordure attention aux graviers ! » Dès qu'on entre dans cette zone, on n'a plus grand chose à jouer. Il faut donc être attentif à ne pas s'y laisser enfermer trop vite. Si par exemple on n'est pas en tête de la régata et qu'un de vos adversaires vous vire sur le nez, vous allez soit manquer d'air sur tout le bord restant, ou virer en tournant le dos à la marque.

### La zone des 3 longueurs

Cette zone est de plus en plus importante à situer surtout avec les nouvelles règles de passage de marque au vent.

Chaque zone rappelle des exigences tactiques particulières : Le premier 1/4 est une zone de dégagement. Le milieu du bord est le moment où il y a le plus d'écart latéral potentiel entre les bateaux. On fait un bilan et on imagine la suite. Le dernier 1/4 c'est la zone où il faut avoir dans la tête qu'il y a une marque à doubler ou une ligne à franchir. C'est très important d'être lucide sur cette information pour ne pas se laisser endormir. C'est l'unité

de temps et pour anticiper il faut bien se positionner dans le timing de la course.

### Placer les laylines

Il faut absolument les visualiser le plus précisément possible et donner une estimation de leur distance. En plus du positionnement de son bateau sur le parcours, il faut également pouvoir dire où se situent les adversaires sur ces laylines pour pouvoir se placer pour



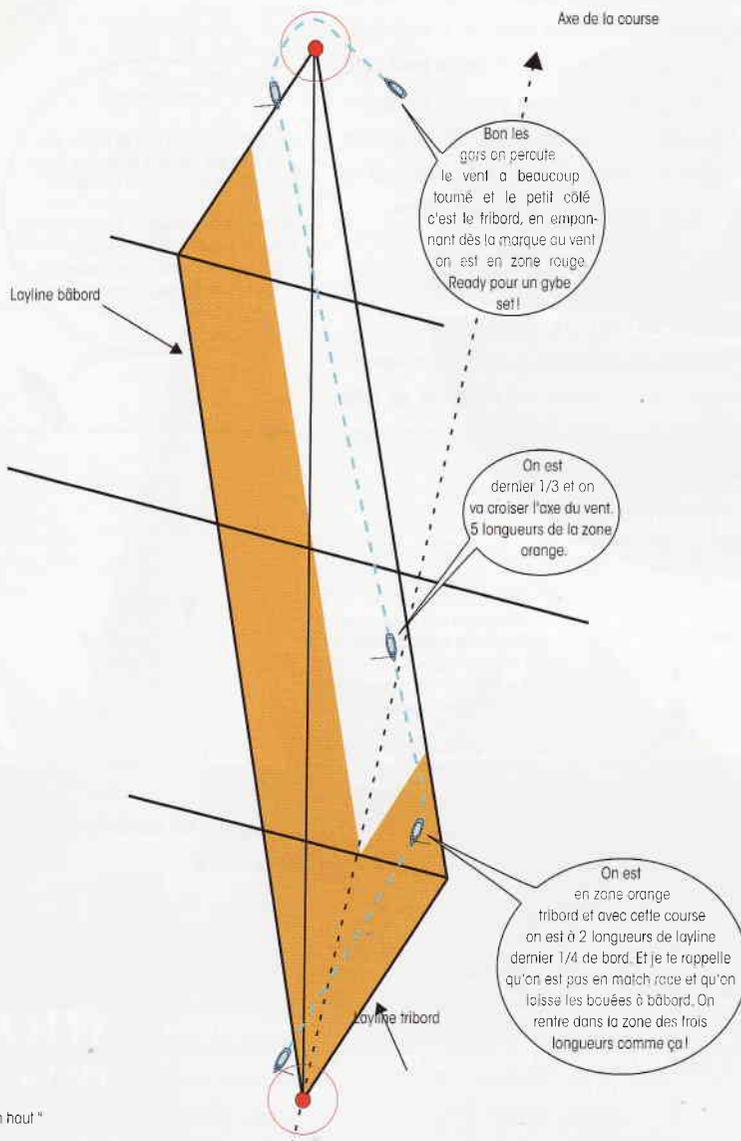
### Au portant

C'est exactement la même gymnastique qu'au près avec pour différence que 5 nds de vent en plus peuvent changer beaucoup l'angle de descente du bateau et modifier les zones de jeu. Avec des quillards comme le Soling il faut être très attentif aux variations en direction du vent, car 15° de bascule et on est en bord direct. On ne rappellera jamais assez qu'il est bon d'avoir anticipé un projet pour le portant bien avant d'avoir enroulé la marque au vent.

### Prendre de la hauteur

Pour se positionner et pour régater, un truc qui marche pas mal et qui permet d'avoir une idée plus précise des phénomènes en présence c'est de prendre de la hauteur: J'ai eu la chance de beaucoup parler avec J.Y. Bernot et une chose qui ressort de son discours de tacticien, c'est sa volonté de voir les choses par le haut. Il cherche à se représenter le parcours de régate comme vu d'avion et cette démarche lui permet d'ajouter une autre dimension aux décisions qu'il peut être amené à prendre. Regardez les Coupes de l'America avec tous les moyens électroniques existants. Que font les équipages pour aider à la tactique? Ils envoient le tacticien dans le mât pour voir la régate d'en haut. Levez-vous sur le bateau, un mètre au-dessus de l'eau c'est déjà un point de vue beaucoup plus riche.

Figure 4

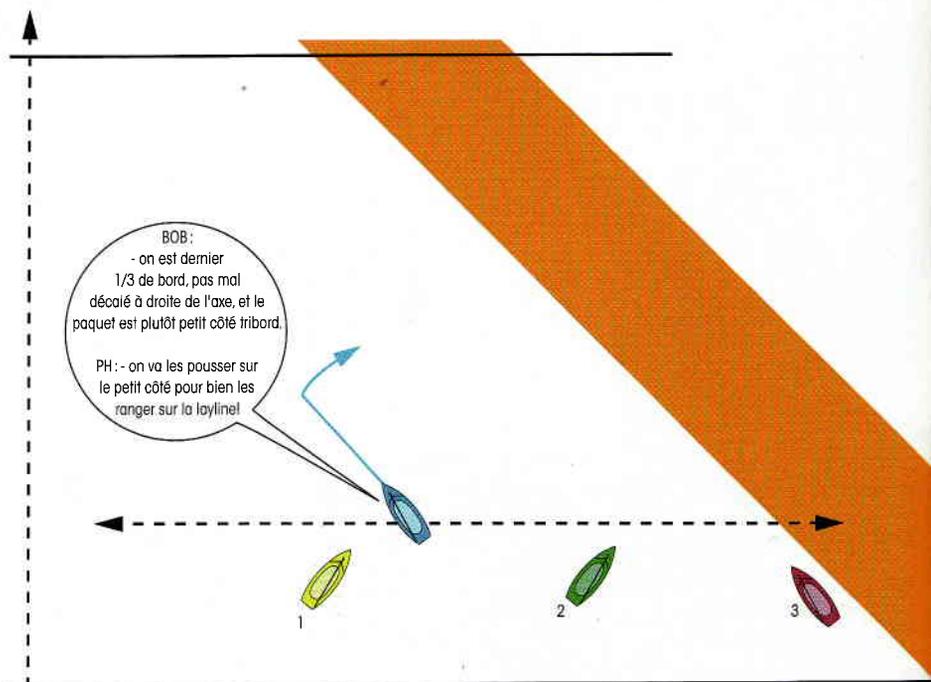


Le parcours "vu d'en haut"

**Exemple d'un contrôle**

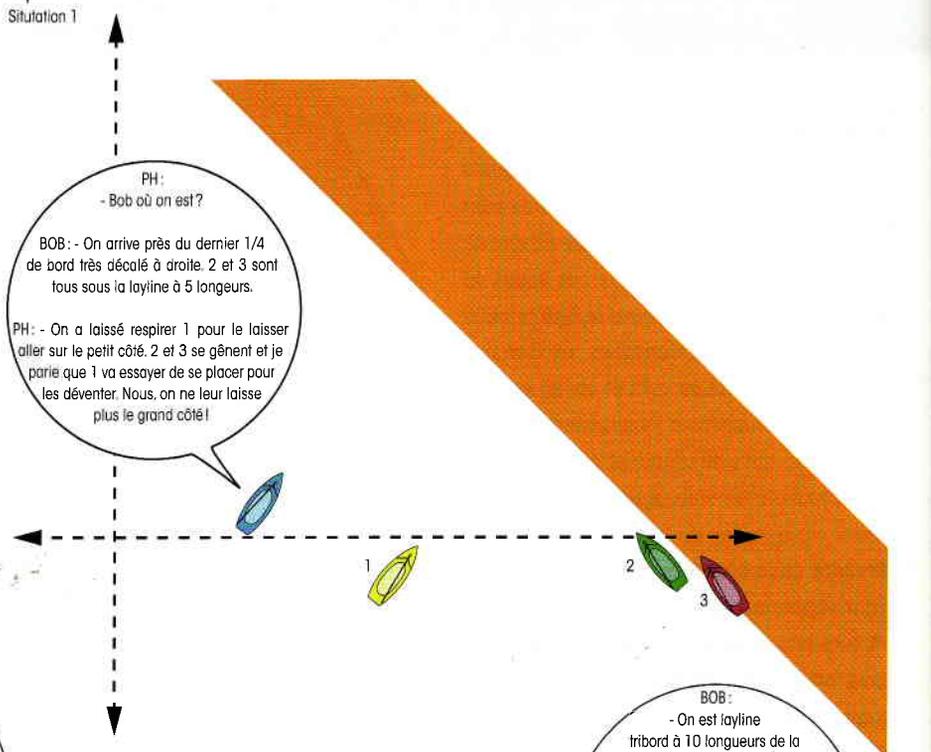
**"Ordonner la Flotte sur le petit côté"**

Quand on cherche à contrôler un ou plusieurs adversaires, quelle est la situation parfaite pour le bateau leader? Sans aucun doute être en layline avec ses adversaires bien rangés à la queue leu leu derrière lui. L'objectif numéro un est donc de repérer quel est le côté le plus proche de la layline. Il ne restera plus qu'à persuader les copains d'aller se ranger tranquillement sur celle-ci. Les moyens dont vous disposez sont votre dévent et celui des autres bateaux.



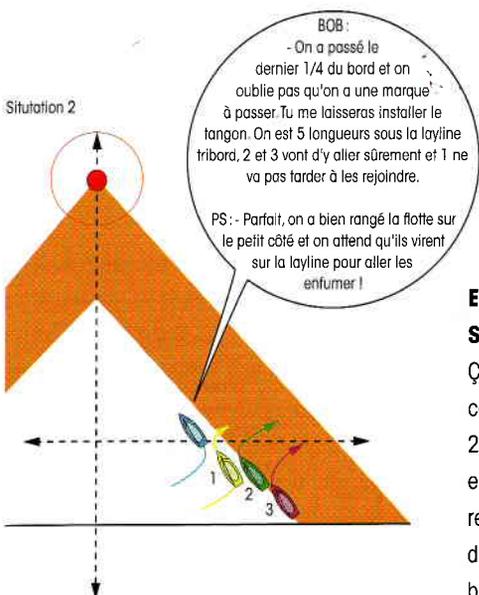
**Exemple d'un contrôle: Situation 1**

On a déterminé que le petit côté était à droite et que la plupart des bateaux étaient de ce côté. Au lieu de virer pour déventer 1, vous pouvez lui laisser la porte ouverte vers le petit côté en virant au-dessus sans le gêner. Il est à peu près sûr qu'il ira virer sous le nez du paquet de droite gênant considérablement celui-ci et le renvoyant encore plus à droite en layline.



**Exemple d'un contrôle: Situation 2**

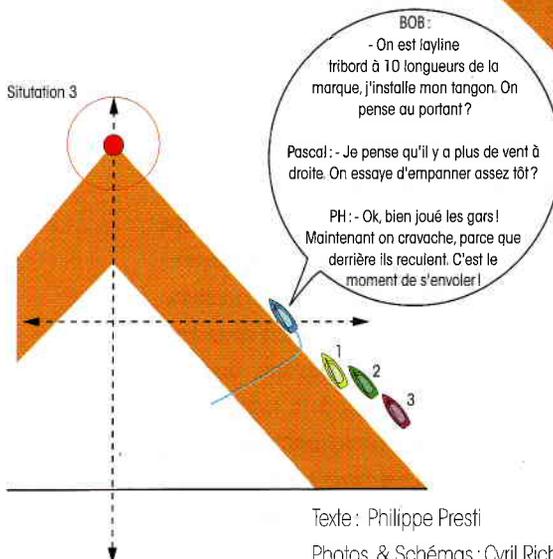
En revanche, là on n'accepte pas de laisser du champ à 1 sur le grand côté et on vire de telle sorte qu'on le gêne sur tribord pour le renvoyer aussi vers la layline.



**Exemple d'un contrôle:**

**Situation 3**

Ça y est c'est gagné, 1 se redécalle sur la layline pour enfumer 2 et 3. On attend qu'ils revirent en tribord sur la layline pour retourner une dernière fois les déventer sur tribord jusqu'à la bouée au vent.



Texte: Philippe Presti  
Photos & Schémas: Cyril Richard