

REGLES APPLICABLES AU DEPART

Bernard Bonneau

L'approche du départ, l'instant magique qui transforme en un alignement géométrique une cacophonie d'étraves, de voiles et de sillages désordonnés. Telle la nuée d'hirondelles se rangeant sur leur fil, les coques s'orientent parallèlement vers le champ de course dont la porte d'entrée, ligne de départ, semble toujours trop étroite.

On aura compris que malgré l'excitation qu'elle procure, la zone de départ est aussi celle de tous les dangers.

Certaines règles de course sont propres à cette période qui souvent décide en grande partie de la suite de la régate. Et si les autres règles ne sont pas spécifiques au départ, elles n'en prennent pas moins une acuité particulière en raison de l'effet goulet de la ligne, des différences de vitesse ou d'allure entre les bateaux, le tout mitonné dans un bain stressant pimenté de pointes d'agressivité.

Les règles de course qui, rappelons le, s'appliquaient déjà entre les bateaux depuis qu'ils s'approchaient de la zone de course pour prendre le départ (*Préambule du chapitre 2*), peuvent, à partir du signal préparatoire, valoir une pénalité à leurs contrevenants.

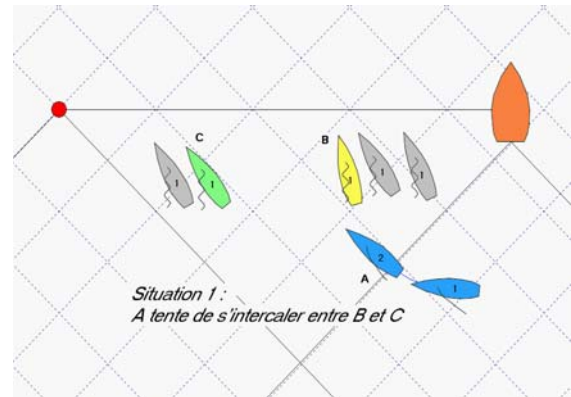
Le ballet anarchique ignorera la notion de *route normale* jusqu'au signal de départ, ce qui est explicitement précisé dans la définition. En conséquence, les phases de transition et de transferts de priorité sont incessantes et tout bateau prioritaire est rigoureusement contraint au respect des trois règles de limitation générale aux règles de priorité : 14 (Eviter le contact), 15 (Acquérir une priorité) et 16 (Modifier sa route).

A partir de situations classiques, nous répondrons ci-dessous à quelques questions que se posent fréquemment barreaux ou tacticiens.

Situation 1 :

Retardé par un problème d'envoi de génois, A se rapproche de la ligne de départ pour y trouver position. Nous sommes dans les 2 dernières minutes et bien évidemment, les adversaires sont déjà placés. A, tribord au large, longe donc la flotte et, repérant un espace suffisant entre B et C, alors au plus près tribord amures, voiles légèrement faseyantes, il lofe pour s'y insérer rapidement.

Il vise B, bateau le plus au vent, afin de se ménager un peu d'espace sous son vent pour pouvoir accélérer au top départ.



« Dès que j'aurai engagé mon étrave sous le vent de B, je serai prioritaire (bateau sous le vent, RCV 11) et il perdra immédiatement ses droits. »

FAUX : Au moment où A acquiert la priorité (transition entre bateau en route libre derrière - RCV 12- et bateau sous le vent – RCV 11-), il doit au début laisser à B la place de se maintenir à l'écart (RCV 15). Si un contact se produit entre le coin sous le vent du tableau arrière de B et une partie ou un équipement côté au vent de A, ce dernier aura peu de chance de prouver qu'il a respecté la règle 15.

« Je dois me méfier car C, bateau sous le vent, a le droit de lofer brusquement jusqu'au bout au vent quand je vais tenter de m'insérer dans l'espace. »

VRAI : C reste prioritaire pendant toute la manœuvre de A (bateau en route libre devant – RCV 12 - pendant la phase d'approche, et bateau sous le vent - RCV 11- quand A sera engagé). Il a donc le droit de choisir sa route qu'il peut modifier comme il lui convient. Il devra cependant, pendant qu'il modifie sa route, laisser à A la place de se maintenir à l'écart (RCV 16) ; en clair, lui laisser l'espace et le temps nécessaire à un bon marin pour réaliser la manœuvre adaptée pour se maintenir à l'écart.

« Si je réussis à m'engager sous le vent de B, je ne pourrai pas ensuite le lofer car j'arrive d'une position en route libre derrière. »

FAUX : La RCV 17.1 dit qu'un bateau dans cette situation ne peut pas naviguer ensuite au dessus de sa route normale. Or, avant le signal de départ, la

notion de route normale n'existe pas. En conséquence, la règle 17.1 ne s'applique pas jusqu'au signal de départ et A peut lofer, à condition de respecter la règle 16.

« Si je m'approche de B pour tenter de m'engager sous son vent, il n'a pas le droit d'abattre. »

FAUX : Tant que A est en route libre derrière, B, prioritaire selon RCV 12, peut modifier sa route, y compris en abattant, puisque avant le signal de départ les obligations liées à la route normale ne s'appliquent pas. A devra donc continuer de se maintenir à l'écart. Cependant, si au cours de cette manœuvre A s'engage sous le vent de B, il devient prioritaire au titre de la RCV 11, et B devra alors immédiatement agir pour se maintenir à l'écart.

« Au signal de départ, je dois abattre sur une route au plus près. »

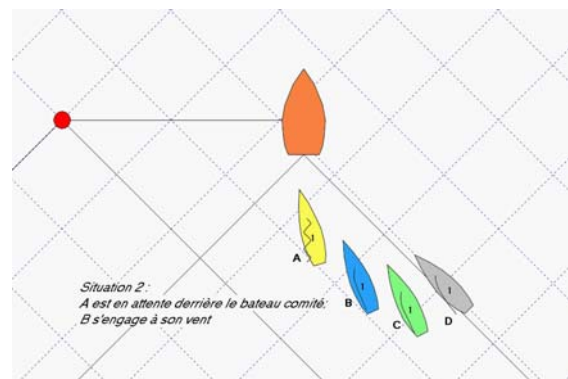
VRAI : La notion de route normale prend vie après le signal de départ. A s'étant engagé sous le vent alors qu'il était en route libre derrière, il ne doit plus naviguer au dessus de sa route normale (qui, dans la plupart des cas après le départ, est le plus près).

« Si, en raison d'un fort courant de face, B se met à reculer, il devra se maintenir à l'écart. »

FAUX : C'est seulement si un bateau cule en mettant sa voile à contre qu'il doit se maintenir à l'écart (RCV 20.3).

Situation 2 :

A une minute du départ, A et B sont en attente, tribord amures, derrière le bateau du comité de course. A pointe au-delà du plus près, dans l'alignement du bateau comité. B vient s'engager d'un quart de longueur au vent de A. Deux autres bateaux, C et D, sont placés au vent de A.



« A doit me laisser la place de passer le bateau comité, pense B, car je ne peux pas me maintenir à l'écart en raison de la proximité de C et D. »

FAUX : La règle 18 ne s'applique pas à une marque de départ (RCV 18.1). A n'a donc pas à laisser de la place à B. De plus, A était prioritaire (RCV 12 – bateau en route libre devant) et suite à la manoeuvre de B, il reste prioritaire (RCV 11 - bateau sous le vent). Il n'est donc pas soumis à la règle 15.

« Dès que le signal de départ sera donné, A devra me laisser la place pour passer le bateau comité. »

FAUX : La règle 18.1 dit que la règle 18 ne s'applique pas entre des bateaux qui s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ jusqu'à ce qu'ils l'aient passée. Aucune référence n'est faite au signal de départ. En conséquence, les règles de priorité (section A du chapitre 2) continuent de s'appliquer et A, bateau sous le vent, n'a aucune obligation spécifique à partir du signal de départ.

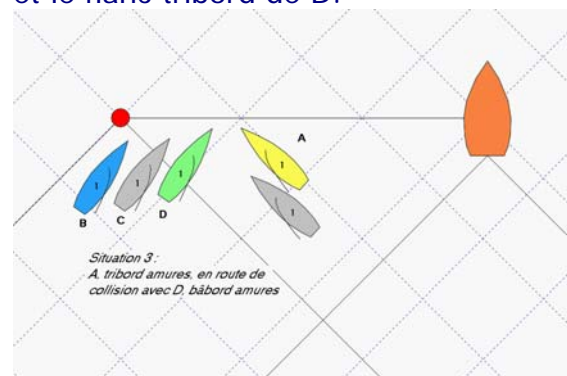
« Si, dans la même situation, A s'était engagé sous le vent de B depuis la route libre derrière, il devrait alors laisser à B la place de passer le bateau comité ».

FAUX : La seule obligation de A, après le signal de départ, serait alors de suivre sa route normale, c'est-à-dire le plus près. Mais la règle 18 ne s'appliquant toujours pas jusqu'à ce que les deux bateaux aient passé le bateau comité, il ne serait pas tenu de laisser la place à B.

Situation 3 :

Un groupe de bateau tribord amures B, C et D s'approche de l'extrémité bâbord de la ligne de départ. Voyant qu'il ne peut parer la marque, B vire de bord, suivi presque instantanément de C et D. Ce dernier, sous le vent de B et de C, se trouve en route de collision avec A, tribord amures, qui, lui, peut parer la marque de départ. A a un bateau sous son vent et ne peut abattre. Il maintient sa route et un

contact se produit entre l'étrave de A et le flanc tribord de D.



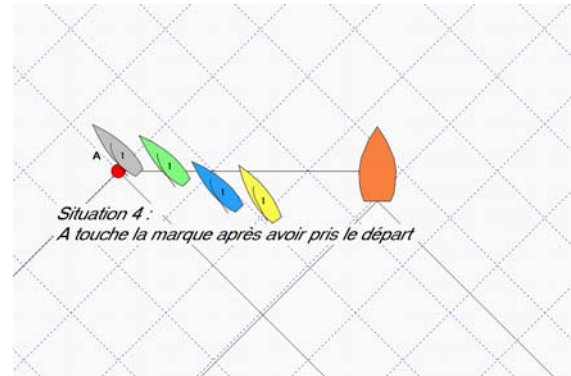
« Si je lofais, je coupais prématurément la ligne. Je ne pouvais donc rien faire et c'était à D, bâbord amures, de se maintenir à l'écart. »

FAUX : Si le bateau non prioritaire ne se maintient pas à l'écart, la règle 14 oblige le bateau prioritaire à éviter le contact si cela est

raisonnablement possible. A avait de la place au vent pour lofer et le cas échéant virer de bord. La règle 14 fait partie des limitations générales aux règles de priorité et on ne peut s'y soustraire en raison de considérations tactiques. D sera bien sûr pénalisé pour infraction à la règle 10 et A, qui a enfreint la règle 14, ne sera pénalisé que si le contact a causé un dommage ou une blessure.

Situation 4 :

A prend le départ à l'extrémité bâbord de la ligne, sous le vent d'un groupe compact.



« Si je touche la ligne de mouillage, je ne risque pas d'être pénalisé. »

VRAI : Dans la définition de « Marque », il est écrit que la ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.

« La règle 31.1 dit qu'un bateau ne doit pas toucher la marque de départ avant de prendre le départ. D'après la définition, un bateau prend le départ dès qu'une partie quelconque du bateau (généralement l'étrave) coupe la ligne de départ. Donc, si je touche la marque de départ avec la partie arrière du bateau, je n'ai pas enfreint la règle 31.1 et je n'ai pas besoin d'effectuer une pénalité. »

FAUX : Dès qu'un bateau a pris le départ, la marque de départ devient pour lui une marque qui commence le premier bord. S'il touche cette marque après avoir pris le départ, il a alors, selon la règle 31.1, touché une marque qui commence une section de parcours, et il doit effectuer une pénalité.