

**Zeitschrift:** Macolin : revue mensuelle de l'École fédérale de sport de Macolin et Jeunesse + Sport  
**Herausgeber:** École fédérale de sport de Macolin  
**Band:** 43 (1986)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Déroutement d'une journée de régates internationale sur mer  
**Autor:** Bäni, Peter / Schweizer, Thomas  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-998422>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

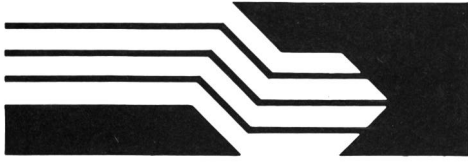
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 02.05.2026

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



## Déroulement d'une journée de régates internationale sur mer

Peter Băni et Thomas Schweizer  
Traduction: Françoise Huguenin

*Celui qui pratique la régates a lu, en général, bon nombre de livres sur le yachting et il connaît l'essentiel des problèmes qui se rapportent à ce sport, surtout s'ils sont d'ordre tactique. S'il tient à se mettre en évidence, il doit aussi maîtriser à la perfection toute la stratégie du «départ sous le vent» et des minutes qui précèdent ce moment capital pour la réussite. Par contre, il est rare de le voir se préoccuper de l'élément psychique sans lequel – et on le sait bien de par les expériences faites dans d'autres sports – tous les autres sont bien fragiles pourtant. Peter Băni, maître de sport, responsable des sports nautiques à l'EFGS et entraîneur national (il a aussi participé, en 1972, aux Jeux olympiques dans la spécialité du canoë), et Thomas Schweizer, grand connaisseur de tout ce qui touche à la voile (il est membre de l'équipe nationale depuis plus de 7 ans) proposent aux lecteurs de MACOLIN, ci-après, un exemple de préparation au départ qui inclut cet aspect. Bien que le langage technique utilisé soit assez hermétique pour les non-spécialistes, ce texte se lit avec intérêt, car il permet de suivre la montée du suspense au fur et à mesure qu'approche le moment fatidique du départ. En outre, le petit lexique technique proposé en conclusion permet de pénétrer quelque peu dans les dédales d'un langage chargé, de toute façon, de couleur poétique. (Y.J.)*

### Situation:

5e jour/5e manche/au total 6 manches/3 Beaufort/selon la météo, le temps devrait rester stable/prochain départ à 11 h/temps nécessaire pour se rendre sur la ligne de départ depuis le port: 45 minutes.

### Veille:

Disqualifiés à cause d'un abordage à mi-parcours, en bonne position, avec bonne vitesse par vent force 5.

### Classement intermédiaire:

10e rang sur 46 bateaux classés.

### Objectif:

Place 6 à 8.

### Remarque:

Dans l'exemple suivant, il est question de la participation à une régates de Tornados. Pour d'autres séries de bateaux, certains détails seraient différents.

### Activités / déroulement

Réveil à 7 h 30

Observer la mer et le temps:

S'habiller

Aller déjeuner; observer à nouveau le temps; discuter de la situation avec l'équipier (2).

a) Le vent augmente:

b) Le vent diminue:

Réviser mentalement le bateau:

Faire une brève analyse des manches précédentes:

Fixer la tactique de la journée:

Empaqueter un petit ravitaillement

### Réflexions / considérations / suppositions

3 Beaufort (1); il ne faut donc pas s'attendre à un départ retardé; cela signifie: se lever sans attendre et activer.

Etant donné qu'il y avait également beaucoup de vent la veille et que nous étions satisfaits de la vitesse du bateau, il n'était pas nécessaire de prévoir d'emblée des modifications au niveau des réglages (3).

Changer éventuellement de foc (4) et mettre des lattes (5) plus souples dans le haut de la grand'voile (6).

Qu'est-ce qui doit être encore réparé?

- Notre disqualification est déjà notre résultat biffé, c'est pourquoi, pour atteindre notre objectif, nous devons particulièrement faire attention aux abordages et aux faux départs.
- Le 10e rang ne correspond pas à nos attentes et, comme il ne nous reste plus que deux manches à disputer aujourd'hui, il est absolument nécessaire d'entreprendre quelque chose.

Attaque contrôlée, c'est-à-dire prendre certains risques en louvoyant – choix des bords (7). Si nous sommes mal placés à la première bouée, essayer de dépasser sous le vent (8) sur les deux bords de largeur (9). Etre toutefois prudents lors des virements de bouées et au départ! L'équipier doit absolument garder l'œil ouvert au vent (10), afin de contrôler si nous sommes dans la dévente (11) d'un autre bateau.

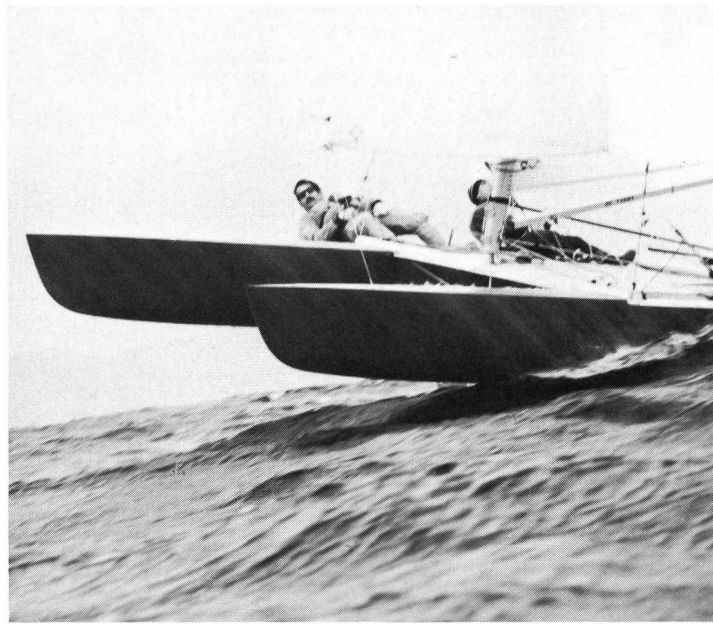
## Activités / déroulement

*Mettre les verres de contact/empaqueter les habits de voile:*

*A 8 h 45, départ pour le «club-house» à vélo ou à pied:*

*A 9 h 00, consulter le tableau noir au «club-house»:*

*Etudier la carte météo (peut-être existe-t-il des informations météo plus précises):*



*Au près serré sur tribord amure par vent force 6 (Th. Schweizer/A. Scheurer devant Hyères).*

*Aux environs de 9 h 15, se rendre vers le bateau et procéder aux préparatifs généraux*

*Procéder à un bref contrôle général:*

*Lancer un regard sur la mer depuis le débarcadère du port:*

*Choisir le matériel et procéder au réglage de base:*

## Réflexions/considérations/suppositions

Par vent force 3, il est nécessaire de prendre tous les vêtements jusqu'au bateau.

Mouvement.

La disqualification de la veille est-elle confirmée?

Les points obtenus à cet effet sont-ils exacts?

Etablir une comparaison avec la veille: suivre également l'évolution des conditions météorologiques pour les prochains jours.

## Activités / déroulement

*Préparer la grand'voile:*

*Gréer (19):*

- tourner le bateau dans le vent
- établir la grand'voile
- tendre le gréement (20)
- changer de vêtements

- ranger le ravitaillement
- établir le foc
- fixer le gouvernail (21)
- fermer les couverts des flotteurs

*Se concentrer sur la régata*

*Attendre à la queue leu leu pour la mise à l'eau du bateau (dernier contrôle)*

*Faire en sorte qu'à 10 h 00, tout le monde soit sur l'eau*

*Après être sorti du port: faire un dernier contrôle des fonctions (avec un peu de routine, un bref regard sur tout le bateau est suffisant)*

*Lâcher la barre:*

*Observer le temps, en particulier les nuages:*

*S'habiller complètement; resserrer la ceinture de trapèze et mettre la veste de sauvetage*

*De 10 h 20 à 10 h 40, se rendre vers le bateau-start:*

*Manger éventuellement quelque chose*

*A 10 h 45, arriver vers le bateau-start:*

## Préparatifs de dernière minute

*Naviguer sur tribord amure (24) au près serré (25) et traverser la ligne de départ:*

*Jusqu'à 10 h 50, attendre le coup de canon des 10 minutes*

*Tirer un bord de réglage au près serré sur tribord amure:*

*- étarquer éventuellement différemment:*

*- entre-temps: lire et inscrire le cap indiqué par le compas sur tribord amure au près serré:*

*Virer sur babord amure (26)*

## Réflexions/considérations/suppositions

Tendre les lattes; juste assez pour que la chute (18) ne ferme pas.

La combinaison sèche est-elle nécessaire ou la fourrure polaire avec l'overall est-elle suffisante?

La longueur de la barre (22) ne s'est-elle pas déréglée?

Le bateau est-il aussi ardent (23) que les jours précédents?

Les conditions atmosphériques évoluent-elles comme la météo l'a prédit?

Mettre au point le réglage de régata, c'est-à-dire «échauffer» et optimiser le bateau et l'équipage en vue de la régata (allures, manœuvres).

Quels sont les pavillons hissés? L'azimut de la bouée au vent est-il déjà inscrit au bateau-start?

Quel est le côté de la ligne de départ le plus favorable?

La voile porte-t-elle bien? Le bateau est-il mou ou ardent?

Observer à nouveau.

Même si le vent est établi et souffle dans la même direction depuis plusieurs jours, il peut se produire une petite déviation du lit du vent.

## Activités / déroulement

*Lire et inscrire le cap indiqué par le compas sur cette amure:*

*Abattre (27) jusqu'au vent arrière (28) en direction du bateau-start:*

*«Parquer» le bateau près du bateau-start et attendre le coup de canon des 5 minutes:*

*A 10 h 55, coup de canon des 5 minutes:*

*«Parquer» le bateau sur la ligne de départ et attendre*

*Toutes les 30 secondes, l'équipier donne le temps restant:*

*Environ 3 minutes avant le départ, dernière appréciation de la situation:*

## Réflexions / considérations / suppositions

La différence par rapport au cap précédent se situe-t-elle entre 85° et 90°?

Si non, pourquoi? Les vagues ne vont-elles pas dans la même direction que le vent? Par exemple à cause d'une déformation des rives (crique ou presqu'île) ce qui fait que l'on navigue, sur un bord, plus contre les vagues que sur l'autre bord, empêchant de faire le même cap sur chaque amure?

Décider, avec l'équipier, où nous allons prendre le départ.

Si nous observons le vent sur le plan d'eau de régate, pouvons-nous déterminer un côté avantage, dû à une forme particulière de la rive, à un courant local ou à une formation nuageuse?

Comment se présentait la situation les jours précédents?

Si nous regardons d'autres bateaux naviguant au près serré au-delà de la ligne de départ: font-ils le même cap que nous auparavant, ou le vent a-t-il changé de direction?

Le comité de course a-t-il déjà déplacé la ligne de départ?

Convenir avec l'équipier de quel côté nous naviguerons le premier bord de près.

Ma montre est-elle à l'heure exacte?

Y a-t-il déjà beaucoup de bateaux sur la ligne de départ?

Si oui, choisir tout de suite un «trou» dans le secteur prévu.

Si nous nous trouvons devant d'autres bateaux, nous reculons pour ne pas provoquer un faux départ (voir plus haut: «Fixer la tactique de la journée»). Nous restons cependant toujours à l'avant et nous essayons d'avoir de la place sous le vent (29), afin de pouvoir abattre, puis accélérer avant le départ. Mais attention, il faut veiller à ce que le «trou» sous notre vent ne soit pas trop grand pour qu'un concurrent ne soit pas tenté de venir se placer dans cet espace libre et de nous bloquer ainsi.

Le vent n'a-t-il pas tourné, rendant soudainement l'autre côté de la ligne de départ plus propice?

- Si oui, corriger tout de suite le tir après en avoir brièvement discuté avec l'équipier, et chercher un autre «trou» au nouvel emplacement.
- Si non, y a-t-il des «cracks» qui prennent également le départ dans notre secteur?
  - Si oui, est-ce que notre analyse de la situation se confirme?
  - Si non, pourquoi notre lieu de départ pourrait-il être mauvais? Y a-t-il moins de vent de notre côté? Le courant est-il défavorable? etc.

## Activités / déroulement

*A 10 h 59, règle de la dernière minute: le temps restant est donné toutes les 5 secondes:*

*L'équipier ne porte maintenant son regard plus qu'au vent, afin qu'il puisse tout de suite annoncer au barreur si quelqu'un «tire» un peu; il faut, en effet, éviter d'être trop couverts pour ne pas être déventés.*

*30 secondes avant le départ: l'équipier s'accroche au trapèze (31):*

*20 secondes avant le départ:*

## Réflexions / considérations / suppositions

Celui qui veut prendre le départ sous notre vent est-il connu comme «faiseur de cap extrême», ce qui pourrait lui permettre de nous coincer?

Si oui y a-t-il, sous son vent, encore suffisamment de place pour un bateau?

- Si oui, nous reculons immédiatement, abattons et allons dans le «trou».
- Si non, nous essayons d'agrandir l'espace qui nous sépare, afin d'avoir assez de place sous le vent pour pouvoir faire plus de vitesse, après le départ, avec moins de cap.

Sommes-nous couverts au vent par d'autres voiles, pour que notre numéro de voile ne puisse pas être reconnu?

Sommes-nous loin de la ligne de départ? Une visée sur la bouée sous le vent est-elle possible?

La grande écoute (30) est-elle en ordre, afin de pouvoir la border rapidement?

Si nous nous trouvons au milieu de la ligne de départ, nous pouvons éventuellement avancer un peu car, selon les expériences faites, les bateaux du centre sont toujours un peu en retrait, ce qui signifie que l'on est effectivement sur la ligne alors que l'on a l'impression de l'avoir déjà dépassée.

Définir quelle est la grandeur de l'espace sous le vent, pour pouvoir évaluer la distance à partir de laquelle je peux border et abattre sans gêner le bateau sous le vent. Si tout un groupe de bateaux tirent au vent, nous sommes obligés de suivre le mouvement, sous peine d'être dans la dévente de ces derniers.



*Cohue au départ, sur le lac de Garde.*

## Activités / déroulement

15 secondes avant le départ:

10 à 5 secondes avant le départ:

5 secondes avant le départ:

Après le départ:

## Réflexions / considérations / suppositions

Je borde lentement et j'abats.

Est-ce que je ne gêne pas le bateau sous mon vent? Un concurrent au vent n'abat-il pas sur moi?

Je lofe jusqu'au près serré et borde à fond la grand'voile.

Le départ a-t-il été bon?

Quelle est notre position?

Dois-je faire du cap pour éviter un bateau sous le vent ou «laisser aller» le bateau pour éviter qu'un «concurrent» au vent ne nous dévente?



Cohue lors du virement d'une bouée par vent force 1.

L'équipier regarde s'il n'y a pas un rappel général et si les pavillons correspondants sont hissés:

- Si non, il observe notre vitesse et contrôle le cap du compas. Si le vent nous force à abattre alors que nous voulions naviguer du côté droit du premier bord de près, il faut envisager un virement de bord (32).
- Si oui, nous continuons la course sur une petite distance, afin d'observer la vitesse du bateau par rapport à celle des autres. Nous contrôlons également le cap du compas et, si le vent a tourné, on inscrit ce nouveau chiffre, afin de pouvoir constater, plus tard, une certaine tendance.

Nous ne retournons pas trop tard sur la ligne de départ, afin de ne pas être victimes de la «règle des 5 minutes sans rappel» (33). Nous observons si le comité de course a modifié la ligne de départ; si oui, quel est actuellement le côté le plus favorable?

Brève analyse du départ et de la vitesse du bateau avec l'équipier, puis modifications éventuelles.

Se référer, ensuite, aux premiers points figurant sous «préparatifs de dernière minute!».

## Quelques termes techniques

- (1) *Beaufort*: (échelle de) sert à classer la force du vent de 1 à 12
- (2) *Equipier*: membre de l'équipage qui s'occupe du foc
- (3) *Modification des réglages*: action de régler favorablement la voile et le mât en fonction de l'allure et de la direction du vent
- (4) *Foc*: petite voile avant, maniée par un membre de l'équipage
- (5) *Latte*: en bois ou en fibre de verre; sert de raidisseur à la chute de la voile
- (6) *Grand'voile*: grande voile arrière, maniée par le barreur
- (7) *Choix des bords*: choix d'une distance parcourue sur une même allure
- (8) *Sous le vent*: désigne le côté où va le vent par rapport à l'axe du bateau
- (9) *Bord de largue*: se dit de l'allure sous laquelle navigue un bateau recevant le vent de  $\frac{3}{4}$  arrière
- (10) *Au vent*: désigne le côté d'où vient le vent par rapport à l'axe du bateau
- (11) *Dévente*: zone de dévente: secteur où il est impossible de prendre le vent ou de le recevoir, par exemple à cause d'un bateau
- (12) *Ecoute*: brin qui sert à régler une voile
- (13) *Manille*: anneau métallique en forme de U, qui peut être fermé avec un boulon
- (14) *Trampoline*: pour un tornado: «canevas» tendu entre les deux flotteurs
- (15) *Sangles de rappel*: sangles fixées dans le cockpit, sous lesquelles on peut mettre les pieds pour pouvoir se pencher à l'extérieur sans perdre l'équilibre
- (16) *Flotteurs*: coques
- (17) *Point de rappel du foc*: point bien précis à partir duquel est tiré le foc
- (18) *Chute*: bord arrière de la voile
- (19) *Gréer*: équiper le bateau
- (20) *Grément*: mât complet avec haubans et accastillage
- (21) *Gouvernail*: partie du bateau permettant de le diriger et constituée du safran et de la barre
- (22) *Barre*: pièce de bois ou de métal qui sert à faire tourner le safran
- (23) *Ardent*: se dit d'un bateau qui a tendance à lofer (contraire: mou)
- (24) *Tribord amure*: lorsque le bateau reçoit le vent du côté droit, toujours en regardant la proue
- (25) *Au près serré*: allure qui consiste à serrer le vent le plus possible
- (26) *Babord amure*: lorsque le bateau reçoit le vent du côté gauche, toujours en regardant la proue
- (27) *Abattre*: éloigner la proue du bateau du lit du vent (contraire: lofer)
- (28) *Vent arrière*: un bateau navigue vent arrière lorsqu'il est poussé par le vent et qu'il se déplace dans une direction identique
- (29) *Place sous le vent*: place libre du côté où va le vent par rapport à l'axe du bateau
- (30) *Grande écoute*: brin servant à border ou à choquer la grand'voile
- (31) *Trapèze*: dispositif qui permet à l'équipier d'utiliser tout son poids du corps pour se pencher à l'extérieur et faire ainsi la contrebalance lorsque le bateau gîte
- (32) *Virer de bord*: changer d'amure en faisant passer le bateau par la position vent debout (contraire: empanner)
- (33) *Règle des 5 minutes sans rappel*: celui qui se trouve encore 5 minutes avant le départ, devant la ligne de départ, est disqualifié d'avance. ■