

LES DEPARTS DE REGATES

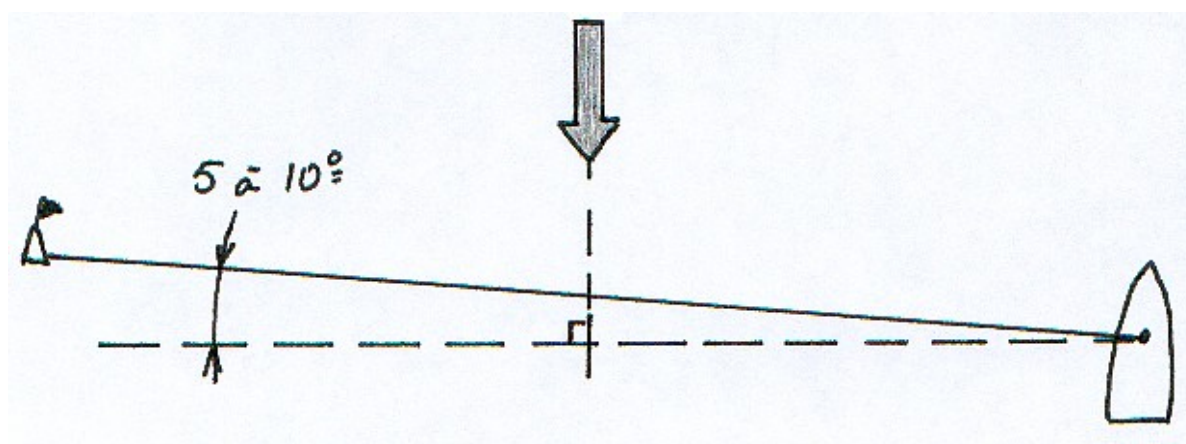
1 LIGNE DE DEPART. Priorités

1. 1. LIGNE DE DEPART

La ligne de départ est déterminée par une bouée (ou un bateau) côté bâbord, et un bateau-comité (mât du bateau) côté tribord. Cet ordre peut, rarement, être inversé, mais nous n'envisagerons que le premier cas de figure.

La ligne de départ est à peu près perpendiculaire au vent (idéalement 5 à 10° favorable à la bouée).

Normalement, de la ligne de départ, on ne peut atteindre la bouée au vent d'un seul bord, on doit donc tirer des bords.



1.2. PRIORITES

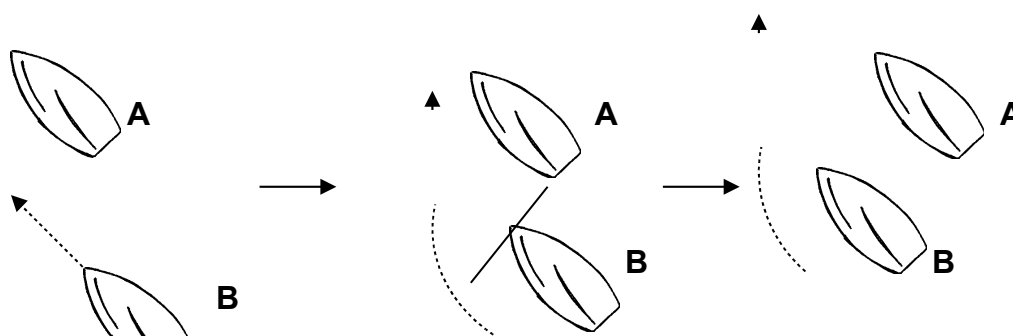
Règle N° 10 : le bateau tribord amure a priorité sur le bâbord amure.

Donc 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, ou très avantageuse à la bouée **et qu'aucun bateau concurrent n'arrive tribord amure à la bouée**. Dans ce cas, fort rare, on pourra prendre le départ bâbord amure au ras de la bouée.

Règle N° 11 : « Le bateau au vent doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent »

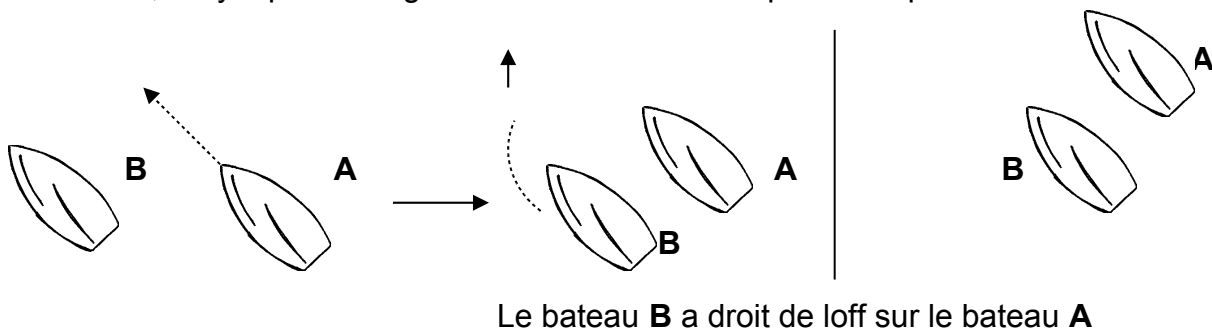
Règle N° 17-1 : « Le bateau sous le vent qui s'engage par l'arrière, à moins de 2 longueurs, ne doit pas faire une route plus au vent que la route normale »

Remarque : Avant le départ, c-à-d avant le coup de canon, il n'y a pas de route normale, donc le bateau qui s'engage par l'arrière peut loffer jusqu'au vent debout. Après le départ, il doit abattre et faire une route normale au près.



Le bateau B a droit de loff sur le bateau A

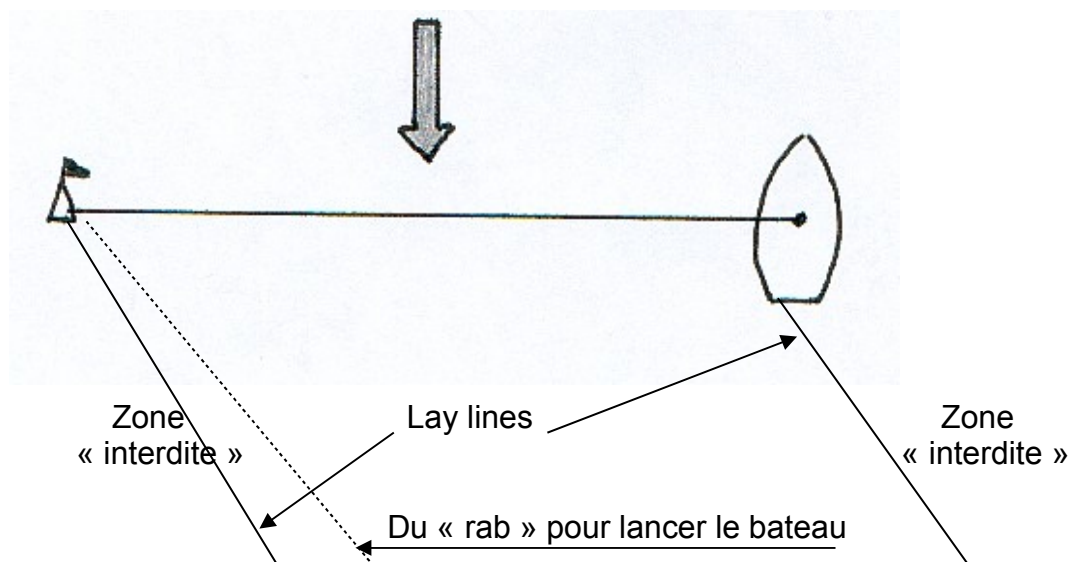
Remarque : Dans les cas suivants, celui d'un bateau qui ne s'engage pas par l'arrière, il n'y a pas d'obligation de route normale après le départ.



1.3. ZONES « INTERDITES »

D'après les règles précédentes, il y a deux zones « interdites » dans les instants précédant un départ :

- A droite de la ligne, la zone au vent de la lay-line qui passe par le bateau-comité.
- A gauche, la zone sous le vent de la lay-line qui passe par la bouée.



1.4. LES PAVILLONS

- Le pavillon **P** signifie qu'il faut être du bon côté de la ligne, c-à-d sous le vent de celle-ci, au moment du coup de canon. Si on se trouve au vent de la ligne avant le départ, on peut la recouper pour repasser sous son vent et prendre le départ.
- Le pavillon **I** signifie qu'une minute avant le départ, on n'a plus le droit de couper la ligne. Si l'on se trouve au vent de la ligne, on est obligé de contourner la ligne par une de ses extrémités pour revenir sous le vent.
- Le pavillon **Z** ou le pavillon **Noir**.
- Le **Z** signifie pénalité de 20%, le **noir** disqualification, si, dans la dernière minute, le bateau se trouve à l'intérieur du triangle constitué par les extrémités de la ligne et la bouée au vent. (à condition, pour le pavillon **Z**, d'être revenu du bon côté de la ligne)

2. PREPARATION DU DEPART

2.1. CONNAISSANCE DU BATEAU

Il faut avoir une idée assez précise, en fonction du vent, du cap de remontée au vent de son bateau, et de la distance parcourue en un temps donné. Exemple, en 1 mn, on franchit environ 50 ou 100 m selon les conditions météo. Ces notions devant être acquises en entraînement, et non immédiatement avant le départ.

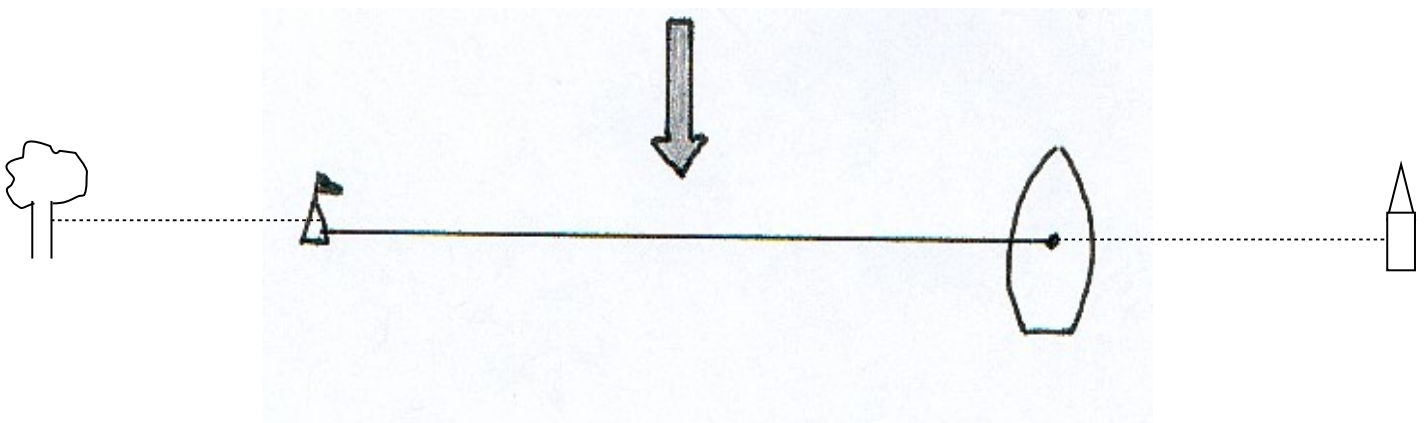
2.2. REGLAGES DU BATEAU

Le choix des voiles, les réglages, les essais au près, etc, doivent être faits avant le début de la procédures de départ, et remis en cause en cours de procédure s'il y a lieu. Une marche arrière pour éliminer les algues ou sacs plastiques coincés dans le safran ou la quille est recommandée.

2.3. RELEVEMENT DE LA LIGNE

Dès qu'elle sera mouillée, il faut relever :

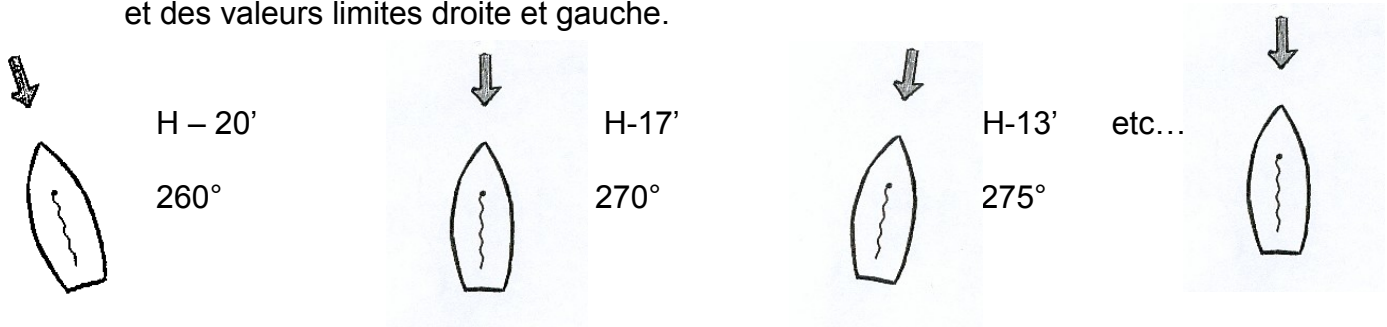
- a- Le cap compas de la ligne.
- b- Repérer un alignement de la ligne avec un amer à terre, soit côté bateau, soit côté bouée, qui permettra, lorsqu'on sera en milieu de ligne à l'approche du départ, d'apprécier avec précision le moment où on franchit la ligne.



- c- Le relèvement au moins approximatif des lay-lines au niveau du bateau-comité et de la bouée. (zones « interdites »)
- d- Estimer le temps nécessaire pour parcourir la ligne d'une extrémité à l'autre. Il faudra un peu majorer ce temps dans les minutes précédants le départ à cause des bateaux qui dévient le vôtre.
- e- Surveiller que le bateau-comité ne déplace pas la ligne. (ce qui peut être fait jusqu'à H-4)

2. 4. RELEVEMENT DU VENT

- a- En cap. Il faut relever le vent fréquemment pour avoir une idée de ses variations et des valeurs limites droite et gauche.



- b- Variations et durée. Mesurer les variations en angle et en temps, lors d'un bord de près (pas trop long pour ne pas trop s'éloigner de la ligne) Il faudra en déduire les caps extrêmes du vent dans ses rotations, et la fréquence des oscillations.

Des relevés précédents de la ligne et du vent, on va en déduire le côté favorable de la ligne. Ou, si le vent oscille, les valeurs limites pour une ligne neutre. On peut s'aider dans ces calculs d'un « Compucourse ».

2.5. STRATEGIE SUR LE PREMIER BORD

Selon les conditions météo, on peut avoir une obligation de premier bord à droite ou à gauche.

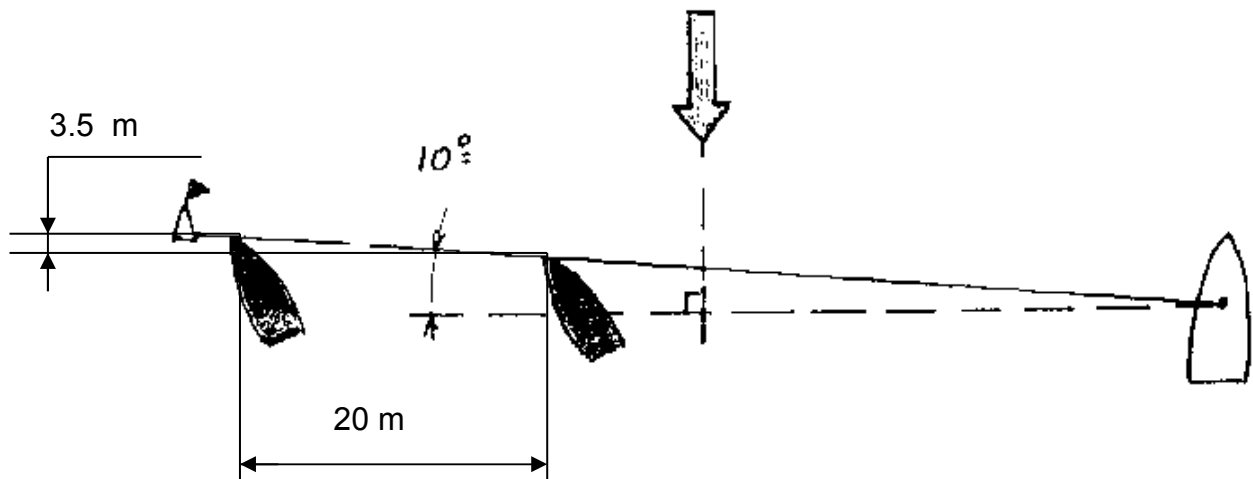
En cas de premier bors à droite, il faut prendre le départ au bateau-comité, sans personne au vent, ou en deuxième rideau.

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

2.6. LES CONCURRENTS

- a- En cas de départ monotype.

Tous les bateaux vont à peu près à la même vitesse, on choisira donc une zone du côté favorable, où il n'y ait pas trop de monde. (Il vaut mieux être à 20 m de l'extrémité favorable, mais tout seul, que partir 2^{ème} au ras de la marque. Par exemple, partir à 20m de l'extrémité d'une ligne favorable à 10° n'équivaut qu'à une perte de 3,5m.



Autre cas : si on doit contrôler un concurrent, on partira dans la même zone que lui.

b – En cas de départ toutes classes.

Si on a un bateau parmi les plus rapides, pas de problème, on n'a pas à tenir compte des autres.

Si, au contraire, on a un petit bateau moins rapide au près que les autres, rien ne sert de partir lancé au top du bon côté de la ligne ; en effet, quelques secondes ou quelques minutes après le départ, des bateaux plus rapides vont vous dépasser au vent, vous déventer, vous faire tomber sous le vent, et toute la flotte des bateaux plus rapides vont défiler à votre vent. Il vaut donc mieux choisir une zone de départ un peu moins favorable, mais avec moins de bateaux susceptibles de vous déventer.

2.7. FIN DE LA PREPARATION

Tout ce qui précède doit être fait avant H-4, il faut donc s'y prendre longtemps à l'avance pour choisir une zone de départ.

Si la préparation n'a pas été faite avant, on a fort peu de chance de prendre un bon départ.

3. LE DEPART

3.1. GENERALITES

On a choisi la zone de départ, et on va essayer d'improviser dans les dernières secondes pour prendre un bon départ (lancé, au top sur la ligne, et sans aucun bateau en position favorable sous le vent, ni aucun gros derrière)

On se dirige vers la zone choisie (H-1 à peu près, cela dépend du vent et du poids du bateau). Le N° 1 dans le balcon avant annonce les longueurs qui le séparent de la ligne en les montrant avec les doigts. On aura au minimum, 2 chronomètres en route et un équipier qui décompte les secondes.

3.2. DEPART AU BATEAU (A droite de la ligne)

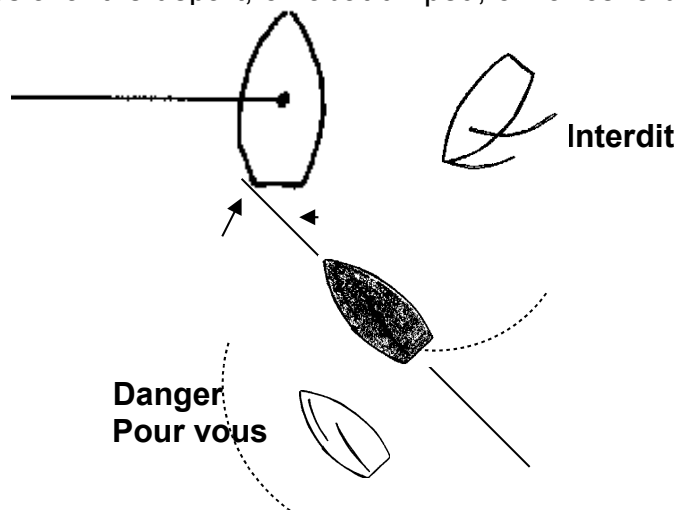
Le but est de « fermer la porte » à tous les bateaux qui voudraient passer entre vous et le bateau-comité, et ne pas « se faire sortir » par un bateau sous le vent.

Il faut s'approcher du bateau-comité (avec un peu d'avance) sur le bord de la « zone interdite ».

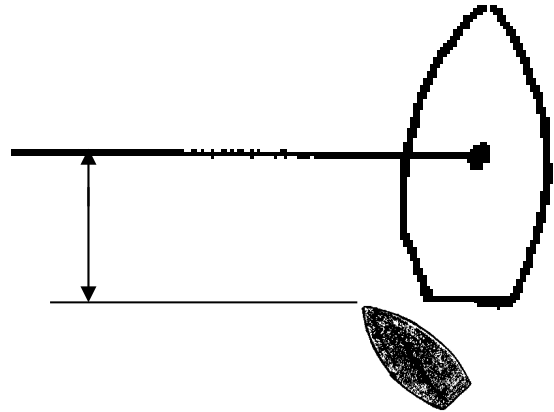
Rappel : il faut avoir repéré la lay-line qui passe au ras du bateau comité, et le temps qu'il vous faut pour parcourir la distance qui vous sépare de la ligne.

On peut ralentir le bateau à $\frac{1}{2}$ ou 1 longueur du bateau comité mais attention aux bateaux qui pourraient s'engager sous le vent avec de la vitesse. Trop de vitesse, ils seront obligés d'abattre, mais avec un peu plus de vitesse que vous, ils pourront vous loffer.

Quelques secondes avant le départ, on abat un peu, on lance le bateau, et on reloffe au coup de canon.



Remarque : le mât du bateau-comité est en général au milieu du bateau ; quand on est à l'arrière du bateau-comité, on a encore un peu de marge, on n'a pas franchi la ligne.



Avantage : on contrôle le côté droit du plan d'eau.

Inconvénients :

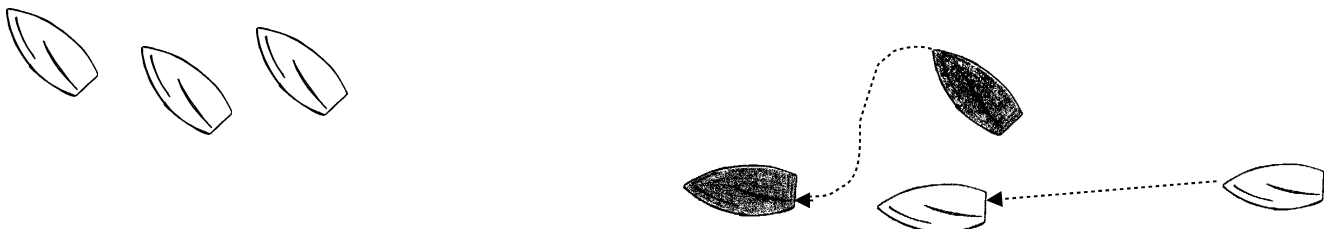
- Un ou plusieurs bateaux peuvent s'engager sous le vent et risquent de se placer en position favorable sous le vent pour vous « sortir » ou vous empêcher d'abattre pour relancer le bateau.
- Ce départ est risqué s'il y a beaucoup de bateaux dans la « zone interdite » On a beau avoir priorité sur eux, on risque d'avoir du mal à la faire respecter.
- Départ idiot s'il y a des bateaux plus rapides dans la même zone (sauf si on part en tête et que l'on vire immédiatement).

3.3. DEPART EN MILIEU DE LIGNE (c-a-d pas aux extrémités)

On choisit une zone sans trop de monde du côté favorable, à 1/3 ou 1/4 de l'extrémité, On freine le bateau en loffant, en essayant de garder un espace libre de 2 à 3 longueurs sous le vent. Si un bateau fait mine de s'y engager, on abat très rapidement pour l'en empêcher et le laisser passer au vent. Attention toutefois de ne pas courir vent de travers avec ce bateau et se retrouver coincé par d'autres bateaux sous le vent.

Même technique pour les dernières secondes : on abat, on lance le bateau, et on loffe au coup de canon.

Ligne de départ

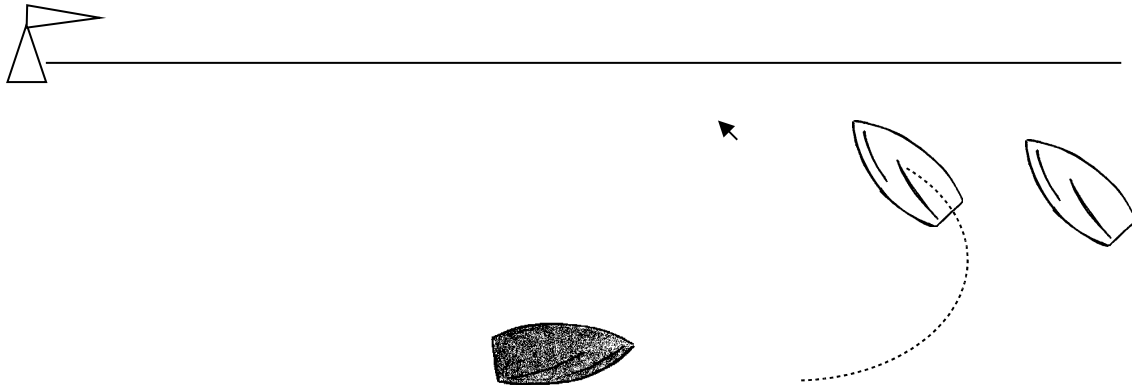


Avantage : beaucoup plus facile ; on peut choisir un espace sans trop de concurrents à 1/3 ou 1/4 de l'extrémité de la ligne.

Inconvénient : ce type de départ est rarement excellent, et on rencontre une difficulté à mesurer la distance qui nous sépare de la ligne étant assez loin des extrémités.

3.4. DEPART A LA BOUEE (A gauche de la ligne)

Il faut se placer sous le vent de la flotte, et ensuite bloquer tous les concurrents en loffant pour préserver un espace sous le vent. On peut arriver bâbord amure et virer sous le vent de toute la flotte.



Avantages : on contrôle la gauche du plan d'eau, et, assez souvent, la ligne est favorable à la bouée de 5 à 10°. Enfin, dans les régates de niveau moyen, beaucoup de bateaux partent près du bateau-comité.

Inconvénients : il y a un très gros risque qu'un bateau s'engage sous le vent et que ce soit lui qui bloque la flotte. Il faut l'empêcher de s'engager en abattant, mais attention de ne pas abattre trop et entrer dans la « zone interdite ».

Ne pas être trop tôt sur la bouée (OCS). Il faut bien connaître le rapport distance/temps pour votre bateau. Au besoin, on laisse le bateau s'engager sous le vent, si on est trop près de la ligne, et, avec un peu de chance, en loffant très brutalement, on arrête son bateau et c'est le concurrent qui risque de prendre un départ anticipé ;

Autre inconvénient : il est à peu près impossible de recroiser toute la flotte tribord amure pour aller contrôler la droite du plan d'eau.