CLÉS DU **SPORT**

Le Yachting

EDITIONS
LUC PIRE
www.lucpire.be

Avec le soutien du Ministère de la Communauté française.
Avec le soutien de Belgacom.

Le yachting
par Gilles Goetghebuer – Olivier Beaufays – Anna Muratore

© Copyright 2003
Texto ASBL – Rue de Battice 32 – 4880 Aubel

RÉALISATION Tournesol Conseil SA – Editions Luc Pire
editions@lucpire.be – www.lucpire.be

RÉDACTION Gilles Goetghebuer – Olivier Beaufays – Anna Muratore
Agence Dumas
Place Morichar 1 – 1060 Bruxelles
Tél. 02 538 54 58 – sportetvie@brutele.be

MISE EN PAGE ET COUVERTURE Aplanos

ILLUSTRATIONS Peter Elliott

IMPRIMERIE Chauveheid – Stavelot

ISBN 2-87415-280-3
DÉPÔT LÉGAL D/2003/6840/24

PRÉFACE

Tous les Sports pour Tous
Toutes les informations sur tous les sports accessibles à tous

Je me réjouis qu'une collaboration originale entre une maison d'édition dynamique et un Ministère qui l'est tout autant aboutisse à la mise à disposition du plus large public d'une collection dédicacée au sport.

Grâce à un format pratique, une présentation originale, un contenu très dense, un prix particulièrement démocratique, je suis persuadé que cette nouvelle collection va participer très efficacement à la promotion de la pratique sportive au sein de la Communauté française Wallonie-Bruxelles.

Bon dribble, bon vent, bon shoot, bonne course, ...
bon sport !

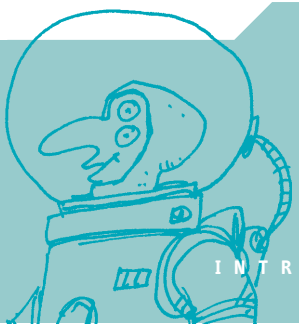
RUDY DEMOTTE

Ministre de la Culture, des Budgets,
de la Fonction publique, de la Jeunesse et des Sports
de la Communauté française.

yachting

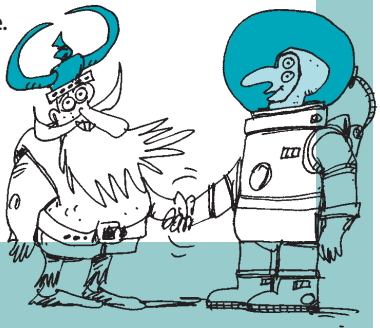
Dès que le vent soufflera

intro



INTRODUCTION

Depuis la nuit des temps, la navigation à voile se pratique comme moyen de **locomotion**, pour le **transport** de marchandises ou pour la **pêche**. Il faut dire que les mers et les océans couvrent les trois quarts de la surface du globe. Il était logique qu'on les emprunte pour découvrir le vaste monde.



Certaines civilisations firent rapidement la preuve d'un étonnant savoir-faire dans l'art de naviguer. Ainsi, en Polynésie au XIVe siècle, on retrouve des modèles de pirogues à balancier qui rivaliseraient probablement avec les coques actuelles. De plus, les marins du temps jadis devaient compenser le manque de technologie par un sens remarquable de l'orientation. Pensez aux Vikings qui longeaient régulièrement les côtes du Groenland et d'Amérique du Nord. Pensez encore aux grands explorateurs qui abandonnèrent le cabotage pour partir en haute mer en se basant seulement sur la course des étoiles dans le ciel.

On peut difficilement imaginer aujourd'hui ce que cela représentait de franchir bravement les frontières du monde connu. Peut-être faut-il comparer cela à la conquête spatiale avec ce mélange de curiosité scientifique, d'esprit d'aventure mais également de contingences économiques.

La maîtrise des océans représentait la condition *sine qua non* pour exercer sa domination sur le monde. L'histoire de la navigation est d'ailleurs faite des rivalités exacerbées entre grandes puissances. Elle est parsemée de récits de combats et d'actes de piraterie. D'une certaine façon, les compétitions sportives actuelles rejouent ces anciennes luttes. Le mot « yacht »

vient du néerlandais *jagen* qui signifie « poursuivre » ou « pourchasser ». En Hollande, au XVIe siècle, ce mot désignait le plus rapide des bateaux de guerre. À la même époque, les corsaires recherchaient eux aussi des bateaux légers et survoilés leur permettant d'échapper aux ennemis. On parlait déjà de « course ». Plus près de nous, les grands *clippers* faisaient des régates fabuleuses pour amener à Londres, le plus rapidement possible, des cargaisons de thé. À chaque fois, les lois du commerce ou de la guerre ont favorisé l'essor du sport. Il est donc assez difficile de fixer avec certitude une date pour la naissance des compétitions. On sait seulement qu'à partir de 1660, la Couronne britannique organisait des régates au large des côtes anglaises. L'estuaire de la Tamise servit aussi de terrain de jeux aux meilleurs marins de l'Empire britannique. Puis vint l'affront de 1851 lorsqu'une goélette américaine est venue battre les meilleurs bateaux britanniques dans une épreuve autour de l'Ile de Wight. Cet événement sera à l'origine de la création de la célèbre Coupe de l'America. Des milliers d'autres épreuves seront imaginées dans la foulée que chapeautera bientôt l'*International Yacht Racing Union* créée en 1906 qui deviendra plus tard l'*International Sailing Federation*. Décidément, la voile a le vent en poupe.

chapitre 1

Sur les traces de Christophe Colomb

historique

Dans certaines disciplines, il est difficile d'être novice. Ne serait-ce que parce que la multiplication des épreuves et des règlements complique singulièrement la tâche du débutant. C'est vrai pour la voile, et pourtant, l'intérêt que lui porte le public ne cesse de grandir.

La Belgique prend le large

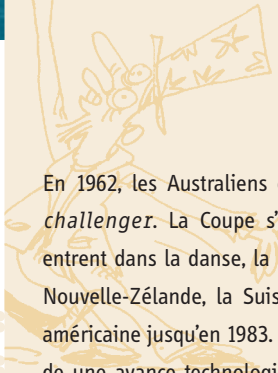
La Belgique compte parmi les grandes nations de la voile. Faut-il rappeler que notre compatriote, Jacques Rogge, président du Comité International Olympique, est issu de ce sport. Et ce n'est pas le seul marin belge connu. Aux Jeux d'Atlanta en 1996, Sebastien Godefroid remportait la médaille d'argent en classe Finn. Il gagne le titre de champion du monde en 2001 et demeure un grand espoir pour les Jeux de 2004 à Athènes. Enfin, grâce au trimaran Belgacom, la Belgique figure au rang des nations de pointe dans la course au large. Skippé par Jean-Luc Nélias, cette « bête des mers » compte l'une des pointes de vitesse les plus redoutées du circuit.

Des épreuves comme la Route du Rhum ou le Vendée Globe dominent désormais l'actualité sportive. Mais l'aventure de la mer et la course au large ne se limitent pas à ces voyages en solitaire. Il y a d'autres croisières, régates et compétitions qui fondent la légende de l'aventure marine. Voici une courte présentation des principales épreuves.

La Coupe de l'America

Son histoire débute en 1851 lorsque la goélette « America », barrée par quelques marins du Nouveau Monde, a l'impudence de battre les 18 yachts anglais participant à une régate autour de l'Ile de Wight. Sous les yeux de la reine Victoria, elle remporte la coupe offerte par la *Royal Yacht Squadron*. «*Very shocking*», pense-t-on Outre-Manche. Mais, sur ces entrefaites, l'équipage victorieux était déjà retourné au pays léguant son trophée au *New York Yacht Club*, à condition d'en faire « un challenge perpétuel pour une compétition amicale entre pays étrangers ». L'adjectif « amical » sera vite oublié pour faire de la Coupe de l'America une véritable bataille navale sans pardon et sans merci. Cette coupe devient rapidement une affaire de *businessmen*, de capitaines d'industrie, de rois de la finance et de magnats de la presse. À ce jeu, les Américains sont les plus forts, et gagnent à tous les coups. Sir Thomas Lipton, célèbre producteur de thé anglais, a, trente ans durant et jusqu'à sa mort, vainement tenté de reconquérir le trophée.

Pendant les années noires de la Deuxième Guerre mondiale, la Cup disparaît. Mais elle renaît de ses cendres en 1958 et se dispute désormais sur des bateaux de plus en plus impressionnants.



En 1962, les Australiens contestent aux Anglais leur rôle de *challenger*. La Coupe s'internationalise. Puis, d'autres pays entrent dans la danse, la France, l'Italie, la Suède, le Japon, la Nouvelle-Zélande, la Suisse, etc. Cependant, la victoire reste américaine jusqu'en 1983. Cette année-là, « Australia II » possède une avance technologique véritable sur les Américains. Le « Liberty », barré par Dennis Conner, perd la Cup après 132 ans de domination américaine. En 1987, est organisée la **Coupe Louis Vuitton** dans le but de faire le tri entre les challengers. Dennis Conner, avec son « Stars and Stripes », en sort victorieux et, rodé par les régates de la Louis Vuitton, écrase littéralement le « Kookaburra III » des Australiens. La Cup revient aux États-Unis. Mais le répit n'est que de courte durée. Car la Nouvelle-Zélande entre à son tour dans la bagarre et s'empare du trophée en 1995. Plus d'un siècle et demi après sa création, l'épreuve continue de fasciner littéralement le monde de la voile et d'aiguiser l'appétit d'une poignée de multimilliardaires qui rêvent de donner un sens à leur gigantesque fortune.

Les épreuves transatlantiques

L'histoire des courses à travers l'Atlantique débute avec l'**Ostar** (initiales de *Offshore Sailing Transatlantic Race*) ou « la transat en solitaire » (entre Plymouth et Newport) en 1960. Cette année-là, Francis Chichester conquiert le trophée en 40 jours et 12 heures. Quatre ans plus tard, Éric Tabarly remporte la deuxième édition. La France découvre alors l'aventure marine et s'offre son premier héros des embruns. Mais les Britanniques conservent la mainmise sur l'organisation des épreuves. D'ailleurs, jusqu'au lancement de la Route du Rhum en 1978, toutes les courses au large, transats et autres tours du monde seront de facture anglaise. En 1968, l'Ostar est une fois encore remportée par un Britannique, Sir Geoffrey Williams, mais l'édition suivante marque un tournant dans l'histoire de la voile.

Peu à peu, les amateurs laissent la place aux professionnels, et la fortune personnelle de certains concurrents ne suffit plus à assurer la construction de bateaux de plus en plus perfectionnés. En 1972, la voile s'internationalise. Pas moins de 48 bateaux originaires de douze pays prennent le large. Petit à petit, les embarcations se transforment.

En 1976, par exemple, Alain Colas se présente aux commandes d'un immense bateau baptisé « Club Méditerranée » (72 mètres – 5 mâts). C'est pourtant Éric Tabarly qui s'impose pour la deuxième fois de sa carrière.

L'apparition des multicoques (catamarans ou trimarans) donnera encore un coup d'accélérateur au progrès. Les anciens records sont pulvérisés. Il arrive cependant que les conditions météo brouillent les cartes. Les multicoques sont plus fragiles que les monocoques. En outre, leur vitesse vertigineuse les rend particulièrement difficiles à manœuvrer. Sur une mer formée, ils s'envolent littéralement en prenant le sommet de la vague comme un tremplin, et se retournent comme des crêpes. Pas moyen alors de les remettre à l'endroit. Lors de la dernière Route du Rhum en 2002, on a de nouveau assisté à ce scénario catastrophe, avec une véritable hécatombe chez les multicoques, alors que les monocoques capables de se redresser naturellement après un chavirage sont parvenus sans encombre à la Martinique.

Comme l'Ostar, la **Route du Rhum** s'organise tous les quatre ans depuis 1978. Cette transat française en solitaire part de Saint-Malo pour aboutir à Pointe-à-Pitre. Son déroulement est specta-

De cette première transat française, Alain Colas, skipper du célèbre « Manureva », ne reviendra jamais. Il disparaît en mer dans des circonstances curieuses : le 17 novembre 1978, la terre reçoit un appel radio alarmant : « Je suis au centre d'un cyclone. Il n'y a plus de mer, il n'y a plus de ciel. » Ces derniers mots retentissent comme le cri d'un marin dominé soudain par les éléments. Qu'est-il arrivé ? Nul ne le saura. « Manureva » était de conception ancienne ; Alain était fatigué, aigri, et invalide après s'être fait arracher le pied droit par une ancre marine. Tous deux disparurent, participant ainsi à la naissance d'un mythe. Triste ironie du sort, l'année suivante voit l'organisation d'une nouvelle épreuve transatlantique en double telle que l'avait rêvée le pauvre Alain Colas.

culaire à souhait. Lors de la première édition, Mike Birch devance, de 98 secondes seulement, son dauphin Michel Malinowski. Dans *Seule la victoire est jolie*, le vaincu écrit : « Ce laps de temps infinitésimal restera, de mon passage sur terre, ce qui me chagrinera jusqu'à la fin ».

La **Transat en double** effectue l'aller-retour entre Lorient et les Bermudes, soit environ 10 000 kilomètres de course. Elle était courue tous les quatre ans et servait de revanche aux participants de la précédente Route du Rhum. Aujourd'hui, cette course n'existe plus.

Ainsi, en quelques années, l'émergence des nouvelles courses a suscité passion et ferveur. L'illusion fut, durant quelque temps, entretenue d'un véritable circuit d'épreuves de traversées de l'Atlantique, copié sur l'organisation du Championnat du monde de Formule 1. Mais les sponsors s'essoufflèrent et les courses elles-mêmes continuent de suivre l'inspiration du moment. Certaines s'adressent aux équipes comme **La Baule-Dakar**, la **Québec Saint-Malo**, la **Route de la Découverte** (entre l'Espagne et Saint-Domingue). D'autres se disputent en couples comme la **Twostar** (entre Plymouth et Newport), **Lorient-Saint-Barth «AG2R»** (avec étape à Funchal) ou la **Route du Café «Jacques Vabre»** (entre Le Havre et Carthagène). Certaines de ces épreuves ont adopté un rythme olympique avec une édition tous les quatre ans. D'autres comme la **Mini-Transat** (épreuve en solitaire sur monocoque entre la Bretagne et les Antilles) se déroulent tous les deux ans. Certaines ont fait leur trou dans les calendriers. D'autres ont disparu en mer à l'image de ces navigateurs, victimes de leur passion. Mais elles resteront dans les mémoires et, comme Brassens le dit dans sa chanson *Les Copains d'abord :* « Jamais, au grand jamais, leur trou dans l'eau ne se refermait ! »

La circumnavigation

En 1968, le *Sunday Times* de Londres organisait le premier tour du monde à la voile sans escale : le **Golden Globe Challenge**. L'épreuve fut remportée en 313 jours, comme il se doit, par un jeune Anglais, Robin Knox-Johnston. C'est sans aucun doute l'épreuve la plus incroyable de toute l'aventure nautique. Pour illustrer l'immense difficulté de ce challenge, il faut écouter Bernard Moitessier qui, alors qu'il avait pratiquement course gagnée, décide d'abandonner et de rallier la Polynésie. « J'ai poursuivi ma route pour sauver mon âme », dira-t-il. Deux autres concurrents finirent par se suicider, Donald Crowhurst et Nigel Tetley, qui avaient sombré, le premier dans la folie, le second dans la dépression. Leur disparition écrit l'une des pages les plus terribles de la voile. On en tira un film intitulé *Les Quarantièmes Rugissants*.

En réalité, Crowhurst a triché. Puisqu'on apprit plus tard qu'il avait jeté l'ancre quelque part du côté des Malouines, communiquant même régulièrement à Londres une position fictive qui le maintint en course et le plaça encore en tête lors de la seconde partie de l'épreuve. Son livre de bord foisonne de milliers de détails sur les mers qu'il était censé traverser. Cette plaisanterie

d'un goût douteux tourna ensuite au tragique. Pensant avoir été rejoint, puis dépassé, Tetley, pourtant en tête de course, abandonne... Et se suicide un an plus tard, ne pouvant se résoudre à s'être laissé aussi incroyablement berner. Mais Crowhurst s'est fixé une tâche impossible, celle de leurrer le monde entier. Peu à peu, il s'enferme dans son délire et reste prisonnier de son univers torturé ; les bandes enregistrées qu'il laisse derrière lui, témoignent de sa quête philosophique et des affres de la solitude. Le 10 juillet 1969, son bateau est repéré par un cargo dominicain. Accident ou suicide, nul ne saura jamais comment Donald Crowhurst a disparu.

Par son côté inhumain, l'épreuve aura trop fortement marqué les esprits et il faudra attendre quatorze ans pour que soit donné le départ d'une deuxième circumnavigation (avec escales !), la **BOC Challenge**, qui regroupe dix-sept partants. Les récits des rescapés – il y eut sept abandons – restent très impressionnants et suscitent l'intérêt des médias. On décida alors que la course aurait lieu désormais tous les quatre ans.

À partir de 1989, on relance encore l'idée d'une course en solitaire sans escale, baptisée **Vendée Globe Challenge**. C'est l'épreuve de vérité du marin : trois à quatre mois en mer sans escales et sans assistance. Chaque édition compte néanmoins son lot de drames et d'angoisse au point qu'à chaque départ se pose inévitablement la question du risque. Jusqu'où peut-on aller pour ne pas aller trop loin?

Les régates

À côté de ces épreuves de la démesure, on trouve des compétitions plus techniques et surtout plus courtes : les régates. Elles revêtent de multiples aspects et se déroulent partout où l'eau et le vent permettent de tirer des bords autour de trois bouées. Les épreuves dépendent principalement de la catégorie des bateaux. Les dériveurs (quille amovible) et quillards (quille fixe) désignent des monotypes de compétition, c'est-à-dire des voiliers identiques, construits à partir d'un plan dessiné par un architecte qui donne les caractéristiques principales : longueur, largeur, poids, plan de voilure, plan de forme, etc.

Il existe une quarantaine de classes de bateaux, ce qui permet l'organisation d'un grand nombre de compétitions selon le calendrier géré par les fédérations nationales et internationale (ISAF). On distingue classiquement les bateaux de classes olympiques (Finn, 470, Star, Tornado, Laser, 49er, Europe) et les bateaux de classes dites internationales (au nombre de trente environ, dont les plus célèbres sont l'Optimist, le 420, le Fireball, le Vaurien, le Flying Dutchman, le 505, etc.). En général, les courses se déroulent en opposition directe sur un plan d'eau entre trois bouées. La distance de course varie, bien sûr, selon le

type de bateau. Cela va de 0,75 mille pour une course d'Optimist à 18,50 milles pour l'America's Cup. Le classement s'établit sur plusieurs manches et l'on totalise les points après exclusion du plus mauvais résultat :

- → le 1er reçoit 1 point,
- → le 2e reçoit 2 points,
- → le 3e reçoit 3 points,
- → et ainsi de suite.

Au bout de l'épreuve, celui qui gagne est celui qui a marqué le moins de points.

D'autres courses s'adressent aux « habitables » sur des distances beaucoup plus longues avec, au sommet de la pyramide, l'**Admiral's Cup**, la reine des régates. Née en 1957, elle consiste en une série d'épreuves organisées par le *Royal Ocean Racing Club*, et rassemble, tous les ans au mois d'août, l'élite du yachting mondial à Cowes, sur les bords du Solent, ce bras de mer qui sépare l'Ile de Wight de la Grande-Bretagne. Les courses se disputent dans la Manche et dans les courants vicieux du Solent, avant de se conclure par la Fastnet. La mort, en 1974, de quinze concurrents de la **Fastnet**, a certes contribué à tisser la légende

tragique de cette épreuve qui demeure l'événement mondain le plus prisé de la saison de voile. La France recèle aussi quelques régates de grande renommée. La plus populaire est sans conteste le **Tour de France à la Voile**, disputé chaque année pendant les vacances d'été. Il s'agit d'une épreuve monotype (tous les bateaux sont de la même série) en équipages. À l'échelon supérieur, on trouve les matchs racing, des régates en combat singulier entre monotypes en équipages. Le plus connu de ces matchs racing est la **Kouros Cup**, disputée à Saint-Tropez et qui réunit les stars de la Coupe de l'America. Pour sa part, la **Course du Figaro**, disputée tous les mois de juillet, est une régate en solitaire moins coûteuse que les habituelles transats. Elle se court en quatre étapes de deux à trois jours, entre la France, l'Espagne et l'Irlande, et exige un subtil mélange de témérité, de finesse et de résistance physique (trois nuits sans dormir). La **VOR** (*Volvo Ocean Race* – anciennement **Whitbread**) enfin, d'esprit très anglais, est une régate à l'échelle de la planète, avec escales et en équipages. Il faut être à fond tout le temps durant les cinq étapes de la course.

yachting

chapitre 2

Médailles d'eau

olympiades

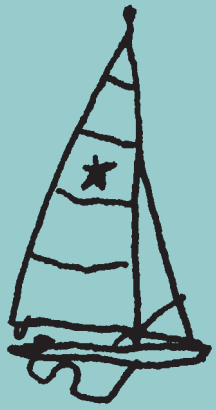
LA VOILE AUX JEUX OLYMPIQUES

La **voile olympique** propose des compétitions pour neuf types de bateaux (en solitaire ou en équipes), regroupées dans un programme qui a subi de très nombreux remaniements au fil des années. Ces épreuves se disputent toutes en sept régates autour des bouées. Un seul bateau par pays et par classe sera retenu. Ces « classes » ou « séries » varient en fonction du modèle des bateaux.

470

FORTY-NINER (49ER)

FINN



STAR

LASER

TORNADO

EUROPE

INGLING

470

Le 470 est un dériveur à deux personnes qui a été conçu en 1963 par le Français André Cornu et introduit dans le programme des hommes aux Jeux de Montréal en 1976, et pour les femmes à Séoul en 1988. Le bateau exige un grand sens technique et une complémentarité parfaite entre partenaires.

- → LONGUEUR : 4,70 m
- → LARGEUR : 1,68 m
- → HAUTEUR DU MÂT : 7,10 m
- → POIDS : 118 kg
- → SURFACE DE VOILURE : 12,70 m^2

  1 Foc et 1 Spi

Le Forty-Niner (49er)

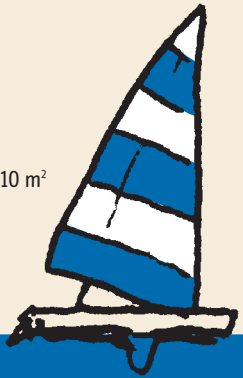
Le Forty-Niner (49er) a été dessiné en 1996 seulement par l'architecte australien Julian Bethwaite pour être repris directement dans le programme des Jeux de Sydney de 2000. Il s'agit d'un monotype à deux équipiers, ouvert aux équipages mixtes, et surtout très rapide. Sa coque ultra-légère plane véritablement sur l'eau. C'est, de loin, le dériveur le plus acrobatique !

- → LONGUEUR : 4,99 m
- → LARGEUR : 2,90 m
- → POIDS : 125 kg
- → HAUTEUR DU MÂT : 8, 23 m
- → SURFACE DE VOILURE : grand voile 15 m^2
  Foc : 6 m^2 / Spi : 38 m^2

Finn

Dessiné par l'architecte suédois Rickard Sarby en 1949, le Finn est un dériveur solitaire masculin introduit dans le programme des Jeux en 1952. Les plus grand marins ont généralement fait leurs classes sur ce type de bateau qui exige beaucoup d'habileté sur le plan physique et technique. Notre compatriote Sébastien Godefroid a décroché le titre de Champion du Monde dans cette catégorie et obtenu aussi la médaille d'argent aux Jeux olympiques d'Atlanta.

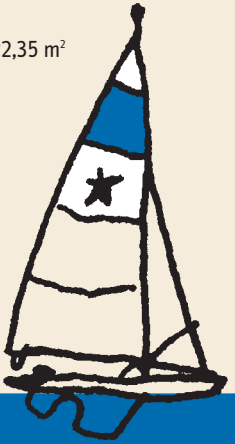
- → LONGUEUR : 4,50 m
- → LARGEUR : 1,51 m
- → POIDS : 145 kg
- → SURFACE DE VOILURE : 10 m^2



Star

Le Star quillard à 2 équipiers a été dessiné par l'Américain William Gardner en 1911. C'est le plus vieux bateau olympique, introduit aux Jeux de Berlin en 1936.

- → LONGUEUR : 6,92 m
- → LARGEUR : 1,73 m
- → POIDS : 671 kg
- → SURFACE DE VOILURE : 22,35 m^2



Laser

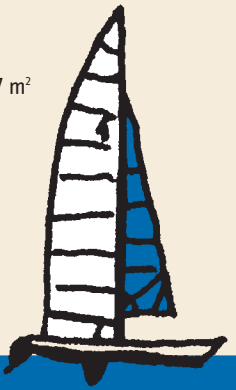
Il s'agit d'un dériveur solitaire planant extrêmement répandu qui fut dessiné par l'Américain Bruce Kirby en 1972. Le Laser devient international dès 1974 mais n'a fait son entrée aux Jeux qu'à Atlanta, en 1996.

- → LONGUEUR : 4,23 m
- → LARGEUR : 1,37 m
- → POIDS : 56,7 kg
- → HAUTEUR DU MÂT : 6,46 m
- → SURFACE DE VOILURE : 7,06 m^2

Tornado

C'est le seul catamaran admis aux Jeux. Dessiné par l'architecte anglais Rodney March en 1967, il accueille deux personnes à son bord. Depuis 1992, les autorités olympiques ont ouvert leurs compétitions aux équipages mixtes ou entièrement féminins.

- → LONGUEUR : 6,09 m
- → LARGEUR : 3,05 m
- → POIDS : 145 kg
- → SURFACE DE VOILURE : 16,87 m^2
  Foc : 5,20 m^2



Europe

Ce dériveur solitaire, dessiné par l'architecte belge Aloïs Roland, fut olympique dès 1992 pour la catégorie « femmes ».

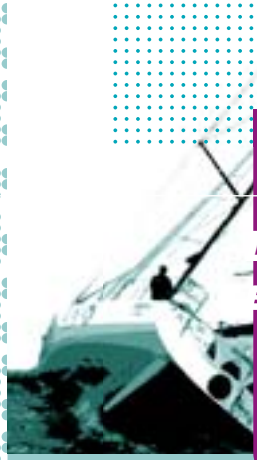
- → LONGUEUR : 3,35 m
- → LARGEUR : 1,38 m
- → HAUTEUR DU MÂT : 4,57 m
- → POIDS : 63 kg
- → SURFACE DE VOILURE : 7 m^2

Ingling

La dernière série olympique reconnue par l'ISAF est l'Ingling, quillard de 6m35 réservé aux équipages féminins. Il a été dessiné par Herman Linge, comme son prédécesseur le Soling pour un équipage de trois personnes.

- → LONGUEUR : 6,35 m
- → LARGEUR : 1,73 m
- → POIDS : 635 kg
- → SURFACE DE VOILURE :
  grande voile : 8,9m^2
  Foc : 5,1 m^2 / Spinnaker : 21 m^2

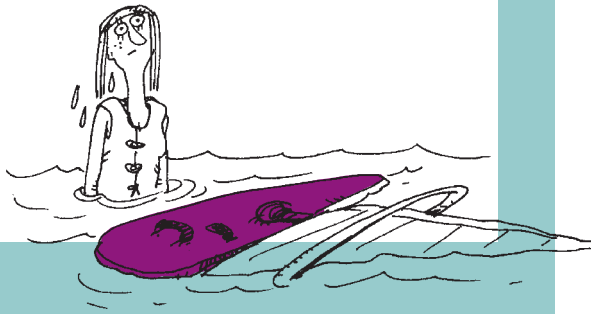
chapitre 3



Le mariage du surf et de la voile

LA PLANCHE À VOILE

Ses origines sont mystérieuses et plusieurs pays, dont la France, revendiquent la paternité de son invention. On sait en tous cas que des régates sur planches sont organisées en Californie après la Guerre.



En 1968, deux Américains, Henry Hoyle Scheitzer et James Robert Drake, déposent la marque *Windsurfer* pour désigner un engin constitué d'un surf avec une dérive, un wishbone et un pied de mât articulé. L'introduction en Europe aura lieu dès 1970. Le succès est immédiat. Grâce à ce nouveau sport, des millions de vacanciers s'initient chaque été à la voile. Au départ, on s'en sort rarement avec les honneurs. Mais, pour peu que l'on persévère, on découvre bientôt un tas de petits trucs qui facilitent le travail. Pas besoin d'une carrure d'athlète ou de pectoraux d'acier, l'essentiel de la technique réside dans l'utilisation judicieuse de son propre poids. On arrive ainsi à remonter, sans trop d'effort, une voile plaquée sur l'eau par le vent et l'on résiste aux bourrasques en s'arc-boutant vers l'arrière. L'apprentissage de la navigation, à proprement parler, commence ensuite. La théorie est assez simple. Pour orienter son embarcation en fonction du vent, on penche la voile vers l'avant ou vers l'arrière. Aux débutants, nous conseillons néanmoins de prendre quelques leçons avec un moniteur jusqu'à ce que, tout à coup, le déclic se fasse. Ensuite, il n'y a plus de limites aux exploits. Les meilleurs véliplanchistes atteignent des vitesses supérieures à 80 km/h et dépassent régulièrement la vitesse du vent.

La planche fait son apparition aux Jeux olympiques de 1984 (Los Angeles), pour les hommes. Les femmes devront patienter jusqu'à Barcelone en 1992. Après la Lechner (premier modèle de planche aussi à Séoul et à Barcelone), on décide d'adopter la Mistral, idéale pour la course. (Longueur : 3,72 m, largeur : 0,64 m, poids : 17 kg, surface de voilure : 7,40 m^2).

Funboard à babord

Peu à peu, les véliplanchistes ont recherché des nouvelles solutions pour gagner de la vitesse et des sensations. C'est ainsi qu'est née la planche de funboard. Plus petite que sa devancière (entre 2,50 et 2,80 m), elle est munie de cale-pieds qui permettent de garder le contact même lorsqu'on se trouve dans les airs après avoir sauté une grosse vague. Elle est aussi plus légère, plus maniable et on se dirige en jouant sur l'inclinaison, un peu à la manière d'un surf. Aujourd'hui, on estime que la discipline est pratiquée par 15 millions de personnes à travers le monde, dont 6 millions en Europe.

yachting

chapitre 4

Des débuts toujours « optimist »

La voile charrie aujourd'hui des sommes d'argent gigantesques et des enjeux fabuleux, mais elle est parvenue à conserver son caractère parfaitement écologique et aventureux.

Dans les épreuves d'endurance, le courage et l'intelligence constituent les atouts principaux du marin. Il faut également pouvoir gérer son sommeil de façon parcimonieuse. À ce petit jeu, on voit souvent des femmes tenir la dragée haute aux meilleurs navigateurs, telles Florence Arthaud ou Ellen MacArthur. L'âge n'a pas non plus beaucoup d'emprise sur ces « bourlingueurs des mers ». Rappelez-vous la victoire de Philip Weld dans la Transatlantique en solitaire en 1980. Il avait 66 ans ! On peut également commencer très tôt. Dès l'âge de trois ans, un enfant peut s'initier à la voile, comme passager bien entendu, et apprendre le nom des différentes parties du bateau. On peut même partir en famille pour des balades en mer, à condition bien sûr de s'entourer de toutes les précautions indispensables (filins, gilets de sauvetage, harnais, etc.). Pour prendre soi-même la barre, il faut attendre d'avoir huit ou neuf ans.

En général, on fait ses armes sur un Optimist. Ce bateau, qui a fêté ses 50 ans en 1997, est devenu une véritable institution dans le monde de la voile. On raconte qu'il a germé dans l'esprit d'un inventeur américain, Clifford McKay, qui regardait son fils qui jouait à dévaler les pentes dans une caisse à savon. Avec un ami architecte, Clark Mills, ils se mirent en devoir de construire le

bateau le plus simple jamais réalisé. Doté d'un gréement de base, l'Optimist est devenu aujourd'hui le bateau d'apprentissage le plus populaire au monde avec plus de 150 000 petits marins dans quelque 90 pays. Des régates sont organisées dès l'âge de 8 ans. Bref, la voile est une activité idéale qui s'adresse à tous sans véritable exclusive. C'est tout juste si l'on recommande de ne pas partir en solitaire lorsque l'on souffre d'épilepsie ou d'une autre pathologie qui exigerait des soins d'urgence. On fera également très attention à des petits détails qui peuvent gâcher le plaisir, en veillant notamment à se protéger toujours de l'humidité, du vent, du froid, du soleil et des glissades.

L'équipement habituel est constitué d'un ciré (pantalons, veste, chapeau), du gilet de sauvetage et d'une paire de bottes en caoutchouc ou « chaussures de bateau » anti-dérapantes. Contre le froid, on porte également un bonnet et une paire de gants de laine que l'on remplace en été par une casquette pour se protéger du soleil, des lunettes noires pour éviter la réverbération sur la mer et, bien sûr, de la crème solaire.

Les risques liés aux aléas de la météo ne sont évidemment pas les seuls que l'on encourt sur un bateau. Du fait de l'instabi-

lité de l'embarcation et de son exiguïté, il arrive assez souvent que l'on se blesse dans le cours d'une manœuvre. Il faut donc être très attentif pour ne pas recevoir un coup de bôme lorsqu'on vire de bord. Des drisses qui battent à l'air peuvent cingler le corps comme des coups de fouet. On peut aussi se prendre des échardes d'acier et de bois sur les haubans ou les gaines des filières. Parfois, le simple fait de passer une grosse vague vous projette contre la paroi ou, plus grave encore, vous fait tomber à

Les grandes navigatrices

La voile a longtemps été un milieu de « poilus ». Mais, tout comme les hommes, les femmes n'ont pas pu résister à l'appel de la mer. Tant mieux ! Grâce à elles, la voile s'inscrit parmi les rares disciplines où les deux sexes rivalisent à égalité. Bien entendu, pour naviguer en compétition, il faut disposer d'une certaine force physique. Mais ce n'est pas le principal ! Il faut surtout faire la démonstration de qualités psychologiques comme la ténacité et la concentration qui sont autant féminines que masculines.

l'eau. C'est pourquoi on insiste tant sur l'importance de respecter les consignes, notamment celles qui concernent le port du gilet et du harnais. Les accidents de voile sont rarissimes avec des bons instructeurs. Mais les risques grimpent considérablement dès le moment où l'on s'affranchit des recommandations d'usage. Comme en alpinisme, il ne faut rien faire pour épater les copains. Le seul véritable exploit de ce sport, c'est de revenir chaque fois à bon port, sain et sauf.

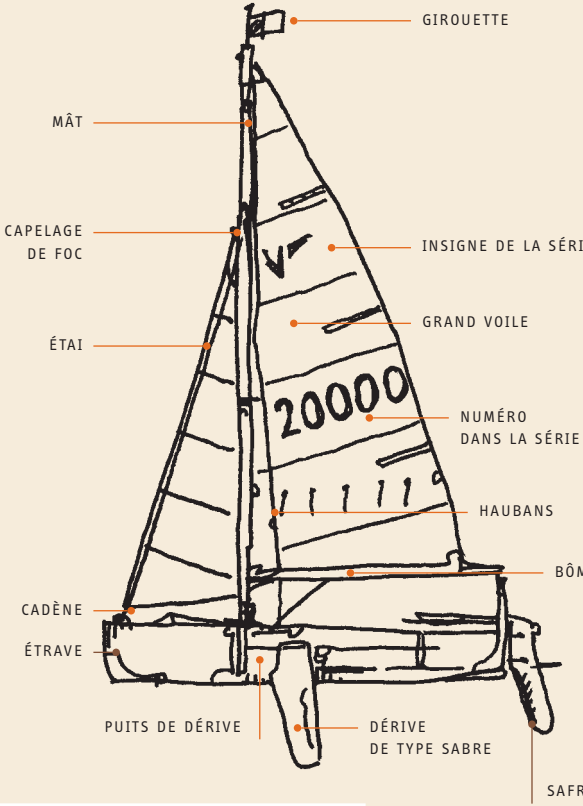
Aujourd'hui, la plus célèbre des navigatrices est assurément Ellen MacArthur, un petit bout de femme qui a tenu tête aux hommes lors de la Route du Rhum 2002 qu'elle remporta dans la catégorie monocoques, bouclant la course en un peu plus de 13 jours. Elle rejoint ainsi dans les palmarès Florence Arthaud qui avait remporté cette même course en 1990. Dans la catégorie des meilleurs marins, on trouve beaucoup d'autres femmes : Karine Fauconnier, Catherine Chabaud, Valérie Tisserand et Isabelle Autissier, etc. Les poilus ne le sont plus !

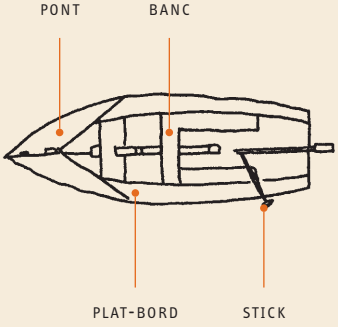
chapitre 5

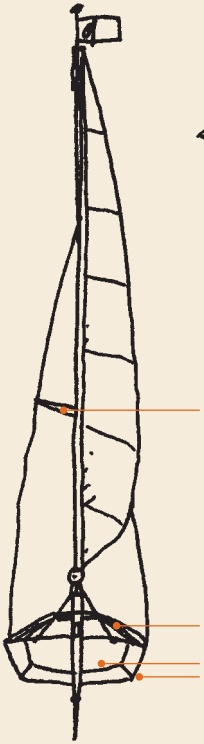
Le pense-bête

laxiqua

LEXIQUE


GIROUETTE
MÂT
CAPELAGE DE FOC
INSIGNE DE LA SÉRIE
ÉTAI
GRAND VOILE
20000
NUMÉRO DANS LA SÉRIE
HAUBANS
BÔME
CADÈNE
ÉTRAVE
PUITS DE DÉRIVE
DÉRIVE DE TYPE SABRE
SAFRAN


PONT
BANC
PLAT-BORD
STICK


BARRE DE FLÈCHE
PALAN D'ÉCOUTE
DE GRAND VOILE
BORDÉ
TABLEAU ARRIÈRE

Abattre

Manœuvre qui consiste à écarter l'axe du bateau du lit du vent (contraire de lofer).

Accastillage

Ensemble des accessoires constituant l'équipement d'un bateau (poulies, taquets (en anglais : *clam-cleat*), etc.)

Allure

Direction que suit un bateau par rapport au vent. Un bateau peut naviguer à différentes allures : le près, le travers, le largue, le vent arrière (définitions plus loin dans le lexique).

Amure

Côté du bateau que vient frapper le vent en premier. Un bateau est dit « bâbord amure » lorsqu'il reçoit le vent sur le côté gauche et « tribord amure » lorsqu'il reçoit le vent sur le côté droit. Le point d'amure désigne le coin avant inférieur par lequel la voie est fixée sur le gréement.

Bâbord

Partie gauche du bateau lorsque l'observateur fait face à l'avant. L'expression viendrait d'une époque où la salle des machines à l'avant des bateaux portait le mot *battery* (moteur en anglais). Les marins auraient pris l'habitude de diviser les parties du navire du côté « bat » (qui a donné bâbord) et du côté « tery » (qui a donné tribord).

Barre

Pièce de bois ou de métal qui permet d'orienter le safran en fonction de la route.

Bôme

Pièce arrondie (métallique ou en bois) prenant appui sur le mât par une mâchoire.

Border

Tirer l'écoute pour modifier l'orientation de la voile en la ramenant plus près de l'axe du bateau.

Casquette

Protection arrière du roof (pont ou *deck*).

Choquer

Relâcher l'écoute pour modifier l'orientation de la voile par rapport au vent. Filer l'écoute.

Dérive

Pièce de bois dépassant sous la coque en passant dans un puits étanche, elle a pour but de réduire le dérapage (la dérive) d'un bateau naviguant près du vent.

Dériveur

Bateau à voile dont la dérive est escamotable.

Dessaler

Chavirer et tomber à l'eau.

Drisse

Cordage qui sert à hisser une voile.

Écoute

Cordage permettant d'orienter une voile et de la positionner par rapport au vent.

Empanner

Passer d'une amure à une autre en étant poussé par le vent.

Gîte

Inclinaison latérale du bateau due à l'effet du vent ou à un placement du barreur du côté de la voile. Un voilier est gîté lorsqu'il penche du côté de la voile. Un voilier est contregîté lorsqu'il est incliné du côté opposé à la voile.

Gouvernail

Partie du bateau permettant de le diriger et constituée du safran et de la barre.

Gréement couvant

Cordages servant aux manœuvres des voiles.

Gréement dormant

Parties fixes au-dessus du pont supportant la voilure (mât, bôme, haubans, étai, etc.)

Lapin

On ne prononce jamais ce mot à bord, car il porte malheur. Si vraiment il faut évoquer l'animal, on dit le « cousin du lièvre ». Pourquoi ? Cela vient du fait que sur les anciens bateaux construits en bois, les marins emmenaient des lapins pour les manger en route. Mais parfois, ceux-ci rongeaient les cordages avant d'être mangés, ce qui provoquait le démâtage.

Largue

Allure sous laquelle navigue un bateau recevant le vent de trois-quarts arrière.

Liston

Partie ceinturant la coque sur tout son contour supérieur.

Lofer

Modifier la direction du bateau pour le placer plus près du vent.

Louvoyer

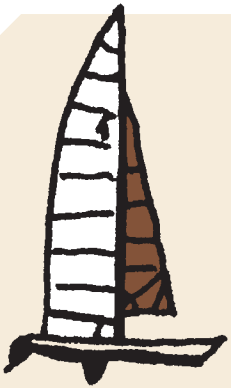
Naviguer alternativement d'une amure sur l'autre, au près, en effectuant des virements de bord, pour atteindre un objectif situé au vent.

Mille

Le mille marin ou mille nautique est de 1 852 mètres. Il ne faut pas confondre avec le *mile*, unité de mesure anglaise qui vaut 1 609 mètres.

Nœud

Unité de vitesse équivalant à un mille à l'heure. Un navire qui marche à 15 nœuds parcourt 15 milles en une heure (et pas 15 nœuds à l'heure).



Poupe

Arrière d'un navire.

Proue

Avant d'un navire.

Près

Allure la plus rapprochée du vent à laquelle peut naviguer un bateau. En moyenne environ à 45° du vent.

Rappel

Position que prend l'équipage pour conserver l'équilibre du bateau en s'écartant le plus possible de l'axe longitudinal du bateau. Les pieds sont maintenus sous les sangles de rappel, le liston sous les cuisses et le dos est placé à l'extérieur du bateau.

Safran

Partie du gouvernail sur laquelle s'exerce la pression de l'eau et dont l'orientation détermine la nouvelle direction du bateau.

Spinnaker *(ou spi)*

Voile/bulle de tissu léger et fragile (multicolore) nécessaire au vent arrière et au largue.

Travers

Allure intermédiaire entre le près et le largue.

Tribord

Partie droite du bateau lorsque l'observateur fait face à l'avant.

Trinquette

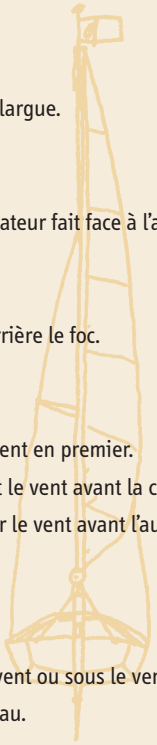
La petite voile d'avant qui se trouve derrière le foc.

Au vent

Désigne le côté du bateau recevant le vent en premier.
Être au vent de la côte : le bateau reçoit le vent avant la côte.
Être au vent d'un autre bateau : recevoir le vent avant l'autre bateau.

Sous le vent

Placement inverse. On est toujours au vent ou sous le vent par rapport à la côte ou à un autre bateau.



Vent debout

Etre vent debout signifie que le bateau fait face au vent.
Sa voile est alors dégonflée et faseyante.

Vent arrière

Un bateau navigue vent arrière lorsqu'il est poussé par le vent et qu'il se déplace dans une direction identique à lui.

Virer de bord

Changer d'amure en faisant passer le bateau par la position vent debout. Exemple : passer de près tribord amure au près bâbord amure.

Voile

Pièce de toile permettant d'utiliser le vent pour faire avancer le bateau.

Winch

Petit treuil à main sur un yacht.

ADRESSES

Ligue Francophone du Yachting Belge
Avenue du Parc d'Amée 90
5100 Jambes
081 30 49 79
info@lfyb.be
www.lfyb.be

Vlaamse Yachting Federatie
Oefenpleinstraat 5
9050 Gentbrugge
09 222 91 58
info@vyf.be

ADEPS
L'administration de l'éducation physique et des sports est compétente pour tout ce qui touche au sport en Communauté française : formations d'entraîneurs, centres sportifs, stages, etc.

ADEPS
Bd Léopold II 44
1080 Bruxelles
02 413 25 00
www.adeps.be

BLOSO
Zandstraat 3
1000 Brussel
02 209 45 11
www.bloso.be
(Le BLOSO est l'homologue néerlandophone de l'ADEPS.)

Les deux fédérations de scoutisme organisent aussi des activités en mer dans les Unités de *Scouts marins*. Renseignez-vous à ces adresses :

Scouts et Guides Pluralistes de Belgique
Porte de Hal 38-39
1060 Bruxelles
02 539 23 19
02 539 26 05
info@sgp.be

Fédération Catholique des Scouts Baden-Powell de Belgique
Rue de Dublin 21
1050 Bruxelles
02 508 12 00
02 508 12 01
LesScouts@LesScouts.be

Peter Elliott

CLÉS DU **SPORT**

La collection **Les Clés du Sport** souligne la richesse et la diversité de l'offre sportive en Belgique. Il existe en effet des dizaines de fédérations et des centaines de disciplines pour permettre à chacun de trouver son épanouissement par le sport. Proposés en collaboration avec le Ministère de la Culture, de la Jeunesse et des Sports, ces ouvrages constituent un premier pas sur le chemin de leur découverte et proposent, pour chaque discipline, les informations de base sur l'histoire, le matériel, les règlements, etc.
Une démarche résolument pratique et divertissante qui donne une envie irrésistible de chausser ses baskets!

Belgacom

partenaire de la voile

Dans le cadre de son projet Sailing, Belgacom travaille selon deux axes. Le premier est celui de la compétition et, dans ce domaine, la société concentre tous ses efforts sur la participation de son trimaran au Championnat ORMA. Le second axe est celui du sport pour tous. A cet effet, Belgacom soutient la promotion de la voile auprès des jeunes en collaboration avec l'Adeps et le Bloso. En plus de cela, depuis le mois de mars 2002, Belgacom apporte son soutien à pas moins de 18 Fédérations sportives, dont la Fédération Royale Belge de Yachting. Cette collaboration se traduit essentiellement par un support des équipes nationales.

belgacom