

REGLES et TACTIQUES sur un DEPART de REGATE

Les départs effraient les régatiers débutants en raison de la proximité avec les autres voiliers, les trajectoires désordonnées des concurrents et le risque d'accident qui en résulte.

Néanmoins, des règles sont là pour éviter au maximum les contacts.

A - AVANT LE DEPART...

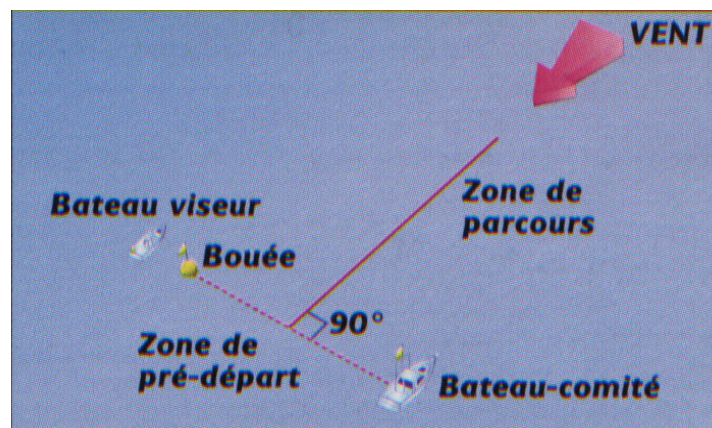
On s'est bien sûr inscrit dans les temps, on a vérifié la météo, On a lu attentivement les instructions de course (rien n'est plus bête que de perdre en raison d'une méconnaissance de celles-ci), on a émargé si c'est nécessaire.

On a quitté le quai assez tôt pour avoir le temps de se préparer.

Se préparer, c'est d'abord établir les voiles du temps, contrôler les réglages sur chaque bord, vérifier que le spi et ses manœuvres sont en ordre (Si besoin on a procédé à un envoi de spi...)

Et l'on a mis en place une tactique pour la course.

1 - CONTRÔLE DE LA LIGNE DE DEPART

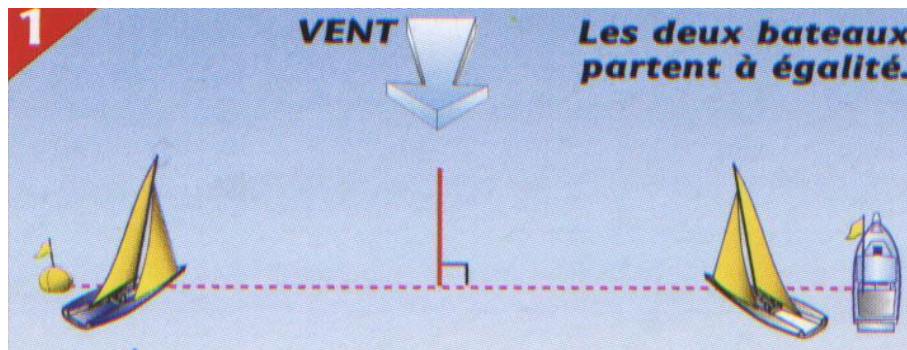


Une ligne de départ est le plus souvent matérialisée par sur sa droite un bateau comité (C'est le pavillon orange qui détermine l'extrémité de ligne et non la proue du bateau comité) et sur sa gauche une bouée qui peut être si besoin doublée par un bateau viseur.

Deux bouées, une bouée et un amer à terre restent également possibles.

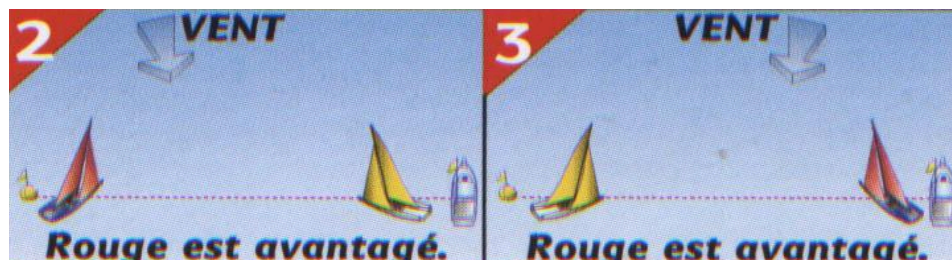
La ligne de départ délimite d'un côté la zone de parcours, et de l'autre la zone de pré-départ. Il faut que le bateau soit en totalité du côté pré-départ avant de prendre le départ.

La ligne de départ est classiquement perpendiculaire et face au vent mais cela n'est pas une obligation. Un départ de travers ou bien au portant reste possible à la discrétion du comité de course.



Dans le cas d'une ligne de départ face au vent, et équilibrée, les voiliers qui partent de chaque extrémité de la ligne ont en théorie la même distance à parcourir jusqu'à la première marque de parcours.

Mais la ligne peut ne pas être square par rapport au vent.

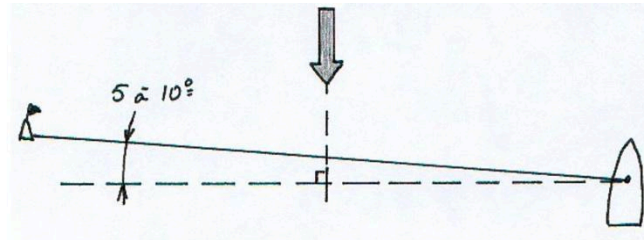


Dans cette hypothèse, l'un des voiliers sera avantagé selon le dessin ci-dessus. Et cela n'est pas anodin, comme le démontre ce tableau.

AVANTAGE EN DEGRES	GAIN /PERTE
5°	12 m
7°	17 m
10°	25 m
15°	37 m

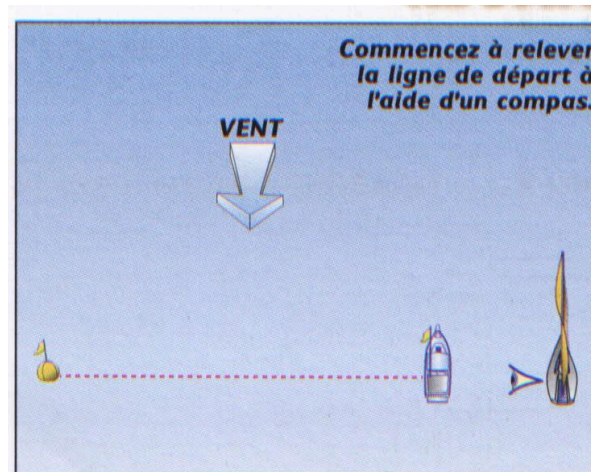
Il est fréquent que le comité choisisse d'avantager de quelques degrés la ligne à la bouée pour lutter contre la tendance de voir la flotte se masser au bateau

comité et inciter certains voiliers à choisir l'autre extrémité de la ligne. Il y a en effet un petit avantage à partir au comité en raison de la règle de priorité 10.

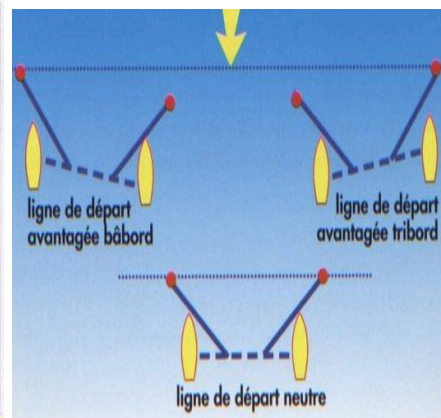
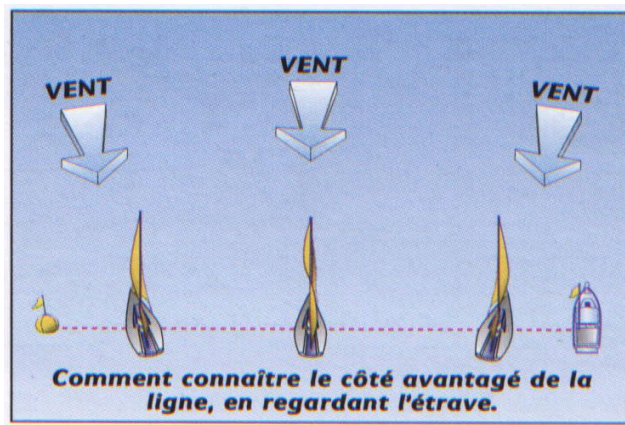


2 - Tout ceci explique l'importance de **RELEVER LA LIGNE DE DÉPART**.

Plusieurs façons de faire existent ; nous vous en donnons une. On commence par relever l'orientation compas de la ligne en se plaçant à l'une de ses extrémités.



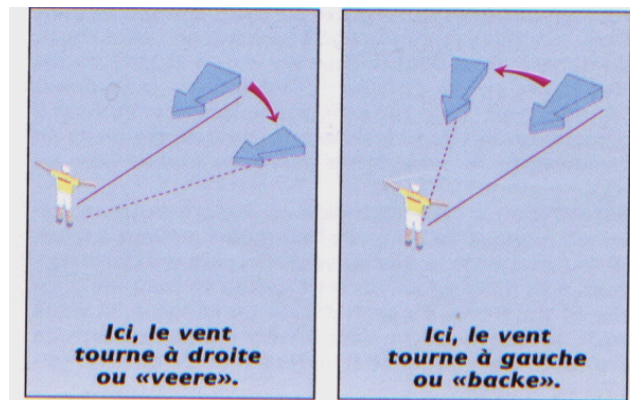
Puis l'on va se placer face au vent sur la ligne et regarder de quel côté pointe son étrave.



Il faut bien sûr procéder en dehors d'une survente, et en veillant à ne pas être déventé par un autre voilier. Et il ne faut pas hésiter à renouveler cette mesure si le vent semble variable.

3 - On va aussi **RELEVER LE VENT**.

Le vent n'est pas toujours stable, ni en force, ni en orientation. Il existe des vents qui basculent, c'est-à-dire qui tourne progressivement vers la droite où la gauche, des vents qui oscillent et des vents qui basculent en oscillant.



4 - On va **RELEVER LE COURANT**.

Ceci est essentiel dans les zones à marées mais même en Méditerranée, il peut y avoir du courant sur la ligne de départ.

Enfin on va si on en a le temps effectuer des essais de timing et on va utiliser toutes ces informations pour définir une stratégie.

B – PROCEDURES DE DEPART

La procédure de départ peut varier selon les courses d'où l'utilité de bien lire les instructions de course.

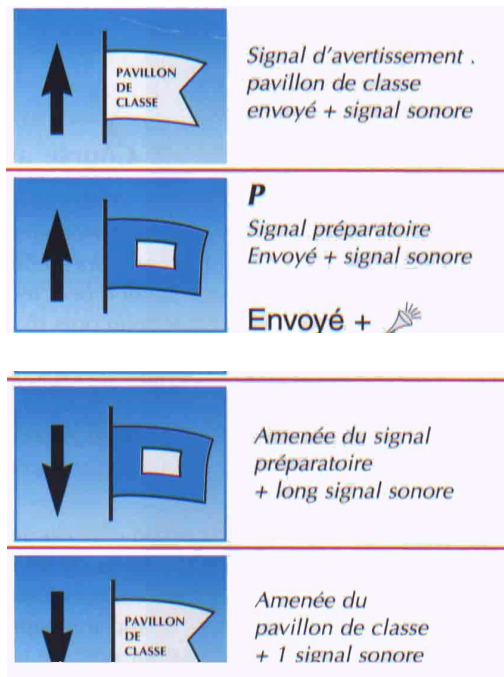
La plus commune reste celle des 5 minutes.

Parfois précédée de l'envoi d'un aperçu (qui sera affalé avant la procédure proprement dite) qui annonce un retard, elle débute avec l'envoi d'un pavillon orange avec un signal sonore qui informe que le parcours est mouillé (ou au

moins la ligne et la première marque de sorte que le comité puisse envoyer la course)

La procédure proprement dite débute entre une et cinq minutes après l'envoi du pavillon orange.

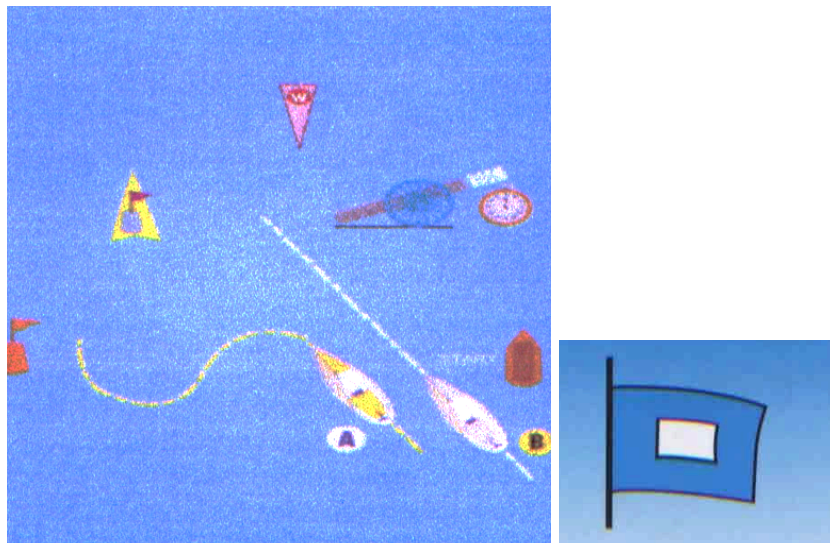
Les cinq minutes sont annoncées par l'envoi du signal d'avertissement accompagné d'un signal sonore. (Le pavillon d'avertissement peut être le pavillon du club ou du sponsor... ou bien le pavillon de classe s'il existe plusieurs départs séparés)



Les quatre minutes sont matérialisées par l'envoi du pavillon P accompagné d'un signal sonore : on est alors en course et le moteur doit être coupé impérativement.

A une minute du départ, l'amenée du pavillon P avec un signal sonore long informe les concurrents.

Enfin le top départ est annoncé par l'affalée du pavillon d'avertissement accompagné d'un signal sonore.

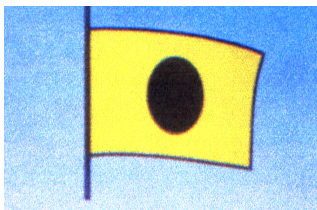


Retenez que seule la pavillonnerie fait foi. De plus en plus de départ se font avec des indications données par VHF mais ce ci n'est pas obligatoire et ne constitue qu'une facilité. Il ne serait pas possible de réclamer contre le comité pour défaut de VHF.



Le PAVILLON P.

Le pavillon P le plus souvent utilisé dans les procédures de départ est le plus permissif. Il autorise en effet les bateaux concurrents à être au-dessus de la ligne, y compris juste avant le départ, à la condition qu'ils reviennent en totalité dans la zone de pré-départ avant de franchir la ligne. Et pour ce faire, ils peuvent couper la ligne à contresens à la condition de ne pas gêner les autres concurrents.

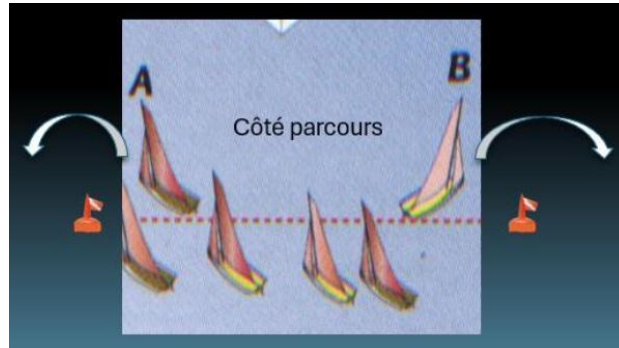


Le pavillon I

Limite cette possibilité.

R 30.1. Si le pavillon I a été envoyé et qu'une partie quelconque de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau se trouve du côté parcours de la ligne

de départ ou de ses prolongements au cours de la minute précédant son signal de départ, le bateau doit alors revenir depuis le côté parcours en coupant un prolongement de la ligne jusqu'au côté pré-départ de la ligne avant de prendre le départ



L'intérêt de ceci est d'éviter les conflits entre bateaux revenant vers la zone de pré-départ et bateaux qui prennent le départ. C'est particulièrement utile en cas de flotte dense.

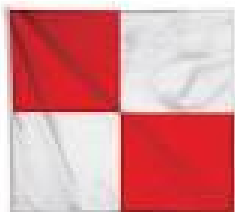
Le pavillon remplace le pavillon P



Le PAVILLON NOIR.

Le pavillon noir est utilisé par le comité si la flotte n'arrive pas à des discipliner et que trop de départs anticipés empêchent le comité de sanctionner tous les fautifs.

En cas de pavillon noir, il est interdit d'être au-dessus de la ligne de départ dans la minute qui précède celui-ci sous peine de disqualification. IL sera disqualifié pour cette course même si celle-ci était recourue à la suite d'un arrêt de procédure.



Le PAVILLON U.

Adoucit l'intransigeance du pavillon noir. Etre au-dessus de la ligne dans la minute qui précède le départ reste sanctionné par une disqualification. Mais si pour une quelconque raison, (Erreur dans la procédure, ou disparition du vent ou toute autre raison) le départ était annulé et la course recourue, les voiliers ainsi disqualifiés pourraient participer à la course.



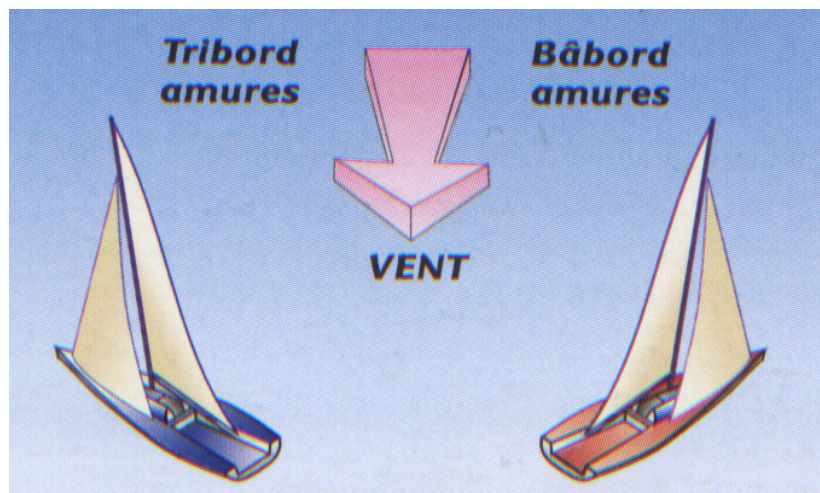
Le PAVILLON Z

Peut être envoyé en sus du pavillon P ou I et informe d'une pénalité en temps.

C – REGLES DE COURSE APPLICABLES SUR UN DEPART

Les règles qui s'appliquent sur un départ sont d'abord les règles de priorité de base.

DEFINITION . Un voilier est sur un bord sauf lorsqu'il vire de bord ou empanne.
Un voiliere est sur le bord (tribord ou bâbord) qui correspond à son côté au vent.

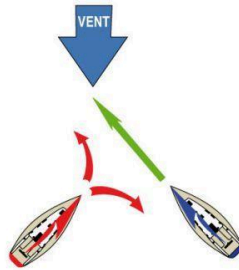


REGLE 10 : Quand des bateaux sont sur des bords opposés, un voilier bâbord doit se maintenir à l'écart d'un voilier tribord (*le voilier tribord est avantagé*)

Il résulte de cette règle que le voilier tribord amure est prioritaire ; prioritaire mais sans avoir tous les droits, nous le verrons. Disons qu'il est fortement avantagé

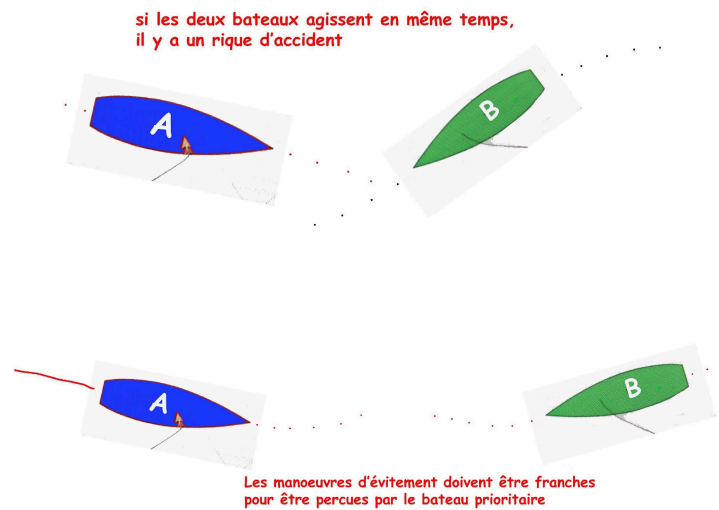
De cette règle, il résulte que le départ tribord amure est à peu près obligatoire, sauf si la ligne est mouillée de telle sorte qu'elle ne puisse être franchie tribord amure (*c'est le cas de certains départs au travers*) où dans les cas rares, où la ligne est très avantageuse à la bouée incitant à prendre un départ bâbord amure, mais il faut être sûr de son coup.

SE MAINTENIR A L'ECART



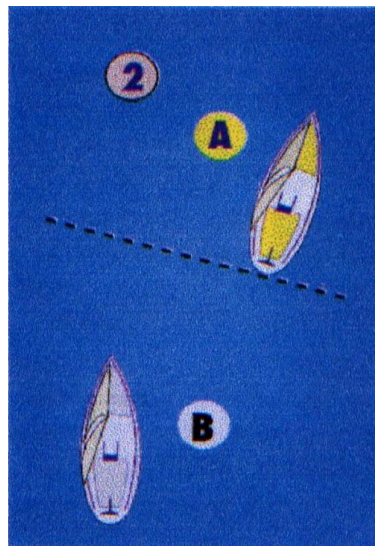
Le voilier non prioritaire mais en route de collision doit donc réagir et soit abattre pour passer derrière le voilier prioritaire tribord, soit virer de bord, assez tôt pour ne pas gêner le voilier prioritaire.

Le voilier prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter le 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...

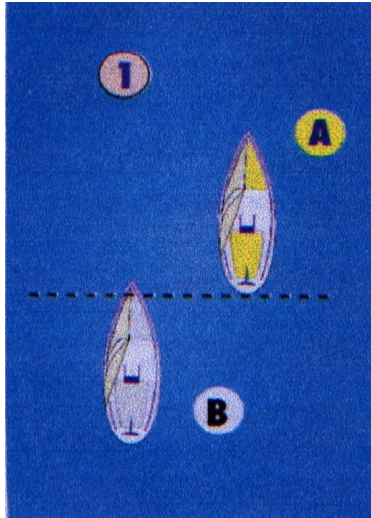


DEFINITION : “Un voilier est en route libre derrière un autre quand sa coque et son équipement en position normale sont derrière une ligne perpendiculaire au point le plus en arrière de la coque et de l'équipement de l'autre voilier en position normale

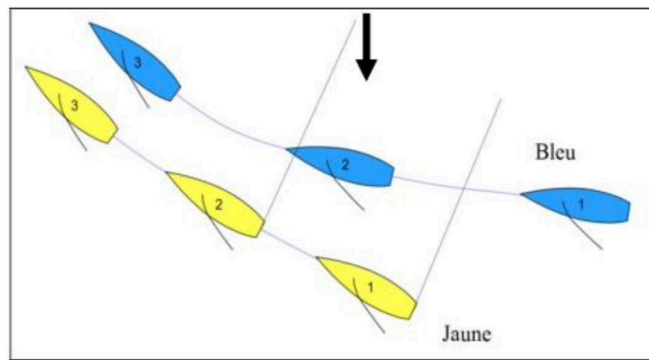
L'autre voilier est en route libre devant. ” Ces bateaux ne sont pas engagés.



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.

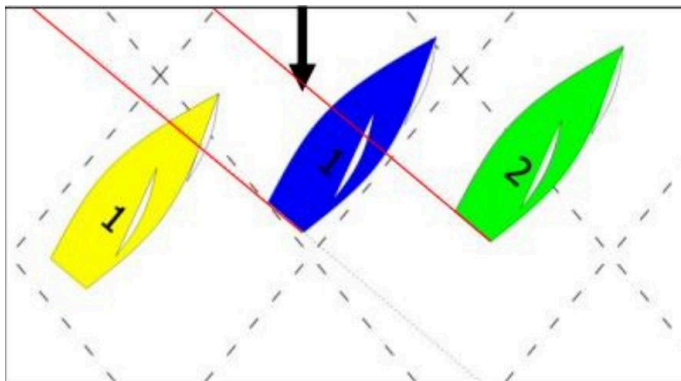


L'engagement peut être évolutif.



C'est en position 2 que l'engagement a lieu

Et l'engagement peut se faire par l'intermédiaire d'un voilier tiers.



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

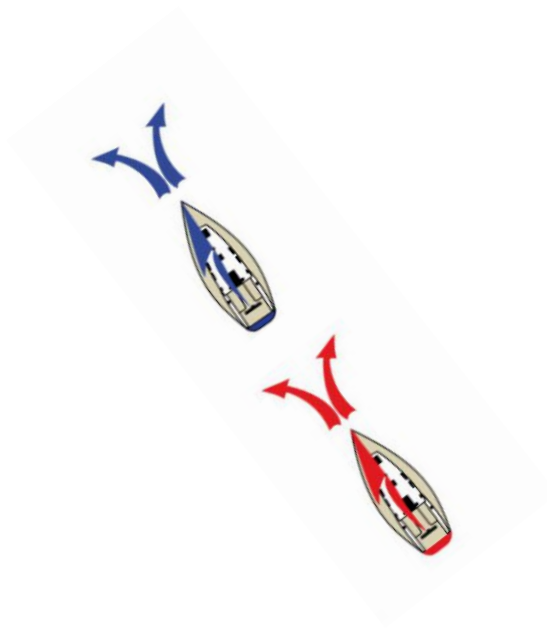
REGLE 11 : Quand des bateaux sont sur le même bord et engagés , un voilier au vent doit se maintenir à l'écart d'un bateau sous le vent



B sous le vent de A et sur le même bord est prioritaire

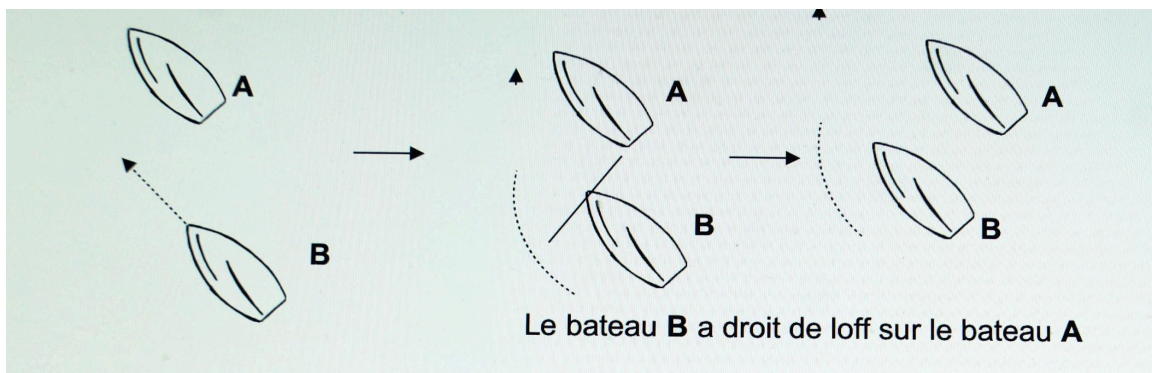
REGLE 12 : quand des bateaux sont sur un même bord, mais non engagés, un bateau en route libre derrière doit se maintenir à l'écart d'un bateau en route libre devant.





Un voilier rattrapant n'est pas prioritaire et doit soit dépasser le bateau devant... au vent, mais on risque de se faire lofer, soit sous le vent, mais il sera déventé et obligé de perdre en latéral pour avoir de la vitesse. Il peut être préférable en course de virer ...

Mais au départ cela peut constituer une occasion pour se placer sous le vent de bleu et le contrôler (R11)



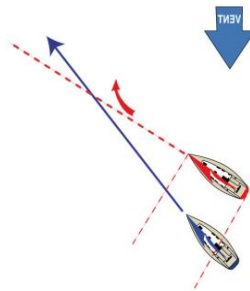
B rattrapant devient prioritaire en s'engageant sous le vent de A. Comme la règle 17 dite de la route normale na pas cours avant le départ, il devient de facto prioritaire.

Rappel de la **REGLE 17**

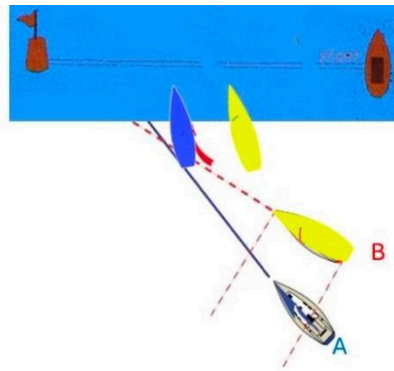
La règle 17 précise ce qu'est une route normale : c'est la route qu'un voilier suivrait pour finir aussitôt que possible, en l'absence des autres bateaux

auxquels la règle utilisant ce terme fait référence. Autrement dit, c'est la route la plus rapide.

La règle 17 a pour objet de contraindre la route du voilier qui s'engage sous le vent de l'autre voilier : Si un bateau en route libre derrière devient engagé à moins de deux fois sa longueur de coque sous le vent d'un bateau sur le même bord, il ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale tant qu'ils restent sur le même bord et engagés dans les limites de cette distance... Toutes ces conditions doivent être réunies en même temps pour que la règle 17 s'applique.



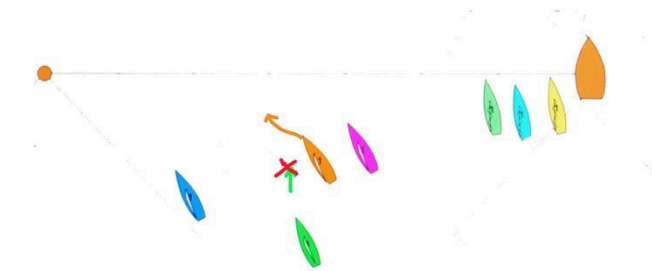
Mais il **n'existe pas de route normale avant le départ**. C'est logique puisque les voiliers n'ont pas encore l'autorisation de rallier la première marque du parcours et que leur seule préoccupation est de se placer correctement sous la ligne dans le timing idéal.



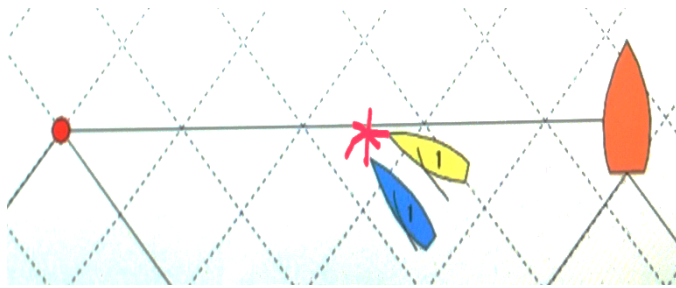
Avant le départ, le voilier A bleu peut parfaitement s'engager sous le vent de B jaune et le pousser bout au vent sans enfreindre de règle. B n'a pas le droit de laisser porter.

Un voilier a le droit de lofer tous les voiliers qui sont à son vent, au moins jusqu'au signal de départ, et peut utiliser ce droit pour pousser un concurrent au-dessus de la ligne.

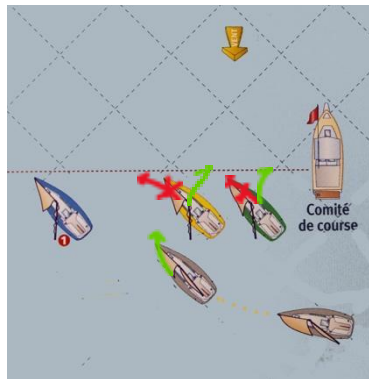
Tactiquement, il faut garder de la place sous son vent pour pouvoir abattre, soit pour lancer son bateau, soit pour se protéger de l'engagement par un voilier venant de l'arrière.



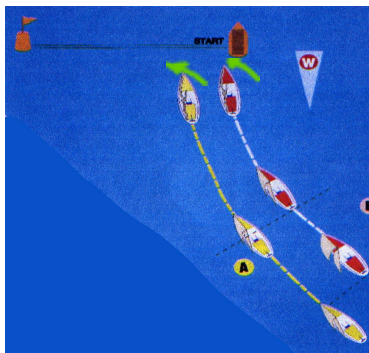
Ocre se protège en abattant avant que vert ne crée un engagement



Une faute basique : jaune veut se protéger de bleu mais réagit trop tard

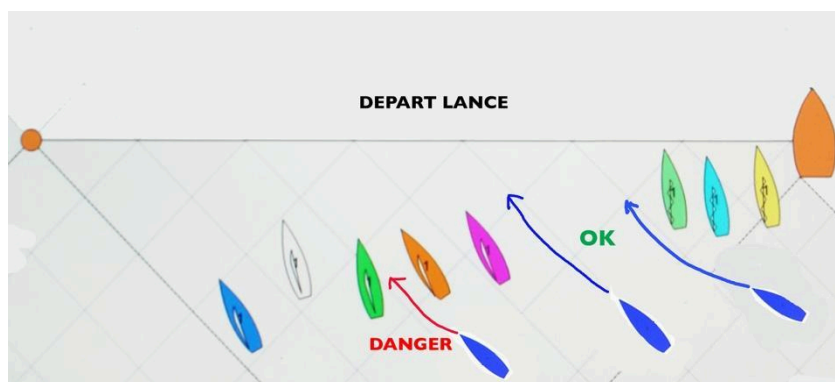


Mais dès le signal de départ, la règle 17 reprend ses droits



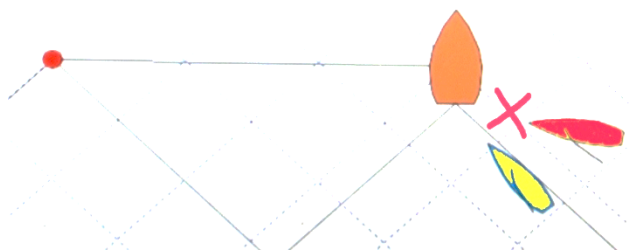
Jaune au signal de départ reprend sa route normale en abattant et libère rouge. sous réserve que la règle 17 s'applique .

En flotte et habitable, les départs se font souvent lancés. Attention à ne pas se laisser enfermer.

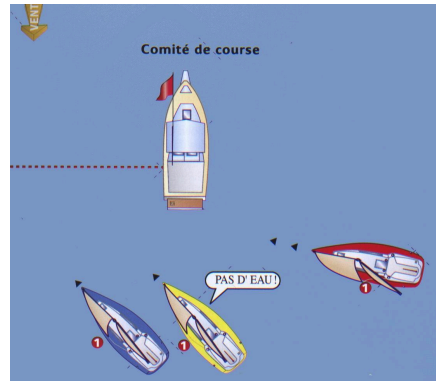


LA REGLE 18

La règle 18 qui concerne le contournement des marques ne s'applique pas à une marque de départ.

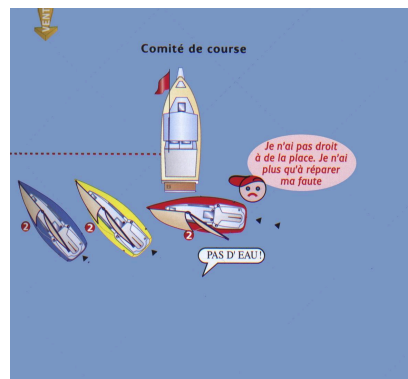


Rouge n'a pas le droit de demander de la place et jaune peut fermer la porte (R11)



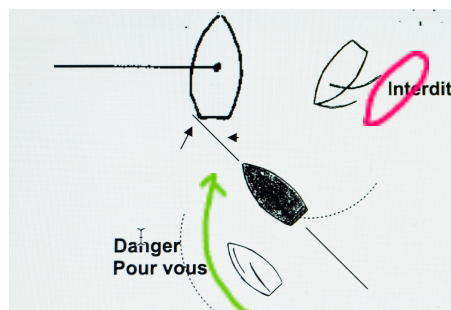
Si rouge force le passage, il est en infraction sous les yeux du comité. Il devra soit réparer soit il sera disqualifié.

Jaune et bleu doivent autant que faire se peut donner de la place à rouge (R14) mais protesteront.



Dans l'hypothèse où jaune ne pourrait pas donner de la place à rouge, par exemple parce que bleu ne répond pas, il sera exonéré de cela en raison de la règle 43.1 (Pénalités et exonération : règle 43.1b) Quand, en conséquence d'une infraction à une règle, un bateau a contraint un autre bateau à enfreindre une règle, l'autre bateau doit être exonéré de son infraction)

Tactiquement, il est dangereux de se positionner au vent du comité et de revenir au large vers la ligne de départ.



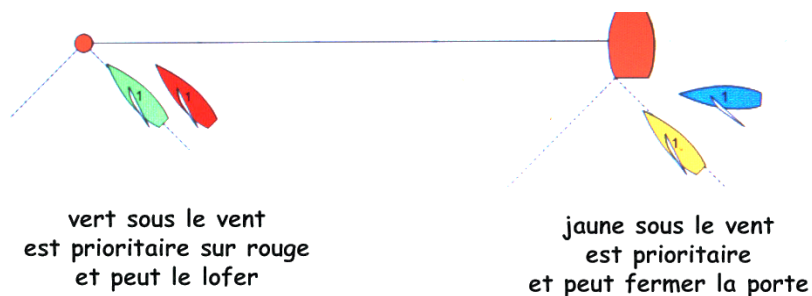
La zone du comité est souvent très convoitée et il peut-être judicieux de choisir de partir dans une zone moins dense, où l'on aura du vent frais : soit en bout de ligne si elle est délaissée, soit en milieu de ligne (en sachant qu'il sera plus difficile de se situer sur la ligne de départ)

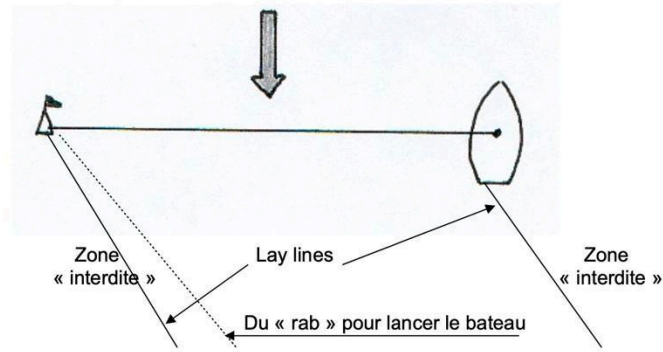


A la bouée, la règle 18 ne s'applique pas non plus. Et vous pouvez être bloqué par un autre voilier.



Tactiquement bleu peut bloquer jaune tant que celui-ci n'est pas engagé.





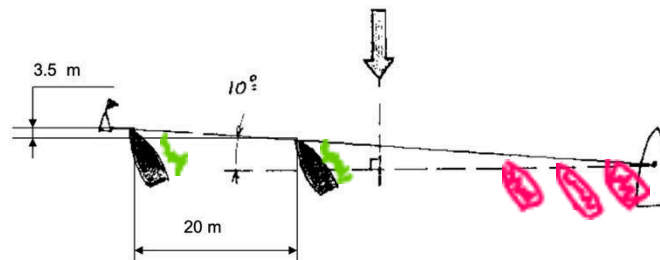
Les dangers des extrémités de ligne !

D - DU CHOIX TACTIQUE AU DEPART.

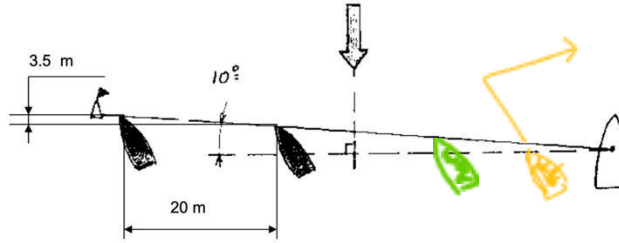
Selon l'orientation de la ligne, selon le vent et le courant, on optera pour différents choix tactiques au départ d'une course.

1 - Dans le cas d'un **vent stable et d'une ligne équilibrée** ou discrètement bâbord, les choix sont multiples, et varieront selon la capacité du voilier à faire de la vitesse et du cap, l'option stratégique vers une bascule attendue ou un bord jugé favorable, selon le niveau de risque accepté pour le départ ou le premier bord, et selon le besoin ou non de contrôler un adversaire ou la flotte.

Retenons que si le départ est risqué à l'endroit où la majorité de la flotte va vouloir se positionner, un départ un peu excentré en acceptant une légère perte est une option.



En monotypie, du côté favorable, où il n'y a pas trop de monde !



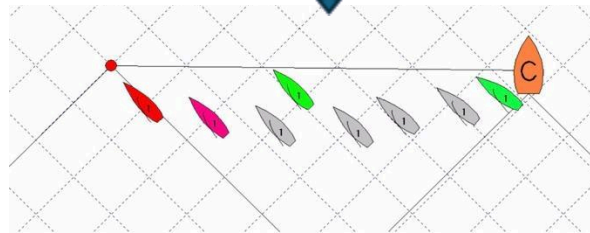
En série Osiris, si on a un bateau parmi les plus rapide, pas de problème...

Si on a un petit bateau moins rapide au près, partir en deuxième ligne du côté du bateau comité et virer tout de suite après pour se dégager de la flotte permettra de trouver du vent frais.

2 - Selon le courant.

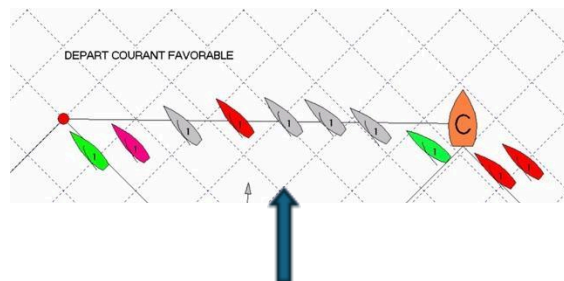
Courant portant sous le vent de la ligne

Il y a peu de risque de départ prématuré, un ventre souvent important en milieu de ligne et la porte est souvent ouverte au comité. Attention à ne pas rester trop loin de la ligne au risque d'être en retard.



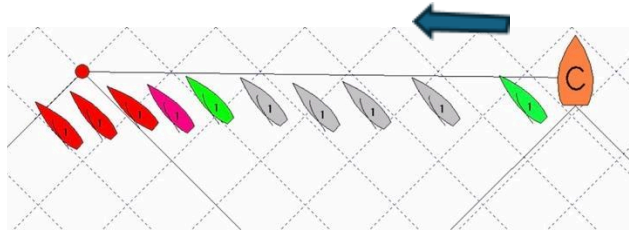
Courant portant au vent de la ligne

Le départ le plus risqué qui expose aux départs anticipés car on ne peut de freiner. Les extrémités de ligne sont favorables, et tout particulièrement à la bouée. Il faut rester à distance de la ligne durant la procédure

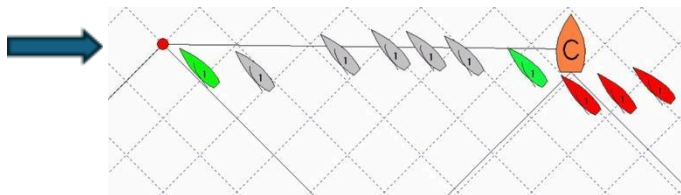


Courant traversier devant de la droite.

Le côté à l'opposé du courant est le plus favorable. Le côté bouée est dangereux.

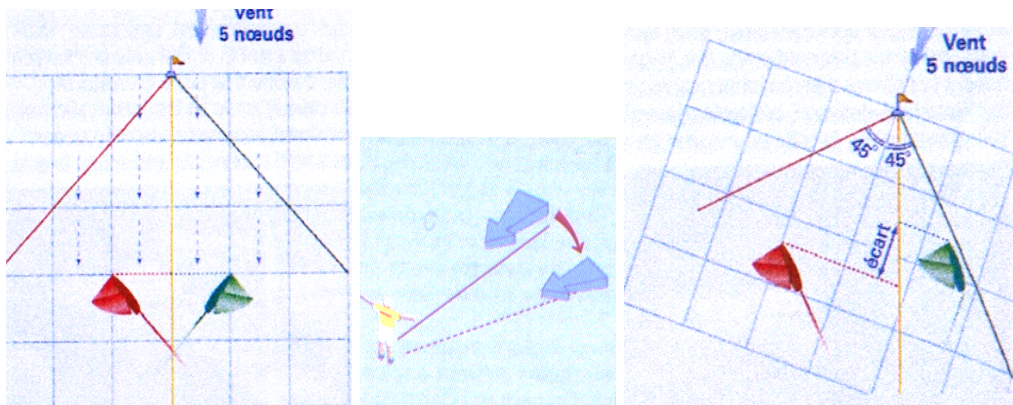


Courant traversier venant de la gauche : c'est avant tout le côté bouée qui sera favorable.



3 - Stratégie selon le vent.

Le vent peut varier et il faut avant tout privilégier le côté de la bascule. En cas de bascule à droite on privilégiera un départ au bateau comité ; en cas de bascule à gauche, on partira au ras de la bouée.



On voit ici que la bascule à droite a favorisé le bateau vert qui aura moins de route à parcourir jusqu'à la première marque.

E – LES DEPARTS ANTICIPES

1 - Le rappel individuel.

29.1 Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve côté parcours de la ligne de départ le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore. Ce pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que de tels bateaux soient entièrement revenus du côté pré-départ de la ligne de départ ...



Le rappel individuel sera signifié par l'envoi du pavillon X accompagné d'un signal sonore.



Le ou les voiliers fautifs ont la possibilité de rattraper leur faute en revenant en totalité dans la zone de pré-départ mais ce retour doit se réaliser en respectant le pavillon P, ou I, sauf disqualification sous pavillon noir où vous devenez spectateurs. Le retour du ou des bateaux fautifs devra se faire en respectant le pavillon P ou I sans gêner les autres concurrents.

Le bateau comité attends habituellement une minute avant de donner par VHF le numéro de voile des fautifs mais il n'est pas tenu de le faire.

2 - Le rappel général.

29.2 Quand, au signal de départ, le comité de course se voit dans l'incapacité d'identifier tous les bateaux qui sont du côté parcours de la ligne de départ... ou quand il y a une erreur dans la procédure de départ, le comité de course peut signaler un rappel général (envoi du premier substitut avec deux signaux sonores)



Le rappel général est prononcé quand le comité de course n'est pas en mesure d'identifier tous les voiliers fautifs.



Il procède de la même façon s'il est obligé durant la procédure de l'interrompre. Il donnera un nouveau départ rapidement. Attention, le nouveau départ pourra se faire sous pavillon noir !

En cas de départ sous pavillon noir avec rappel général, même si le comité n'a pas pu identifier tous les voiliers, ceux qui ont été repérés seront disqualifiés.

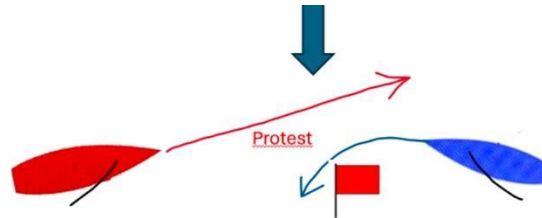
F – AUTRES REGLES AYANT COURS SUR UN DEPART

REGLE 14 : Un voilier doit éviter le contact avec un autre voilier si cela est raisonnablement possible

Cependant un voilier prioritaire ou ayant droit à de la place

(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 requise

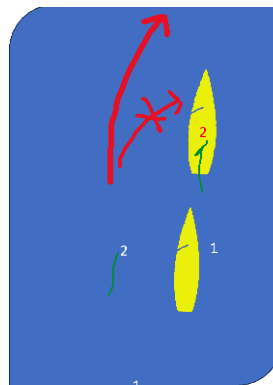
(b) Il ne doit pas être pénalisé sauf si le contact cause un dommage



Dans le cas présent, si le voilier rouge ne réagit pas, le voilier bleu prioritaire doit alors réagir et tout faire pour éviter le contact

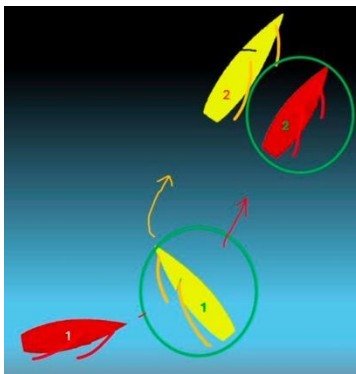
Règle 15.

Lorsqu'un bateau acquiert une priorité, il doit au début laisser à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart, sauf s'il acquiert la priorité en raison des actions de l'autre bateau.



Cette limitation est limitée dans le temps, de quelques secondes...

Une exception, si le changement de prioritaire survient du fait du bateau prioritaire cette protection n'existe pas.



Règle 16 .

Lorsqu'un voilier prioritaire modifie sa route, il doit laisser à l'autre voilier la place de se maintenir à l'écart.



Pour rappel, Un bateau se maintient à l'écart d'un bateau prioritaire

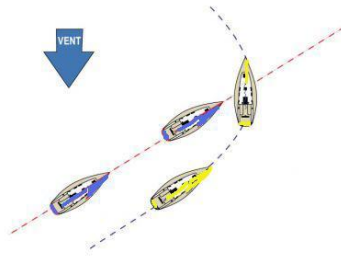
R 16 a) si le bateau prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter et

R 16 b) quand les bateaux sont engagés, si le bateau prioritaire peut également modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact.

REGLE 13 régissant le virement de bord.

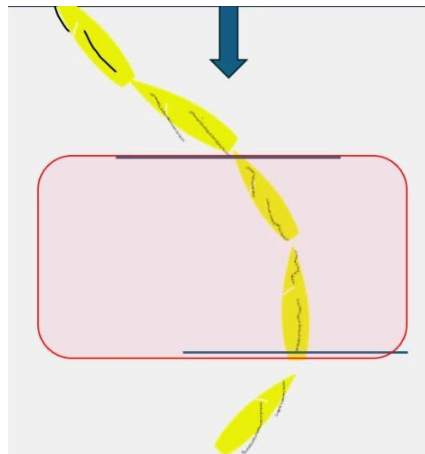
Après qu'un voilier dépasse la position bout au vent, il doit se maintenir à l'écart des autres voiliers jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près .

Pendant ce temps, les règles 10 , 11,12 ne s'appliquent pas.



Il est nécessaire d'avoir une marge de sécurité pour croiser devant un autre voilier.

Pour rappel, un 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



G – LA RECLAMATION

Nous avons parlé de réclamation mais pour que celle-ci soit recevable, elle doit être faite dans les formes.

- - "Je PROTESTE. "
- Drapeau rouge
- Déposer la réclamation dans les temps (support informatique, formulaire voire papier libre)

- En précisant le motif de la réclamation

Devant le jury :

- Préciser comment on a réclamé sur l'eau
- Préciser les circonstances exactes de l'incident
- Si possible la règle enfreinte (pas obligatoire)

Un bonus : avoir un témoin (relever nom, numéro de voile du fautif présumé et de tout bateau qui pourrait être témoin.)