

Marc BOUET Conseiller Technique National



MIEUX
TACTIQUER
Principes de
positionnement
en régates

Définir le positionnement

Ensemble des décisions liées à la position d'un bateau en régate par rapport:

- Au cadre du parcours
- Aux adversaires en général (la flotte ou les flottes)
- À des adversaires en particulier (les adversaires de son groupe de niveau).

Le positionnement est un élément majeur de la stratégie

Le jeu de la régates s'apparente plus à celui des échecs qu'à un jeu de hasard.

La position des différentes pièces (l'ensemble des bateaux) sur l'échiquier (le cadre du parcours) répond à des principes précis que tout régatier doit connaître et appliquer avec rigueur.

Mieux connaître ces principes pour mieux les appliquer ensuite, tel est l'objectif de cette présentation.

Importance de la prise d'informations et de l'analyse

Bien se positionner demande une information et une analyse permanentes sur:

- Le déplacement du bateau sur le parcours
- Le placement de la flotte en termes de:
 - écart par rapport à notre position
 - répartition en %
- Les prises d'avantage ou pertes éventuelles

La qualité de ces prises d'information et analyses est un facteur primordial du succès.

La place du facteur positionnement

Ranger les différents facteurs d'une régates dans le bon ordre de priorité en fonction des conditions rencontrées est une des conditions de la réussite en régates.

Ces facteurs sont:

- La vitesse du bateau
- Le vent (sur la priorité entre ces deux facteurs voir documents Mode vent-mode vitesse)
- Les facteurs locaux (courants, déviations côtières).
- Le positionnement.

Éléments pour mettre le positionnement en priorité

- Règle de base:

Toute absence de choix marqué par rapport aux autres facteurs doit faire du positionnement un facteur prioritaire.

D'une autre façon on doit pouvoir dire:

- En situation de forte certitude = tactiquer pour faire la trajectoire adaptée à la situation quasi certaine
- Situation d'incertitude = augmenter l'importance du facteur positionnement afin de diminuer le niveau de risque de façon statistique.

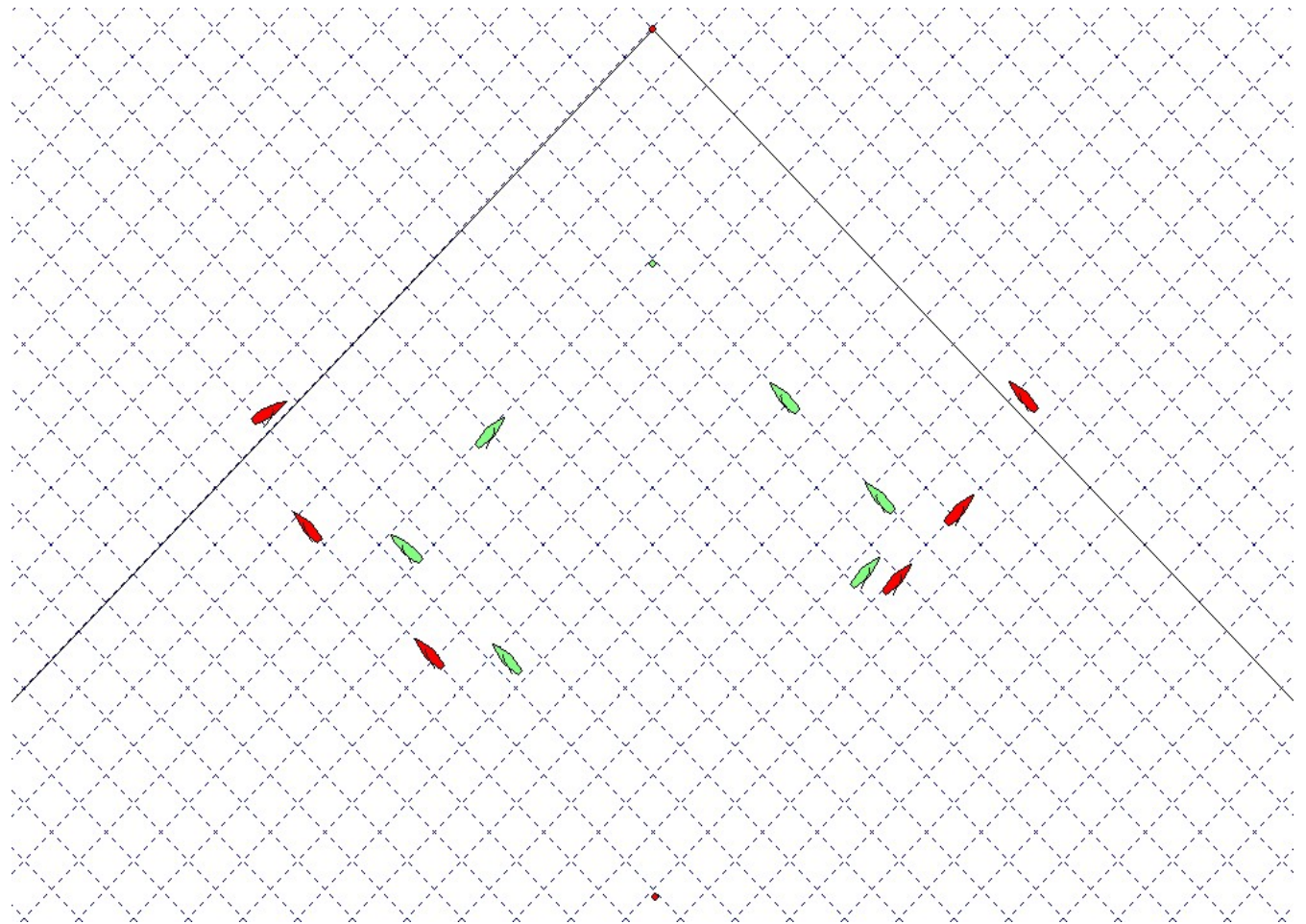
Règle 1: rester intérieur par rapport au parcours et aux adversaires

Par rapport parcours:

- Éviter les laylines
- Garder des choix possibles

Au près, préférer le positionnement de vert.

Approcher une MAV ainsi respecte le principe de la MAV fictive (verte).



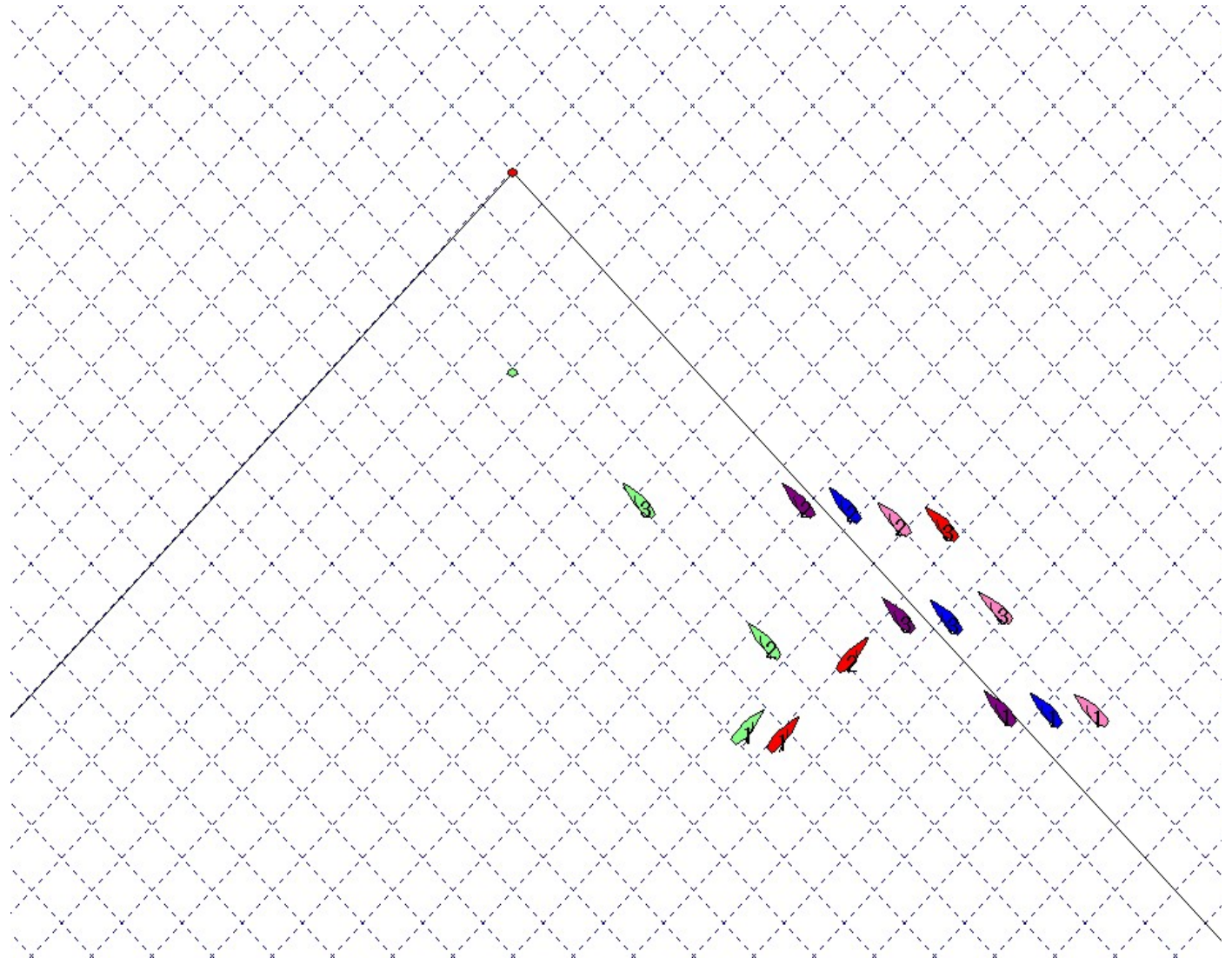
Par rapport aux adversaires:

principe de base:

Rester sous le vent et devant plus qu'au vent et derrière = ne pas marquer une perte.

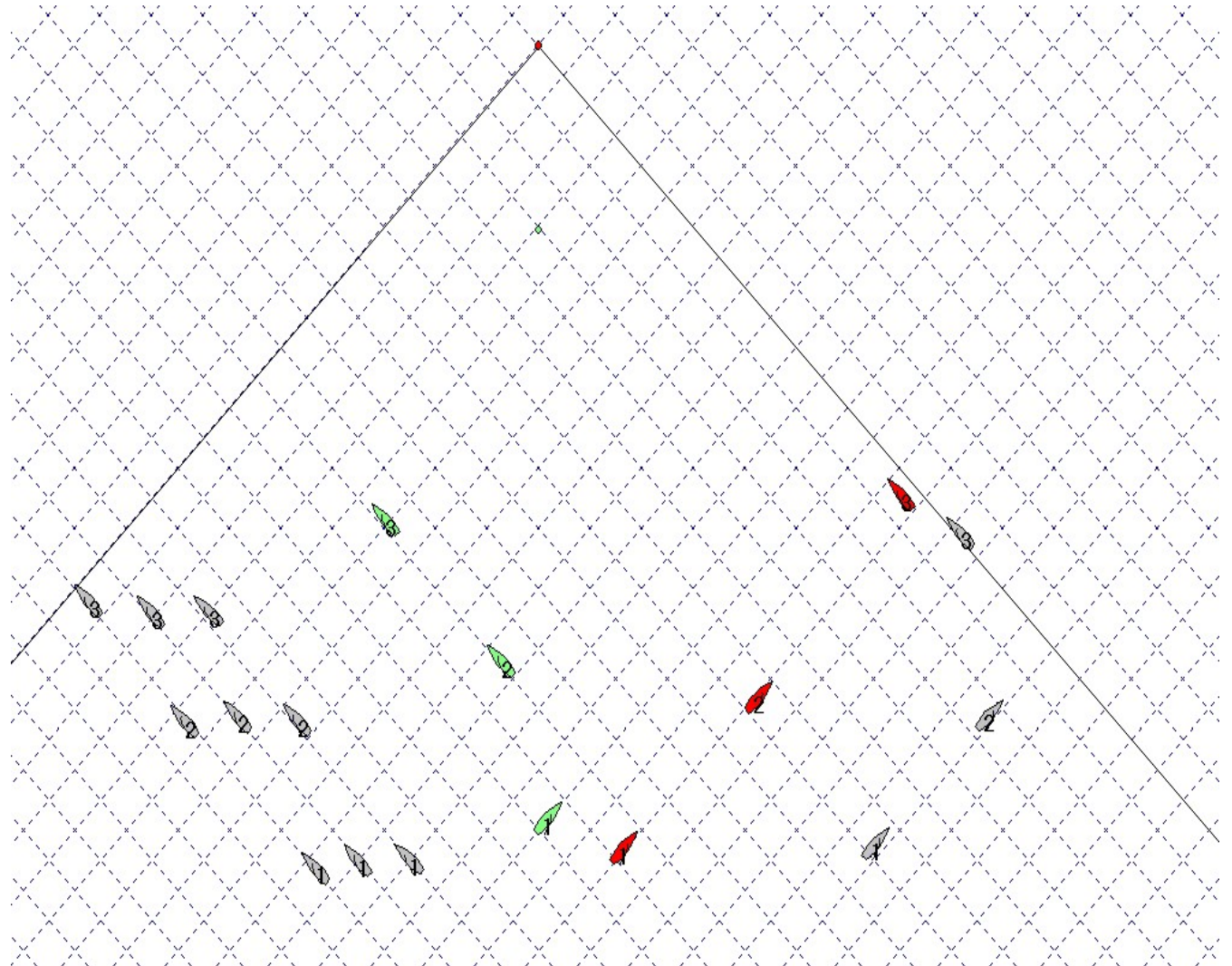
→ Préférer comportement de vert plutôt que de rouge.

Décision à prendre sur tout le parcours à chaque fois que l'on croise un groupe de bateau ou un adversaire privilégié.

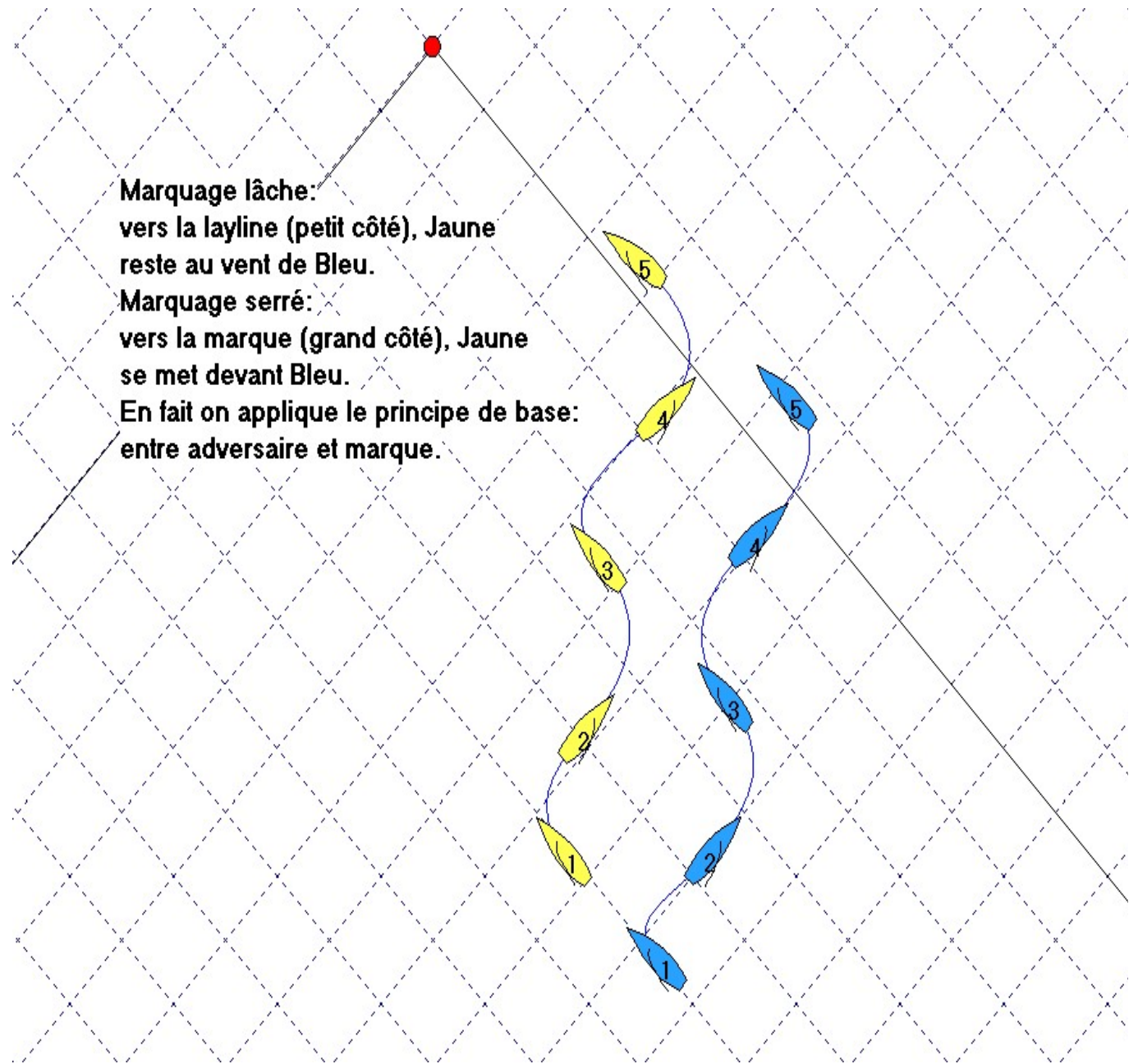


Règle 2: limiter les écarts latéraux

En position 1, vert
et rouge sont
centrés,
3 bateaux vont à
gauche,
1 à droite.
Sans option
tactique
évidente:
réduire écart
avec flotte la +
nombreuse,
trajectoire de
vert.



- Application marquage serré → grand côté,
Marquage libre → petit côté
= diriger l'adversaire vers petit côté
Principe de base: rester entre adv. et marque

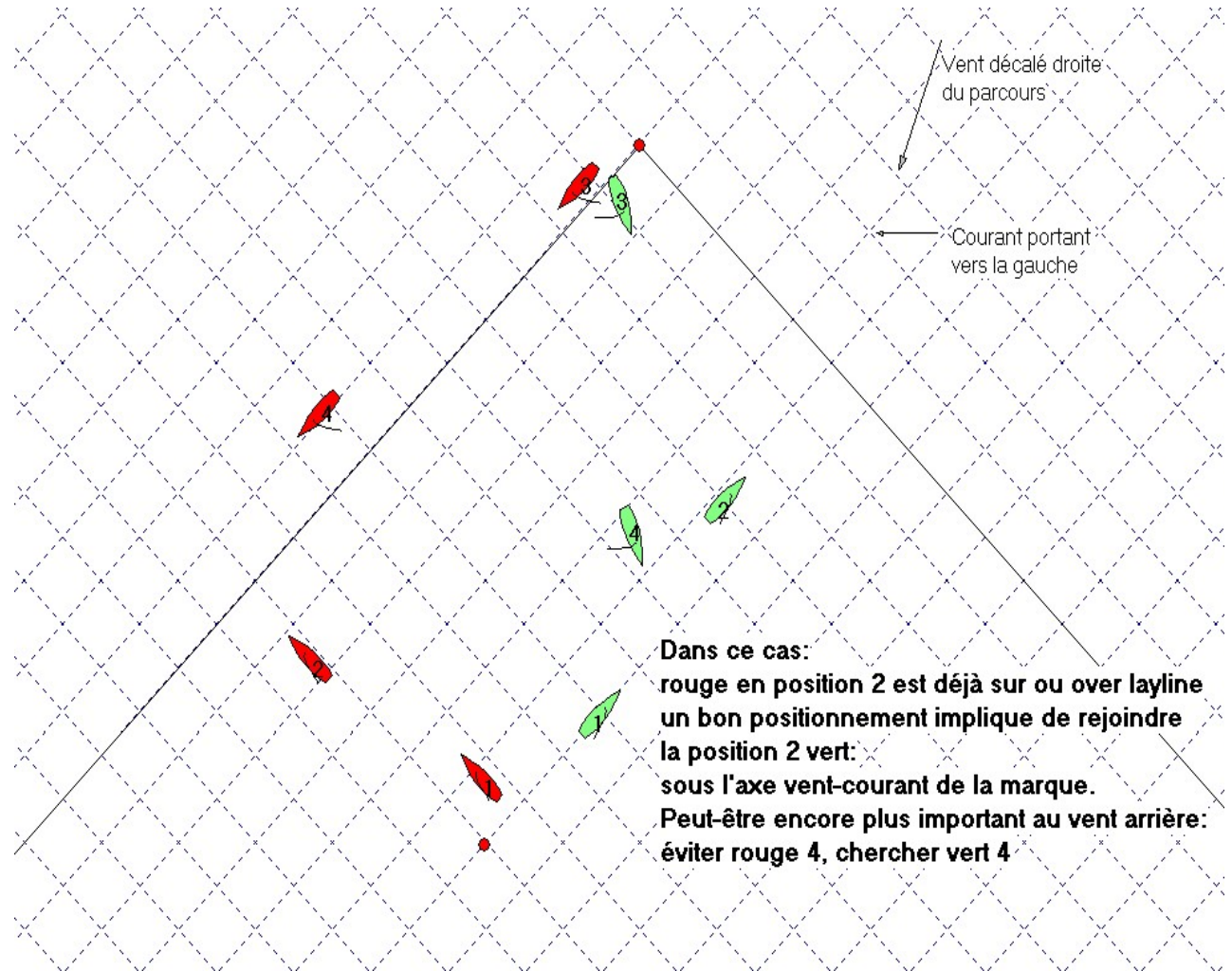


Règle 4 Rester proche de l'axe: avec un parcours désaxé ou avec un courant traversier

Dans ces 2 cas, axe
parcours et axe vent
différent ou courant
traversier, et encore
plus si les deux effets
sont combinés, il est
fondamental de rester
à l'intérieur du
parcours:

Faire d'abord le bord le
plus long

Faire d'abord le bord
avec courant épaulant

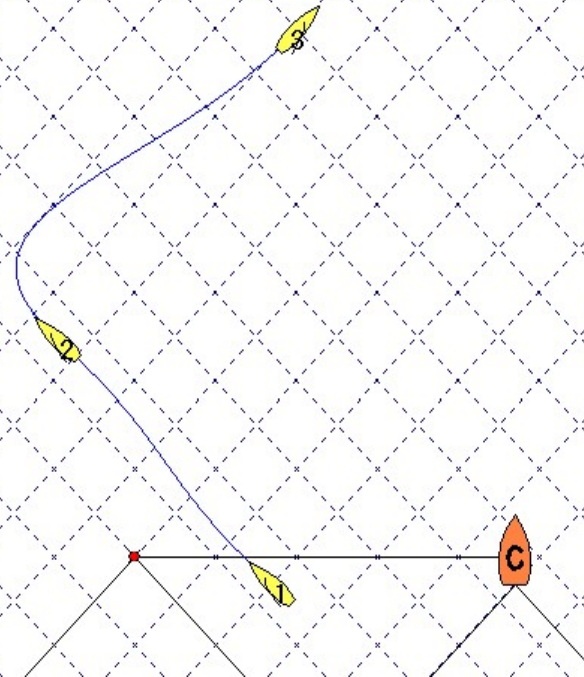


Rester centré, retarder le choix:

Si vous n'avez pas de choix tactique marqué:

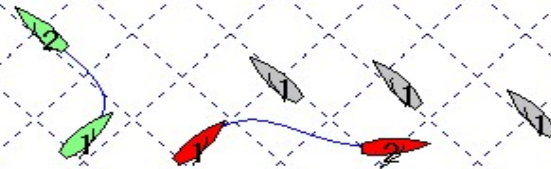
Rester centré permet de retarder le choix

Une stratégie pour retarder le choix tactique:
si vous êtes sûr de votre vitesse, incertain sur le côté favorable
méthode Mark Reynolds.
Départ 2/3 sous le vent de la ligne
Gagner en quelques minutes la possibilité de virer en babord
Etre centré après quelques minutes de course.
Evaluer les flottes, les pertes ou avantages et décider.



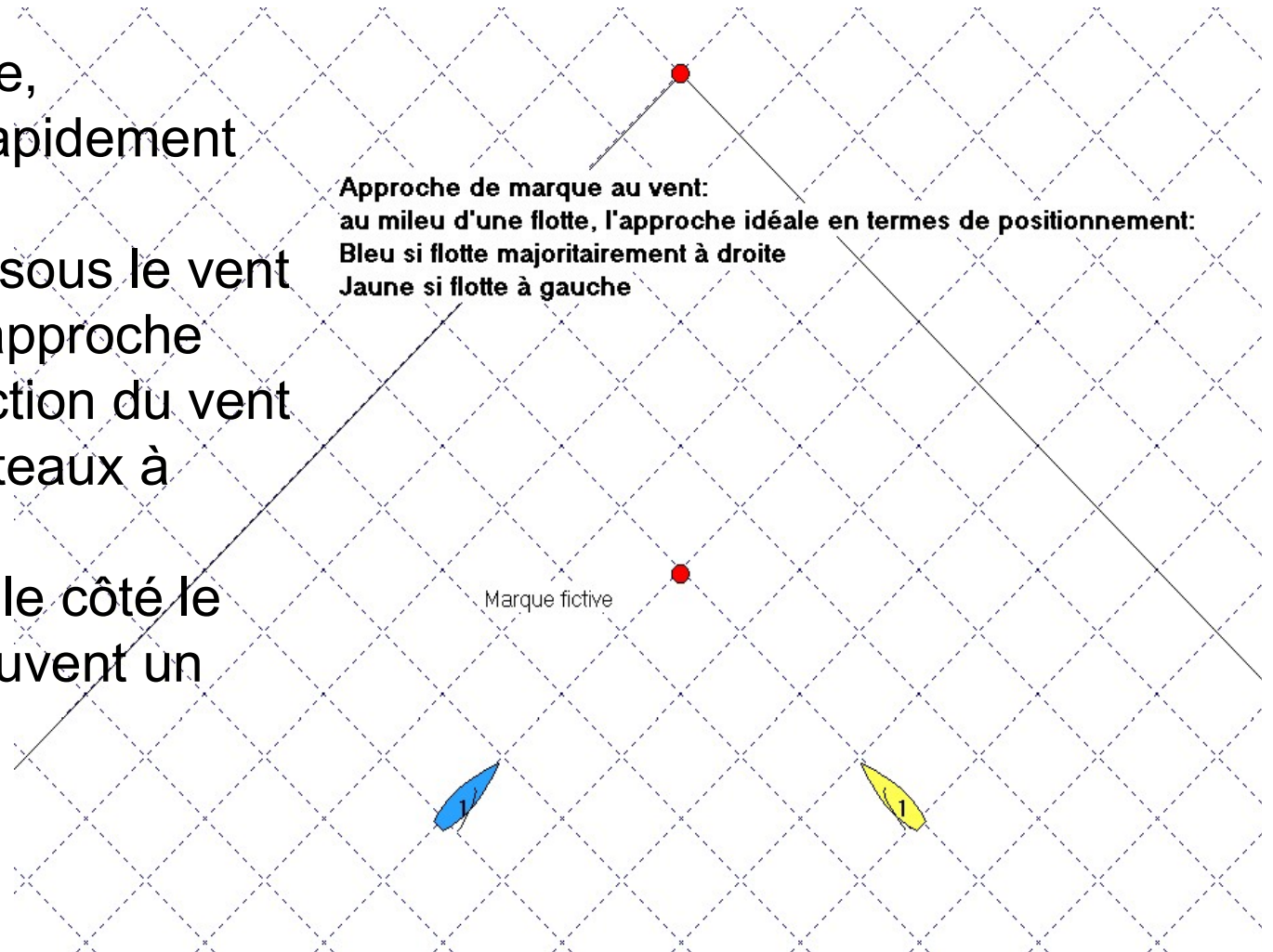
Pour rester centré, éviter de croiser derrière vers petit côté

**Croisement d'un groupe excentré:
en termes de positionnement, le choix
prioritaire doit être celui de Vert (sous le vent
vers centre plan d'eau)
plus que celui de Rouge qui va finir le
bord au vent petit côté.**



Application MAV: retarder le choix du côté final

Dans une flotte importante,
éviter de se positionner rapidement
sur une layline.
Viser une marque fictive, sous le vent
de la marque et choisir l'approche
finale tardivement en fonction du vent
ou du pourcentage de bateaux à
gauche et à droite:
Approcher la marque par le côté le
moins « peuplé » sera souvent un
bon choix.



Positionnement à 2 bateaux

Deux critères:

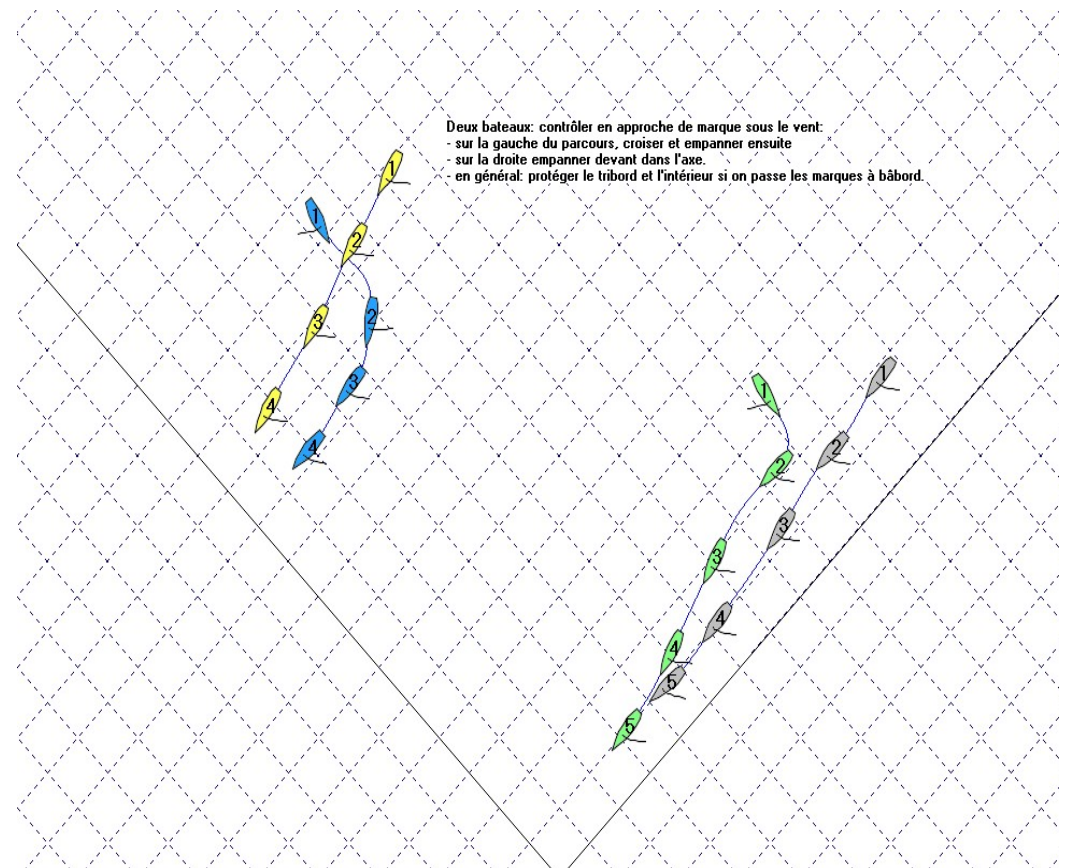
- Rester entre l'adversaire et la marque pour le bateau qui a pris l'avantage.
- Favoriser le croisement ultérieur en position de priorité si égalité ou avantage très faible.
- Eviter ou chercher toute situation de blocage.

Rester entre adversaire et marque

- revoir les diapos sur règle 3:

Contrôle lâche vers petit côté, serré vers le grand côté et la marque.

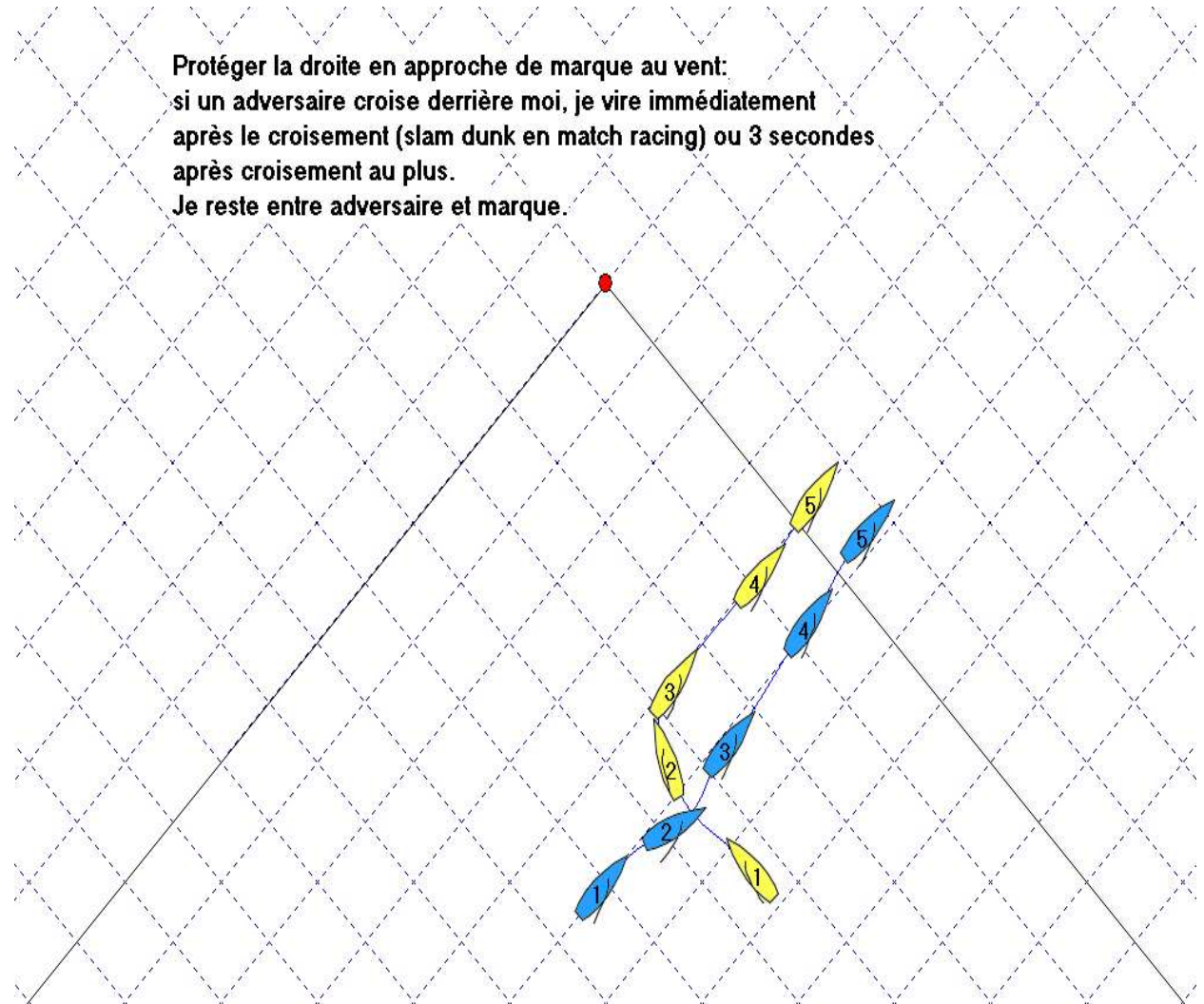
- Au portant: ne pas empanner devant dans l'axe sur la gauche du parcours, ne pas empanner après le croisement sous le vent sur la droite du parcours.



Au près, en approche marque au vent, protéger la droite

Sous la layline tribord et proche de la marque au vent, tout bateau qui croise derrière moi est un danger potentiel au croisement suivant: à 2 bateaux je protège la droite

Protéger la droite en approche de marque au vent:
si un adversaire croise derrière moi, je vire immédiatement après le croisement (slam dunk en match racing) ou 3 secondes après croisement au plus.
Je reste entre adversaire et marque.

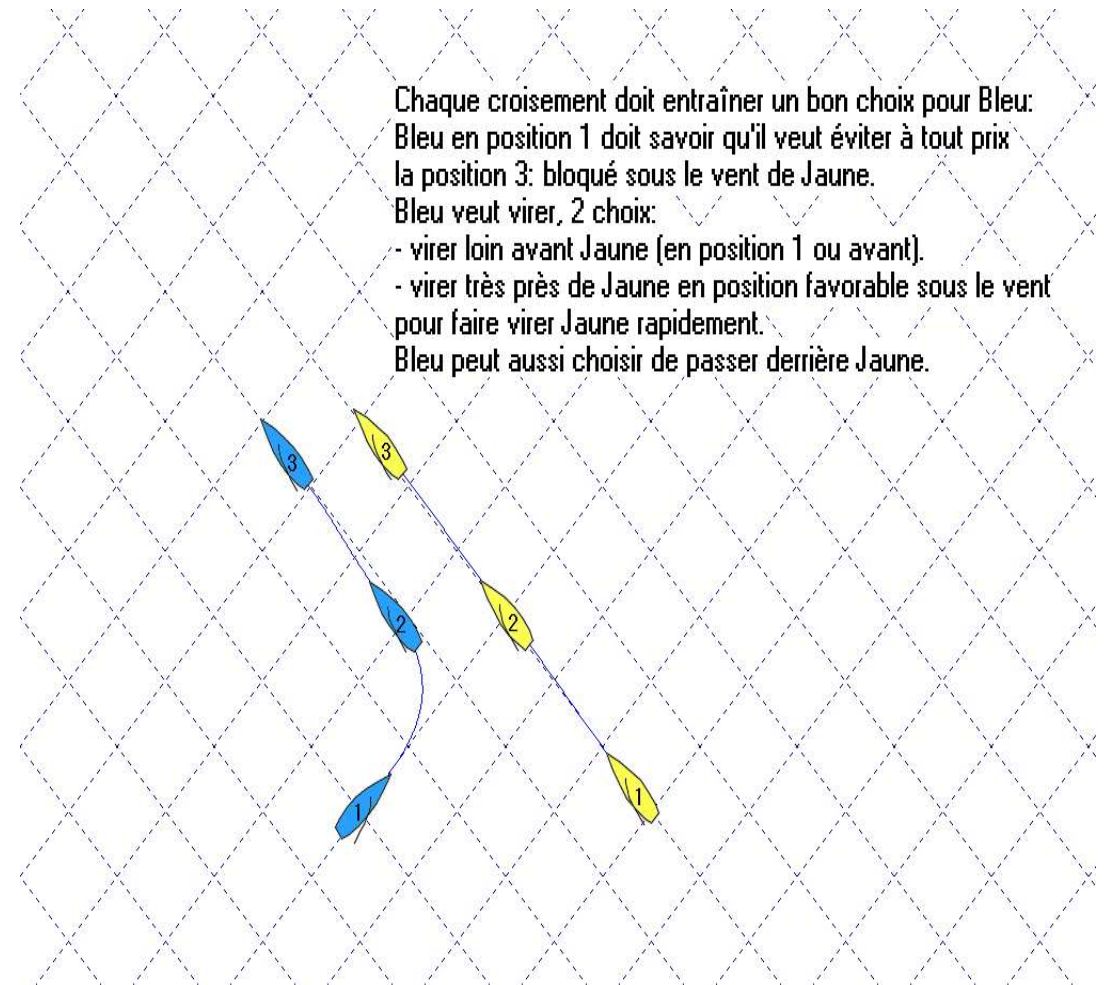


Eviter les situations de blocage

Au près:

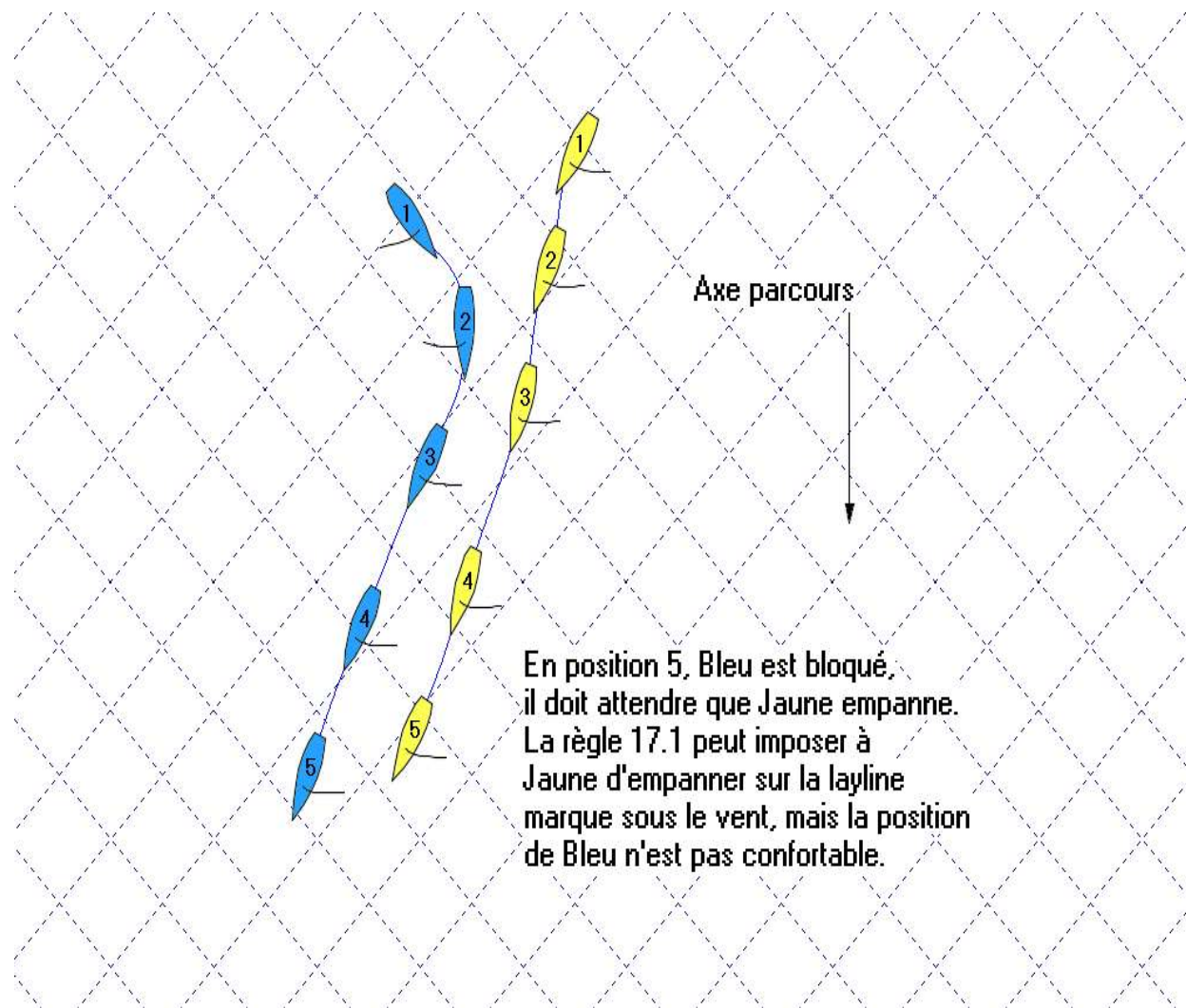
Cela peut être
contradictoire avec la
règle « rester intérieur
et devant »:

En bâbord, si je vire
sous le vent d'un
bateau ou un groupe
de bateau, je ne dois
pas être bloqué



Au vent arrière

Sur la gauche du parcours, attention à tout empannage avant un croisement ou même dans l'axe avec un spi asymétrique particulièrement



Appliquer ces principes simples de positionnement ne devrait pas être difficile avec un minimum de rigueur et d'anticipation.

Il faut appliquer ces principes de façon générale mais d'autant plus que:

- La zone de parcours devient resserrée (approche layline, marque au vent, parcours décalés).
- Nous sommes en position dominante (dans une manche après prise d'avantage, dans une régata pour les leaders de la série).
- La situation est incertaine.

Déroger à ces principes ne devrait se faire que pour une raison objective proche du niveau de la certitude.

Les moments clés:

Un choix de positionnement doit être fait:

- Sur chaque bord vers le bord du cadre:
pour limiter les écarts latéraux avec autres bateaux
pour garder des possibilités de choix de route, avant d'être en layline: se fixer une distance de décision (2/3 du bord, 100 m avant layline)
- Avant chaque croisement d'un groupe de bateaux convergents ou même avant chaque croisement d'un adversaire.

Positionnement et prise de risque

Mettre le positionnement en priorité, c'est choisir de limiter autant que possible les risques.

Le Haut Niveau ne peut pas être seulement cela:

Naviguer en limitant toujours le risque ne permettra que rarement de gagner

Naviguer sans gérer le risque ne permettra jamais de gagner.

Il faut savoir alterner les phases de prise de risque et de réduction du risque à chaque fois que la situation l'impose.

- le champion a appris à gérer le risque:

- le champion a appris à se connaître, car la gestion du risque répond aussi à des critères personnels:

→ J'ai une tendance à prendre beaucoup de risques. Dans ce cas, je dois savoir trouver les arguments pour diminuer mon niveau de risque lorsqu'il le faut.

→ Je suis d'un naturel prudent, je dois savoir aussi forcer ma nature et prendre plus de risques dans certains cas.