

DE QUELQUES NOTIONS DE TACTIQUE EN REGATE



Plan

A – LES PARCOURS	p 3
1) Les parcours de régates	
2) Effectuer un parcours	
B – DES REGLES DE COURSE	p 7
1) Bâbord, tribord amure	
2) Règle 10 (et règle 14)	
3) Route libre derrière et règle 12	
4) Engagement définition et règle 11	
5) Règles 15, 16 et 13	
C – LE DEPART	p 21
1) La ligne de départ	
2) Les procédures de départ	
3) De quelques règles applicables au départ	
a) règle 17	
b) Règle 18	
4) Tactique au départ	
5) choix tactiques au départ	
6) Les départs anticipés.	
D – TACTIQUE SUR LE BORD DE PRES	p 45
1) Le dévent	
2) Le secteur de louvoyage	
3) Tactique après le départ selon les circonstances	
a) option vitesse	
b) option cap	
c) Le VMG	

- 4) Règles de positionnement tactique au près
- 5) Stratégie en fonction des variations de vent
 - a) vent qui bascule
 - b) vent qui oscille
- 6) Tactique selon les variations de force du vent (Le mode pression)
- 7) Le marquage des adversaires au près
- 8) Que faire en caas de croisement non prioritaire ?

E – LA MARQUE AU VENT p 79

- 1) La règle 18
- 2) Tactique d’approche de la marque avant la zone
- 3) Tactique dans la zone à la bouée de près

F – LA DESCENTE SOUS SPI p 99

- 1) Le cadre de vent arrière
- 2) Le cône de déventement
- 3) stratégie selon le vent au portant
 - a) bascule au portant
 - b) vent oscillant
 - c) la route idéale au portant
- 4) Schémas tactiques au portant
- 5) Du retour de la règle 18
- 6) Affalage du spi

G – LA BOUEE SOUS LE VENT p 121

- 1) La règle18 à la bouée sous le vent
- 2) Contournement tactique ou au plus près
- 3) trajectoire à la marque
- 4) La fin de la règle 18
- 5) Résumé de la règle 18
- 6) Engagements multiples
- 7) Choix tactiques pour approcher et virer une marque sous le vent
 - a) bouée à contourner à bâbord
 - c) Bouée à contourner à tribord
- 8) Passage d’une porte sous le vent

H – EN FINIR p 139

- 1) définition de finir
- 2) La règle 18 sur la ligne d’arrivée

CONCLUSION.

Parcours de régates ,tactique

Pièce en 3 actes
Et deux entractes

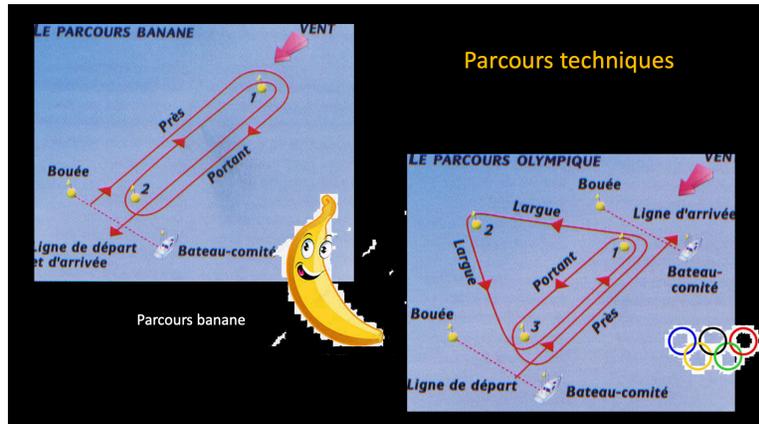


Une régates, cela commence avant de quitter le quai et se termine sur la ligne d'arrivée. Voire même au pot qui accompagne la remise des prix lors des échange entre équipages. Le but d'une régates est de réaliser le parcours le plus rapidement possible en respectant les règles et les adversaires !

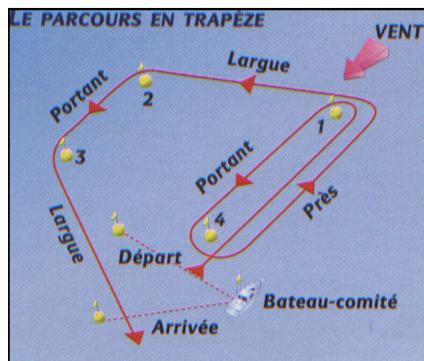
A - LES PARCOURS

1) Les parcours de régates peuvent être variés.

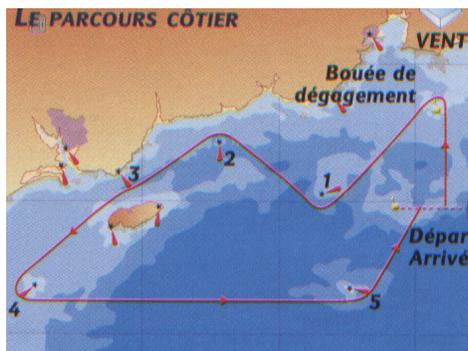
Il existe des parcours techniques : parcours aller-retour ou parcours banane, parcours olympique moins usité actuellement, et ceux-ci connaissant des variantes



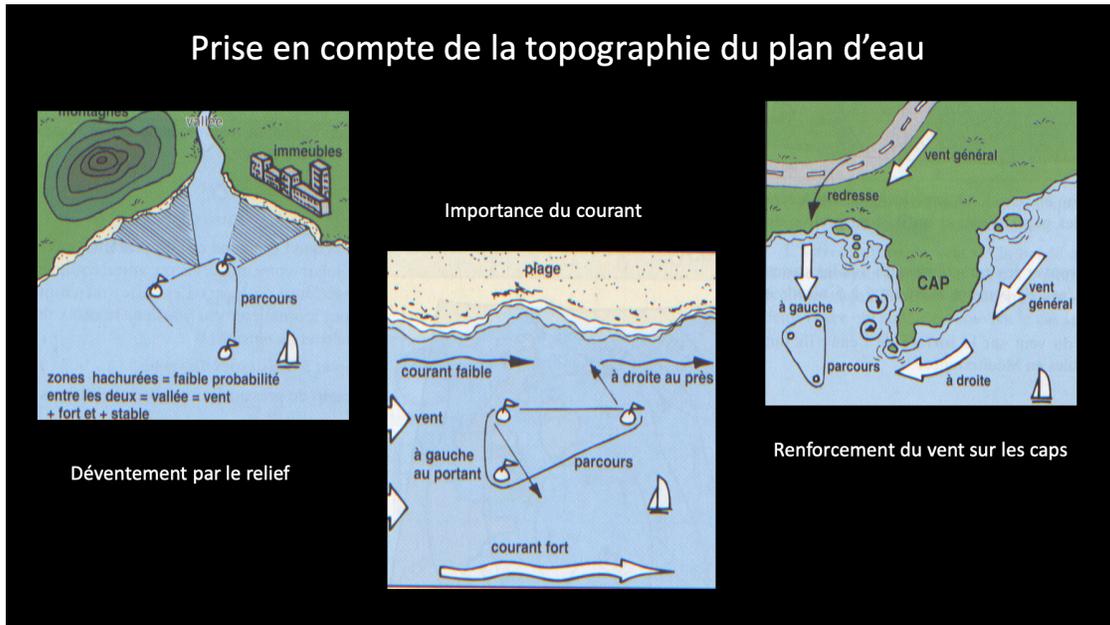
Le parcours aller-retour avec une montée au vent et une descente au portant offrent de réelles options stratégiques.



Et puis il existe des parcours côtiers qui utilisent des marques naturelles.

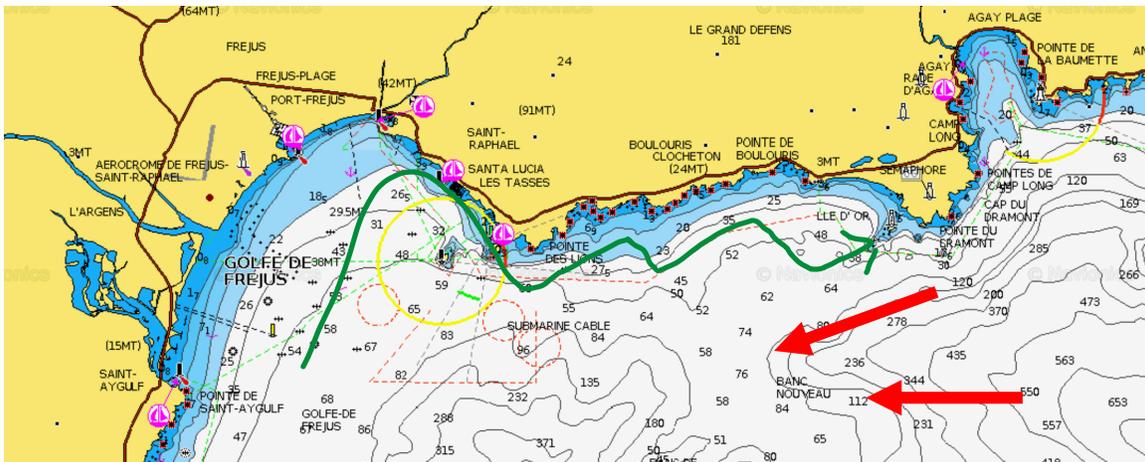


Sans oublier les parcours hauturiers. Par exemple la croisière bleue !



Dans tous ces parcours des facteurs extérieurs peuvent prendre de l'importance.
 La côte : des immeubles ou une colline peuvent créer de zones moins ventées
 Au contraire un cap ou le passage entre deux îles, va entraîner une accélération du vent par un effet Venturi
 Enfin le courant est un facteur majeur dans les régions à marées. [On naviguera proche de la côte dans un courant contraire et au large si le courant est favorable.](#)

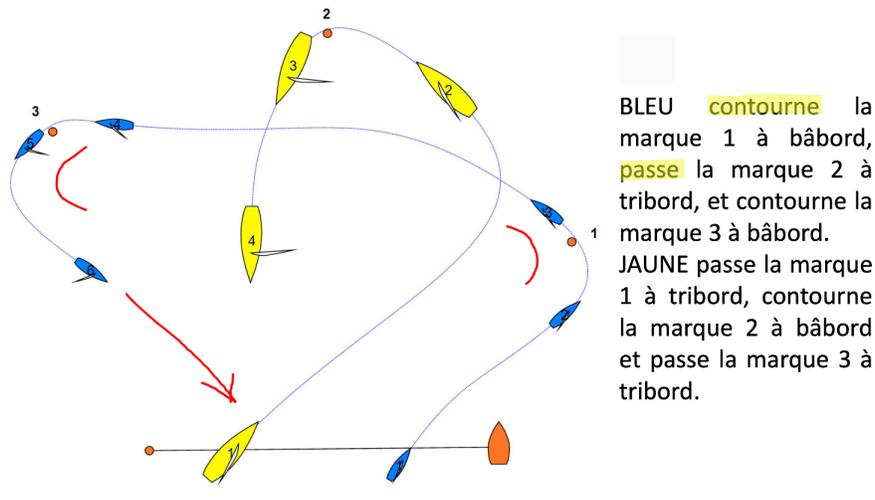
Le courant existe aussi en Méditerranée et nous devons en tenir compte ! *Dans la baie de Fréjus, il est important de se tenir proche de la côte pour monter au Dramont afin d'éviter le courant contraire qui entre dans la baie tandis que le retour peut se faire plus au large avec un courant favorable.*



Et nous connaissons le déventement provoqué par le Lion de mer en cas de vent d'Est tandis que le vent se renforce dans l'espace entre les deux Lions par effet Venturi.

2) Mais que signifie **effectuer un parcours**. Voici la définition.

Un fil tendu qui représenterait le sillage d'un bateau qui effectue le parcours doit passer chaque marque de parcours du côté requis et dans l'ordre correct, toucher chaque marque à contourner ; il doit passer les marques d'une porte dans le bon sens, ce du départ à l'arrivée.



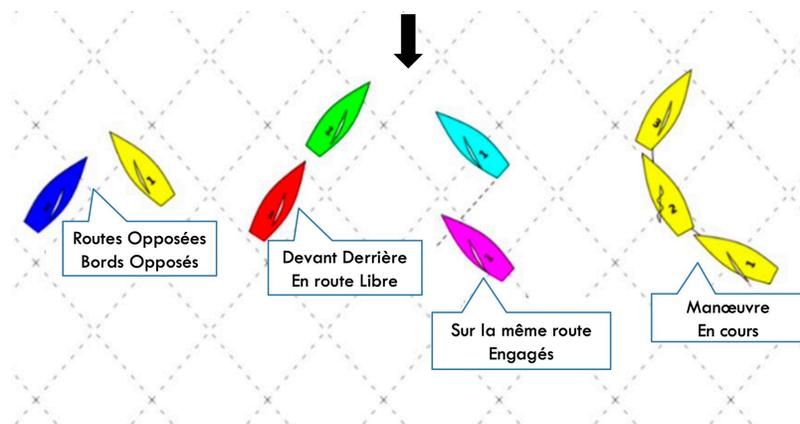
Il faut noter les sens différents attribués aux termes contourner, qui signifie passer à proximité du terme passer qui signifie que l'on doit laisser d'un côté ou de l'autre telle marque, celle-ci pouvant être à distance Exemple, dans un parcours côtier, il faut passer telle île en la laissant sur son tribord, ce qui laisse la possibilité de passer proche d'elle ou plus au large.

B - DES REGLES DE COURSE

Tout au long de la course, des rencontres entre voiliers vont mettre en jeu des **règles de priorité**. Si le match-race consiste à utiliser les règles pour forcer l'adversaire à enfreindre ces règles et à recevoir une pénalité, lors des régates en flotte, ces règles servent d'abord à éviter des problèmes de priorité entre les bateaux.

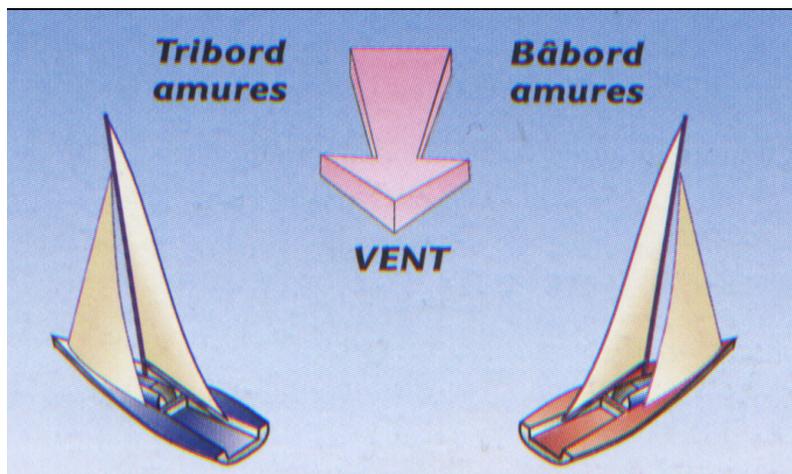
Celles-ci sont donc importantes à connaître. Et un rappel n'est jamais superflu.

La montée vers la bouée au vent est en effet un jeu de tactique et de priorités où les croisements sont fréquents.

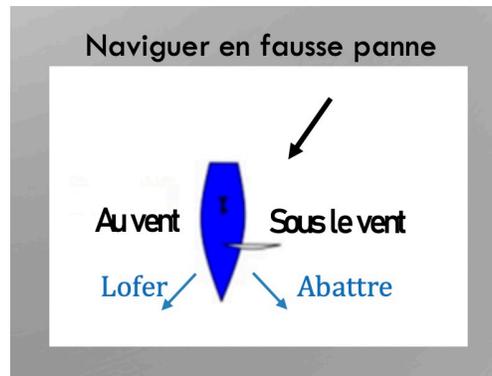


Le positionnement des voiliers les uns par rapport aux autres est la clé des règles de priorité.

1) D'abord une définition ; un voilier qui reçoit son vent de la droite est dit **tribord amures**, et un voilier qui reçoit le vent de la gauche est dit **bâbord amures**. Ainsi, le voilier bleu qui reçoit le vent de sa droite est tribord amures !

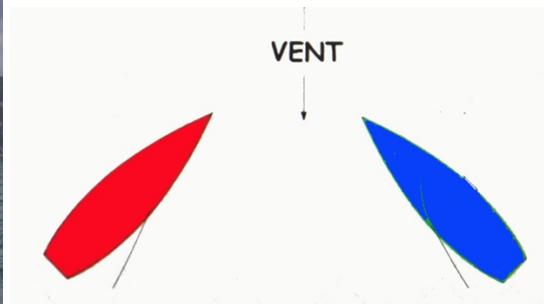


A propos, pour ceux qui l'ignoraient, c'est la grand-voile qui fait office de juge. Y compris sur une fausse panne.



2) Ce qui nous conduit à la **règle 10** régissant les **priorités pour deux voiliers sur des bords différents**.

Quand des voiliers sont sur des bords opposés, un voilier bâbord doit se maintenir à l'écart d'un voilier tribord.

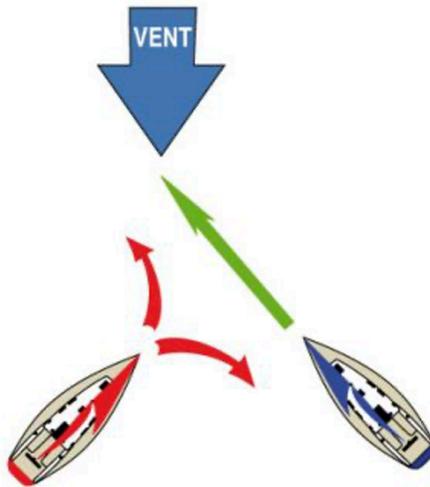


Rouge bâbord amure doit se maintenir à l'écart de bleu tribord amures !

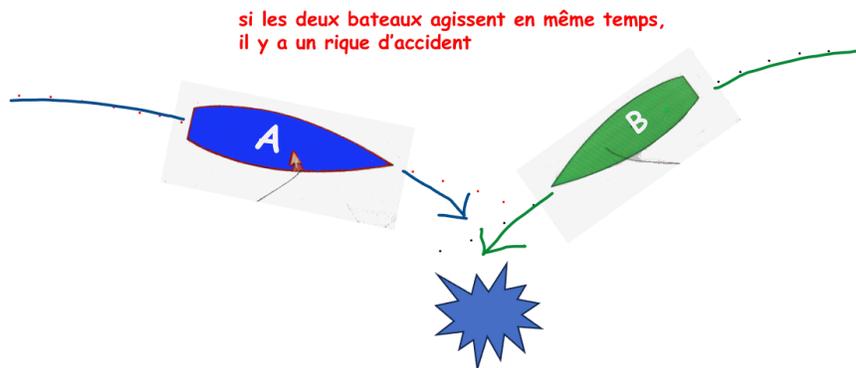
Autrement dit un voilier tribord amure est prioritaire. Prioritaire mais sans avoir tous les droits, nous le verrons. Disons qu'il est avantagé !



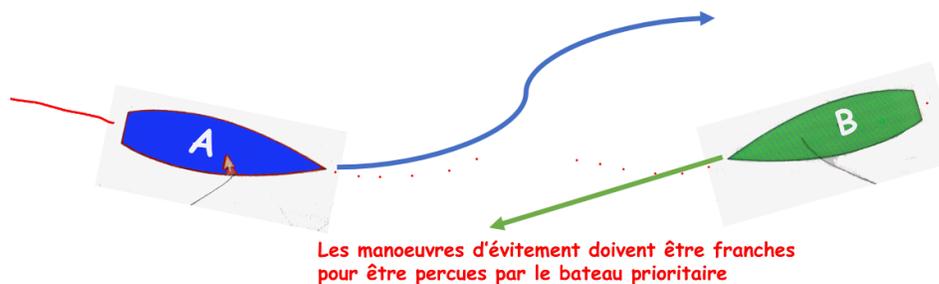
Si le voilier en arrière-plan, bâbord amures était en route de collision avec le voilier au premier plan, il devrait alors modifier sa route pour éviter cette collision.



Le voilier non prioritaire mais en route de collision doit alors soit virer de bord, soit abattre pour passer derrière le voilier prioritaire tribord.
Le choix entre ces deux options tient de la tactique au près.



Le voilier prioritaire n'a pas à agir pour éviter le contact. Ceci est une règle de raison : si les deux voiliers réagissaient en même temps et sans concertation, il y aurait risque d'accident.



Les manœuvres d'évitement de la part du voilier non prioritaire doivent être franches pour être comprises du voilier prioritaire. Il faut que le voilier prioritaire comprenne que vous allez réagir et dans quel sens.

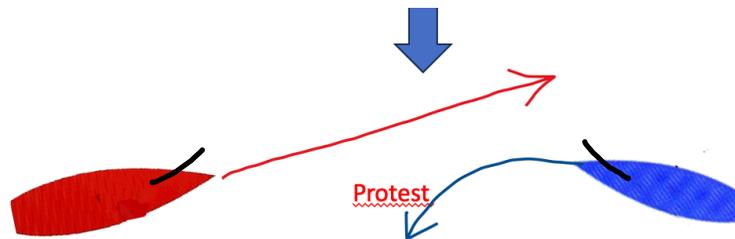
Si le voilier non prioritaire ne réagissait pas, le voilier prioritaire devrait alors réagir et tout faire pour éviter le contact. Selon la **règle 14** qui précise que :

'Un bateau doit éviter le contact avec un autre voilier si cela est raisonnablement possible ... Cependant un voilier prioritaire ...

(a) n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre voilier ne se maintient pas à l'écart ou ne donne pas la place ou la place à la marque, et

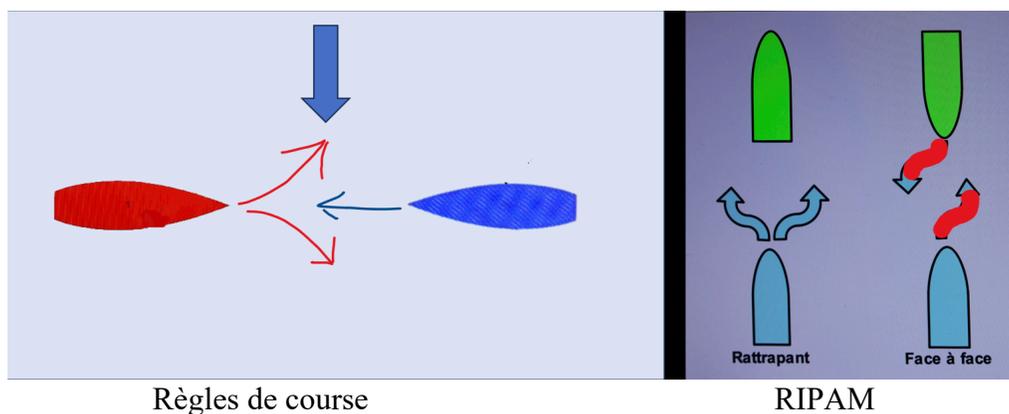
(b) doit être exonéré s'il enfreint cette règle et que le contact ne cause pas de dommage ou de blessures

Rouge non prioritaire n'agit pas pour éviter bleu. Bleu doit alors réagir pour éviter la collision et pourra protester contre rouge



Même prioritaire il vous faudra réagir et non simplement crier !

A noter que les règles de régates diffèrent légèrement des règles du **RIPAM**



Le RIPAM prend effet en course au coucher du soleil et remplace alors les règles de régates. Il reste par ailleurs toujours d'actualité entre un voilier en course et toute embarcation du plan d'eau ne participant pas à la course.

Introduisons une autre définition.

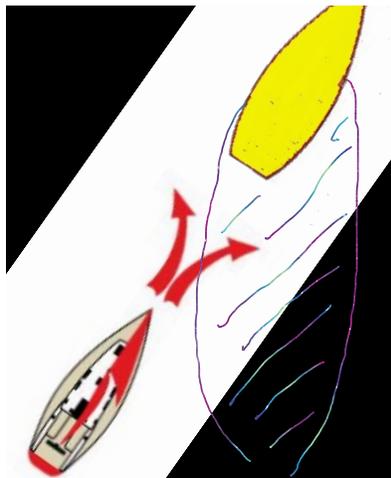
3) Un voilier est en **route libre derrière** un autre voilier s'il est situé derrière une ligne perpendiculaire au point le plus en arrière de la coque et de l'équipement de l'autre voilier en position normale.



*B, rouge, est ici en route libre derrière A jaune car en arrière de la ligne rouge
Jaune est dit en route libre devant.
Autrement dit ils ne sont pas engagés l'un sur l'autre.*

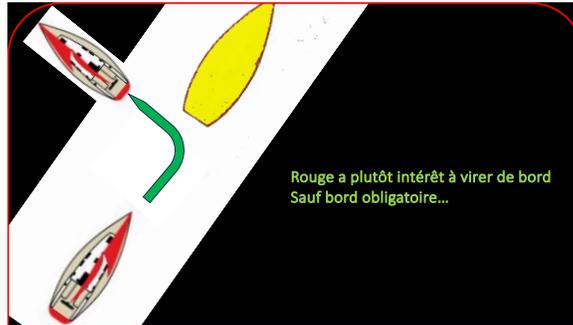
La **règle 12** qui s'occupe des bateaux sur le même bord mais non engagés précise **qu'un voilier en route libre derrière doit se maintenir à l'écart d'un bateau en route libre devant**. Il n'a pas le droit de demander au voilier qui le précède, en route libre devant de se pousser

Rouge dans cette position n'a aucune priorité sur jaune.



Rouge rattrapant ne peut demander de la place à jaune. Il peut soit lofer mais aura du mal à passer au vent et sera peut-être lui-même lofé en défense par jaune, soit abattre mais

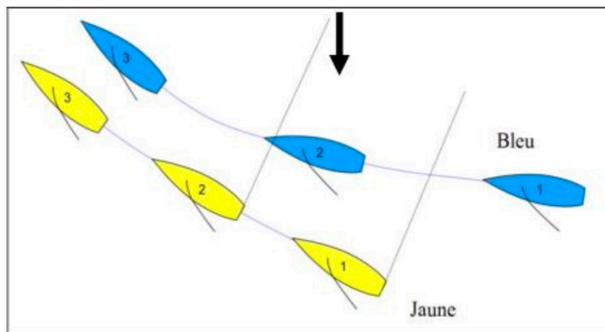
sera déventé. La meilleure option sera souvent de virer de bord si une autre raison plus impérieuse ne s'impose pas. (exemple, on est sur un bord obligatoire telle une lay-line)



4) Deux voiliers sont engagés quand, SUR LE MEME BORD, aucun des deux n'est en route libre derrière.

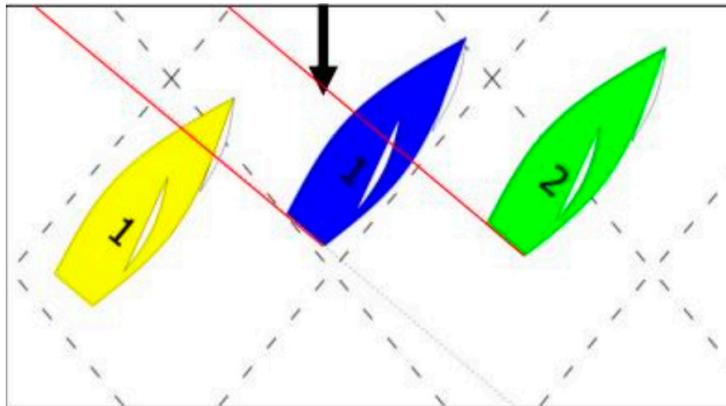


Rouge dont la coque coupe la ligne perpendiculaire à l'arrière de jaune est engagé sur jaune. Il est engagé et sous son vent puisqu'il reçoit le vent après jaune.



L'engagement peut être évolutif comme ici où bleu crée l'engagement en venant de derrière

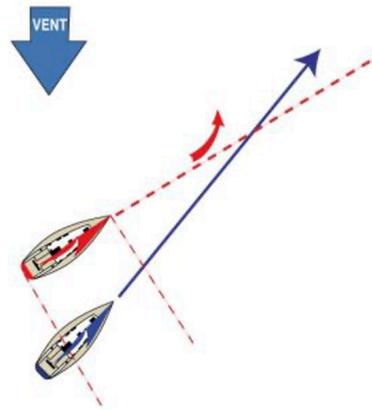
Rappelez-vous que l'on peut être engagés par l'intermédiaire d'un autre voilier...
« DEUX VOILIERS sont ENGAGÉS quand SUR LE MÊME BORD aucun des deux n'est en route libre derrière **ou quand un voilier situé entre eux établit un engagement sur les deux.** »



Jaune est engagé sur bleu qui est engagé sur vert et de ce fait jaune est engagé sur vert !

La règle 11 dit que **quand deux voiliers sont sur le même bord et cette fois-ci engagés, un voilier au vent doit se maintenir à l'écart d'un voilier sous le vent ; le voilier rouge au vent doit donc se maintenir à l'écart du voilier bleu engagé et sous le vent de rouge.**



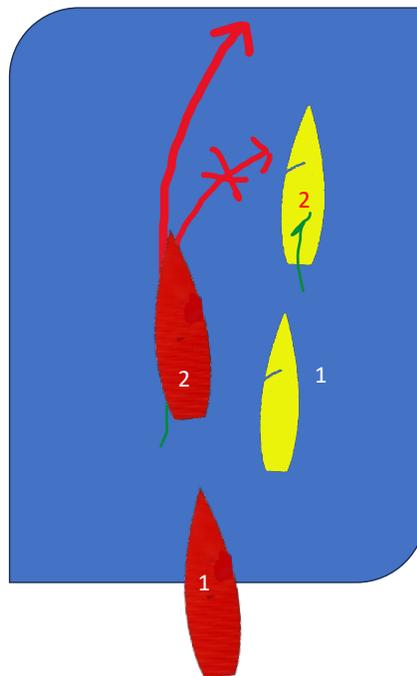


Le voilier bleu sous le vent, prioritaire, selon cette règle 11, a droit de lof sur le voilier à son vent rouge et le voilier au vent doit répondre à ce lof

Noter que le droit de lof en tant que tel n'existe plus sous cette formulation dans les règles de course.

Et qu'il existe des limitations aux droits du voilier prioritaire selon les règles 15, 16 et 17

5) Selon **la règle 15**, quand un bateau acquiert la priorité, il doit, au début, laisser à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart... Le voilier non prioritaire reste donc un court moment protégé d'un voilier qui acquiert la priorité.



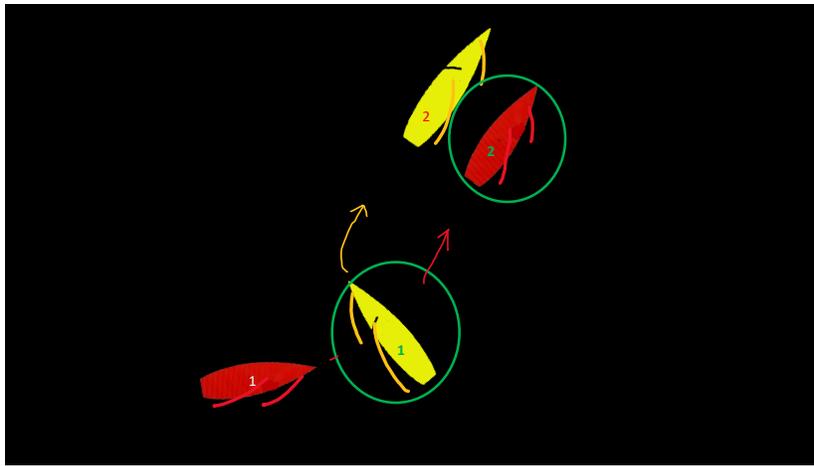
Rouge qui s'engage sous le vent de jaune devient prioritaire mais doit laisser à jaune le temps pour réagir s'il y a lieu, toute l'ambiguïté tient dans ce au début : c'est de l'ordre de quelques secondes seulement.

C'est une règle de bon sens et de sécurité : le voilier qui gagne une priorité DE SON FAIT ne peut en profiter immédiatement. Le bateau qui vient de perdre la priorité a encore droit à une protection relative.

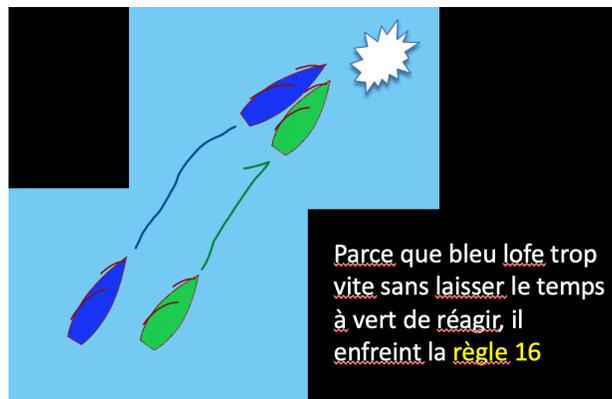
Il est souligné de son fait car **si c'est le voilier non prioritaire qui a donné la priorité à l'autre voilier, cette protection n'existe pas.**

Ici, rouge est devenu prioritaire du fait de l'empannage de jaune et la règle 15 ne s'applique pas.

Rouge peut immédiatement attaquer jaune en lofant



Autre règle de sécurité : la **règle 16.1**. Quand un voilier prioritaire modifie sa route, il doit donner à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart. L'esprit reste de ne pas mettre en danger l'autre voilier en abusant de son droit.



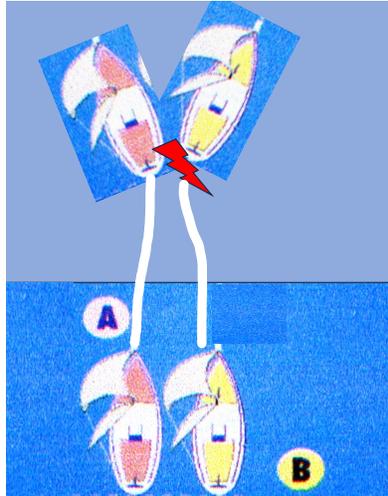
Parce que bleu lofe trop vite vert sans lui laisser le temps de réagir, il enfreint la règle 16.1

Voici la définition de **se maintenir à l'écart** : un bateau se maintient à l'écart d'un bateau prioritaire si le bateau prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter...

et R 16b quand les bateaux sont engagés, si le bateau prioritaire peut également modifier sa route dans les deux directions s, c a d virer ou empanner, sans immédiatement entrer en contact avec le bateau proche.

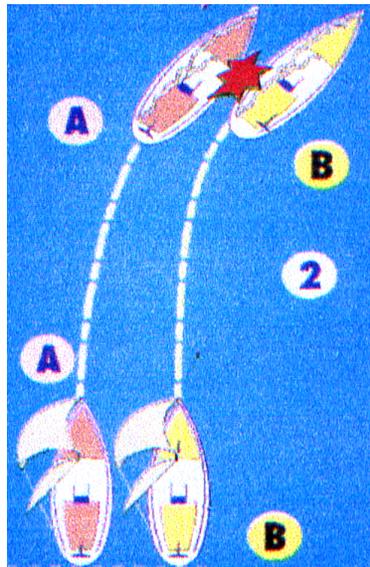
La leçon à retenir est que le voilier non prioritaire ne doit pas être trop PROCHE du voilier prioritaire au point de l'empêcher de manœuvrer.

La chose est simple à juger ici



Jaune est fautif pour s'être tenu trop proche de ocre et avoir favorisé un contact dès le début de la manœuvre de ocre.

Le jugement est plus délicat ici...



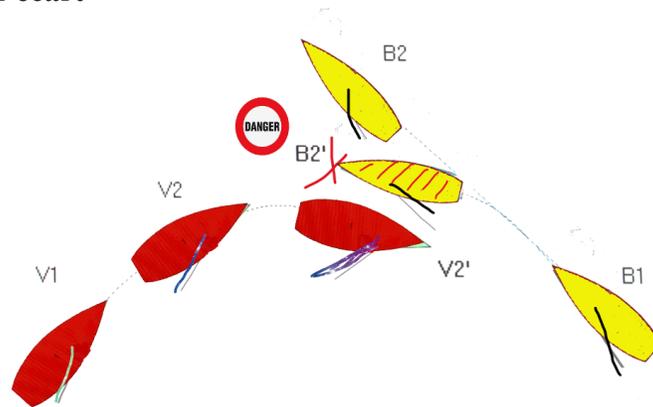
Toute l'ambiguïté devant un jury sera de faire la part entre cette obligation de laisser suffisamment de place au voilier prioritaire pour qu'il puisse évoluer librement 16b , et la protection accordée par la règle 16-1 au voilier non prioritaire.

Dans notre cas, ce contact est-il lié au fait que B est trop proche de A ou bien au fait que A a modifié sa route trop vite sans laisser à B la place, et le temps, pour réagir...
Ce sera au jury de trancher

Une restriction supplémentaire aux droits du voilier prioritaire !

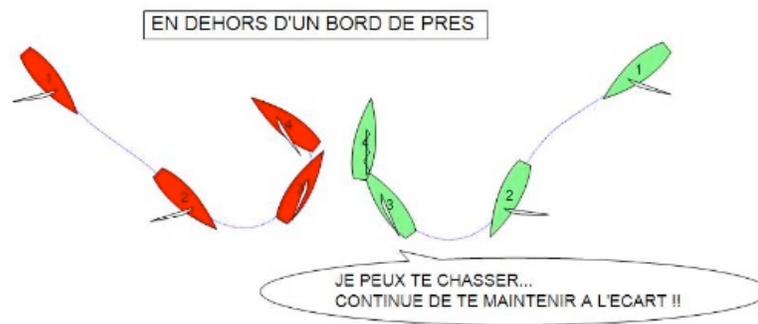
La règle 16.2 est là pour réfréner l'attitude agressive d'un voilier prioritaire.

Sur un bord de près, quand un bateau bâbord se maintient à l'écart en naviguant pour passer sous le vent d'un bateau tribord, le bateau tribord ne doit pas abattre s'il en résulte que le bateau bâbord doit immédiatement modifier sa route pour continuer de se maintenir à l'écart



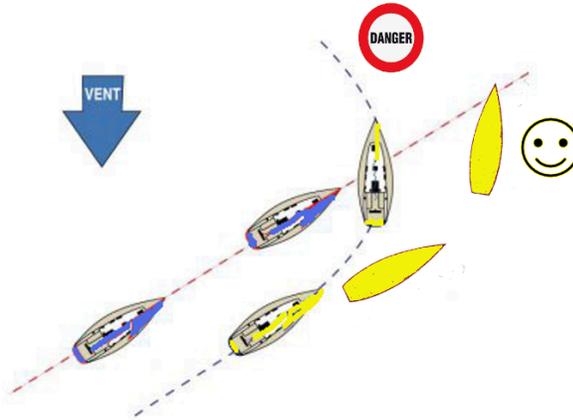
Rouge non prioritaire abat pour passer derrière jaune. Jaune n'a pas le droit d'abattre dans cette situation pour contraindre rouge à abattre plus que nécessaire lors de sa manœuvre d'évitement. Autrement dit, jaune ne peut pas profiter de cette situation pour accroître encore son avantage.

Cette restriction ne s'applique pas sur un bord de portant, mais cela concerne avant tout le match-race... car il n'y a pas lieu de chasser de cette façon un seul adversaire dans une régates en flotte.



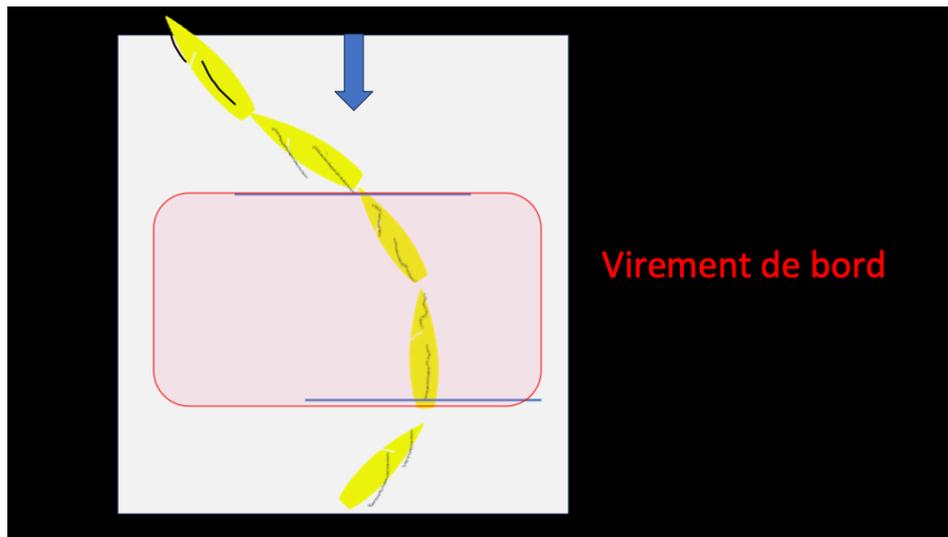
Enfin **la règle 13** nous rappelle qu'un voilier n'est pas prioritaire pendant un virement de bord.

Après qu'un voilier dépasse la position bout au vent, il doit se maintenir à l'écart des autres voiliers jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près. Pendant ce temps, les règles 10, 11, et 12 ne s'appliquent pas.



Il ne faut donc pas virer trop près d'un autre voilier au point de l'obliger à changer sa route du fait de notre manœuvre. Des deux routes que peut ici prendre jaune l'une est dangereuse et l'autre beaucoup plus sécuritaire.

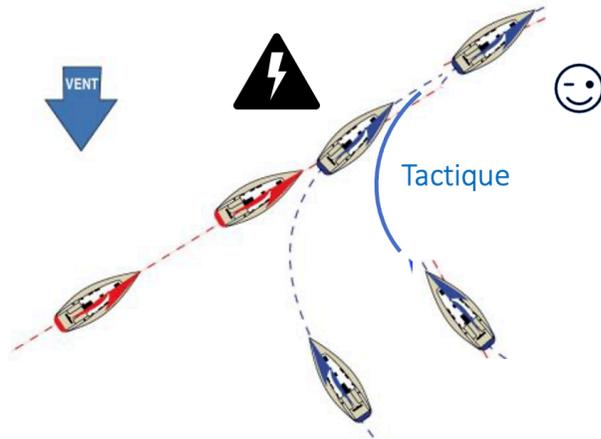
Pour rappel, le virement de bord débute lorsque l'axe du bateau franchit l'axe du vent et finit lorsque le bateau est sur son nouvel axe de près.



La zone en rose est celle où s'applique cette règle 13

N'oubliez pas que après un virement, il faut au moins 10 à 15 secondes pour reconstruire sa vitesse : un virement fait donc perdre en distance .

Ceci n'interdit pas de virer devant un autre voilier pour le contrôler, voire l'obliger à changer de route. A la condition que ce dernier ne soit pas contraint de modifier sa route avant que le virement ne soit achevé.



Là encore l'une des routes que peut prendre bleu est plus sécurisée que l'autre. Il faut donc une marge suffisante pour entreprendre cette manoeuvre !

Tordons le coup à une idée trop souvent entendue. Sur un parcours, il n'est pas rare qu'un voilier sous spi croise un voilier au près. Un voilier sous spi n'a aucun avantage en soi. C'est le fait d'être ou non tribord qui prévaut (ou le fait d'être sous le vent de l'autre voilier s'ils sont sur des bords identiques



comme dans cette image où tous les deux sont bâbord amure, l'un arrivant à la bouée et l'autre en repartant). Jaune bâbord amures, bien que sous spi, doit s'écarter de bleu également bâbord amures mais sous le vent de jaune...

Le bateau TRIBORD est dans tous les cas, prioritaire sur les voiliers bâbord amures et dans le cas présent le voilier sous spi doit s'écarter du voilier jaune qui remonte au près en étant tribord amures !

Ici au contraire, c'est le voilier sous spi qui est tribord amures et ce sont les voiliers bâbord amures au près qui doivent s'écarter.

