

PRÉCONISATIONS DÉPARTS ET ARRIVÉES ENGINS RAPIDES

Version au 18 août 2025

Contexte

Les nouveaux supports comme le kite, la wing, le windfoil mais aussi, en dériveurs avec les Waszp, les catamarans à foils... se développent. Ils sont rapides (> 20 nœuds) et le niveau monte.

Deux formats de courses se complètent :

- Le slalom avec un départ au reaching : vent de travers à l'arrière du bateau comité entre le mat et le côté parcours d'une bouée. Pour certaines classes (Funboard, iQFoil), les départs au reaching se font toujours sous pavillon noir avec rappel général dès qu'un engin prend le départ prématurément.
Il y a possibilité de mettre une bouée de protection, lestée, non mouillée, qui ne définit pas la ligne mais qui « protège » le bateau comité de toute action intempestive d'un bateau. Il faut bien le préciser dans les IC avec ajout d'une pénalité si passage entre comité et la bouée.
- La course race avec un départ traditionnel.

Ces supports vont très vite, entre 20 et 30 nds et la distance entre la ligne et le premier bateau au top départ est souvent très faible, surtout sur les départs au reaching. Cela rend la certitude d'un bon départ puis l'identification des fautes compliquées. À l'œil nu, c'est même impossible pour les flottes nombreuses. Il devient donc nécessaire de mettre en œuvre des moyens techniques supplémentaires, notamment vidéo, ou organisationnels pour assurer une cohérence des décisions.

Gestion du temps

La vitesse (les distances sont parcourues en des temps très courts) rend encore plus important qu'il n'y ait qu'un seul maître du temps, qu'un seul chronomètre de référence. La personne réalisant la visée de la ligne est la seule responsable de la décision avec le chrono de référence.

Par ailleurs, les concurrents prennent des habitudes dépendant du comité de course sur une épreuve. Conserver ces habitudes permet aux concurrents de conserver un référentiel stable et donc d'adapter leur préparation, pour améliorer leurs départs (plutôt que d'être surpris).

Du fait des zones d'attente imposées parfois éloignées du comité de course, il est très important de prévenir les concurrents de la procédure à venir. D'autant plus les conditions de vent ne leur permettent pas facilement de parcourir la distance les séparant du bateau comité (prise de vol par vent faible, ou capacité à remonter au vent par exemple).

Aussi un décompte à voix haute et à la VHF (notamment pour les classes qui auraient des VHF à bord : cata, ...). semble incontournable afin que les coureurs puissent se synchroniser avec le timing du chrono officiel du responsable de la visée sur le bateau comité.

DÉPART AU REACHING

Bateau comité (attention aux bateaux trop gros avec un dévent important)

Le mat de visée du comité avec le pavillon orange est placé au milieu du tableau arrière (si pas de courant) et ne pas être trop gros (vision humaine et mise au point de la vidéo). Un stick de 49er (ou une latte de GV 49er) est l'idéal, mais il faut prévoir un support pour les chronos. Et prévoir que le pavillon orange soit bien sur ce mât ! Dans ce cas, il faut un tube assez rigide pour qu'il ne fléchisse pas s'il y a du vent.

L'idée est que la personne qui vise soit le plus confortable possible.

Le chrono maitre, qui va servir au décompte, est sur ce mat et si possible affichera les 10^{ème} de seconde, permettant d'anticiper l'arrivée à zéro et d'éviter l'incertitude sur les chronos n'affichant que des secondes. Il n'est pas obligatoire d'utiliser un chronomètre de type Optimum Time, mais il faut s'assurer du décompte du chrono utilisé (comment la première seconde est décomptée au moment de l'appui sur le bouton start).

Si possible, lancement des procédures aux minutes rondes de l'heure GPS pour avoir un repère approximatif pour l'ensemble des participants du moment où peuvent avoir lieu les signaux.

Cinq personnes sont nécessaires pour assurer la procédure de départ : Une personne vise, une autre filme, une troisième fait le décompte et les deux autres assurent la pavillonnerie, les signaux sonores et le secrétariat

(A minima c'est trois personnes : 1 - visée/film 2- pavillonnerie – 3 décompte/ signaux sonores, mais cela devient très compliqué)

La personne qui vise :

- Les 5 dernières secondes sont primordiales, c'est là où tout se passe (avant les coureurs sont loin de la ligne !)
- Elle est concentrée sur sa ligne pour déterminer s'il y a des bateaux au-dessus au top départ
- Elle enregistre ce qu'elle dit sur son magnéto/téléphone ce qu'elle voit et les N° de bateau (et oui cela va vite).
- Elle décide si bon départ ou rappel.

Elle doit se concentrer uniquement pour savoir s'il y a un bateau ou non au-dessus de la ligne au moment du top.

La personne qui filme :

- Il est hyper important de filmer le changement de 1 sec à 0 = le top départ. Donc il faut toujours avoir un chrono sur l'écran qui filme la ligne de départ.
- Elle limite les mouvements pour fixer les points de repère
- Elle doit pouvoir prendre le son de ce qui se passe sur le bateau
- Elle donne le titre à l'oral de la prise de vue au début de la vidéo (heure, course, flotte, numéro de procédure et historique)
- Elle prend suffisamment de recul pour :
 - o Mettre le mat au centre de l'image
 - o Filmer le chrono
 - o Filmer la marque de bout de ligne
 - o Aligner le mat de visée et la bouée bout de ligne !
 - o Avoir la caméra côté parcours du mat
 - o Éviter de zoomer ce qui accentue les mouvements
- Elle règle la caméra :
 - o Le mode ralenti est activé dans la vidéo (200 voir 240 images/seconde (fps))
 - o La définition sera la meilleure possible en mode 4K (pour pouvoir zoomer sur un arrêt sur image, voire pendant un visionnage de la vidéo).
- Elle filme en mode paysage, cela donne plus de place pour les éléments à vérifier.

Un téléphone peut être utilisé mais une tablette est plus stable et offre une possibilité de relecture plus facile. (Mais cela est très dépendant de la qualité de la caméra sur une tablette, iPad semble meilleur que la Cross Call T4 par exemple).

Filmer : quelques points d'attention

Où est le mat ?





Pb ici pour identifier le bout de ligne !



Celui qui filme est du mauvais côté du mât, il doit être côté parcours

La personne qui fait le décompte :

- Se met d'accord avec la personne qui vise sur les derniers instants et le moment du TOP départ qui va être primordial : comment elle le dit ...
- Ne s'occupe pas des 10^{ème} ou 100^{ème}
- Parle assez fort pour être entendue de la personne qui vise et à la vidéo.
- Elle a une VHF pour être entendue du viseur lors du décompte.

La personne qui s'occupe de la pavillonnerie :

- Doit être très précise et réactive sur les montées et affalées de pavillons étant donné que c'est le paramètre qui reste le signal de départ réglementaire le pavillon doit arriver et être visible en haut au top. La règle dit **déployé** donc c'est au moment où les coureurs voient le pavillon, ce qui implique que pendant la montée le pavillon reste dans la main du pavillonneur et n'est lâché qu'au top avec les derniers cm de montée.
- La pavillonnerie peut être décalée du tableau arrière du bateau comité pour ne pas interférer dans la visée.

L'utilisation de hampe ou de manche à balai avec le pavillon au bout semble plus simple à gérer qu'un marocain classique.

Le viseur

N'est pas mouillé afin de pouvoir réagir rapidement en cas de danger.

Reste dans l'axe de la ligne et filme.

Suit le chrono du comité de course départ.

La décision du rappel est à l'appréciation unique de la personne qui vise sur le comité départ.

Le viseur vient en renfort du bateau départ pour identifier les fautifs éventuels avec sa vidéo.

Après un rappel

En cas de rappel, visionner rapidement les images du comité et du viseur pour identifier/confirmer les numéros de voile et les afficher sur un tableau (plus annonce VHF). Les vidéos du viseur peuvent être transmises au comité départ par WhatsApp en actionnant l'option HD.

En cas de doute entre viseur et comité, le comité a la dernière décision (last call) !

Pour limiter les rappels généraux, un test peut être fait en n'autorisant qu'un BFD par coureur et s'il y a récidive, il est DNE (à mettre dans les AC et IC).

L'exercice de visée est tellement exigeant qu'il faut accepter que l'on puisse commettre des erreurs dans un sens ou dans l'autre.

Si la vidéo nous montre que l'on a tort, il ne faut pas hésiter à l'assumer auprès des coureurs. Il est sportivement préférable de faire un rappel général et de finalement constater qu'il n'y a pas de départ prématuré plutôt que de laisser un coureur parti prématurément perturber la course des autres.

Cette règle du rappel général obligatoire est susceptible d'être modifiée par la classe et WS. Restez à l'écoute !

DEPARTS COURSE RACE

Reprendre les éléments du départ reaching sauf

Mat de visée : Sur le côté et avoir de la place autour

Viseur : Soit il est mouillé et c'est une extrémité de la ligne, soit il n'est pas mouillé et se place dans le prolongement de la ligne. Attention la ligne est beaucoup plus longue (voir ci-dessous).

Avoir si possible le même dispositif de visée avec vidéo et chrono, le décompte est donné à la VHF. Attention à bien synchroniser les montres tous les matins avec heure GPS. Le déclenchement du chrono sera en phase avec le chrono maître.

Il donne juste le nombre de bateau au-dessus après le top ou si trop de bateaux non identifiés
Le comité départ décide si bon départ ou rappel.

Il y a beaucoup de coureurs qui partent bâbord il peut être intéressant de continuer à filmer en suivant la flotte qui part bâbord après le départ pour les éventuels incidents qui pourraient se produire.

Dans les IC, le comité de course a la possibilité d'obliger tous les bateaux à rester tribord (ou bâbord) dans les 20/30 dernières secondes avant le départ et jusqu'à 10 secondes après le départ. Cette pratique est courante en kitefoil et régulièrement prévue en windfoil.

LONGUEUR DE LA LIGNE

Kite

Slalom : nb de coureurs x 8 mètres mini avec 100 m Mini

Course race : nb de coureurs x 10 mètres avec 150 m mini

Wing

Slalom : nb de coureurs x 4 mètres

Course race : nb de coureurs x 7 mètres

Windfoil

Slalom : nb de coureurs x 4 à 5 mètres

Course race : nb de coureurs x 8 à 10 mètres

Waszp

Vent léger : 5 mètres par coureur - **Vent moyen** : 7 mètres par coureur - **Vent fort** : 9 mètres par coureur.

IDENTIFICATION DES COUREURS

Tous les moyens sont bons

Proposer des lycra/dossards avec des N° sur les épaules, les bras, le thorax, le bas du dos pour les kites. Attention à la taille des numéros pour qu'ils restent visibles.

LIGNE D'ARRIVÉE

La gestion des arrivées est généralement beaucoup plus simple car la ligne est généralement courte et les bateaux arrivent espacés, ... mais pas toujours. Le magnéto est indispensable.

Il est recommandé de filmer les arrivées et surtout quand il y a un groupe de coureurs qui arrive très proche les uns des autres de filmer avant et après le passage de la ligne.

L'identification des coureurs prends ici toute son importance.

PRATIQUER

Ne pas hésiter à pratiquer lors de régates d'entraînement dans les clubs et stages d'entraînement.

En formation continue, les comités de course peuvent visionner les vidéos déjà prises sur des épreuves, notamment pour travailler à l'identification d'un bateau en particulier. Cette pratique permettra d'être plus à précis et rapide sur des épreuves.

PISTES D'ÉVOLUTIONS

- Utiliser des horloges plutôt que des chronomètres pour améliorer la précision et la coordination. Dans ce cas, les horloges doivent être synchronisées tous les jours et ne doivent pas se resynchroniser au GPS en cours de journée.
- Utiliser des chronomètres qui décomptent les dixièmes de secondes
- Utiliser des applications mobiles qui permettent de filmer avec l'incrutation du temps (par exemple Stopwatchcam sur iOS).

SYSTÈMES DE TRACKING

À ce jour, aucun système de tracking n'est suffisamment précis pour décider si un bateau est OCS, notamment sur des supports rapides.

Par conséquent, la CCA recommande de ne pas utiliser de tels systèmes pour la visée de ligne. En revanche, ils peuvent être utilisés pour identifier un bateau dont la position sur la ligne est confirmée par d'autres moyens fiables (par exemple le bateau immédiatement sous un bateau identifié).

Mais les systèmes se perfectionnent vite et certaines classes s'en satisfont donc affaire à suivre.

LES RÈGLES DE CLASSES

IQFoil : <https://www.iqfoilclassofficial.org/documents>

En complément de cette présentation voici un retour d'un expert Comité de course sur le déroulement général d'une compétition de bon niveau :

« Il ne faut pas oublier que le slalom est plutôt par petit temps, que les faux départs sont relativement nombreux, que l'adaptation du parcours est très fréquente (autant la ligne de départ que l'axe départ bouée 1 et les angles pour l'épingle).

Il faut aussi surveiller les temps de parcours et adapter en fonction.

Il y a énormément de règles qui entrent en jeu (les temps limites, les temps de posé etc ...).

La charge et la fatigue qui reposent sur le comité de course sont énormes (et je ne tiens pas compte des pressions des représentants de la classe ou des coureurs et entraîneurs).

Il faut au moins un adjoint et des mouilleurs qui tiennent la route et qui soient proactifs pour soulager le CC. »

