

# CATAMARAN ET REGATE

## Pour faire des progrès, Prenez des notes...

Vers une approche plus rationnelle de la préparation à la régates.

Philippe NEIRAS

ENTRAINEMENT

### Présentation

La dualité théorie/pratique revient-elle à l'ordre du jour ?

Non rassurez-vous, il ne s'agit pas de transformer les régatiers en potaches assidus. Mais tout simplement de proposer un cadre méthodologique permettant aux régatiers de mieux préparer leur régates au niveau matériel, organisation, tactique, stratégique....

De mieux organiser leur réflexion afin que chaque expérience de régates profite pour la suivante.

### Sommaire

- 1) Introduction
- 2) De la justification d'une méthodologie
  - a- Fiche vérification du matériel
  - b- Fiche de réglage
  - c- Fiche des actions chronologiques de la journée
  - d- Fiches analytiques de manches par thèmes
  - e- Fiche synoptique d'analyse d'épreuve
  - f- Mémo bilan général
- 3) Conclusion

## 1) INTRODUCTION

La voile n'est pas une activité à dominante physique. Même si l'investissement énergétique peut être important (surtout dans les conditions de brise) il n'en reste pas moins vrai que la voile est une activité où la réflexion est d'une importance capitale : en effet la diversité des éléments (vent, mer, courant, matériel, équipage...) intervenant dans l'activité est grande et nous n'en voulons pour preuve que

- l'importance que revêtent les conversations de parking entre coureurs, entre coureurs et entraîneurs et entre entraîneurs eux-mêmes.
- l'abondance des articles techniques dans les revues nautiques
- les demandes croissantes en écrits, articles sur les problèmes techniques (conduite) ; technologiques (réglages, choix du matériel) ; tactiques et stratégiques, émanant de l'ensemble des pratiquants de tous niveaux.

## 2) DE LA JUSTIFICATION D'UNE METHODOLOGIE

L'activité voile regroupe un monde de passionnés, les émotions ressenties sont fortes, poussant le "voileux" à les communiquer : les conversations de parking sont donc animées, mais souvent le discours reste anecdotique. On peut relever des expressions du genre :

*"Aujourd'hui j'étais collé, double face, j'avançais pas. Toi, tu es bien passé en haut, comment tu as fait ?"*

ou bien :

*"Je suis allé à gauche, j'ai viré, ça a refusé, tout le paquet de droite est passé, j'ai rien compris !"*

ou encore :

*"J'avais pas vu l'avenant, on s'est pointé à 10 h 00 sur le parking, tout le monde était sur l'eau, l'heure avait été avancée ! Le temps de gréer et d'aller sur la zone de départ, tout le monde était parti, on a pris le départ 3' après la flotte !"*

ou même :

*"Juste avant le départ, je prends le cuningham, crack ! la voile s'affale, hook cassé !"*

et la liste pourrait être longue encore....!

Mais souvent les observations formulées sont oubliées ou les questions restent sans réponse, faute de temps, faute d'organisation, de méthodologie pour tenter d'y répondre.

*Pourquoi Un tel a-t-il cassé son hook ? N'aurait-il pas pu le vérifier ? Oui mais que faut-il vérifier ? Quand ? Comment ?*

*- Pourquoi tel autre n'avancait-il pas ? problème de matériel ? problème de réglage ? problème de conduite ?*

*- Pourquoi celui-ci a-t-il raté le départ ? pourquoi n'a-t-il pas vu l'avenant modifiant l'heure ? Manque d'attention ? oubli ?*

Bien souvent les régatiers arrivent sur le lieu de la régata après une nuit de route, la fatigue est là, le geste machinal et pourtant le temps presse, l'arrivée est toujours trop tardive et c'est la course pour gréer. Raison de plus pour ne pas se disperser, aller à l'essentiel, se répartir les tâches, en un mot pour être efficace.

### a- FICHE DE VERIFICATION DU MATERIEL

La voile est une activité complexe, car elle est un sport à matériel, une grande attention doit donc lui être consacrée, le matériel doit être vérifié et opérationnel pour bien naviguer, c'est la condition n° 1 pour se faire plaisir et progresser. Comme nous l'avons vu plus haut, pas facile de vérifier, comment faire pour être exhaustif ? Tout simplement en suivant la liste ci-jointe, que vous pouvez bien entendu adapter à la spécificité de votre catamaran ou compléter.

## FICHE VERIFICATION DU MATERIEL

Cocher chaque point vérifié :

### COQUES

- Cadènes de hauban
- Cadènes de patte d'oie
- Fixation des Femelots
- Femelots
- Puits de Dérive
- Etat Général coques
- Nettoyer coques
- Fixation rail de foc
- Compas
- Trappes
- Poids correcteurs

### POUTRES

- Fixation des poutres sur coques (boulons serrés)
- Martingale (tension)

### SAFRANS

- Aiguillots
- Tête de safrans
- Système de blocage position basse et haute
- Parallélisme
- Compensation
- Etat général (bord d'attaque, bord de fuite)
- Calage

### DERIVES

- Etat général : bord d'attaque, bord de fuite.
- Calage
- Marquage

### MAT

- Pied de Mât
- Rotation
- Vit de Mulet
- Tension guignol
- Orientation barres de flèche
- Etat des sertissages des haubans de guignol
- Système de limitation de la rotation
- Système de forçateur de la rotation
- Tourelles de cunningham
- Réa Drisse de GV
- Hook
- Etanchéité du Mât
- Adhésif sur endroits agressifs

### BOME

- Ferrure vit de mulet
- Système étarquage bordure
- Fixation du plan

### CABLES

- (Haubans, étais, trapèzes)
- Etat des cables
- Sertissages
- Manilles de fixation
- Adhésif sur axes et anneaux brisés
- Crochet et poignée trapèze

### DRISSES, ECOUTES

Etat des bouts :

- Drisses : GV  
Foc  
Spi
- Trapèze
- Ecoute : GV  
Foc  
Spi  
Cunningham
- Elastiques : Trapèze  
Dérives

### TRAMPOLINE

- Etat Trampoline
- Bout Tram poline
- Tension Trampoline
- Bout Remorquage
- Sangles

### VOILES

- Etat Général GV, Foc, Spi
- Numéro sur GV
- Lattes GV
- Embouts de lattes
- Penons Foc, GV et Spi

Oeillets :

- Point de drisse
- Point d'amure
- Ecoute
- Renforts sur foc
- Pour les barres de flèche
- Renfort sur les coutures
- Zone de ragage
- Tampons de jauge

### ACCASTILLAGE

- Poulies : Foc  
Spi  
GV
- Taquet : Foc  
Spi  
GV
- Stick
- Rotule Stick
- Tangon
- Estrope tangon
- Pontets (Jeu)

### MATERIEL DE RECHANGE A BORD

- Manilles
- Petits Bouts
- Axes et anneaux brisés
- Poulies
- Vis, écrous
- Couteau démanilleur
- Tournevis (réglage taquet)
- Pince
- Adhésif

### DIVERS

- 1 Feu rouge à main
- Pavillon B (1 sur le hauban tribord  
1 sur l'équipier)
- Pavillon I
- Refaire ses marques
- Repères :
- Penons sur patte d'oie étais
- Feutre à bord
- Vérification chrono
- Ceintures de trapèzes (coutures  
crochets)
- Gilets
- Certificat conformité jauge
- Cotisation association
- Licence FFV signée Médecins
- Boissons, aliments

### MATERIEL DE RECHANGE SUR LA VEDETTE

- Ceinture de trapèze
- Stick
- Lattes
- Foc n° 2
- Petit outillage
- Adhésif déchirure voile
- Vêtements de rechange
- Boissons-Aliments

Bien entendu, il n'est pas toujours possible de tout vérifier. Mais prenez l'habitude de checker votre matériel le plus régulièrement possible, toujours dans le même ordre : ceci est le garant de navigation sans soucis !

#### **b- FICHE DE REGLAGES**

-*"J'avance pas, je suis collé"* telle était la constatation faite lors de la dernière régates, pourquoi ? Quelle en est la cause ? S'il s'agit d'un problème de réglage, il vous faut :

1) Pouvoir comparer vos réglages (de quête de mât, de compensation de safran, de précintre, d'angulation de barre de flèches, de tension de guignol) et vos choix de lattes (poids) avec les meilleurs de la série.

2) Pouvoir essayer vous-même des réglages différents en étant capable de les quantifier et donc de les noter pour pouvoir les retrouver (si ces réglages vous satisfont) : ceci veut dire qu'il faut vous entraîner avec des bateaux de la même série dans tous les types de temps et fonctionner en comparatif de vitesse (\*) ou "speed-test"

Voici donc une fiche destinée à noter ces différents réglages (\*) :

(\*) Pour mieux comprendre les protocoles de mesure, reportez-vous aux Cahiers de l'ENV N° 8 Octobre 1990 "Préparez votre Cata de Sport".



### c- FICHE DES ACTIONS CHRONOLOGIQUES DE LA JOURNEE

Comme nous l'avons vu plus haut, l'heure d'arrivée sur les parkings est toujours tardive, l'idéal étant d'arriver un ou deux jours avant une compétition pour avoir le temps de s'organiser, de s'installer, de gréer le bateau, de tester le plan d'eau. Malheureusement, cela n'est pas toujours possible, les jours de vacances étant comptés, on arrive souvent le matin même du premier départ, l'appartement ou la chambre d'hôtel n'est pas toujours à proximité, on perd du temps en transport, et on est toujours sous pression.

#### Raison de plus pour vous organiser :

Savez-vous exactement ce que vous avez à faire ?

Dans quel ordre ?

Ce qui est important et ce qui ne l'est pas dans votre préparation ?

Ce qui représente une perte de temps et ce qui est judicieux ?

La fiche suivante a pour objet de lister toutes les actions que vous effectuerez avant la mise à l'eau et après l'arrivée de la manche.

Faites l'effort au cours des trois prochaines régates de noter vos actions, puis de sélectionner celles qui vous paraissent essentielles pour les reproduire lors des régates suivantes.

Rappelez-vous du cas cité plus haut :

*"j'avais pas vu l'avenant, on est arrivé en retard sur la ligne."*

Dans vos actions chronologiques de la journée, vous devez prendre en compte les informations en provenance du :

- comité de course ;
- du comité de réclamation,
- du jury,
- du jaugeur.

Dès votre arrivée :

- Confirmez votre inscription (car vous avez naturellement envoyé dans les délais votre pré-inscription à la régates accompagnée du règlement des droits d'inscription, et vous vous êtes procurés le programme de l'épreuve (date et heure limite de la confirmation des inscriptions, heure de mise à disposition du comité de course pour la première manche)

- Présentez votre licence visée par le médecin,

- Retirez un exemplaire des instructions de course que vous lisez attentivement (prévoyez le temps nécessaire),

- Informez-vous de la situation du panneau officiel de communication des avenants, annexes et modifications aux instructions de course et au programme, convocation au jury, à la jauge,

- Notez les heures limites de parution des avenants ou modifications,

- Informez-vous de la situation du mât de pavillon pour les signaux à terre,

- Informez-vous de l'obligation ou non d'EMARGER,

- Dès la fin de la manche, notez l'heure limite de dépôt des réclamations,

- Chaque jour, informez-vous des convocations à la jauge, des éventuelles réclamations contre vous, de la présence ou non d'avenants modifiant le programme,

- Vérifiez que vous êtes bien classé et avec le rating correspondant à votre bateau.

Cette fiche a pour but de clarifier l'imbroglio des démarches à faire chaque jour pour ne rien oublier et ne pas être lésé par un oubli ou une erreur.

## FICHE DES ACTIONS CHRONOLOGIQUES DE LA JOURNÉE

Déroulement de la journée	Tâches qui ont apporté un avantage	Tâches oubliées ou mal préparées
<b>Heure d'arrivée sur le Parking ?</b> Faire la liste des tâches accomplies		
<b>Mise à l'eau, à quelle heure ?</b> Liste des tâches accomplies avant le départ		
<b>Heure du départ de la manche ?</b> Remplir les fiches d'analyse de la manche		
<b>Fin de la manche. Heure d'arrivée ?</b> Liste des tâches accomplies durant le retour.		
<b>Heure d'arrivée à terre ?</b> Liste des tâches accomplies avant de quitter le parking.		

**d- FICHE ANALYTIQUE DE LA MANCHE PAR THEMES**

Cette fiche présente donc différents thèmes :

Préparation, vitesse, manoeuvres, tactique, stratégie et relations à bord.

Il est en effet intéressant de faire un retour plus réfléchi sur la manche du jour que la simple évocation d'une anecdote sur le parking :

*"Je suis allé à gauche, j'ai viré, ça a refusé, le paquet de droite est passé, j'ai rien compris".*

Ceci est un constat, mais il faut chercher à aller plus loin :

Quel était le bord favorable ?  
Alliez-vous bien en vitesse ?

Qu'est-ce que les autres ont fait ?  
Ce départ était-il bon ? pris du bon côté ?

Les manoeuvres passaient-elles ? L'échange à bord était-il bon ?

Dès le retour de la manche, faites individuellement l'analyse de la manche à l'aide de la fiche puis confrontez vos analyses et discutez de chaque thème

- 1) avec votre équipier
- 2) avec votre entraîneur (\*)
- 3) avec les autres concurrents..

Ceci vous permettra de rechercher dans différentes directions, l'explication d'un succès ou d'un échec.

FICHE ANALYTIQUE N°1 DE LA MANCHE				
MANCHE N°	Classement avant la manche :		Classement après la manche :	
CONDITIONS	Orientation Direction	Force	Type	Evolution
COURANT				
VENT				
EFFET DE COTE				
	Clapot	Houle	Plate	Autre
ETAT DE LA MER				



## Série CATAMARAN

## FICHE ANALYTIQUE 2 DE LA MANCHE PAR THEME

	Préparation	Vitesse	Manoeuvres	Tactique/ Stratégie	Relations à bord
DEPART					
1er Près					
Vent Arrière					
2ème Près					
Largue					
Grand Largue					
3ème Près					
Vent Arrière					
Arrivée					

Faits marquant de la manche :

Points Forts :

Points Faibles à travailler :

De plus, le choix de trajectoire au près ou au portant fait souvent appel à des **connaissances** en météo ou micro météo et analyse de site, mais plus souvent encore à l'**expérience**. Les régates ont souvent lieu aux mêmes endroits, aux mêmes périodes de l'année, il y a de fortes chances que les conditions rencontrées se renouvellent. Des situations déjà vécues peuvent vous permettre si tant est que vous vous en souveniez d'éviter des erreurs dans les différents choix que vous avez à faire ou de vous rappeler tel effet de site et d'en bénéficier à nouveau !

Donc... notez vos échecs ou vos réussites.

#### e- FICHE SYNOPTIQUE D'ANALYSE D'EPREUVE (\*)

Cette fiche est en général la fiche de l'entraîneur, vous trouverez ci-joint un exemple de fiche utilisée par Jean Pierre Salou, Entraîneur National Tornado, lors de la préparation olympique 92 de Barcelone.

En effet, les fiches présentées dans cet article sont celles utilisées par les coureurs de l'équipe de France Tornado, elles ont pu vous être communiquées grâce à l'autorisation de JP. Salou. Le retour de l'entraîneur est très important pour la compréhension de ce qui s'est passé pendant la manche :

- relevé de vent, de courant en force et en orientation tout au long de la manche,
- orientation côté favorable de la ligne,
- passage de marques, manoeuvres,
- choix de trajectoire au louvoyage et au gain sous le vent.

Rien n'échappe à l'entraîneur qui peut confronter ses observations, plus objectives avec celles des coureurs. La confrontation lors du retour de navigation n'en est que plus intéressante et permet d'avoir une vision exhaustive de ce qui s'est passé pendant la manche et d'expliquer un échec ou un succès.

Vous avez sans doute remarqué que sur certaines fiches ou parties de cet article, figurait un astérisque. Chacune des parties de ce document où figure des astérisques est traitée lors des stages Catamaran, Entraînement/Régate, organisés à l'Ecole Nationale de Voile.

En effet, avant chaque régates de la baie de Quiberon, (EUROCAT, CATAGOLFE, SIRI CARNAC, CHAMPIONNAT DE BRETAGNE...) est organisé un stage où l'on prépare les stagiaires à utiliser et à faire fonctionner ces fiches, le suivi du professeur de l'ENV se continue pendant la régates et vous permet donc de bénéficier d'un retour extérieur.

Ces stages s'adressent à tous les coureurs en catamaran, disposant de bateaux personnels ou empruntant un bateau de l'ENV pour le stage et la régates (1).

A toutes les associations de classes ou ligues (2)

- (1) l'ENV dispose de :
- 6 Kat 17 power spi
  - 6 Hobie Cat 18 Standard Spi
  - 6 Hobie Cat 18 Formula Spi

(2) Contacter l'ENV - Service des Stages au 97/50/27/02.

## FICHE SYNOPTIQUE D'ANALYSE D'EPREUVE

Série EQUIPAGE :  
ENTRAINEUR :EPREUVE :  
CLASSEMENT FINAL :

Catamaran

Passage marque par marque									Conditions par manche		
	1	3	1	2	3	1	3	AR	Manche	Vent	Mer
1									1	n°1	
2									2	n°2	
3									3	n°3	
4									4	n°4	
5									5	n°5	
6									6	n°6	
7									7	n°7	
8									8		
9									9		
10									10	<b>Faits marquants par manche :</b>  Manche n° :	
11									11		
12									12		
13									13		
14									14		
15									15		
16									16		
17									17		
18									18		
19									19		
20									20		
21									21		
22									22		
23									23		
24									24		
25									25		
26									26		
27									27		
28									28		
29									29		
30									30		
31									31		
32									32		
33									33		
34									34		
35									35		
36									36		
37									37		
38									38		
39									39		
40									40	<b>Réclamations :</b>	
41									41		
42									42		
43									43		
44									44		
45									45		
46									46		
47									47		
48									48		
49									49		
50									50		

Points faibles à travailler :

## 1- MEMO BILAN GENERAL SERIE CATAMARAN

A faire après chaque épreuve :

- Constituer un dossier général avec
  - . les instructions de course
  - . la fiche vérification du matériel
  - . la fiche de réglage
  - . la fiche des actions chronologiques de la journée
  - . les fiches analytiques de manche par thèmes
  - . la fiche synoptique d'analyse d'épreuve
  - . le classement général de l'épreuve

A faire chaque jour :

- . Remplir les différentes fiches
- . le bilan individuel
- . la vérification du matériel

## 3) CONCLUSION

La performance procède non seulement d'une accumulation de connaissances mais aussi par l'expérience.

Il faut ainsi se souvenir afin de s'enrichir, nous vous avons proposé ici quelques fiches pour vous aider à organiser votre réflexion à la systématiser de façon à être le plus exhaustif possible dans votre analyse.

C'est à terme le plus sûr moyen de progresser.

Bien entendu, la tenue à jour de ces fiches peut paraître fastidieuse mais toute notion de progrès est indissociable de travail, et le progrès ou la performance sont à ce prix.

Alors après le stick et les écouteles, Messieurs les régatiers, à vos plumes !!!