

C – LE DEPART



Il faut maintenant en venir à la course et la première phase de la course est représentée par le départ. Il est important de prendre un bon départ.

Mais cette phase de transition est souvent crainte. Probablement parce que les bateaux sont proches les uns des autres, adoptent des trajectoires variées, qu'il faut être vigilant à tout instant et aussi combattif.

Déjà, avant le départ, vous avez pris le temps

De vous inscrire, de vérifier votre certificat de jauge, que vos équipiers soient licenciés

De lire les instructions de course pour connaître le parcours, l'heure de départ, l'existence ou non d'une bouée de dégagement, entre autre chose !

Vous avez pris le temps de vérifier la météorologie ; les prévisions et le temps réel que vous constatez sur le plan d'eau. Ceci peut être riche d'enseignements.

Vous avez pris soin d'émarger avant de monter à bord si cela est demandé sur cette régates.

VOUS QUITTEZ LE QUAÏ TOT ! C'est important et l'on soutient qu'être tôt en mer est gage d'une meilleure régates.

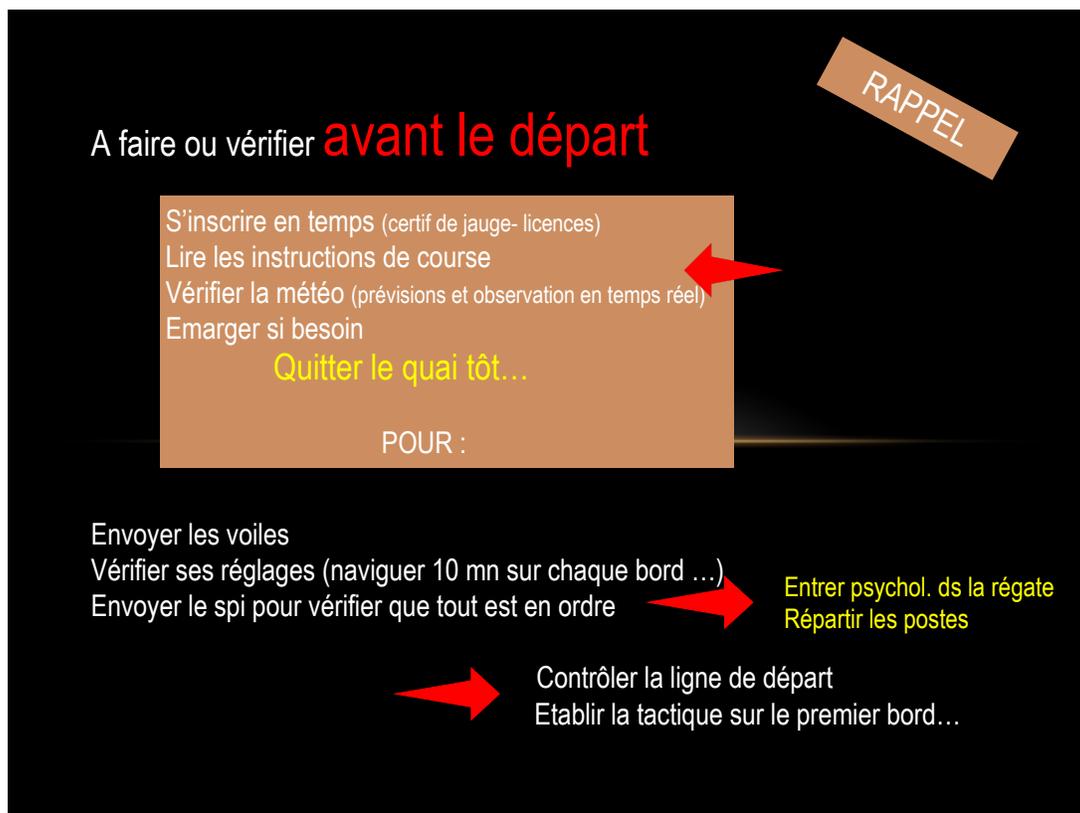
Parce que vous avez envoyé les voiles tôt et non pas juste avant la procédure, ce qui vous a permis de naviguer au près sur chaque bord, de contrôler ainsi que vous portez les voiles du temps, que les drisses sont correctement étarquées, le chariot de génois bien positionné...

Vous avez envoyé le spi pour réviser envoi, empannage et affalage.

Vous avez réparti les postes de vos équipiers : chaque équipier doit connaître sa tâche et se concentrer sur celle-ci sans vouloir faire tout à bord.

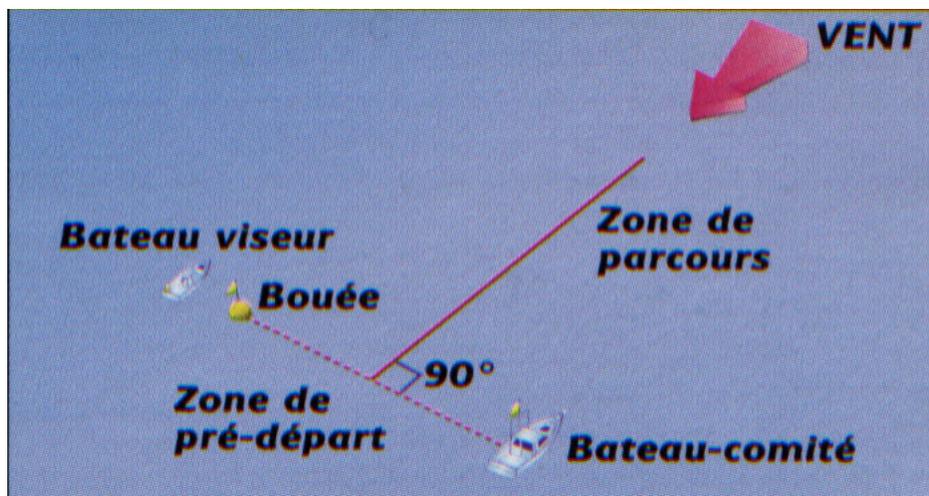
Surtout en agissant ainsi, vous être rentré psychologiquement dans la course, ce que ne feront pas les concurrents qui discutent paisiblement en attendant l'envoi du signal d'avertissement.

Il vous reste à contrôler la ligne puis à établir la tactique au départ et sur le premier bord



On doit idéalement bien partir

1) LA LIGNE DE DEPART



La ligne de départ se situe habituellement entre un bateau comité (placé à droite de la ligne) et soit une bouée de bout de ligne, soit un bateau viseur. Elle est usuellement perpendiculaire au vent. C'est la règle dans les parcours techniques et souvent dans les parcours côtiers si le comité prend la peine de mouiller une bouée de dégagement.

Elle définit la zone de pré-départ et la zone de parcours.

Mais d'autres formules sont possibles.

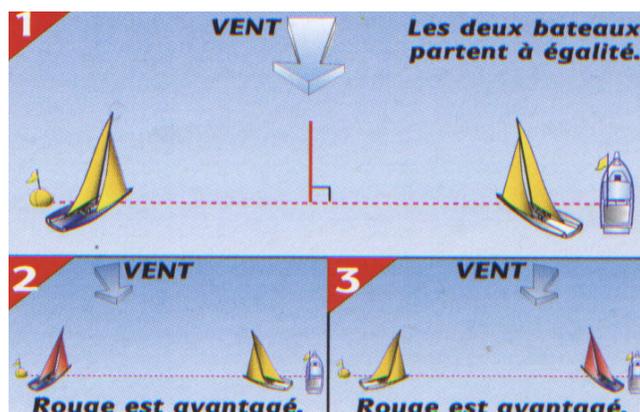
Cowes par exemple donne des départs depuis la terre.

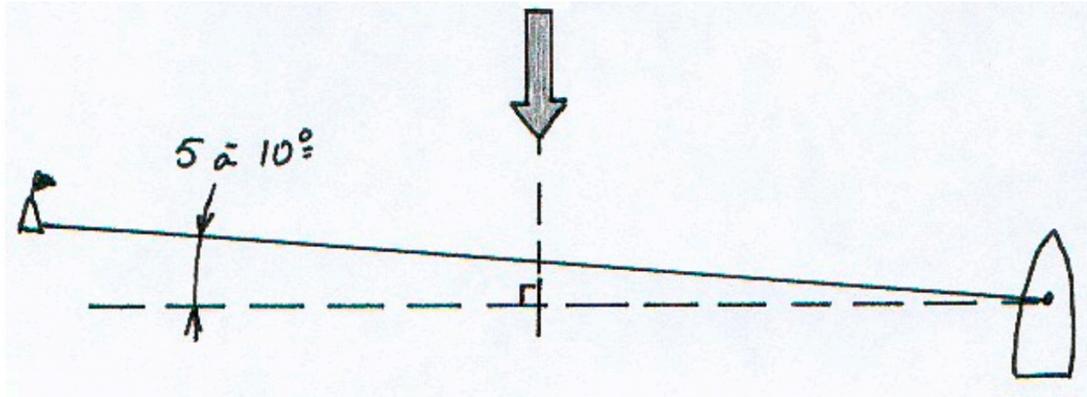
En France on privilégie les départs avec une ligne perpendiculaire au vent mais un départ avec vent de travers ou un départ au portant reste tout à fait possible. Elle peut être orientée dans le sens du vent pour un départ au portant, ou bien en travers du vent, surtout pour des parcours côtiers, à la discrétion du comité.

Nous raisonnerons ici avec une ligne censée être face au vent

Idéalement, elle doit être perpendiculaire à la direction du vent au moins lors des parcours techniques. Nous avons l'habitude que le comité propose une ligne neutre, c'est-à-dire placée perpendiculairement au vent de sorte que deux bateaux situés l'un au comité, l'autre à la bouée aient la même distance à parcourir pour atteindre la bouée au vent.

Mais cela n'est pas toujours le cas : elle peut en effet être neutre, ou avantageé.





Une ligne neutre n'est pas toujours strictement perpendiculaire au vent. Souvent le comité choisit d'avantager de quelques degrés la ligne à la bouée.

En effet, sur une ligne strictement neutre, il existe un petit avantage à partir au bateau comité en raison de la règle de priorité tribord.

Pour éviter une trop grande densité de concurrents au bateau, en avantageant légèrement le côté bouée de la ligne, le comité espère inciter les concurrents à mieux se disperser sur celle-ci.

Avantager une ligne n'est pas sans importance.

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

Donc une ligne de départ peut être neutre ou avantagée.

RELEVER UNE LIGNE DE DEPART

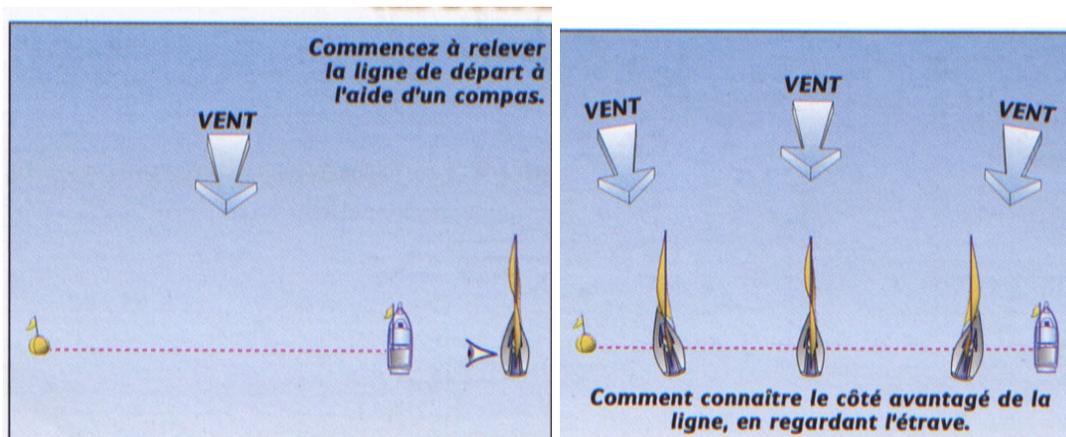
C'est pourquoi il est indispensable de relever la ligne de départ avant celui-ci

En effet, soit par négligence ou impossibilité du comité de mouiller une ligne parfaite, soit parce que le vent a changé, la ligne peut être oblique par rapport au vent. Si le vent vient de la gauche, ce sera le côté bouée qui sera avantagé.

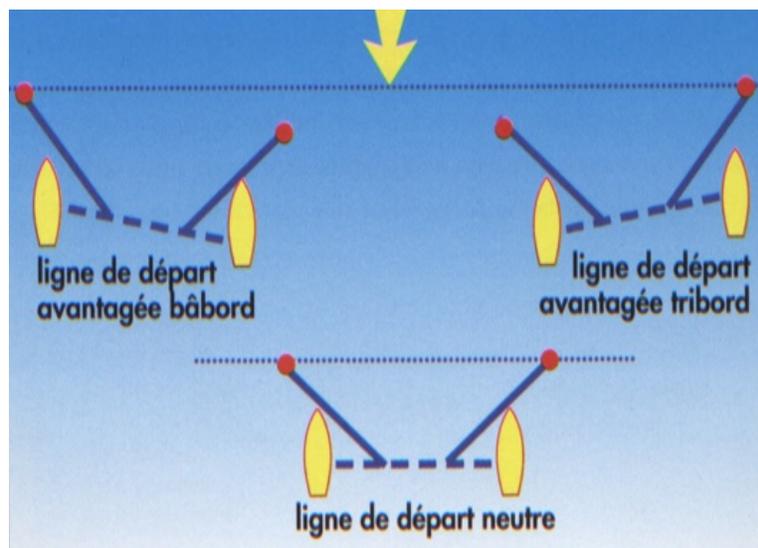
Si à l'inverse, il vient de la droite, ce sera le côté bateau comité qui sera avantagé

L'avantage peut être significatif.

Pour une bouée orientée de 15° par rapport à la position idéale, c'est un avantage de près de 40 mètres qui est donné sur l'un des côtés de la ligne pour atteindre une bouée située un mille au large.



Plusieurs façons de faire ! le plus simple est de venir sur la ligne et de se placer bout au vent : on regarde alors de quel côté pointe son étrave. Si elle pointe à gauche, c'est le côté bouée qui est avantage. Il faut bien sûr réaliser ceci en dehors d'une risée et sans que le vent soit perturbé par un bateau proche.



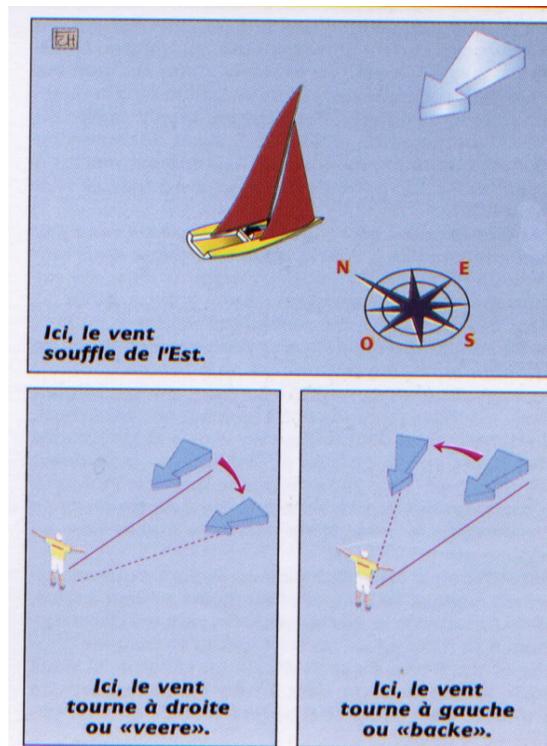
Vous avez aussi relevé le vent.
Le vent peut être stable en direction.

Mais il peut aussi tendre à basculer, c'est-à-dire à tourner soit vers la gauche du plan d'eau, soit vers la droite.

Cela au cours de la période qui accompagne le départ, mais aussi pendant la course et cette tendance est à dépister.

Enfin il existe des vents qui oscillent. Dans ce cas, il faudra vous adapter au dernier moment car il est difficilement prévisible de connaître l'oscillation qui aura cours au moment du départ...

N'oubliez pas de relever le courant qui a cours sur la ligne. Dans les zones à marées, c'est très important.



Le vent peut être stable en force et direction ou bien basculer c'est-à-dire progressivement tourner d'un côté, ou bien osciller c'est-à-dire aller et venir autour d'une direction moyenne du vent. Dans un vent oscillant on notera la direction moyenne du vent ainsi que les angles des oscillations.

On fera des essais de timing et on définira la stratégie sur le départ et le premier bord.

Donc, vous avez relevé la ligne, le vent, le courant, toutes informations importantes. Il vous reste à faire des essais de timing, c'est-à-dire de tester le temps qu'il vous faudra pour gagner depuis un point de la zone de pré-départ la ligne, de façon à reproduire cela au moment de la phase de départ. Il vous reste à établir la STRATEGIE, du départ et aussi du premier bord de près qui en découle.

2) LES PROCEDURES DE DEPART

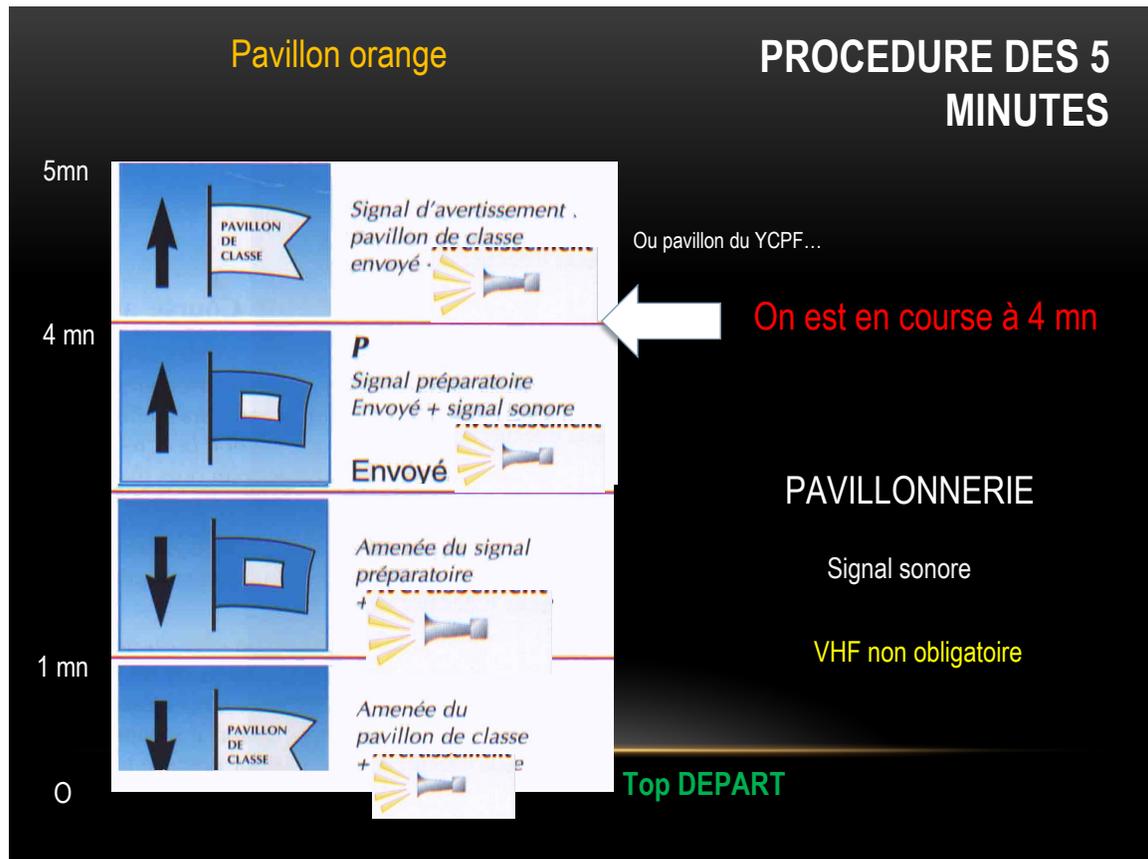
La procédure de départ peut différer selon les épreuves.

Je passe sur l'éventuel aperçu qui signifierait un retard d'envoi de la procédure, habituellement en raison d'un vent non établi.

Le pavillon orange a été envoyé sur le bateau comité. Cela signifie que la ligne est mouillée, probablement la bouée au vent ou si cela n'est pas encore fait, il vous est indiqué le cap à suivre et la distance jusqu'à la première bouée

La procédure débute réellement 5 minutes après l'envoi du pavillon orange.
A cinq minutes du départ, le comité envoie le pavillon d'avertissement, par exemple le pavillon du club, ou bien le pavillon de classe s'il existe plusieurs départs successifs ? Accompagné d'un signal sonore.

La procédure des cinq minutes est la plus classique



Avec envoi du pavillon de classe et un signal sonore à 5 minutes du départ
Envoi du pavillon P (papa) ou tout autre signal préparatoire avec un signal sonore à 4 minutes du départ.

A ce moment-là on est en course, les moteurs doivent avoir été arrêtés...

Affalé du pavillon préparatoire à une minute du départ accompagné d'un signal sonore long : nous sommes dans la minute du départ.

Enfin affalé du pavillon de classe avec un signal sonore qui donne le top départ.

C'est la pavillonnerie qui fait foi du timing. Le signal sonore qui l'accompagne n'est qu'une aide.

La VHF n'est pas obligatoire. Elle est de fait absente dans les régates de voile légère où les bateaux tels des lasers ne possèdent pas de VHF à bord

En habitable, la VHF est obligatoire et les comités ont pris l'habitude d'accompagner la pavillonnerie par un timing sur VHF. Cette façon de faire n'est pas obligatoire et son absence ne vous autoriserait pas à réclamer contre le comité.

LES PAVILLONS PREPARATOIRES

a) Le pavillon P



Est le plus usité. Le pavillon P annonce les 4 minutes puis la minute qui précèdent le départ par l'envoi puis l'affalé de celui-ci

Mais il a une autre signification. Il précise aux concurrents la façon autorisée pour revenir derrière la ligne si vous vous trouvez au-dessus de celle-ci dans la minute qui précède le départ.

Vous êtes autorisés à revenir en franchissant simplement la ligne pour retourner dans la zone de pré-départ, bien sûr en respectant les règles de priorité.

Il autorise le retour depuis la zone de parcours vers la zone de pré-départ en recroisant la ligne dans la minute qui précède le départ.

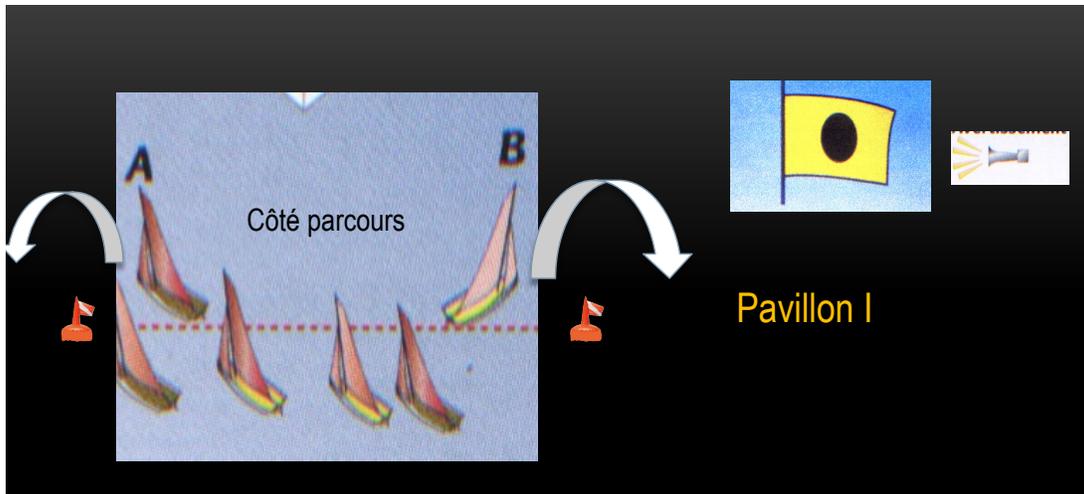
Le pavillon P peut être remplacé par d'autres pavillons.

b) Le pavillon I

Le pavillon I envoyé et affalé selon le même timing vous signifie que si vous êtes en partie ou totalité au-dessus de la ligne de départ dans la minute qui précède le départ, vous devez contourner l'une ou l'autre extrémité pour revenir dans la zone de pré-départ.

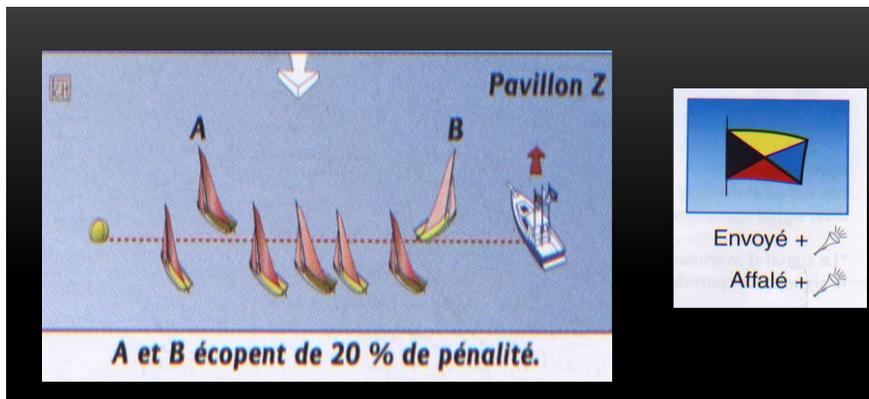
C'est une mesure de sécurité adoptée par le comité en cas de forte densité de voiliers sur une ligne de départ.

Selon la Règle 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

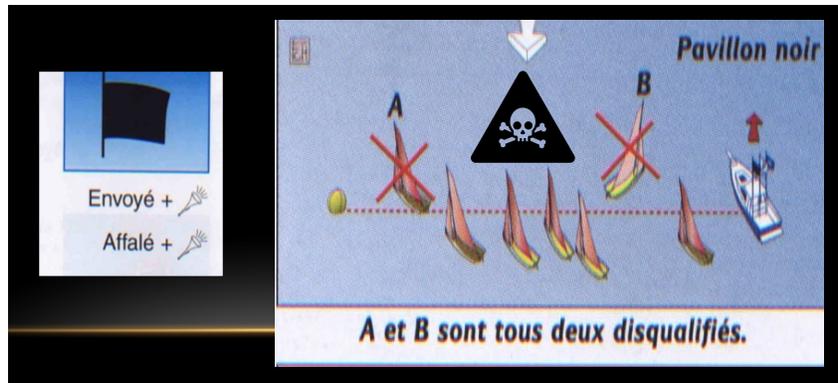


Envoyé en lieu et place du pavillon P, il impose pour les voiliers qui se trouveraient au-dessus de la ligne de départ dans la minute du départ de revenir vers la zone de pré-départ en contournant les extrémités de la ligne

c) Le pavillon Z



Il vous informe que la procédure habituelle en cas de départ anticipée est remplacée par une pénalité en temps à l'arrivée. Il est rarement proposé. Et surtout utilisé dans des courses hauturières



d) Le pavillon noir est utilisé par le comité si la flotte n'arrive pas à se 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.
 Le pavillon noir informe que tout voilier surpris au-dessus de la ligne dans la minute qui précède le départ est disqualifié.
 Il est disqualifié pour cette course même si celle-ci était recourue à la suite d'un arrêt de procédure.

e) Le pavillon U

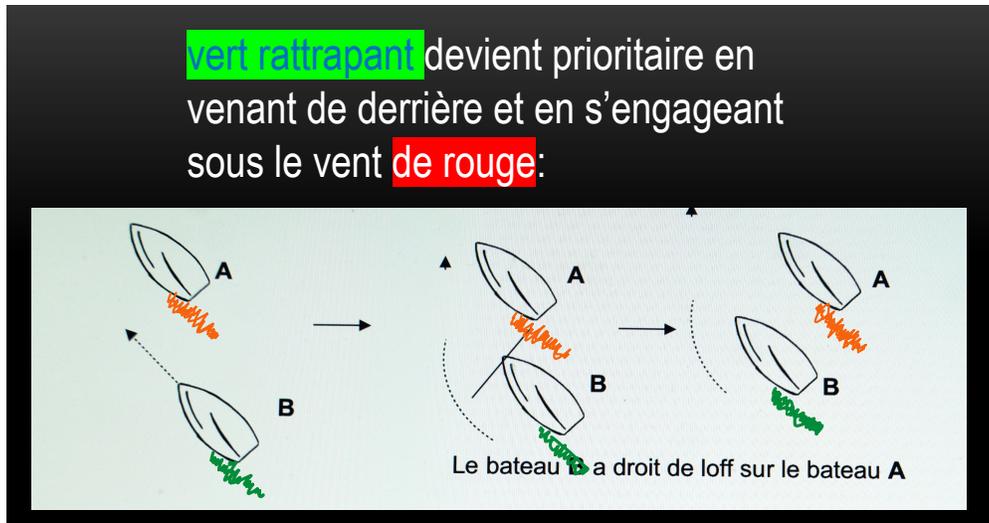


Le pavillon U, relativement récent adoucit l'intransigeance du pavillon noir. Etre au-dessus de la ligne dans la minute disqualifie aussi le concurrent mais si pour une quelconque raison (par exemple erreur de procédure de la part du comité, la course est annulée et doit être recourue, les voiliers disqualifiés pourront courir avec les autres.

3) **DE QUELQUES REGLES applicables au départ.**

a) La **régle 17**

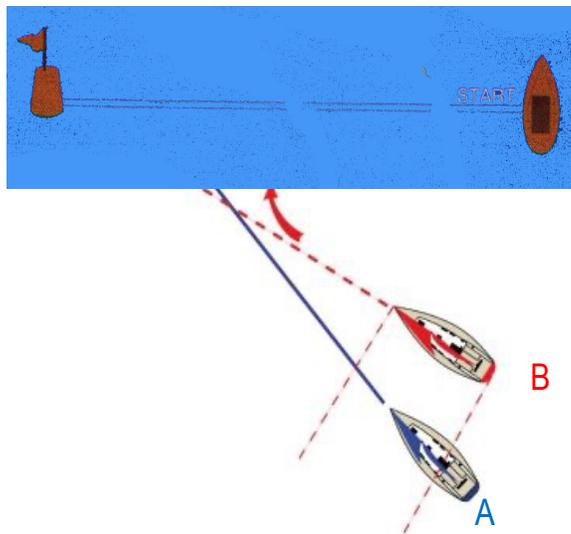
R 17 : Si un bateau en route libre derrière devient engagé à moins de deux fois sa longueur de coque sous le vent d'un bateau sur le même bord, il ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale tant qu'ils restent sur le même bord et engagés dans les limites de cette distance



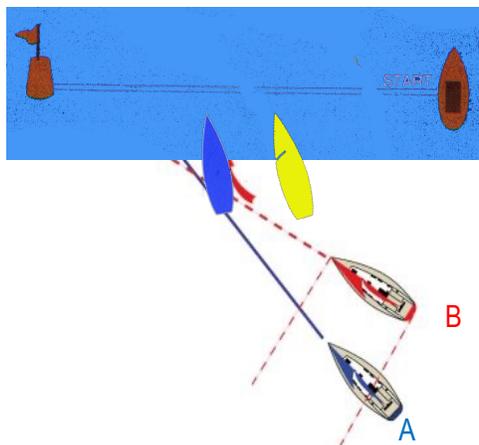
Sachant que LA ROUTE NORMALE est la route qu'un bateau suivrait pour finir aussitôt que possible en l'absence des autres bateaux auxquels la règle utilisant ce terme fait référence.

Autrement c'est « la route la plus rapide »

Il n'existe pas de route normale avant le départ. C'est logique puisque les voiliers ne sont pas encore partis et qu'ils ne font pas encore route vers la bouée.



Bleu peut donc lofer rouge avant le départ sans que la règle 17 puisse lui être opposée



Ceci autorise donc avant le départ un voilier sous son vent à vous lofer et à vous mener jusque bout au vent sans enfreindre de règle

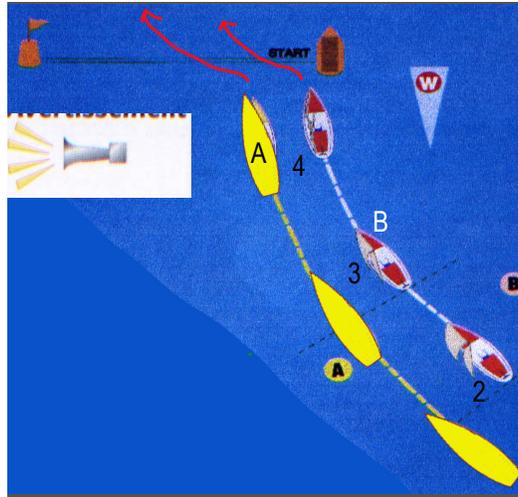


Jaune dans ce cas de figure bloque vert qui ne peut abattre en tribord amures pour se lancer

Mais qu'en est-il après le départ ?

Dès le signal de départ, la règle 17 reprend ses droits.

Avant le départ, jaune peut lofer rouge car il n'y a pas de route normale avant le départ. R17.1 et qu'il devient engagé sous le vent de rouge. Dès le signal de départ, parce que jaune a créé l'engagement en venant de derrière, la règle 17 s'applique et il doit reprendre sa route normale, donc ne plus bloquer rouge



Exception...

Si (A) n'a pas créé l'engagement en venant d'une route libre derrière la règle 17 ne s'applique pas Il peut continuer de bloquer (B)

(règle utile en match-racing)

Par contre, Si c'était rouge qui était venu au vent de jaune en créant l'engagement, la règle 17 ne s'appliquerait pas et jaune serait en droit de poursuivre sa manœuvre de blocage. De la même façon, si c'était jaune, qui en venant bâbord amure sous le vent de rouge et en virant pour créer un engagement, comme il ne serait pas là non plus venu de derrière, la règle 17 ne s'appliquerait pas.

En fait ceci n'a pas vraiment d'intérêt dans une course en flotte car tandis que jaune continue de bloquer rouge, les autres bateaux partent et jaune sera donc derrière eux.

Ce n'est que dans une épreuve de match racing comme dans la coupe de l'Amérique, que cette manœuvre est intéressante pour prendre un meilleur départ que son adversaire ou le contraindre à prendre l'autre côté du plan d'eau.

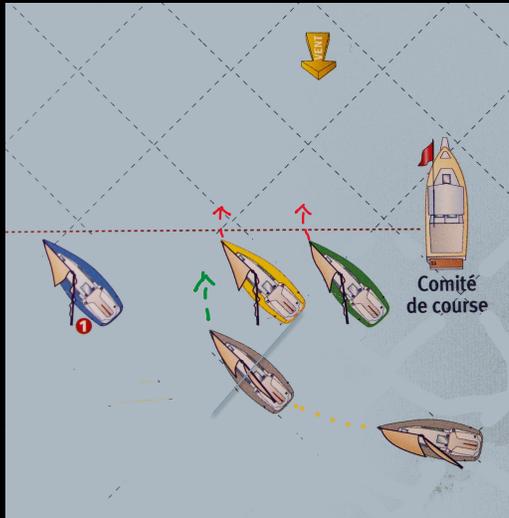
Tactique

Les règles 11 et 17 sont très importantes au départ

Un voilier a le droit de lofer tous ceux 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



Gris engagé sur jaune et vert peut les lofer...

Jusqu'à les pousser au dessus de la ligne

Retenez de ceci qu'un voilier a le droit de lofer tous ceux qui sont à son vent

Au moins jusqu'au signal de départ

Et qu'il peut utiliser ce droit pour pousser un concurrent au-dessus de la ligne.

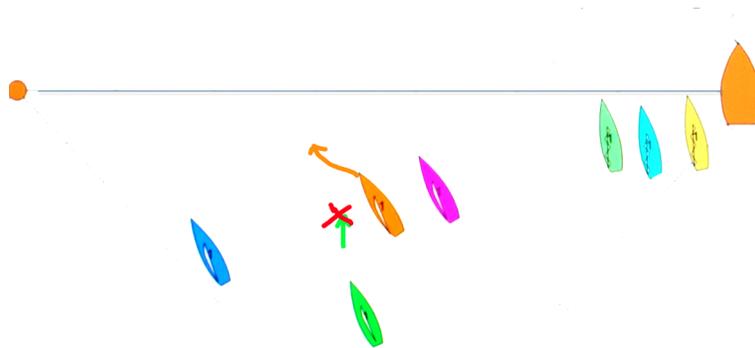
Gris s'engage sous jaune et le contraint à lofer avec le risque de dépasser la ligne dans ce cas de figure.

Tactiquement il faut garder de la place sous son vent pour pouvoir abattre

- pour lancer son bateau
- pour se protéger de l'engagement par un bateau qui vient de derrière et éviter d'être poussé

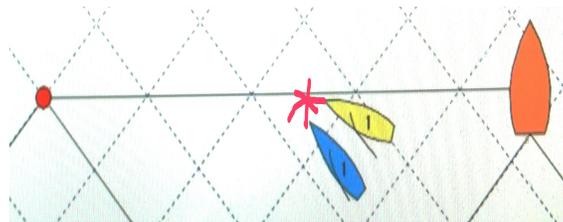
au-delà de la ligne

et il faut éviter la trop forte densité de voilier à proximité du comité, qui ne permet pas de partir dans du vent frais



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

Mais attention, une faute basique serait d'abattre trop tardivement, après que l'engagement se soit créé.

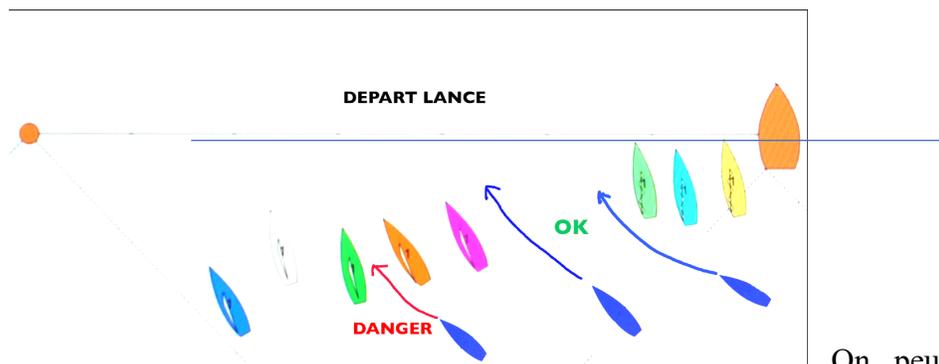


Jaune agit ici trop tard ...

La sécurité sera de savoir partir un peu décalé par rapport à la zone de forte densité de bateaux, qui se situe souvent au comité, pour naviguer dans du vent frais et ne pas être gêné par d'autres voiliers

Dans tous les cas, la place au départ la meilleure sera celle qui permet de mettre en place la tactique choisie auparavant pour le premier bord de près !

Alors que les bateaux en voile légère privilégient souvent un jeu de placement devant la ligne, nos habitables ne permettent pas des manœuvres et des départs instantanés en raison de leur inertie ; les départs donc sont souvent réalisés lancés. Et il faut savoir où et quand lancer son voilier pour arriver avec de la vitesse sur la ligne au moment du top départ



diverses façons.

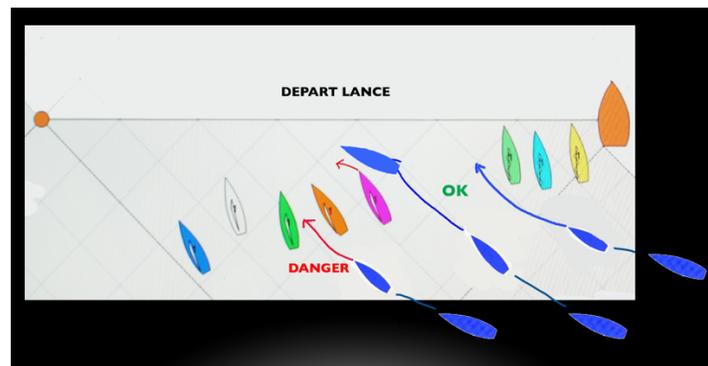
On peut se lancer de

Soit le bateau vient de derrière, a bonne vitesse, traverse la flotte dans un trou sans interférer avec les autres voiliers et prend un excellent départ.

Soit le voilier contourne des voiliers pour s'engager sous eux et en les contrôlant gagner la ligne pour un bon départ.

Par contre si, le voilier bleu a été trop ambitieux et n'a pas de passage, il ne doit pas forcer vert à abattre et il existe un risque de collision. C'est une manœuvre à proscrire.

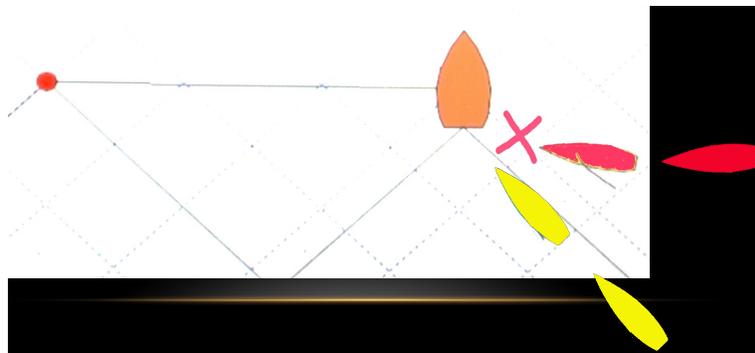
Mais il ne faut pas arriver au dernier moment derrière un groupe de voiliers : la porte peut se refermer.



Revenons le voilier bleu. En fait il était un peu en avance et est contraint d'abattre pour gagner un peu de temps

Ce faisant il contraint rose à abattre aussi. Bleu est pénalisable dans ce cas de figure.

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



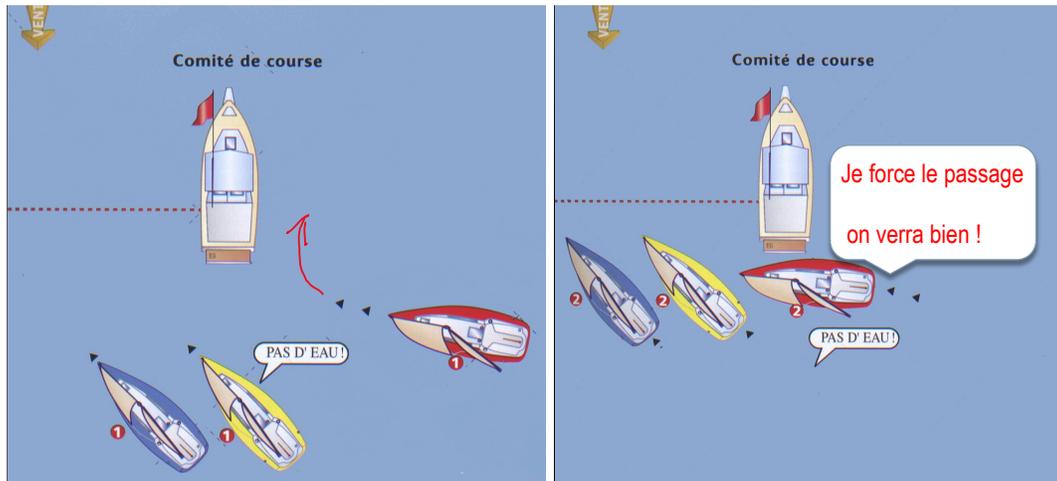
Jaune contrôle rouge car il est sur le même bord, sous son vent et plus lofé. Rouge n'a pas le droit de demander de la place pour contourner le bateau comité ; jaune peut fermer la porte (R11)

La ligne de départ est délimitée par des bouées mais ce ne sont pas des marques de parcours au titre de la règle 18

Cette fameuse règle 18 qui concerne le contournement des marques. (Les marques concernées ici sont les bouées de parcours et les bouées ou marques qui délimitent une ligne d'arrivée.)

Les marques de la ligne de départ ne sont pas concernées.

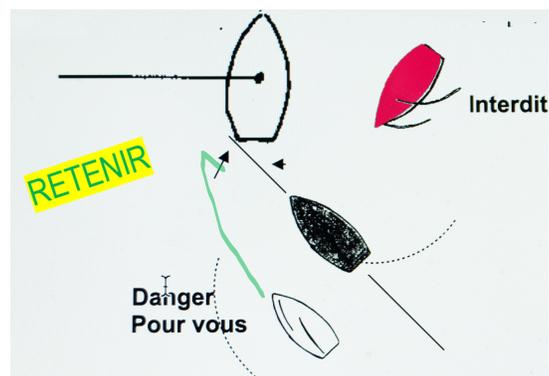
Au contraire, il doit virer de bord avant d'arriver au contact de jaune ou du bateau comité
Ou s'il a encore la place abattre pour passer derrière



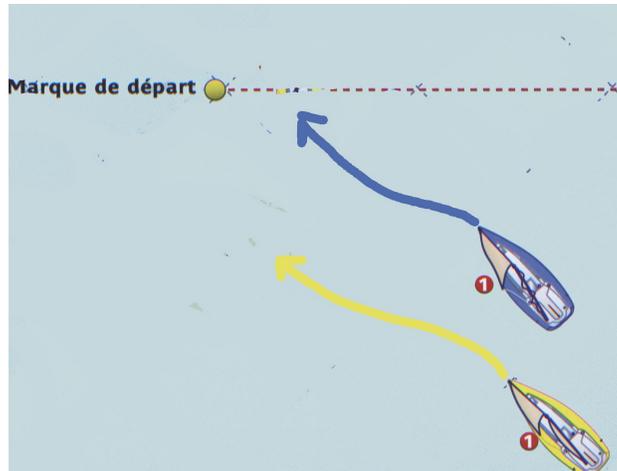
Si rouge force le passage, jaune et bleu doivent autant que faire se peut donner de la place à rouge – R14- (et protester) Rouge doit réparer, et comme rouge agit sous les yeux du bateau comité, rouge a peut de chance d'échapper à la sanction.

*Si jaune ne donnait pas la place parce que bleu ne répond pas, il serait exonéré de sa faute... selon la règle 43.1 : **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***

RETENEZ surtout qu'il est dangereux de se positionner au vent du comité et de revenir au large vers la ligne de départ



Mais vous n'êtes pas nécessairement protégé si vous êtes sur la lay-line. Un voilier sous votre vent peut encore être un danger...



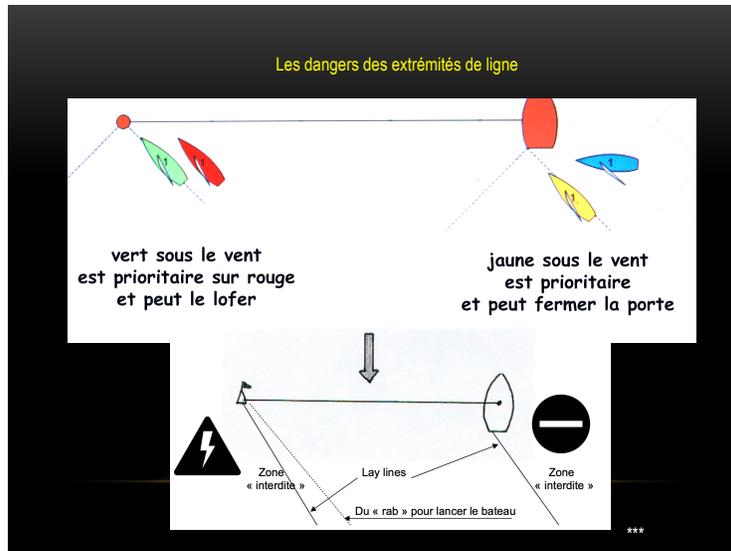
La règle 18 ne s'applique pas non plus en bout de ligne de départ... *tactiquement, tant que jaune n'est pas engagé, Bleu peut le bloquer en abattant*

4) TACTIQUE AU DÉPART

Si la zone du bateau comité est trop convoitée, plutôt que de tenter sa chance à ce niveau, de partir plus ou moins déventé, il peut être profitable de partir dans une zone moins dense. Soit en bout de ligne si elle est délaissée et pas trop pénalisante, soit en milieu de ligne.

En milieu de ligne, une difficulté, c'est de voir les extrémités de ligne surtout si vous êtes encadrés par d'autres voiliers et il sera peut-être difficile de vous situer sur la ligne. Même en plaçant un équipier à l'étrave.

Choisir une extrémité de ligne permet de mieux se situer par rapport à la ligne mais expose à des dangers propres.



Mais

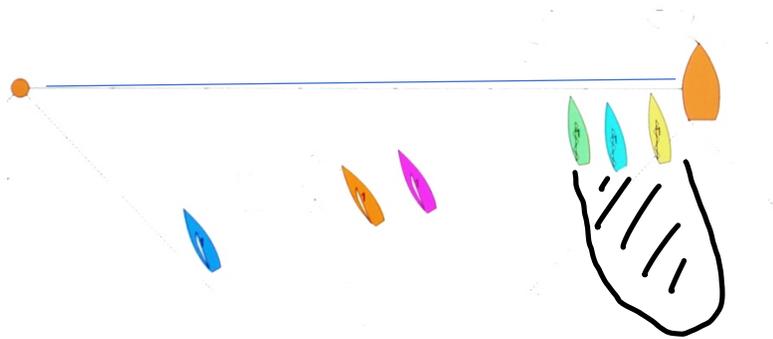
Tactiquement, la zone du bateau comité est souvent très convoitée
Il peut être profitable de partir dans une zone moins dense et dans du vent frais

- Soit en bout de ligne si elle est délaissée et pas désavantagée
- Soit en milieu de ligne (mais il sera plus difficile de se situer par rapport à la ligne de départ)

Si le vent est stable, la ligne équilibrée ou un avantage bâbord, les choix sont multiples selon :

- sa capacité à faire de la vitesse ou du cap
- l'option stratégique : vers une bascule attendue ou un bord jugé favorable
- le niveau de risque accepté pour le départ ou le premier bord de près
- le contrôle éventuel d'un adversaire ou de la flotte

Si le départ est risqué à l'endroit où la majorité de la flotte va vouloir partir, un départ un peu excentré acceptant une légère perte en position est une option.



Il est **dangereux de se présenter bâbord amures** non prioritaire en extrémité de ligne (sauf ligne très avantagée à la bouée)

On veillera à **conserver autant que faire se peut un espace sous son vent** pour pouvoir abattre si nécessaire, pour se lancer ou bloquer un adversaire qui voudrait venir de derrière sous notre vent et pourrait alors nous bloquer.

5) **CHOIX TACTIQUES AU DEPART**

SELON LES CONCURRENTS :

En monotypie, le côté favorable sera souvent celui où il y a moins de monde. On aura du vent frais

Si nous avons un vent stable, une ligne neutre, nous avons beaucoup de choix possibles
On décidera en fonction de sa capacité à faire du cap ou de la vitesse. Si votre voilier est rapide et cape bien nous avons un choix facilité ?

Nous déciderons en fonction d'une bascule attendue, ou d'un bord jugé favorable en raison du courant ou de la topographie du site. Un départ depuis Fréjus avec vent d'Est conduit à aller vers Saint Raphaël où nous savons pouvoir compter sur un vent qui adonne.

Le niveau de risque accepté intervient. Acceptons de prendre le risque d'être au-dessus de la ligne ou jouons-nous la prudence.

Parfois nous devons contrôler un adversaire parce que c'est la dernière course d'une régata et que notre place est menacée.

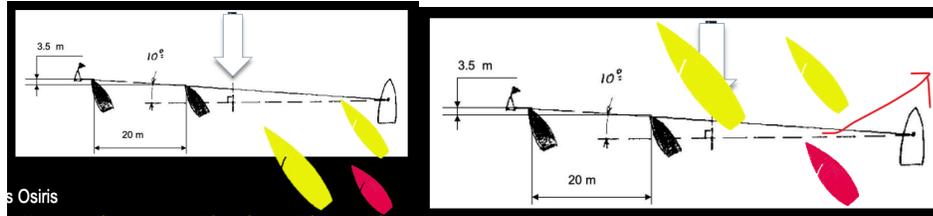
Enfin si un départ est risqué là où vont tous les voiliers, on peut accepter un départ un peu excentré en acceptant une légère perte mais en espérant y gagner un vent frais.

Nous jouons alors la sécurité.

- Si on a un petit voilier moins rapide que les autres, partir en deuxième ligne du côté du bateau comité et virer tout de suite après pour se dégager de la flotte est une option.

En effet, parce que, en série Osiris, les voiliers sont de taille diverse. Si vous avez un gros voilier, pas de problème à priori. Mais si vous êtes un petit voilier, vous êtes désavantagé.

- Rouge arrive au bon timing sur la ligne ? Mais il est encadré pas des plus gros en jaune. Il a beau faire, il va être rattrapé, dépassé et déventé.



- Pour éviter cela, il aurait sans doute dû partir un peu en retrait, pour se ménager la possibilité de virer dès la ligne de départ franchie, s'échapper à droite du plan d'eau dans du vent frais, avant de revenir prioritaire sur les autres concurrents plus tard.
- Partir en deuxième ligne du côté du bateau comité et virer tout de suite après pour se dégager de la flotte est souvent une option payante.

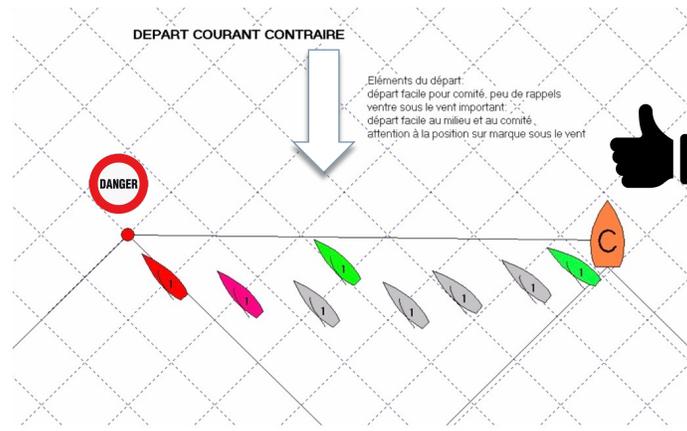
C'est le choix de rouge

SELON LE COURANT

Le courant influe beaucoup sur le placement au départ s'il est présent.

- Lorsque le courant porte sous le vent de la ligne, c'est la situation la plus favorable pour prendre le départ :
 - il y a peu de risques de départ prématuré ! Si nous avons au départ un courant de face, celui-ci va ralentir le bateau. Il a plus de risque à arriver en retard sur la ligne de que de la dépasser trop tôt, Mais La force propulsive, résultante de la force vélique et de la force du courant pousse latéralement le bateau
 - un ventre important se crée souvent en milieu de ligne.
 - La porte est ouverte souvent au comité,

Il faut donc se placer assez près de la ligne et plutôt côté comité ou au centre de la ligne.

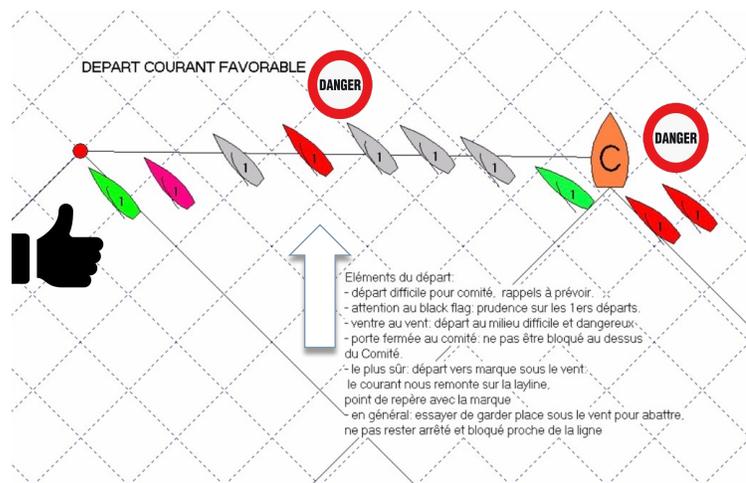


Courant contraire...

- Lorsque le courant porte au vent de la ligne, c'est le départ le plus difficile et le plus risqué !
Avec un courant favorable, la force propulsive, résultante de la force vélique et du courant va au contraire accélérer le bateau. Il y a un fort risque de départ anticipé d'autant que le bateau sera difficile à freiner.

Le plus sûr est un départ proche de la bouée et mieux vaut se tenir à distance de la ligne.

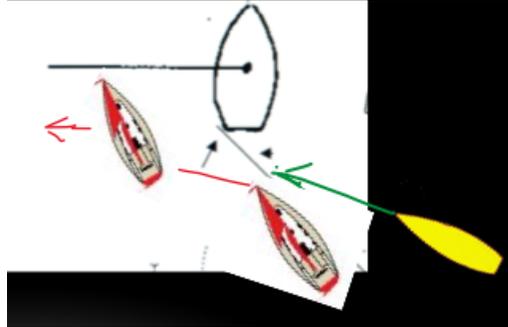
- Attention aux départs prématurés portés par le courant favorable



Courant favorable

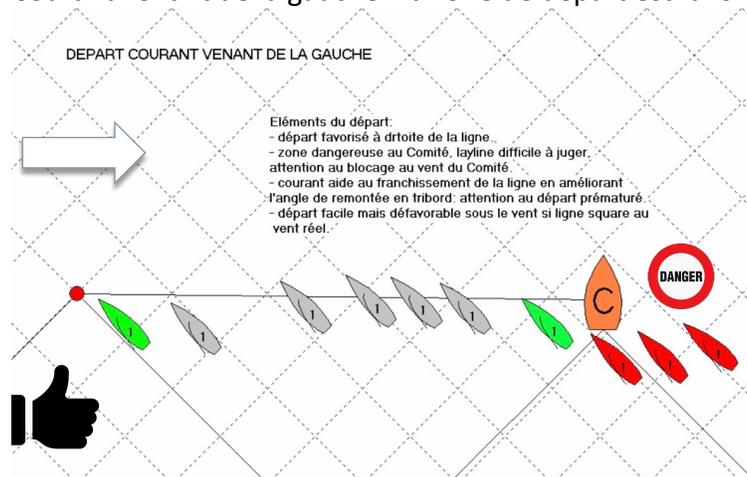
Lorsque le courant est traversier, il est coutume de dire qu'il faut choisir le côté de ligne opposé au courant.

- Courant venant de la droite, le départ est souvent favorable au comité



Dans la mesure où il sera difficile de conserver la place au comité, un voilier positionné au vent du comité garde une chance de pouvoir se faufiler

- Courant venant de la gauche : la zone de départ est favorable à la bouée.



Il faut privilégier le côté bouée ou le milieu de ligne. Il y a danger à être trop près du comité. Vous pouvez même accrocher sa ligne de mouillage.

SELON LE VENT

Si une bascule est à prévoir, il faut privilégier le côté de la bascule.

En cas de bascule à droite, il faut prendre le départ au bateau-comité, sans personne au vent, ou en deuxième rideau.

En cas bascule à gauche, partir au ras de la bouée.

ENFIN, RAPPELEZ-VOUS QU'il peut vous arriver des mésaventures si vous oubliez l'orientation de la ligne

Si le côté bouée est très fortement avantage, vous allez avoir beaucoup de difficultés à la passer car elle est plus éloignée que vous ne le pensiez et surtout elle se dérobe. Vous allez être étonné de voir la bouée venir à vous alors que vous n'avez pas encore franchi la ligne et que vous pensiez la passer à proximité du bateau comité. Rapprochez-vous de la ligne dans cette situation.

Au contraire lorsque la ligne est très fortement avantage au bateau comité, le trajet qui vous sépare de la ligne est plus court que vous ne le pensiez et vous risquez d'être trop tôt sur la ligne.

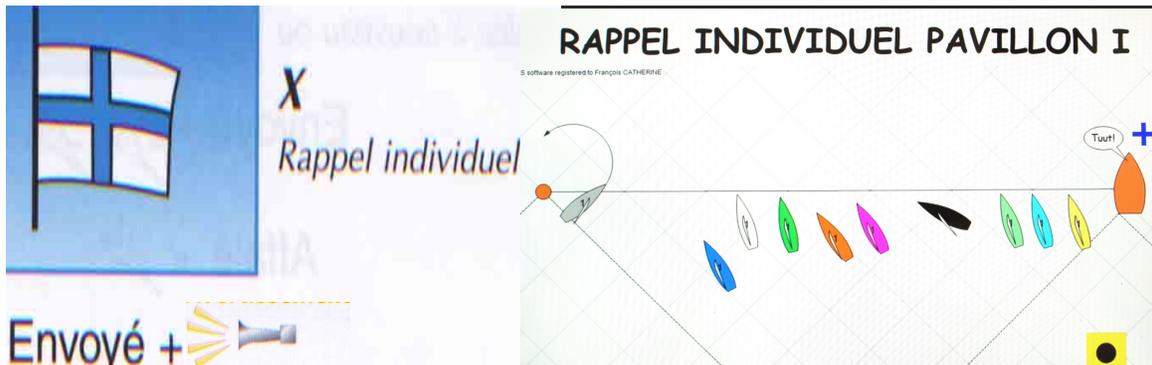
6) LES DEPARTS ANTICIPES

Attention à ne pas prendre un départ anticipé. Au départ, vous êtes surveillé par le comité pour dépister ceux qui franchissent trop tôt la ligne et sont OCS dans le jargon de l'arbitrage.

La ligne de départ c'est entre la bouée à une extrémité et le pavillon orange sur le bateau comité. Ce n'est pas l'étrave ou la poupe de celui-ci qui délimite la ligne.

Se rappeler que le milieu de la ligne de départ est une zone à risque parce qu'il est plus difficile de se situer par rapport à cette dernière.

R 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 resté envoyé jusqu'à ce que de tels bateaux soient entièrement revenus du côté pré-départ de la ligne de départ ...



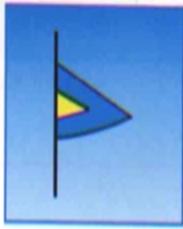
Le retour doit se réaliser en respectant le pavillon P, ou I, ou disqualification
Sans gêner les autres concurrents

Le comité ne dira pas tout de suite le numéro de voile du fautif. Habituellement il le dira à la VHF une minute plus tard mais s'il ne le dit pas vous ne pourrez pas réclamer contre le comité : il n'est nullement dans l'obligation de le dire et vous devez savoir si vous étiez ou non en faute

R 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)

RAPPEL GENERAL

Copy of TSS software registered to François CATHERINE



Envoyé + 

