

- Départ au lièvre -
Principe et mise en œuvre

Ce document a été proposé par la classe 505 France et a été complété avec la CCA et le département voile légère. Merci à la classe pour ce travail !

Le départ au lièvre permet d'assurer le départ d'une flotte, quel que soit le nombre de bateaux engagés.

C'est une préconisation de la 505 Class internationale du fait du déroulement des championnats d'Europe et du monde selon cette technique.

Elle exige la désignation d'un bateau lièvre et la mise à disposition de deux bateaux à moteur désignés sous le nom d'Ouvreur et de Protecteur.

Le 505 Lièvre s'élance bâbord amures 10 à 15 secondes avant le signal de départ en laissant la bouée de dégagement à bâbord, il est suivi de très près par l'Ouvreur et est escorté sur son tribord avant par le Protecteur.

Au signal de départ, les concurrents peuvent alors franchir la ligne tribord amures, au fur et à mesure de son ouverture, entre la bouée de dégagement devenue la bouée de départ qu'ils laissent à bâbord et l'arrière de l'Ouvreur qu'ils laissent à tribord.

Le lièvre est en principe le 10^{ème} du classement de la course précédente.

Pour le 1^{er} départ il est désigné par le comité de course, en accord avec la 505 Class, généralement le 10^{ème} du classement de « Classes » FF Voile de l'année précédente.

I - Conditions météo :

Les conditions météo doivent permettre au bateau lièvre de naviguer au près dans des conditions correctes, et ceci durant toute la période du départ.

Cela nécessite un vent minimum de 8/10 nœuds, stable en force et en direction, dans des conditions de mer raisonnables.

Si un courant existe, il devra être constant sur toute la longueur de la ligne.

II - Equipement nécessaire :

2 semi-rigides de taille et puissance suffisantes, sont nécessaires.

Ils doivent pouvoir chacun arborer au moins un pavillon :

- le premier semi-rigide Ouvreur conserve une position constante à moins de 2 mètres du tableau arrière du bateau lièvre, au près, éventuellement au planning.

L'Ouvreur doit arborer le pavillon « G » et éventuellement un pavillon 505 dans la période du signal préparatoire.

Il doit être équipé d'un compas précis et d'une VHF en liaison avec le bateau comité.

- le second semi-rigide Protecteur conserve une position constante latérale à l'avant tribord du bateau lièvre, au près, éventuellement au planning.

Le Protecteur doit arborer le pavillon « U ».

Il doit être impérativement de type semi rigide du fait de son rôle de protection et des risques de collisions qu'il implique (cf schémas joints).

III - Organisation du départ :

Le bateau comité envoie le pavillon G avec un signal sonore pour avertir du type de départ au plus tard avec l'envoi du pavillon orange.

Une bouée de dégagement est mouillée suffisamment sous le vent du parcours comme repère pour le bateau lièvre et future marque de départ à laisser à bâbord. ¹

Le bateau comité se mouille à une distance suffisante, dans un axe de 45° par rapport à la bouée de dégagement et le cap du vent, afin d'être situé dans un axe de visée qui soit proche du cap suivi par le bateau Lièvre au moment du départ (voir schéma).

Le numéro du bateau lièvre et le temps d'ouverture de ligne par le bateau lièvre sont inscrits sur le tableau situé sur le bateau du comité de course avant le signal d'avertissement. ²

Un bateau de la sécurité se rend immédiatement auprès du bateau lièvre pour l'avertir de sa désignation afin qu'il s'approche du bateau comité.

Au plus tard au signal d'attention, le président ou un membre du comité de course embarque sur le bateau Ouvreur arborant le pavillon « G » (et éventuellement le pavillon de série 505 en répétition).

Il positionne immédiatement l'« Ouvreur » auprès du « Lièvre ». L'« Ouvreur » devra toujours veiller à se tenir suffisamment à l'écart pour laisser toute liberté de manœuvre au 505 Lièvre.

Le comité de course doit rester en contact permanent avec le bateau comité chargé de relever le vent. Toute variation doit lui être transmise, tout particulièrement lorsque la ligne de départ est en cours d'ouverture. Une variation supérieure à 10° devrait entraîner l'annulation de la procédure.

La procédure à suivre est la procédure classique, y compris avec l'envoi du pavillon « P ».

IV - Bateau lièvre :

Le bateau lièvre est averti de sa désignation avant le signal d'avertissement.

Il attend au vent de la bouée de dégagement dans la partie bâbord du parcours.

Dès le signal d'attention envoyé, l'Ouvreur, avec le comité de course à son bord, viendra se positionner à proximité et en arrière du 505 Lièvre.

Environ 10-15 secondes avant le signal de départ le bateau Lièvre s'élancera, laissant la bouée de dégagement à bâbord.

La ligne sera déclarée ouverte au top départ par l'affalé du signal d'avertissement sur le bateau comité (et éventuellement sa répétition sur le bateau ouvreur) avec un signal sonore.

¹ La bouée de dégagement doit être positionnée à une distance suffisante sous le vent du parcours afin de ne pas léser ou favoriser le lièvre.

Dans l'obligation de tirer un bord de plusieurs minutes, il doit pouvoir, s'il vire immédiatement après sa libération, croiser exactement à hauteur de la bouée sous le vent du parcours, après un bord tribord de temps identique à son temps d'ouverture de ligne.

² Il est possible, selon les conditions météo, de proposer une méthode pour estimer le temps d'ouverture nécessaire de la ligne par le Lièvre : 3 à 5 secondes multiplié par le nombre de bateaux, ceci sans descendre sous 2 minutes d'ouverture.

A la fin du temps d'ouverture donné dans les IC (ou exceptionnellement avant, sur décision du président du comité de course), le lièvre est libéré par un signal sonore. Lorsque le temps d'ouverture de ligne est expiré, l'Ouvreur coupe les gaz et se laisse dériver le temps imparti par les IC (3 à 5 minutes). La ligne est déclarée fermée à l'issue de ce temps et le pavillon G est affalé.³

Pour un départ au lièvre réussi.

Vent stable en direction et supérieur à 8 nœuds, courant constant sur toute la longueur de la ligne.

Bouée de dégagement suffisamment en dessous du parcours.

Bateaux Ouvreur et Protecteur : de type semi-rigide (pour minimiser les éventuels chocs) et suffisamment grands et puissants.

Liaison constante entre le comité de course et la personne chargée de surveiller le vent, quand il est à bord de l'Ouvreur.

Positionner immédiatement l'Ouvreur en suivi du Lièvre pour que le conducteur de l'Ouvreur se familiarise avec la vitesse, les réactions et les trajectoires du bateau Lièvre.

A bord de l'Ouvreur, égrener de manière très distincte le temps avant le signal de départ afin de faciliter la gestion du temps au Lièvre.

Dans l'instant qui précède le moment où le Lièvre s'élance pour l'ouverture de ligne, s'assurer que :

- l'Ouvreur est suffisamment proche du Lièvre (environ 1,5 m) sans pour cela risquer de le heurter (attention à la mer).
- le Protecteur est correctement positionné en avant et suffisamment dégagé latéralement pour ne pas perturber le bateau lièvre par sa vague d'étrave : cf schémas où sont représentés les sillages (liaison VHF entre bateaux nécessaire).

Le comité de course a toujours la possibilité de libérer le lièvre s'il le juge nécessaire, mais attention, car alors la trajectoire suivie par l'Ouvreur seul est aléatoire et peut être sujette à contestations.

Laisser un temps d'ouverture de ligne, « Temps Lièvre + dérive de l'Ouvreur », jamais inférieur à 7 minutes afin de permettre à l'ensemble de la flotte de franchir la ligne comme cela est le cas lors d'un départ classique.

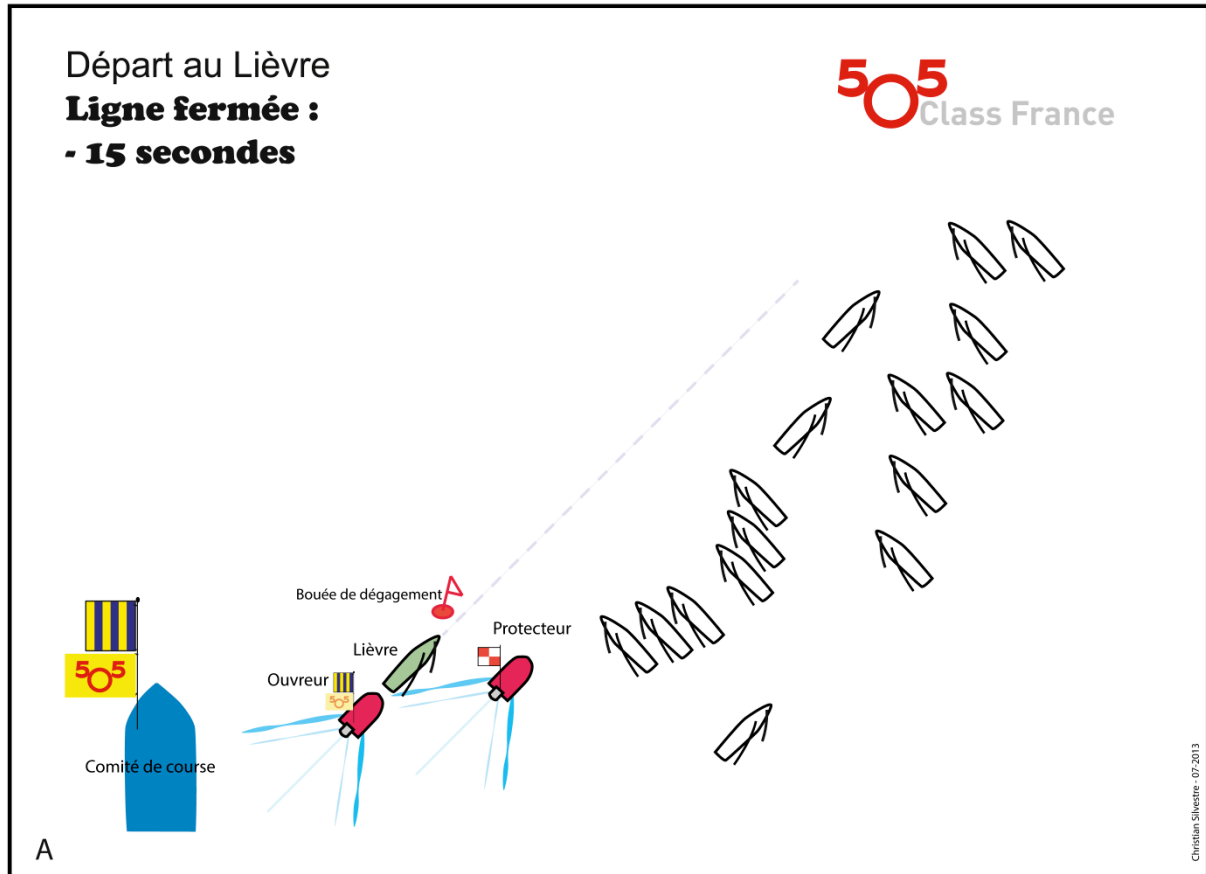
Attention à contrôler les bateaux qui ne passeraient pas la ligne.

Mettre cette procédure dans les IC, l'expliquer aux concurrents dans un briefing.

Ne pas hésiter à annuler et à relancer la procédure si :

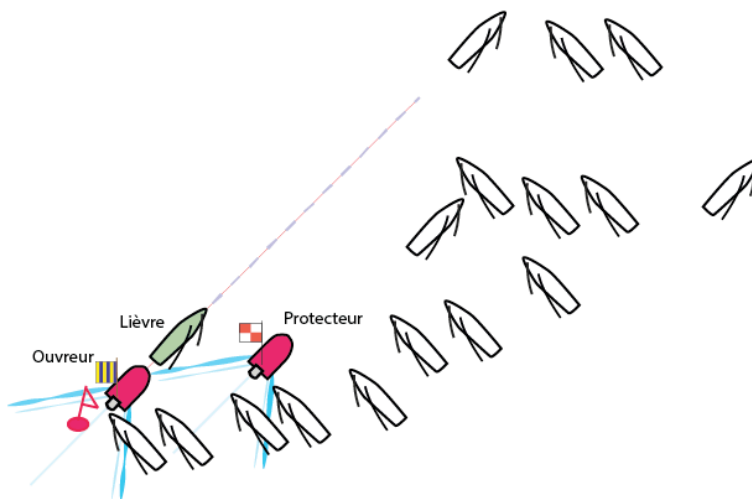
³ En cas d'incidents pendant un départ au lièvre, si un ou des coureurs ont déjà franchi la ligne, la course doit être annulée car le ou les bateaux sont en course. Cela exige d'anticiper le pavillon N et non le premier substitut.

- le vent subit une variation importante alors que la ligne est en cours d'ouverture,
- le lièvre est gêné dans sa navigation,
- le lièvre est trop en retard ou trop en avance,
- le lièvre subit un incident technique ou prend un cap erratique,
- de trop nombreux bateaux sont en route de collision avec le Protecteur ou le lièvre.



Départ au Lièvre Top Départ !

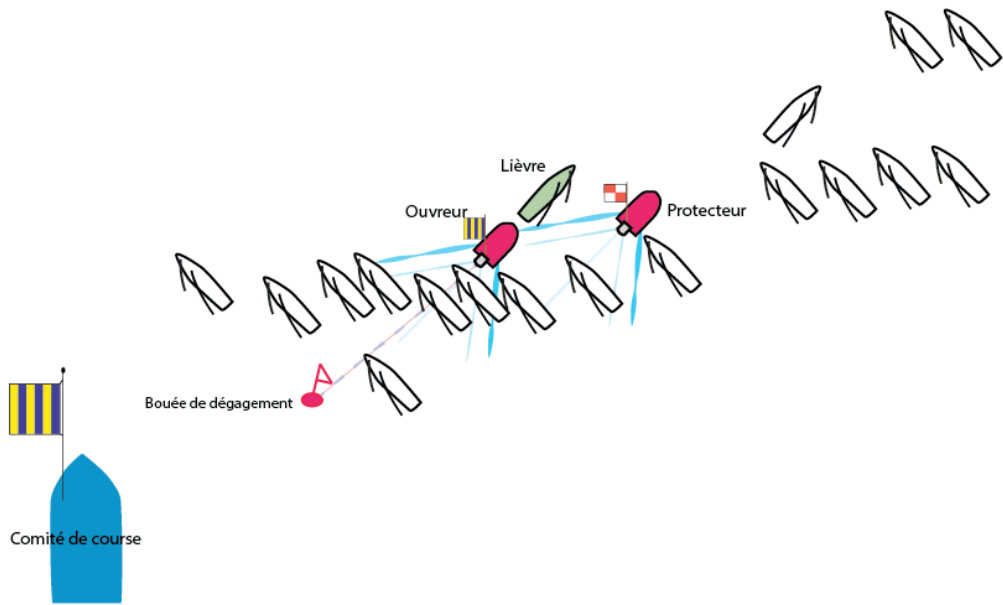
505 Class France



B

Départ au Lièvre
Ligne ouverte :
+ 15 secondes

505 Class France



C