
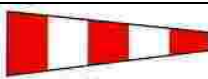










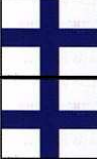








INFORMATION DEPART

1) SIGNAUX DE DEPART

Pavillon	Nom	Signaux sonores	Commentaires
	Aperçu	↑ ● ●	- Signal envoyé lorsque le comité de course ne peut pas commencer la procédure de départ à l'heure prévue aux IC ou à tout autre moment lorsque cette procédure doit être différée.
	Aperçu	↓ ●	- Signal affalé 1 minute avant le début de la procédure de départ
Avertissement	5 mn		Début de la procédure de départ dont la durée est définie dans les IC
 Ex Classe A	Pavillon de classe	↑ ●	(5 mn pour les challenges). Le signal d'avertissement est également défini dans les IC. (en complément le nombre de départ et la ou les classes au départ sont indiqués à bord du bateau CC sur le tableau). Mais seul l'envoi du ou des pavillons de classe a valeur réglementaire. Pavillons notamment utilisés pour les challenges : Classe B  Classe R 
Préparatoire	4 mn		
	Soit Pavillon P	↑ ●	- 1° possibilité : - en général utilisée pour les challenges, envoi du Pavillon P, en cas de franchissement prématuré de la ligne, pour réparer, il suffit de revenir, sans gêner les autres bateaux (respect des priorités), du côté pré-départ de la ligne et repartir.
	Soit Pavillon Noir	↑ ●	- 2° possibilité : utilisé généralement après un ou plusieurs rappels généraux, indique que la règle 30.3 du Pavillon noir est appliquée. Disqualification en cas de départ prématuré.
Pour Information			Autre pavillon pouvant être utilisé par les CC :
	Soit Pavillon I	↑ ●	- envoi du Pavillon I qui indique que la règle 30.1 de retour par une extrémité sera appliquée
	Soit Pavillon Z	↑ ●	- indique l'application de la règle 30.2 Pénalité de 20% ; En outre ce pavillon peut être envoyé avec le pavillon I, = application alors de 30.1 et 30.2.
Amené signal Préparatoire	1 mn		.
	Si Pavillon P	↓ —	- + long signal sonore : pour simplifier, à partir de ce moment tout bateau situé dans le triangle ligne de départ / marque au vent doit se replacer du côté pré-départ, sans gêner les autres bateaux (respect des priorités).
	Si Pavillon Noire	↓ —	- + long signal sonore : à partir de ce moment tout bateau situé dans le triangle ligne de départ / marque au vent est disqualifié. En cas d'un nouveau rappel général, ils ne pourront plus prendre le départ de cette course. (N° inscrit sur un tableau à bord du bateau CC)
DEPART	0 mn		
	Pavillon de classe	↓ ●	Amené du Signal d'AVERTISSEMENT
RAPPELS			
	Individuel Pavillon X	↑ ●	- Envoyé lorsqu'au signal de départ un ou plusieurs bateaux ont été identifiés au cours de la minute du côté parcours sans être revenu du côté pré-départ de la ligne.
		↓ Réparation ou Max 4 mn	- Amené du pavillon lorsque le ou les bateaux ont réparé en revenant du côté pré-départ de la ligne selon pavillon envoyé ou si il (ils) ne répare(nt) pas dans les 4 mn après le départ.
	Général 1 ^{er} Substitut	↑ ● ●	- Envoyé lorsqu'au signal de départ, le CC est dans l'incapacité d'identifier les bateaux qui sont du côté parcours ou encore suite à une erreur dans la procédure.
		↓ ●	- Amené 1 mn avant l'envoi du signal d'avertissement pour le début d'une nouvelle procédure de départ pour la classe rappelée.
AUTRES PAVILLONS UTILISES			
	Orange	↑ ●	- Envoyé sur le mât de visé du bateau CC lorsque la ligne de départ est en place . - ce pavillon sera envoyé avec un signal sonore 5 mn avant l'envoi du signal d'avertissement. D'où la séquence : H -10 envoi orange; H -5 mn Avertissement... - Après Aperçu = : - h- 10 mn envoi Orange ; h - 6 mn amené Substitut ; h - 5 mn début procédureetc

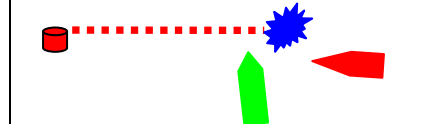
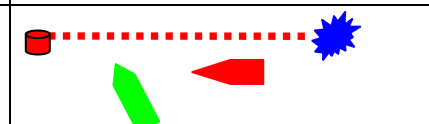
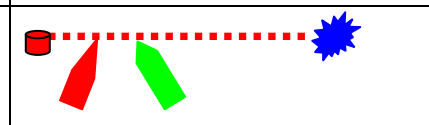

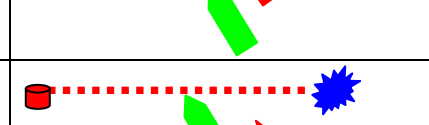
	Pavillon Y		- Envoyé au plus tard au signal d'avertissement, ce pavillon impose le port d'une flottabilité personnelle.
---	------------	--	--

2) REGLEMENTATION CONCERNANT CETTE PHASE

2.1 – Avant le départ

Généralités	<ul style="list-style-type: none"> - PAS DE ROUTE NORMALE - Avant le signal préparatoire donné à 4 mn : application des règles pour éviter les abordages en mer - Au signal préparatoire : début d'application des règles de course
Règles à observer (sommairement)	<ul style="list-style-type: none"> - Tribord – Babord ; Sous le vent – au vent ; devant – derrière - Sur un bord- Virant de bord ; Sur un bord- Reculant

2.2 – Positions difficiles le départ étant imminent (dans la minute)

Porte fermée		<ul style="list-style-type: none"> - Il n'y a pas de place sur une marque de départ - Si rouge force le passage, je dois éviter de casser les bateaux et je réclame.
Longer la ligne		<ul style="list-style-type: none"> - Bateau sous le vent prioritaire, je dois répondre à son lof, quitte à passer prématurément la ligne et avoir à réparer ce franchissement précoce.
Départ babord		<ul style="list-style-type: none"> - Le départ babord est une option présentant de grand risque.
Position au vent		<ul style="list-style-type: none"> - Un bateau sous le vent a une position favorable même si en fonction de son action (gain de la priorité, modification de sa route) il a au début des obligations de permettre à rouge de se maintenir à l'écart.
Modalité d'engagement		<ul style="list-style-type: none"> - Conduite à suivre différentes selon : - venant de derrière, positionné au vent - venant de derrière, positionné sous le vent - engagement après virement de bord

2.3 – Départ

Généralités	<ul style="list-style-type: none"> - La définition de la route normale s'applique - Si à ce moment un ou des bateaux bien identifiés sont au dessus de la ligne : rappel individuel - Si à ce moment l'identification des bateaux au dessus de la ligne est impossible : rappel général
-------------	--

3) Notions de tactiques de Départ (Une régata se gagne avant le départ)

Orientation de la ligne	<ul style="list-style-type: none"> - recherche du côté favorable de la ligne - repérer la direction du courant, (pas un problème sur l'Erdre)
Placement sur la ligne	<ul style="list-style-type: none"> - fonction des capacités du bateau – (vitesse, cap, pour se dégager du paquet car risque d'encombrement du côté favorable...) - tenir compte de la force du vent - selon type de bateau, privilégier un départ lancé dans une zone plus dégagée dans le tiers le plus favorable de la ligne. - Chercher à garder de l'espace sous le vent pour pouvoir abattre quelques secondes avant le départ et lancer le bateau à pleine vitesse. - bateau fermant la ligne au bateau CC
Conseils donnés par un coureur de haut niveau	<ul style="list-style-type: none"> - préférable de partir en dehors des zones de forte concentration - la zone proche du bateau comité est généralement très encombrée, il y est difficile d'y assurer un bon départ à coup sûr. - bien partir c'est souvent éviter le combat singulier avec un seul adversaire. - pour réaliser un bon départ, il est déconseillé d'arriver par l'arrière d'un groupe de bateau au dernier moment.