

GUIDE DU  
SPECTATEUR  
DE RÉGATES  
— A VOILE —



PRIX : 3 FR.

GEORGES LEFRANC

PRÉSIDENT DE LA  
SOCIÉTÉ NAUTIQUE  
DU LÉAN-FRANÇOIS

GUIDE DU SPECTATEUR  
DE RÉGATES A VOILE

---

Le yachting jouit chaque jour davantage de la faveur du public. Le nombre des yachtsmen s'accroît d'année en année, et les spectateurs paraissent prendre plaisir à assister aux régates. Si, parmi ceux-ci, certains d'entre eux déclarent « qu'on n'y comprend rien », la majorité cherche « à comprendre », et ce petit opuscule a été rédigé pour permettre de saisir l'intérêt qui se dégage de ces luttes pacifiques. En le lisant, le spectateur de régates s'apercevra qu'il n'y a rien de caché ni de secret dans la pratique de ce sport, il lui suffira d'un peu d'attention pour suivre les péripéties des courses.

## ORGANISATION DU YACHTING A VOILE

Le yachting à voile a une administration qui lui est propre et que nous allons décrire en peu de mots.

Chaque cercle nautique est affilié à l'Union des Sociétés nautiques françaises organisant des Régates à voile, divisée en sept groupements régionaux (1). Cette Union est revêtue de l'Autorité nationale, c'est-à-dire investie du pouvoir central; elle est elle-même affiliée à l'International Yacht Racing Union dont le siège est à Londres, et qui comprend les délégués des Autorités nationales de tous les pays.

L'International Yacht Racing Union rédige les règlements des courses internationales qui sont mis en exécution par les Autorités nationales.

(1) Voir page 13 la liste des Groupements régionaux.

En France, l'Union des Sociétés nautiques françaises se réunit deux fois par an en Comité central. Celui-ci est composé de cinq délégués par groupement régional et des délégués des courants. Un comité permanent expédie les affaires courantes.

## YACHTS

Examinons les yachts à voile qui prennent part aux courses. Ils appartiennent aux séries réglementaires ou aux séries extra-réglementaires.

### A. — SÉRIES RÉGLEMENTAIRES

On les divise en deux : a) Séries de la jauge internationale; b) Séries internationales.

a) Les yachts de la jauge internationale sont soumis à une formule de jauge déterminée par l'International Yacht Racing Union. Ces séries sont les suivantes : Yachts au-dessus de 20 mètres, 20 m., 17 m., 14 m., 12 m., 10 m., 8 m., 6 m., 5 mètres.

En France les yachts les plus répandus sont les 8 mètres, les 6 mètres et les 5 mètres. Ils sont désignés brièvement par les notations suivantes : 8 m. J. I. (Jauge internationale), 6 m. J. I., 5 m. J. I.

b) Les yachts des séries internationales sont soumis à une autre formule de jauge tout à fait différente de la jauge internationale. Ce sont les 6 m. 50 et les 8 m. 50. On les désigne par les notations suivantes : 6 m. 50 S. I. (Série internationale) et 8 m. 50 S. I.

Il faut ici ouvrir une parenthèse pour expliquer au spectateur la différence qui existe entre ces yachts dont les désignations sont un peu troublantes pour un débutant.

On sait que le jaugeage d'un navire est la détermination de sa capacité commerciale de transport faite au moyen de règles fixes. Cette capacité est exprimée en tonneaux et, dans ce cas, elle porte le nom de tonnage ou de jauge.

On dit, par exemple, que le transatlantique « Provence » jauge 14 000 tonneaux. Pour les yachts il n'en est pas de même. La jauge, déterminée par une formule particulière, ne sert plus à préciser le volume, mais à exprimer en un seul chiffre les différentes dimensions de la coque et de son appareil moteur (voiles).

1° Formule de la jauge internationale.

Pour ne pas exposer au lecteur des calculs compliqués, nous dirons que la formule contient la longueur du yacht, la chaîne (longueur d'une chaîne partant d'un bord à l'autre en passant sous la quille), la différence entre le contour du yacht et la chaîne, la surface de voilure et la hauteur du franc-bord (distance du niveau de l'eau au plat-bord). Le terme ou *rating* de la formule est donné par un chiffre exprimant des mètres fictifs puisqu'il est le résultat de mètres linéaires (longueur, chaîne, etc.) et de mètres carrés (voilure).

Les yachts dont le rating est égal ou infé-

rieur à 8 mètres sont classés dans cette catégorie. Les 6 mètres J.I. ne doivent pas excéder un rating de 6 mètres; il en est de même pour les autres yachts appartenant à la jauge internationale.

En réalité, un 8 mètres mesure environ 14 mètres de l'avant à l'arrière, et un 6 mètres 10 m. 50 environ de l'avant à l'arrière; ils sont donc plus grands que les 8 m. 50 et les 6 m. 50 de la série internationale; on va voir pourquoi.

#### 2° Formule de la jauge de la série internationale.

Les 8 m. 50 et les 6 m. 50 appartiennent tous deux à une série internationale et ont une formule de jauge différente et beaucoup plus simple. Leur spécification réside en ce qu'ils ne doivent pas excéder la longueur de 8 m. 50 sur le pont, de l'avant à l'arrière, pour les premiers, et 6 m. 50 pour les seconds

De plus, leur formule doit donner un rating plus petit ou égal à 2,8 pour les 6 m. 50; et plus petit ou égal à 3,2 pour les 8 m. 50.

Voici donc pour le spectateur de régates un point nettement établi : la dimension des yachts de course les plus nombreux.

Ils sont par ordre de grandeur, du plus grand au plus petit :

- 8 mètres (le plus grand);
- 6 mètres;
- 8 m. 50;
- 6 m. 50 (le plus petit).

#### B. — SÉRIES EXTRA-RÉGLEMENTAIRES

Les séries extra-réglementaires sont généralement des monotypes, c'est-à-dire des bateaux construits uniformément sur le même modèle. La coque, la voilure, la hauteur du mât, les agrès, sont semblables. Tels sont : les Chats, les monotypes nationaux, les mono-

types minima de la Manche (M. M. M.), les Papillons, monotypes du Nord-Ouest, les monotypes de la Loire, etc..

#### CERTIFICAT DE JAUGE

Nous avons vu que les yachts sont soumis à une jauge, dite jauge de course. L'opération consiste à faire relever les mesures du yacht par un jaugeur officiel, suivant les indications contenues dans le Règlement; ce jaugeur les transmet à l'Union des Sociétés nautiques françaises; celle-ci délivre au propriétaire du yacht le certificat de jauge. Aucun yacht ne peut prendre part à une régates si son propriétaire n'est possesseur de son certificat de jauge. Ce document donne le droit à un yacht d'une série internationale de courir dans les pays dont les Autorités nationales sont affiliées. Il contient de plus le numéro d'inscription du yacht sur le registre de jauge et la lettre de nationalité.

#### NUMÉROTAGE

Ces indications sont reproduites dans la grand'voile du yacht dans l'angle le plus haut (1). C'est ainsi qu'un 6 mètres belge immatriculé sous le n° 14 au registre de l'Autorité nationale de ce pays portera dans sa voile l'indication suivante :

6 (6 mètres),  
14 B (N° 14. Belgique).

Un 8 m. 50 suisse, immatriculé sous le n° 12 en Suisse, portera les marques :

8.5 (8 m. 50),  
12 Z (N° 12. Suisse)

Un 6 m. 50 français, immatriculé sous le n° 22 en France, portera :

6.5 (6 m. 50),  
22 F (N° 22. France).

Ces chiffres et ces lettres sont en noir.

(1) Voir page 21 les lettres de nationalité.

Les séries extra-réglementaires et monotypes ont des signes spéciaux. Les Chats ont un numéro noir dans leur voile avec une silhouette de chat noir, les Monotypes de Chatou ont un numéro rouge, les Papillons un numéro avec un papillon, etc.

### RÈGLEMENT

Le Règlement est trop long pour être publié ici. Il a cherché à prévoir tous les cas litigieux, dans la mesure du possible. Les programmes des régates en contiennent généralement des extraits.

Les règles de route adoptées en régates sont à peu près les mêmes que celles en usage dans la Marine.

Rappelons qu'un yacht ne doit pas empêcher un concurrent de doubler une bouée, que le yacht voguant vent arrière doit laisser la route libre aux autres, que le yacht qui reçoit le vent par la gauche (babord amures) doit

s'écarter du yacht recevant le vent par la droite (tribord amures).

### PARCOURS

Le parcours est généralement triangulaire, jalonné par trois bouées; les yachts restent, de cette façon, le plus longtemps possible sous les yeux du public, si l'état des lieux s'y prête. En rivière il se compose de deux bouées, non comprise celle qui marque la ligne de départ.

Les yachts font un, deux ou trois tours de piste, suivant les prescriptions du programme.

### DÉPART

Les heures de départ sont mentionnées sur le programme, en regard des séries. Les plus grands yachts partent les premiers. Supposons qu'une régata se compose des yachts suivants : 6 mètres; 8 m. 50; 6 m. 50; Monotypes nationaux. Ils partiront dans l'ordre ci-dessus puisque les Monotypes nationaux n'ayant que

5 mètres de long sont les plus petits, et que les 6 mètres, malgré leur dénomination, sont plus grands que les 8 m. 50 et les 6 m. 50, comme il a été dit plus haut (voir page 7)

Le programme portera les mentions suivantes, par exemple :

| Séries              | Pavillons | Avertissement | Départ   |
|---------------------|-----------|---------------|----------|
| 6 mètres J. I.      | H         | 13 h. 55      | 14 h.    |
| 8 m. 50             | I         | 14 h. 10      | 14 h. 15 |
| 6 m. 50             | J         | 14 h. 25      | 14 h. 30 |
| Monotypes Nationaux | R         | 14 h. 40      | 14 h. 45 |

En France, pour indiquer que les courses ont lieu on hisse le matin, ou deux heures au moins avant le départ de la première course, en tête du mât de signaux, le pavillon carré du Yacht-Club de France et au-dessous les pavillons des séries devant courir.

Dix minutes avant le départ de la première course les pavillons sont amenés, soit à 13 h. 50.

Il existe trois modes de départ :

1° Départ volant. — Tous les yachts restent sous voiles et croisent en attendant le signal du départ. Ils sont considérés comme partis à l'heure à laquelle le signal a été donné. C'est le plus usité.

2° Départ au chronomètre sous voiles. — Les yachts croisent sous voiles et au signal de départ ils ont 15 minutes pour traverser la ligne de départ.

3° Départ au mouillage. — Les yachts appareillent sous l'allure indiquée par le Comité, au signal du départ.

Exemple de départ volant, d'après le programme de la page 12 :

A 13 h. 55, l'avertissement est donné aux 6 mètres J I en hissant le pavillon H (blanc et rouge) appuyé d'un coup de canon.

A partir de ce moment, les yachts doivent suivre le règlement de course : ils croisent devant la ligne de départ, ligne idéale partant

de la tribune du starter à une bouée située en face, ligne qu'ils ne doivent pas traverser avant le signal. Un yacht qui enfreint cette règle est rappelé par l'affichage de son numéro, appuyé par un signal phonique, et revient traverser la ligne.

Les autres yachts qui ne sont pas en course et qui attendent leur tour de départ doivent s'écarter d'eux pour éviter de les gêner.

A 14 heures, départ. Le pavillon H est amené et un coup de canon est tiré. On voit les yachts traverser la ligne et ils sont tous supposés partir à 14 heures. Tant pis pour les retardataires.

On hisse ensuite à 14 h. 10 le pavillon I (boule noire dans jaune) et on tire un coup de canon. Ceci indique l'avertissement des 8 m. 50. A 14 h. 15, autre coup de canon annonçant le départ, le pavillon I est amené et les 8 m. 50 franchissent la ligne.

Il en sera ainsi pour les 6 m. 50 et les Mono-

types nationaux, bref, pour tous les yachts qui partiront.

Obligatoirement, le programme contient un plan de parcours, le public peut donc facilement suivre les yachts des yeux, ou de la longue-vue. Une liste donnera les noms des yachts, classés par séries, leurs numéros d'ordre et lettres de nationalité ainsi que les noms des propriétaires. Sur celle-ci on lira :

| Yachts          | Propriétaires | Numéros    |
|-----------------|---------------|------------|
| <i>Ali-Baba</i> | M. X..        | F. 48      |
| <i>Salvator</i> | M. Y..        | F. 15      |
| <i>Yannik</i>   | M. Z...       | F. 12 etc. |

ce qui permet de reconnaître pendant la course les yachts et de fixer leur situation respective.

#### **SUPPRESSION D'UNE COURSE**

Si, pour une raison quelconque, une série ne prend pas part à la course, la lettre N (damier bleu et blanc), jointe à la lettre de série, indique que la course est supprimée.

#### **DÉPART RETARDÉ**

Si un retard de 15 minutes a lieu dans le départ d'une course, la flamme « Aperçu » (bandes rouges et blanches) est hissée au mât. Il peut être prolongé en hissant de nouveau cette même flamme pour un nouveau délai de 15 minutes.

#### **PARCOURS DIMINUÉ**

Si, par suite de l'absence de vent ou de toute autre cause, le parcours est diminué, si, par exemple, les yachts ne feront qu'un tour au lieu de deux, le pavillon S (rectangle bleu dans le blanc) est hissé au-dessus du signal de course ou de série, et remplacé par deux coups de canon, la nuit ou en cas de brume.

#### **ARRIVÉE**

Voici les yachts en course. Il est naturel de supposer que les grands bateaux, partis avant les petits, arriveront avant ceux-ci. Ceux de

la même série se sont distancés et voici le premier qui s'avance.

Le starter note l'heure, la minute, la seconde, au moment où l'avant touche la ligne idéale qui va de son oeil à la bouée et l'on tire un coup de canon pour marquer l'arrivée. Le règlement n'interdit pas aux spectateurs d'applaudir.

L'arrivée du premier de chaque série est marquée par un coup de canon.

#### **CLASSEMENT. INCIDENTS.**

##### **RÉCLAMATIONS**

Le classement est opéré par ordre d'arrivée. Mais il peut surgir des incidents de course. Tel yacht a gêné tel autre au passage d'une bouée; tel autre étant babord amures (recevant le vent à gauche) n'a pas laissé le passage libre à un autre qui était tribord amures (recevant le vent par la droite), on voit alors le yacht protestataire hisser un pavillon de réclamation. Ou bien encore, après le passage

d'une bouée, on aperçoit un yacht qui s'écarte du parcours parce qu'il a touché la bouée... celui-ci ne sera pas classé par suite de la faute commise.

Le propriétaire du yacht qui porte le pavillon de réclamation a deux heures pour déposer entre les mains du Jury sa réclamation écrite. Le Jury appelle les deux parties, les entend et rend son arrêt. Si l'une ou l'autre n'acceptent pas la décision du Jury, elles ont le droit de faire appel devant le Comité Central de l'Union des Sociétés nautiques françaises qui rendra son jugement lors de sa prochaine session.

### **DISTRIBUTION DES PRIX**

La distribution des prix a lieu généralement après la fin des régates. La quantité des prix est le plus souvent égale à la moitié du nombre des coureurs plus un, mais ce n'est pas une obligation réglementaire. S'il y a douze cou-

reurs on donne sept prix, s'il y en a onze on distribue six prix, etc...

### **HANDICAP NATIONAL**

Quelquefois les sociétés réunissent dans une même course des yachts de séries différentes et hors séries, et elles appliquent le handicap national qui est une formule de jauge particulière avec des calculs d'allégeance trop compliqués pour être exposés ici. Dans ce cas, le premier arrivé n'est pas forcément le premier de la course; ce n'est que lorsque le dernier yacht est arrivé que le Jury, ayant terminé les calculs dont il vient d'être question, peut annoncer le classement définitif.

### **TEMPS PRIMÉ**

La distribution des prix suivant le mode du temps primé consiste à répartir les prix en espèces attribués à une course entre les différents yachts qui y ont pris part, en prenant,

pour base de la répartition, le temps mis par chacun d'eux à effectuer le parcours.

Ont seuls droit de prendre part à la répartition du prix, proportionnellement au temps, les yachts arrivés dans une certaine limite appelée temps primé, fixée généralement à  $1/10$  du temps réel mis par le yacht classé le premier à effectuer le parcours.

Si le premier a mis 60 minutes pour effectuer le parcours, le temps primé est un dixième de 60 minutes ou 6 minutes.

### **COUPES**

La coupe-challenge est également une forme de prix pour les régates. Une coupe est fondée par un cercle ou un particulier pour être courue suivant un règlement déterminé dont les termes ne doivent pas être contraires au règlement général. Elle peut être courue entre les membres d'un même club, ou lancée en défi par un cercle nautique à un autre cercle;

ou inter-clubs, c'est-à-dire disputée entre les équipes de plusieurs clubs représentés par un ou plusieurs yachts; ou encore internationale, c'est-à-dire courue par les yachts délégués de plusieurs pays.

Certaines coupes appartiennent au vainqueur lorsqu'il la gagne plusieurs années de suite, d'autres sont perpétuelles : elles sont remises en compétition chaque année sans qu'elles deviennent la propriété définitive du vainqueur. Les coupes consistent ordinairement en objets d'art, mais pour les compétitions dont le prix possède une grande valeur, une réduction est quelquefois remise au gagnant.

**Lettres de nationalité des pays  
dont les autorités nationales sont affiliées  
à l'International Yacht Racing Union**

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| Argentine                   | A  |
| Belgique                    | B  |
| Estonie                     | C  |
| Danemark                    | D  |
| Espagne                     | E  |
| France                      | F  |
| Allemagne (Germany)         | G  |
| Hollande                    | H  |
| Italie                      | I  |
| Angleterre (United Kingdom) | K  |
| Finlande                    | L  |
| Hongrie                     | M  |
| Norvège                     | N  |
| Lettonie                    | O  |
| Portugal                    | P  |
| Cuba                        | RC |
| Suède                       | S  |
| Uruguay                     | U  |
| Suisse                      | Z  |

**Groupements régionaux**

- 1<sup>o</sup> **NORD-OUEST** : de la frontière belge au Cap de la Hague ;
- 2<sup>o</sup> **BRETAGNE-NORD** : du Cap de la Hague à la pointe Saint-Mathieu ;
- 3<sup>o</sup> **BRETAGNE-SUD** : de la pointe Saint-Mathieu à La Rochelle excluse ;
- 4<sup>o</sup> **SUD-OUEST** : de La Rochelle incluse à la frontière espagnole ;
- 5<sup>o</sup> **MÉDITERRANÉE-OUEST** : de la frontière espagnole au cap Camarat.
- 6<sup>o</sup> **MÉDITERRANÉE-EST** : du Cap Camarat à la frontière italienne.
- 7<sup>o</sup> **LACS et RIVIÈRES.**

Les Sociétés appartenant au littoral du Maroc, de l'Aigérie, de la Tunisie ou de la Corse, peuvent se rattacher à la Méditerranée-Ouest ou à la Méditerranée-Est.