



# LA LIGNE D'ARRIVÉE

TECHNIQUE

58

Tout régatier a en mémoire la manche ratée, ce coup tordu qui vous torture pendant quelques nuits. Plus l'addition est douloureuse, plus la leçon reste gravée dans votre mémoire. Ces histoires on se les raconte le soir venu une bière à la main avec ses potes au bar du club, et avec les mains comme il se doit « *Alors les gars j'étais comme ça tu vois, royal, et puis incroyable, la gauche de fou... Allez patron une tournée c'est pour moi...* ». Cette histoire, j'en cauchemarde encore aujourd'hui et les images me réveillent encore parfois la nuit. Les bateaux se croisent dans mon sommeil mais je me réveille toujours en ayant raté ce coup qui m'a coûté ces deux points, une paille, un abîme. Bien sûr des coups on en joue, on en réussit, on a de la chance, parfois on en rate. Un championnat ce n'est pas un seul coup sauf quand il se joue dans les 10 derniers mètres de la dernière manche d'un Championnat du Monde... Je sais je prends ça trop à cœur, c'est mon problème, mais on ne se refait pas. Bon allez je vous la raconte, si ça peut servir à quelqu'un. En tout cas moi je prends les lignes d'arrivée au sérieux depuis ce jour :

Cela se passe en 95 à Melbourne-Australie. Le circuit des Finns a atterri "Down Under" comme on dit là-bas. C'est le championnat de rêve, au chaud, des gens fantastiques qui se coupent en quatre pour que la régata soit une réussite et pour que les régatiers soient satisfaits de leur séjour. Par exemple tous les concurrents sont hébergés chez l'habitant, des gens du club des amis et tous les soirs c'est barbecue party club chez l'un, chez l'autre! Chaude ambiance garantie. Pour ma part je suis depuis un mois déjà chez les Mc Clure, un couple de retraités dont le mari, ancien "Commodore" du club, navigue encore en Laser à quelques 70 ans. Les conditions de navigation sont splendides sur le lieu des JO de 56, avec du vent tous les jours ou presque, souvent fort et une mer énorme dès que le thermique rentre du sud-est. Qui dit mer forte dit portant de folie et là je suis aux anges. Au bout de 5 manches ça se

passé plutôt bien pour moi, j'ai eu de la réussite sur quelques manches pas chrétiennes où la chance, il faut l'admettre, peut se révéler la meilleure des maîtresses. Je pointe donc en tête du classement général à deux manches de la fin. En fête, mais rien de glorieux, juste quelques malheureux points devant la meute enragée des poursuivants. Mais même d'un dixième de point ça suffit pour gagner...

## Sixième manche

Le temps est nuageux 18/20 nds de sud, « *va falloir faire parler les chevaux aujourd'hui* » ! Mon départ est correct, mais je contrôle un peu trop mon poursuivant direct et j'oublie une bascule dans la bataille. Quand je me réveille, non seulement je suis 30ème mais mon Autrichien est devant à 2 places. C'est justement le nombre de points qui nous séparent au général. Heureusement il y a

les portants. En deux largues je suis dans les 15 premiers: commentaire de l'intéressé, « *Ça a pas traîné!* ». Le tour suivant, je me rapproche des 10 premiers. Le Suédois caracole en tête et mon Autrichien est toujours une ou deux places devant et il remonte lui aussi comme un fou. Au bout de 2 heures dans le vent et la mer je commence à être un peu atteint physiquement. C'est bien de cracher et de revenir mais c'est loin d'être reposant, on laisse des forces. En plus des qualités physiques la lucidité commence à faire défaut: Arrive le dernier près, je sens une bascule à gauche et je tente le coup. Pour ceux qui connaissent Melbourne, il y règne un régime de brises assez particulier où les bascules sont oscillantes mais tellement longues qu'il n'y a qu'un coup par près, si bien qu'il faut prendre des options très marquées pour bien être en phase avec le vent. Cela veut dire beaucoup d'écart et beaucoup de risques. Je "joue" et les

appels gauches me donnent raison. Au dernier tiers du près je n'ai pas toute la gauche que je pourrais attendre encore, mais avec le levier que j'ai, je passe déjà devant le groupe qui m'intéresse avec l'Autrichien qui est à droite. Le déroulé du film reste gravé dans ma mémoire.

### Situation 1

Je décide de prendre ce qui me revient et recroiser sur un peu de gauche plutôt que prendre le risque d'un retour droite. Je croise devant ce paquet de 6 bateaux et je suis 4<sup>ème</sup> (good job!), il reste 200 mètres avant la ligne d'arrivée. Croisant juste en bâbord devant ce groupe de 6 bateaux très serrés je décide de contrôler par la droite pour avoir le tribord devant la ligne et bloquer tout mon petit monde. Vous allez voir que ce n'était pas la meilleure des idées de la journée.

### Situation 2

Décider c'est un bien grand mot, je suis cuit physiquement et mon champ stratégique n'est pas plus large que l'étrave de mon Finn.

### Situation 3

Je suis donc au vent en tribord, et bien sûr la bascule gauche dont j'avais pu utiliser les prémisses donne en plein de 20 bons degrés, si bien que l'Autrichien et l'Italien en pointe juste dessous peuvent virer et me passer devant à une étrave. *« Quand tu gagnes par un côté, pourquoi tu vas te mettre de l'autre côté pour contrôler tu peux me le dire ? Et si encore c'était la première fois !!! »*

### Situation 4

Je contrôle deux bateaux sous le vent que j'empêche de virer en attendant la ligne. Deux bateaux passent derrière à une longueur. "Deux bateaux une longueur..."

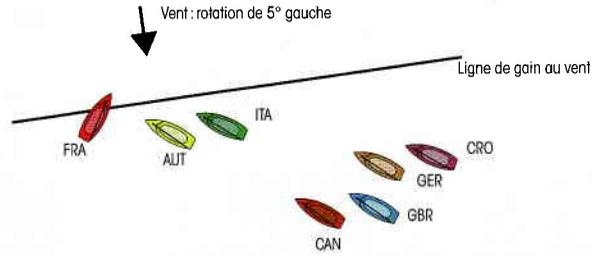
### Situation 5

*« En attendant la ligne, mais elle est comment cette ligne ? »* Il y a beaucoup de bateaux suiveurs et de la mer, je ne la distingue pas bien. Quel est son côté favorable?

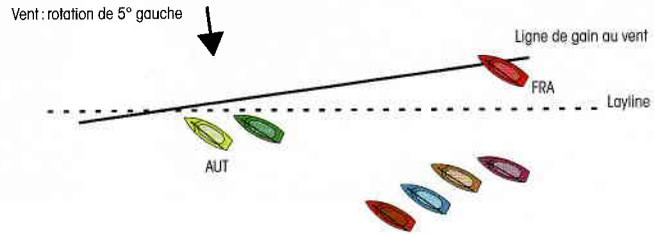
### Situation 6

*« Au fait c'est de la gauche ce vent ; elle doit être orientée pas mal ? Et m...! Trop tard je perds deux bateaux sur le coup ! »*. Je pensais limiter les pertes sur l'Autrichien et le Suédois mais je n'ai absolument pas anticipé l'orientation de la ligne d'arrivée. Avec cette bascule gauche il faut la couper au bateau en bâbord, si bien que les

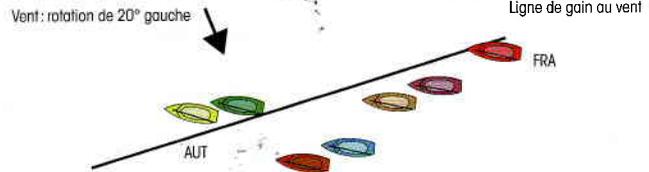
Situation 1



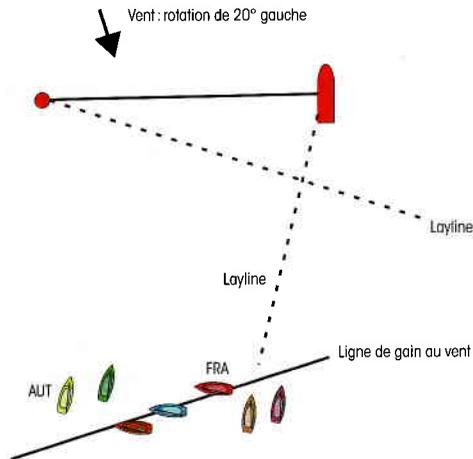
Situation 2



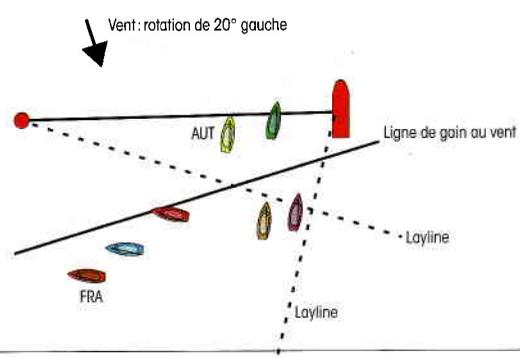
Situation 3



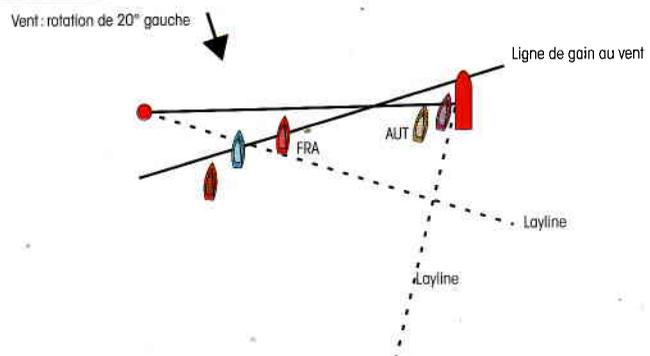
Situation 4



Situation 5



Situation 6





deux bateaux qui ont croisé derrière me coiffent sur le poteau.

**Bilan :** 8<sup>ème</sup> et 4 points de perdus sur l'Autrichien, je suis à 1,75 point derrière lui au général et le Suédois est repassé juste devant moi à 0,75 point. Pendant ce temps dans la fête ça chauffe dur!

*« Bon c'est pas fini encore une manche. Là ce ne sera pas moi qui aurait la pression, les deux éternés vont se contrôler et se monter dessus tels que je les connais et moi je vais me faire oublier et les enrhumé c'est sûr... Mais bon une occas pareille deux bateaux deux points... »*

- 10h le lendemain dernière manche et pétrole, mon hôte et météo personnel m'annonce du thermique mais pas de départ après 15 heures. Les officiels sont attendus et il n'est pas question de les faire attendre.

- 13h ça fait deux heures qu'on traque la risée sur Port Philips Bay mais pas de trace de thermique. La plupart de concurrents se baignent. Pour eux l'affaire est entendue, mais moi je suis sûr que ça va rentrer et je reste concentré.

- 14h40 tiens voilà la risée, c'est l'affolement général : personne n'y croyait et l'Autrichien commence à rire jaune après s'être vu Champion du Monde sans courir. La ligne est mouillée et le comité lance une règle noire d'entrée pour dissuader les petits malins de gâcher cette dernière occasion. Mais l'attente a été trop longue, quelques bateaux montent sur la ligne entraînant les autres et le départ est annulé. Comme je l'avais prévu le Suédois est monté sur l'Autrichien (ou sens propre) et on a bien failli assister à un pugilat.

- 15h c'est fini le championnat s'est joué hier et le thermique de 20nds nous rafraîchira tout l'après-midi pendant qu'on rangera le matériel...

### COUPER UNE LIGNE D'ARRIVÉE

Apprécier une ligne quand on est 100 ou 200 mètres sous le vent n'est pas facile. Surtout quand il y a de la mer du vent des bateaux autour. Un autre élément est très perturbateur c'est la disproportion entre la bouée de bout de ligne et le bateau comité qui est plus imposant. Cela fausse les perspectives. De plus, son mât peut être avancé ou reculé, etc. D'une manière générale je pars du principe que je ne pourrai la viser que quand j'aurai le nez dessus et qu'il sera trop tard pour anticiper quoi que se soit. Sans autre élément et en l'absence de courant, j'applique une règle simple. Je fais confiance au comité de course : Lui c'est son boulot et il aura à cœur de le faire bien en mouillant une ligne square au parcours. Si la ligne doit être avantagée, c'est parce que le vent tourne, et le vent à bord c'est mon souci permanent. Je peux anticiper là-dessus. A partir de là je bâtis ma stratégie d'arrivée...

#### Figure 1 : Couper une ligne neutre au près

Dans le cas d'un vent sur l'axe du parcours, les deux bateaux sur deux amures différentes mais sur la même ligne de gain au vent (qui est perpendiculaire à la direction du vent) et à vitesse égale auront toutes les chances de couper la ligne en même temps. Dans ce cas, pas de côté favorable. Pensez juste qu'un virement coûte et qu'un lof face au vent à quelques mètres de la ligne peut faire gagner le millimètre qui fera la différence. C'est ce qu'on appelle "shooter" la ligne. Plus le bateau a de l'inertie plus ça marche. C'est comme le coureur de 100 mètres qui se plie en deux sur le fil.

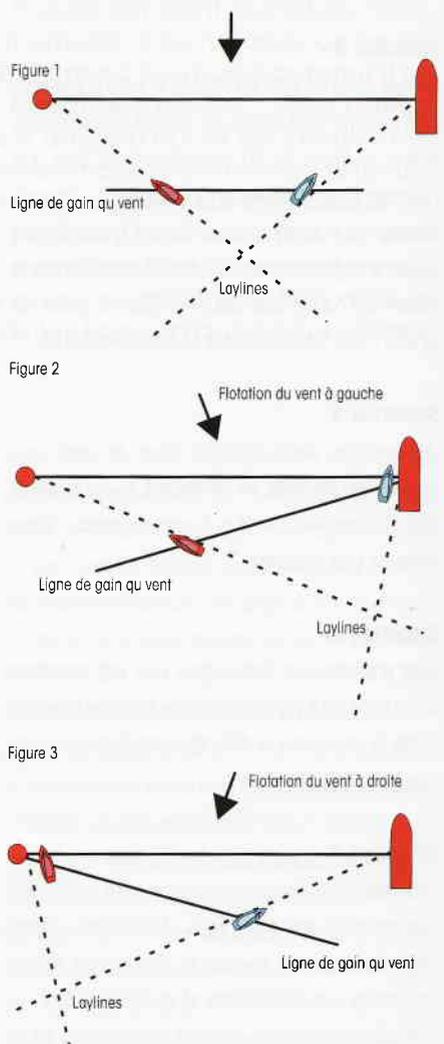
#### Figure 2 : Couper une ligne bâbord au près

Le vent a tourné à gauche, c'est le cas de ma manche ratée à Melbourne. On voit sur le dessin

qu'à gain au vent égal, le bateau bleu à quasiment coupé la ligne alors que le rouge en est encore loin.

#### Figure 3 : Couper une ligne tribord au près

Dans ce cas c'est l'inverse le vent a tourné à droite et le bateau rouge a coupé la ligne et bleu en est encore à bonne distance.



## MON TRUC

Quand c'est vraiment chaud, qu'il y a beaucoup de trafic, ou que la pression est importante, les images les plus logiques n'arrivent pas facilement au cerveau. Le mien est souvent au ralenti quand je suis à cours d'oxygène comme à Melbourne par exemple. Depuis je me suis inventé un moyen simple de ne pas me planter. **Première règle, il faut couper la ligne sur le bord adonnant.** Pour l'endroit où la couper, je pense à la ligne de départ et je me vois la couper au top **mais au plus mauvais endroit pour un départ.** Exemple : sur une ligne bâbord (vent à gauche) couper la ligne de départ au mauvais endroit ça veut dire au bateau comité et sur le bord adonnant en l'occurrence se sera en bâbord. Il ya sûrement plus simple mais mon esprit s'est habitué à cette petite image et ça marche pour moi. Deux mots à noter sur le bateau pour une ligne d'arrivée au près : adonnant / mauvais côté de ligne.

## COUPER UNE LIGNE D'ARRIVÉE AU PORTANT

Avec les parcours modernes on a de plus en plus d'arrivées au vent arrière. Rien de plus dur que de viser une ligne au portant. Là il y a deux idées. Souvent la ligne de départ est la même que la ligne d'arrivée, au quel cas vous n'êtes pas démunis. Si vous avez eu un départ bâbord, à moins d'une modification de ligne en cours de manche ce qui est rare et si le vent est resté stable, il y a toute les chances qu'elle le soit encore. En match race ça marche pas mal. Si ce n'est pas le cas la même recette peut marcher aussi au portant.

### FIGURE 4 : Couper une ligne neutre au portant

Le vent est stable, la ligne neutre, et les deux bateaux sur la même ligne de gain au vent vont couper la ligne en même temps à vitesse égale et pression de vent égale. Idem que pour le près, abattre en grand pour shooter la ligne quand on s'en rapproche de quelques mètres peut être une bonne idée.

### FIGURE 5 : Couper une ligne bâbord au portant

Le vent tourne à gauche. La ligne est avantagée à la bouée. Le bateau rouge va couper la ligne avant bleu alors qu'ils sont sur la même ligne de gain au vent.

### COUPER UNE LIGNE TRIBORD AU PORTANT

Si le vent tourne à droite on s'attend à l'inverse : bien entendu bleu coupe la ligne avant rouge. Mon truc marche aussi pour le portant. On peut prendre la même règle qu'au près mais à l'envers.



Figure 4

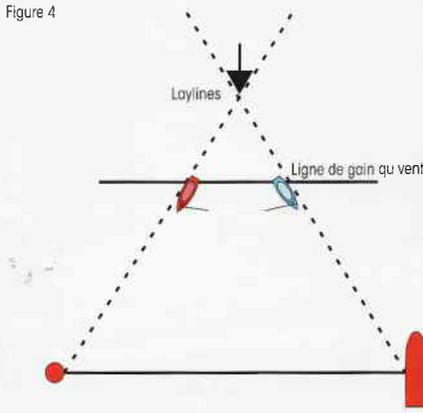
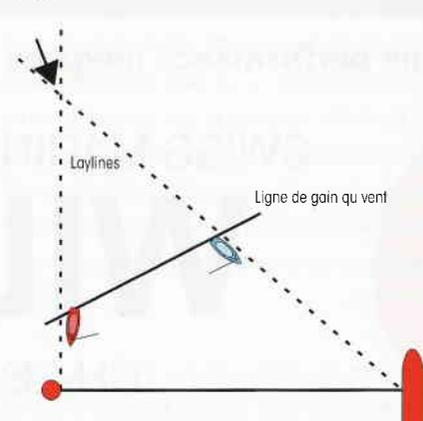


Figure 5



C'est-à-dire qu'on va couper la ligne sur le bord refusant (qui rapproche) et du côté où l'on serait parti en cas de départ au près sur cette même ligne.

Exemple : rotation droite du vent. Le bord refusant au portant c'est le bâbord, je coupe en bâbord. Si j'avais eu à partir au près sur cette ligne, je l'aurais fait au bateau. Je coupe la ligne au bateau en bâbord.

## LES PORTES SOUS LE VENT

La grande mode maintenant c'est de mettre une porte sous le vent pour permettre à la flotte de se dégager. Et ça c'est un vrai casse-tête pour tacticien, car **une longueur de différence sur la porte c'est une longueur à l'aller quand on descend vent arrière et une longueur au retour quand on remonte au près**, autant dire une perte énorme. On peut considérer la porte comme une ligne à couper vent arrière et appliquer la même règle pour anticiper son côté avantagé. Une autre idée facile à mettre en place est d'aller voir comment elle est orientée avant le départ de la manche : ce n'est pas du temps perdu.

Texte : Philippe Presti

Photos & Schémas : Cyril Richard