

**Zeitschrift:** Jeunesse et sport : revue d'éducation physique de l'École fédérale de gymnastique et de sport Macolin  
**Herausgeber:** École fédérale de gymnastique et de sport Macolin  
**Band:** 28 (1971)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Voile et régates  
**Autor:** Seydoux, Daniel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-997650>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

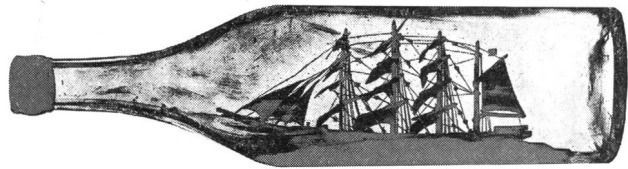
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Voile et régata

Daniel Seydoux



L'attrait de l'eau est une des forces les plus répandues et appelle à la navigation. Quiconque a navigué, naviguera toujours; c'est là le point de départ du yachting, mot anglais évoquant à tort les grands voiliers de plaisance, les gros bateaux à moteur et les casquettes blanches.

Pour les amis de l'eau, le yachting, c'est la somme de toutes les joies qu'ils éprouvent en naviguant pour leur plus grand plaisir sur n'importe quelle embarcation à voile. Ainsi compris, le yachting offre toutes les possibilités, peut remplir une vie, des vacances, un week-end ou une heure. Il s'adapte à toutes les eaux, à tous les pays, à toutes les situations de fortune.

Promenade sur les rivières calmes, navigation hauturière (haute mer), croisière côtière et régata. Chacun y trouve les joies qui correspondent à ses tendances, à ses moyens et à ses goûts.



Le Finniste au travail... ou la quintessence de la voile de plaisance. (Photo Erwan Quéméré)

Le lien commun entre tous ceux qui se livrent au yachting, c'est qu'ils ont tous à lutter contre les éléments. L'eau est toujours un adversaire dont il faut remonter les courants, déjouer les embûches, passer les vagues; le vent est un ennemi rusé et puissant qu'il faut vaincre et encore utiliser la force.

C'est la lutte courtoise pour le plaisir du risque qui a donné au yachting à voile son caractère essentiel et ses vertus.

Solidarité des yachtmen, amour du bateau qui mérite tous les soins nécessaires. Joie de la manœuvre exacte, précise, athlétique, acrobatique même, faisant appel à toutes les facultés humaines: l'intelligence, l'instinct, le sens de l'observation, l'habileté manuelle. Union de l'homme et de l'engin pour mener à bien la lutte contre les éléments, les vents et les concurrents.

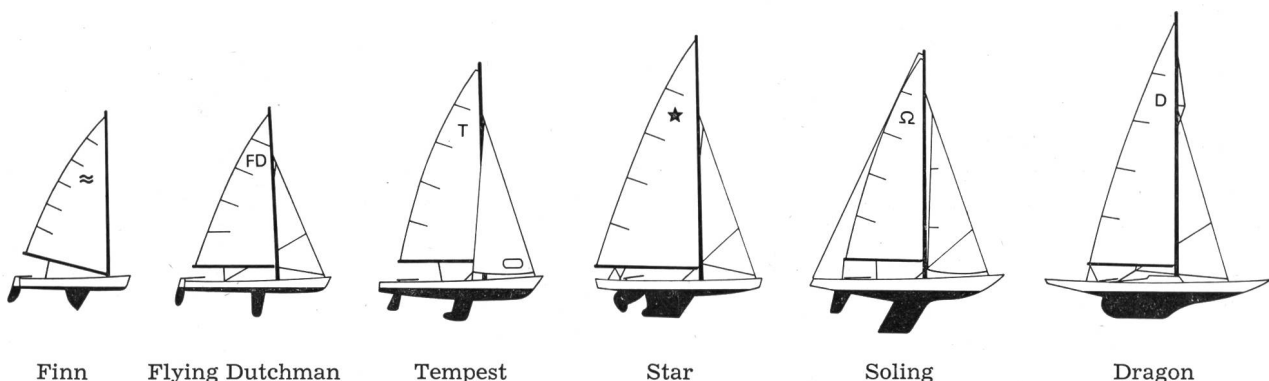
Le yachting à voile, bien que discipline olympique, n'est pas toujours pris au sérieux. Peut-être y a-t-il trop de séries, trop de championnats sans participation relevée?

D'autres épreuves, elles, sont du plus haut intérêt, notamment celles disputées dans les séries olympiques et internationales: Soling, Dragon, Star, Tempest, pour les bateaux lestés. Flying Dutchman (FD) et Finn (solitaire) pour les dériveurs, ainsi que dans les séries des 505, Corsar, Lightning, Fireball et d'autres.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, il est bon de dire ou de rappeler que la navigation sportive n'est pas une distraction de tout repos. Sans préparation physique consciencieuse durant l'hiver, il n'est aujourd'hui pas possible de faire des résultats valables durant la saison. Cet entraînement physique sera suivi d'un entraînement intensif à la manœuvre, à l'empannage, au réglage du bateau, à l'essai du matériel puis à la régata dans la saison.

Aujourd'hui la voile n'est plus un rêve inaccessible. Il existe sur le marché une quantité de types différents de bateaux à voile avec toutes sortes de caractéristiques techniques. Pour préciser les idées, bornons-nous à citer les bateaux de compétition classés officiellement en série olympique. Pour les épreuves olympiques de 1972 en rade de Kiel, les six bateaux suivants ont été choisis par l'International Racing Union (IRU):

- deux dériveurs: Finn (monoplace); Flying Dutchman (2 équipiers);
- quatre quillards (bateaux à quille): le Tempest (2 équipiers), le Star (2 équipiers), le Dragon (3 équipiers), le Soling (3 équipiers).

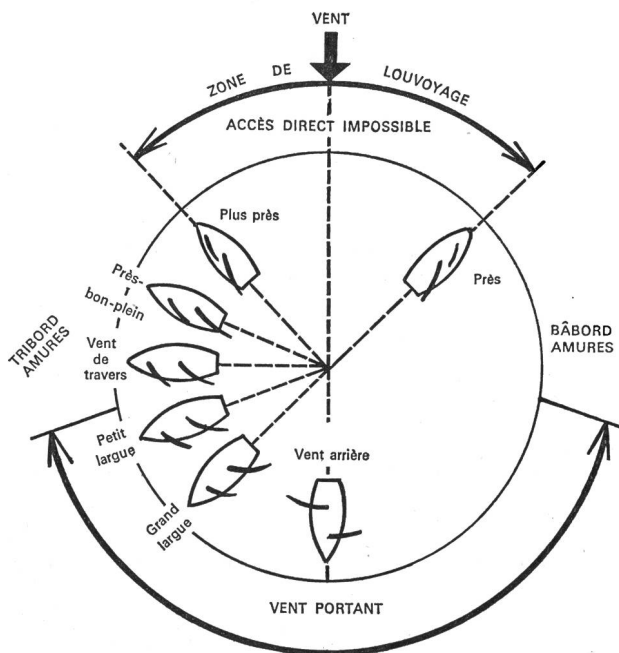


Tous ces bateaux sont des monotypes, c'est-à-dire construits selon des normes fixes, ne permettant aucune modification de structure ou de construction; un certificat de jauge très précis et visé par une instance

nationale en fait foi. De plus, avant chaque championnat international, les voiles et coques sont strictement contrôlées et mesurées.



La planche ci-dessous nous permet de comprendre quelques expressions fréquemment utilisées.



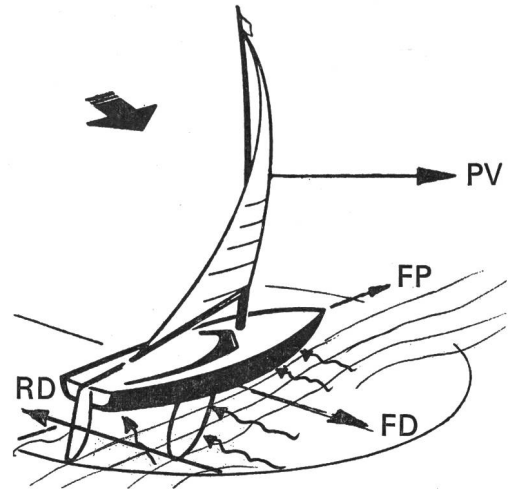
L'allure d'un bateau est non pas une vitesse, mais l'orientation du bateau par rapport au vent. Il y a quatre allures principales:

- 1) le près
- 2) le large
- 3) le vent de travers
- 4) le vent arrière

L'amure est le côté où souffle le vent: tribord ou bâbord.

#### Déplacement du bateau

- PV = Poussée vélique
- FP = Force propulsive (route du bateau)
- FD = Force de dérive
- RD = Résistance à la dérive



#### La régates

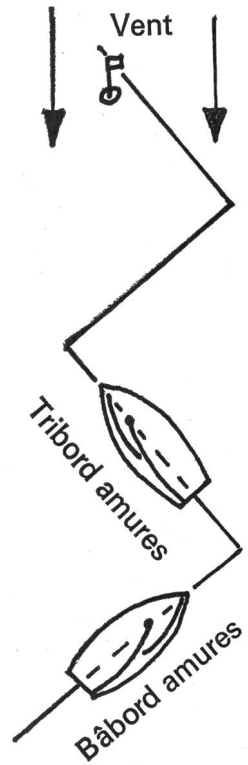
Le meilleur conseil à donner au débutant est de faire de la compétition, c'est l'unique façon de faire de rapides progrès et de tirer le maximum possible de son embarcation. Après avoir fait un apprentissage dans le club de son choix et s'être ainsi rodé, il faut se lancer dans la compétition. On y apprend plus en un week-end de régates qu'en trois mois passés à naviguer en solitaire sur l'un ou l'autre plan d'eau.

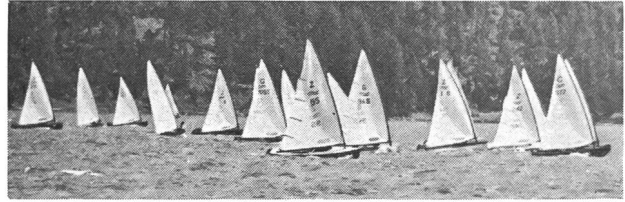
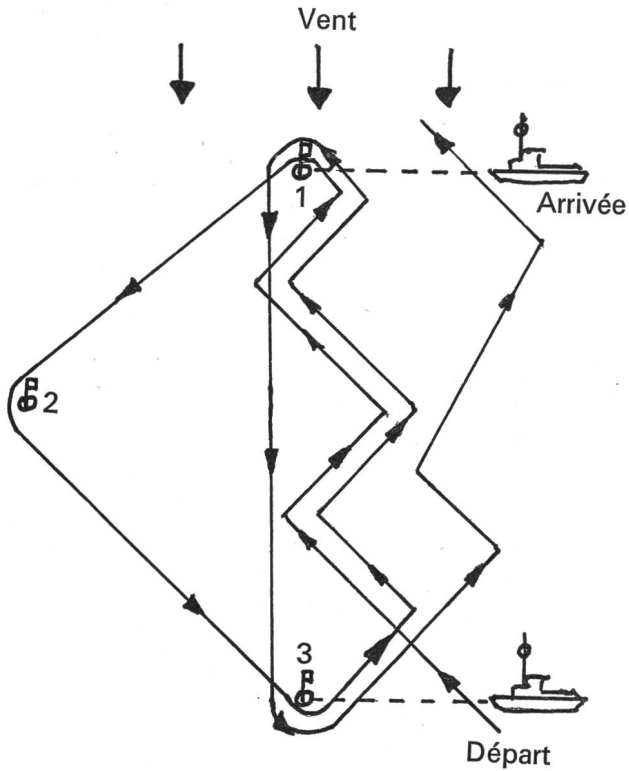
Le parcours de régates est délimité par des marques, bouées portant des pavillons distinctifs dont la couleur ou le numérotage, l'emplacement et le sens de passage sont toujours précisés dans les instructions de course remises aux participants. Les parcours sont en général choisis en fonction de l'axe du vent atmosphérique et comportent l'obligation à tous les voiliers de naviguer à toutes les allures du près serré (contre le vent) au vent de travers et arrière.

Le louvoyage (navigation contre le vent) demande le plus d'adresse, de coup d'œil, de rapidité de manœuvre, le vent étant très rarement régulier en force et en direction. Le louvoyage représente la portion la plus importante du parcours. Il ne suffit pas d'aller vite, il faut aussi choisir sa route en utilisant au mieux les sautes de vent et les courants tout en tenant compte des autres concurrents et en les surveillant.

Un parcours de régates du type olympique se compose de trois marques formant un triangle et permet les évolutions suivantes: trois remontées au vent, deux bords de large et un bord de vent arrière.

Pour la série dériveur solitaire, la distance entre la marque No 3 et la marque No 1 est de 1,3 mille, soit 2400 mètres environ. L'ensemble du parcours peut être évalué à environ 13,5 kilomètres. Mais comme au louvoyage le double de la distance reliant les deux bouées est à parcourir trois fois, on peut donc estimer la route vraiment établie à environ 20 kilomètres. Elle varie jusqu'à environ 30 kilomètres pour les autres séries de lestés.





### La tactique

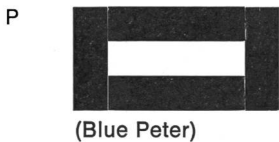
Souvent avant le départ, la tactique a déjà commencé. Dès le départ donné, le barreur n'a qu'une préoccupation, celle d'aller vite et de faire de la route au vent (du cap). Après quelques instants, il commencera à se concentrer sur la tactique. La régata est un combat où l'attaque et la défense entrent constamment en jeu. Un habile tacticien essaiera de déjouer les attaques de ses adversaires en contre-attaquant lui-même.

Ainsi, tout au long de la régata, ce jeu se poursuivra tout en cherchant à donner le maximum de vitesse au bateau et en respectant les nombreuses règles relatives aux virements de bord, priorités, engagements, obstacles et autres règles particulières.

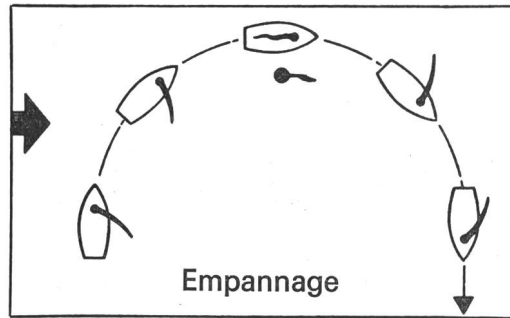
Dès le passage de la marque au vent, atteinte en louvoyant et doublée du côté prescrit (généralement bâbord) et dans l'ordre indiqué, le bateau continue au large, c'est-à-dire en route directe sur la bouée de large No 2 qu'il devra contourner en empannant (passage de la voile sur l'autre côté, vent de travers).

### Le départ

La ligne de départ ainsi que celle d'arrivée sont représentées par l'alignement de deux bouées flanquées d'un drapeau jaune ou rouge ou bien par l'alignement d'une bouée et d'un bateau avec un fanion et un mât. Ce bateau fait office de start et le comité de course prend place à bord. Dix minutes avant le départ retentit le signal d'attention et le pavillon distinctif de série est hissé. Cinq minutes avant le départ, le comité de course hisse le pavillon du code international et en même



temps retentit le signal d'avertissement. Dès cet instant, on est considéré être en course et il faut plus que jamais respecter les règles. Il est nécessaire de bien connaître la pavillonerie et les règles afin d'éviter toute surprise. La plupart des communications se font au moyen des pavillons. Le départ est donné lorsque les deux pavillons d'attention et d'avertissement sont amenés ensemble. Il est donc nécessaire aux concurrents de prendre le temps au moyen de chronomètres spéciaux afin de prendre un bon départ. Le départ est déterminant en régata. Un bon départ aide à figurer aux places d'honneur. Certains attribuent une part de 40 pour cent au départ par rapport à l'ensemble de la régata. Il doit se préparer très soigneusement, parfois dans des conditions très difficiles. Ceux qui franchissent la ligne avant le signal de départ sont rappelés et peuvent prendre un nouveau départ en passant à l'extérieur des bouées de départ sans gêner les concurrents en course. Si trop de concurrents à la fois coupent la ligne avant le signal, c'est par un pavillon de rappel général que les navigateurs reprendront un nouveau départ dix minutes plus tard.



La voile est entièrement prise à contre et va s'établir sur l'autre amure, entraînant la bôme dans un mouvement fauchant dont le barreur est souvent la victime.

Ainsi de la navigation dite en finesse (vent devant), le bateau passe à la navigation en poussée (vent de travers et en arrière). C'est souvent à ces deux allures (direction du bateau par rapport à celle du vent) que





les choses se compliquent par vent fort. L'empannage, manœuvre la plus délicate de la navigation à voile et plus particulièrement de la régates, sera toujours aussi redouté par le barreur chevronné et même le champion que par le débutant insouciant. C'est souvent dans l'exécution d'un empannage que se distingue un barreur ou un équipage. Le bateau allant très vite, son comportement est pareil à celui d'une voiture sans freins. Il faut prendre une décision demandant coup d'œil, agilité ainsi que confiance en soi. C'est à ce moment que le chavirage guette le barreur de dériveur. Le chavirage n'est pas toujours brutal au point d'empêcher un équipage de dériveur à ne pas poursuivre la régates. Lorsque tout semble perdu, la meilleure attitude consiste souvent à lâcher la barre et les écoutes (cordes) et à se mettre au vent. Si la manœuvre ne réussit pas, il faudra veiller à ne pas aggraver la situation en entraînant le bateau dans un retournement complet (coque en l'air, mât et voile au fond). Un bateau simplement chaviré sur le côté peut être redressé en quelques secondes suivant le réflexe et la technique de l'équipage et plusieurs minutes, voir... peut-être jamais dans les pires des cas.

Mais les vagues et le vent frais passent toujours et s'enfuient, il faut à nouveau se préparer à virer la bouée sous le vent (No 3) avant la remontée au près,



que suivra une descente vent arrière suivie de la dernière remontée au près avant l'arrivée.

Le contrôle de chaque participant et le marquage des bateaux va encore s'intensifier, mais il y a le courant, la dérive, les refus possibles de la brise et l'homme calcule, mais c'est le coup d'œil qui juge et tranche en dernière analyse. Le barreur à l'affût est prêt à toute éventualité. Pare à virer ! Envoyez !

## Nouveaux maîtres de sport

Une volée de maîtres et maîtresses de sport vient de terminer ses 2 ans de stage de formation à l'EFGS.

Le 17 septembre, 22 d'entre eux ont été diplômés, alors que 6 autres le seront plus tard, lorsqu'ils auront rempli toutes les conditions.

Voici la liste des nouveaux diplômés:

Bärlocher Ruth: athlétisme et gymnastique artistique.

Boesch Barbara: gymnastique féminine.

Bolliger Esther: gymnastique féminine.

Borgue Chantal: athlétisme, ski, volley-ball, gymnastique.

Courvoisier Martine: volley-ball.

Fragnière Anne-Lyse: athlétisme, gymnastique artistique, volley-ball, gymnastique féminine.

Gabathuler Silva: tennis.

Isenschmid Verena: gymnastique féminine.

Arioli Alex: handball.

Bäni Peter: canoë.

Borel Pierre: basket-ball.

Dalle Vedove Guido: gymnastique artistique.

Franscini Marco: ski.

Frick Albert: ski.

Gabathuler Hansjakob: athlétisme, ski.

Guggenbühl Gerold: athlétisme.

Jucker Peter: athlétisme.

Kellenberger Willi: athlétisme.

Rouzeau Daniel: tennis, volley-ball.

Sprecher Heinrich: ski.

Tall Jon Carl: ski.

Züllig Ernst: handball.