



MÉTHODE

Régate : les clés pour réussir son départ

Par **Manon Borsi**

Note des internautes :

0 commentaires

consultations

Publié le : 17/02/2010 08:37

Ingrid Petitjean et Nadège Douroux.

Ces deux pointures du 470 et de l'Equipe de France ont enchaîné [les meilleurs résultats](#) au plus haut niveau international pendant une dizaine d'années...

En ratant la plupart de leurs départs !
Désespérant !

Mais pas incurable... Après des mois de travail spécifique, les filles ont montré fin janvier à [Miami](#) qu'elles avaient la capacité de prendre de bons départs et d'accrocher le podium !

Aujourd'hui, elles acceptent volontiers d'expliquer leur nouvelle méthode.

[Compte à rebours de luxe.](#)



Actuellement troisièmes du classement mondial féminin de 470, Ingrid Petitjean (à droite) et Nadège Douroux cumulent par ailleurs cinq podiums sur des mondiaux, obtenus ces dix dernières années.
Photo © Jean-Marie Liot (DPPI / FFV)

Avant le signal d'attention

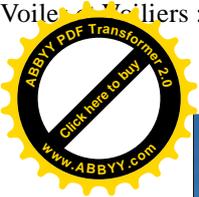
Bien avant le début des hostilités, l'équipage se rend sur l'eau pour affiner ses réglages en même temps qu'il étudie minutieusement le plan d'eau. **La stratégie du premier bord de près est en effet établie très tôt et c'est dans un second temps que l'équipage se soucie de la ligne de départ.**

Ingrid Petitjean prévient : *« Il est clair qu'un départ se prépare bien avant le début de la procédure, même s'il est difficile de déterminer avec exactitude le temps qu'on y passe... Dans notre fonctionnement, nous allons étudier la ligne en fonction du choix stratégique qu'on a fait ; il n'existe que quelques cas extrêmes qui nécessitent que l'on change cette hiérarchie. »*

470 = dériveur double olympique,
dessiné par André Cornu.

Ingrid Petitjean = barreuse.

Nadège Douroux = équipière.



Le départ se prépare bien avant le début de la procédure et pour ce faire, les informations récoltées pour l'élaboration de la stratégie (également entre les manches) sont essentielles.

Photo © Dan Nerney (Rolex)

La To do list d'Ingrid et Nadège pour maîtriser la ligne de départ

- Prendre des **repères à terre** pour vérifier son alignement.
- **Pointer la ligne au compas** afin de déterminer si la ligne est neutre ou si elle a un côté favorable.
- Se balader sur la ligne afin de **contrôler le défilement du repère**.
- Faire plusieurs allers-retours de manière à **bien sentir la ligne**, c'est-à-dire se familiariser visuellement avec les angles. Nadège Douroux : *«Savoir comment on avance sur la ligne est essentiel. Pendant ces allers-retours, on part régulièrement dans des petits bords de près pour voir à quel moment on franchit la ligne.»*
- Vérifier s'il y a du **courant** ; si oui, s'arrêter et voir comment le bateau dérape.
- Evaluer si l'**état de la mer** peut influencer la position du bateau arrêté.
- Surveiller l'**évolution du vent** et son incidence sur les repères de ligne et la manière dont la ligne sera franchie.

Entre 5' et 3' avant le top départ*

Ingrid : *«On enchaîne les bords de près très courts, de l'ordre d'une dizaine de secondes, sans jamais trop s'éloigner de la ligne, de manière à multiplier les prises de cap compas et faire un **suivi précis du vent.**»*

Rôles à bord

Barreuse : suivi du vent, surveillance des adversaires proches, susceptibles de venir se coller.

Equipière : prise d'infos sur l'intensité du vent, surveillance des bateaux éloignés et de la géométrie générale de la ligne.



A Miami, FRA 4 – le 470 d'Ingrid et Nadège – déboules sous le vent. La position de l'équipière, tendue au trapèze, indique qu'elles sont déjà à fond alors que leurs adversaires sont soufflées. Lancer plus tôt a été l'un des progrès déterminant que les Françaises ont faits ces derniers mois.

Photo © Dan Nerney (Rolex)

Dans les 3' avant le top départ*

Le suivi du vent se fait maintenant par observation de l'angle de route par rapport à la ligne.

A ce moment-là, **l'équipage sait généralement déjà où il veut partir, mais deux paramètres peuvent encore modifier ce choix jusqu'au dernier moment** : l'évolution du vent et la géométrie de la ligne, c'est-à-dire la localisation des zones à forte densité de bateaux.

Quand un paquet se forme, l'équipage décide s'il prend le risque de s'y joindre ou s'il préfère se tenir à distance. Il faut aussi évaluer si le paquet a tendance à se placer haut sur la ligne ou en retrait.

En effet, le **comportement de la flotte** – qui évolue selon son niveau, l'événement et les paramètres extérieurs tel une règle noire – est un paramètre à étudier. «*Selon les cas, la flotte est plus ou moins bagarreuse. En 2007, en Chine, il y avait du courant qui nous poussait au vent de la ligne, mais les filles ne cessaient pas pour autant de monter. On a dû faire une dizaine de départs sous règle noire et à chaque fois, deux ou trois équipages sautaient !*», se souvient la barreuse.

De même, l'adaptation ou non de la **taille de la ligne** au nombre de bateaux peut avoir une influence. Une ligne trop courte va engendrer des comportements plus agressifs ; une ligne trop longue va entraîner une perte de repères qui se traduira par une "banane" (les bateaux se placent en retrait, ou en avant dans le cas d'une "banane inversée").

Ingrid : «*A partir de là, il ne reste plus qu'à attendre la bascule...*»

**«Un départ ne s'évalue pas au moment du top départ,
mais trois ou quatre minutes après.»**

La phase critique avant le top départ

«*La bascule, c'est ce moment où toute la flotte cesse d'aller et venir sur la ligne et se place. Ce phénomène se produit parfois hyper tard, parfois assez tôt, explique Ingrid, mais quoi qu'il en soit, il faut savoir le capter. C'est sur ce point que l'on a fait le plus de progrès dernièrement, sachant que notre principal défaut a longtemps été de ne pas en tenir compte. Alors nous nous placions trop tôt, puis nous faisons avaler par la flotte.*»



Une fois ce cap-là passé, il s'agit de **défendre son territoire**, de préserver l'espace nécessaire pour partir le plus possible. C'est une **phase technique**, qui implique de maîtriser arrêt dynamique, lancement, temps sur distance, distance à la ligne, repères à terre...

Attention néanmoins, les filles soulignent que les départs ne se déroulent pas toujours ainsi et qu'il faut savoir **rester opportuniste**, quitte à se placer très tard, bien après les autres. *«In extremis on trouve un trou et hop ! on part !»*

Rôles à bord

Barreuse : maîtrise de la position du bateau et de son assiette, harmonisation de la technique, suivi du vent.

Equipière : contrôle de la distance à la ligne, suivi des repères, observation de la géométrie de la ligne, des alignements et des empilements, observation des autres bateaux, décompte au chrono. *«Il y a un moment où les choses vont très vite et où cela se joue au feeling.»*



«A partir du moment où l'on part devant, c'est clair que tout est plus simple, confirme Ingrid... Il y a longtemps, l'erreur qu'on a pu faire après un bon départ, cela a été de basculer dans une attitude conservatrice, au détriment de notre stratégie. Depuis, on a mis fin à ces dérives.»

Photo © Dan Nerney (Rolex)

Top départ

Aucune à bord n'a la responsabilité d'annoncer le moment où elles lancent... C'est-à-dire que dès que l'une dit *«On y va !»*, elles dégainent. Surprenant ?

Ingrid : *«Le lancement est non négociable. Il n'y a pas de discussion là-dessus.»*

«Vent frais et stratégie sont l'essentiel !»

Après le départ

Et s'il arrivait que pour une raison ou pour une autre – problème technique, adversaires zélées... – le départ soit raté, comment récupère-t-on la situation ?

Les filles sont catégoriques : **il faut savoir faire très tôt le deuil d'un mauvais départ et passer à la suite.**

Quelques pistes pour travailler le départ

- Beaucoup d'exercices de manœuvres et de technique pure : arrêt dynamique, lancement...
- Exercice de placement : l'équipage doit lever le bras au moment où il franchit la ligne et l'entraîneur contrôle son alignement.
- Exercice de groupe à contraintes, comme l'obligation de partir tribord, l'interdiction de virer dans les 30 dernières secondes, l'obligation de partir sous le vent de tel ou tel bateau... Le tout est d'apprendre à se sortir de toutes les situations.



« **Vent, rai**s et stratégie sont l'essentiel, rappelle la barreuse. Sachant que pour respecter sa stratégie, il faut accepter de naviguer dans les fumées ! »

L'équipière détaille : « Bien sûr, cela dépend de chaque situation et surtout de la stratégie que l'on a déterminée pour la suite. Mais **en général, tout recroiser pour partir en sens inverse n'est pas pertinent**, alors on attend de voir comment ça se passe. Généralement, devant non plus ce n'est pas parfaitement parti, donc ça dégage tout seul et on retrouve de l'air. »

Qu'est-ce qu'un bon départ ?

Ingrid : « Notre entraîneur Gildas Philippe nous dit que lorsqu'un équipage réussit un départ sur deux, c'est déjà énorme... Pour moi, j'ajoute qu'un départ ne s'évalue pas au moment du top départ, mais trois ou quatre minutes après. »



« Il faut tout faire pour éviter des adversaires identifiés comme des calamités sur une ligne... souligne Ingrid. On savait que ces Allemandes étaient des kamikazes. Elles ont bordé tôt, nous ont entraînés... Puis on les a laissées. Mais même si elles ont pris un rappel individuel, elle nous ont tuées. »

Photo © Jean-Marie Liot (DPPI / FFV)

Nadège renchérit : « **Que notre position au top départ soit bonne ou mauvaise, si quelques minutes après on est en position d'appliquer notre stratégie, on considère que notre départ était bon.** »

.....
 * Pour Ingrid et Nadège, les phases de départs ne sont pas exactement calées sur le temps restant avant le top départ, mais plutôt sur ce qu'il se passe sur la ligne.

.....
 Retrouvez Ingrid Petitjean et Nadège Douroux sur leur site, [ici](#).

M.B.