

--- 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 pour les régates nationales Françaises du fait du déroulement des championnats d'Europe et du monde selon cette procédure.

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

Le 505 Lièvre s'élance bâbord amure 5 à 10 secondes avant le signal de départ en laissant la bouée de dégagement à bâbord au plus près du signal du départ, il est suivi de très près par l'Ouvreur et est éventuellement 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 choisi entre le 4<sup>e</sup> et le 10<sup>ème</sup> du classement de la course précédente, selon la taille de la flotte.

Pour le 1<sup>er</sup> départ il est désigné par le comité de course, en accord avec la 505 Class, généralement le 10<sup>ème</sup> du classement de « Classe » FFVoile 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 merraisonables.

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

### **II – Équipement nécessaire :**

1 semi-rigide 'l'Ouvreur' de taille et de puissance suffisante, est nécessaire, peut y être adjoint un second semi-rigide, 'le Protecteur' en cas de flotte importante, ou de pratiquants peu aguerris. Les deux embarcations doivent pouvoir chacune arborer au moins un pavillon.

- le semi-rigide Ouvreur conserve une position constante à moins de 2 mètres du tableau arrière du bateau lièvre.

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 comité et le Protecteur.

- Le semi-rigide Protecteur conserve une position latérale à l'avant tribord du bateau lièvre. Le Protecteur doit arborer le pavillon « U ». Il doit être de type semi rigide du fait de son rôle de protection et des risques de collisions qu'il implique.

### 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. <sup>1</sup>

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.

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

Le bateau Ouvreur se rend dès que possible auprès du bateau lièvre pour l'avertir de sa désignation et afin qu'il reste aux abords du bateau comité.

Au plus tard au signal d'attention, le président, ou un membre du comité de course, embarque sur le bateau Ouvreur qui arbore le pavillon « G » et si possible le pavillon de série 505 en répétition des signaux de course.

L'« Ouvreur » se positionne alors derrière le « Lièvre ». L'« Ouvreur » devra toujours veiller à se tenir suffisamment à l'écart pour laisser toute liberté de manœuvre au Lièvre.

Le comité de course présent à bord de l'ouvreur doit rester en contact permanent avec le bateau comité qui sera chargé de relever régulièrement 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.

Attention : En cas d'interruption de la procédure d'un départ au lièvre, si un ou des coureurs ont déjà franchi la ligne, la course doit être annulée car le, ou les bateaux ayant franchi sont en course. Cela exige d'anticiper l'envoi du pavillon N et non le premier substitut

### IV -- Bateau lièvre :

Le bateau lièvre est averti par affichage sur le bateau comité de sa désignation avant le signal d'avertissement. Il ne peut être désigné qu'une seule fois, s'il a déjà été désigné, le suivant du classement de la course est choisi.

Il attendra 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 Lièvre.

Environ 10-15 secondes avant le signal de départ le bateau Lièvre s'élancera, laissant la bouée de dégagement à bâbord. Il doit adapter ses temps de lancement à la dimension de l'Ouvreur qui le suit.

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

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

Attention par vent faible les temps d'ouverture pourront être plus long du fait de la vitesse du Lièvre.

A l'issue du temps d'ouverture affiché sur le tableau à l'arrière du bateau comité (ou si tous les bateaux ont franchis la ligne sur décision du président du comité de course), le lièvre est libéré par un signal sonore long.

Lorsque le temps d'ouverture de ligne est expiré, l'Ouvreur coupe les gaz et se laisse dériver le temps imparti selon les IC (3 à 5 minutes).

La ligne est déclarée fermée à l'issue de ce temps et le pavillon G est affalé.

**Pour un départ au lièvre réussi :**

- Vent stable en direction et supérieur à 7/8 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, suffisamment longs et puissants (plus de 6m pour l'Ouvreur) pour la stabilité et le contrôle. Attention à protéger les capots moteurs
- Liaison constante entre le comité de course et l'Ouvreur et la personne chargée de surveiller le vent sur le bateau comité.
- Positionner dès que possible l'Ouvreur en suivi du Lièvre afin que le conducteur de l'Ouvreur se familiarise avec les réactions, la vitesse, et les trajectoires du bateau Lièvre.
- A bord de l'Ouvreur, égrener de manière distincte le temps avant le signal de départ afin de faciliter la gestion du temps au bateau Lièvre.

Dans l'instant qui précède l'ouverture de ligne par le lièvre s'assurer que :

- L'Ouvreur est suffisamment proche du Lièvre (environ 1,5 m/2 m), sans pour cela risquer de le heurter (attention à la mer).
- Le Protecteur est correctement positionné en avant et dégagé latéralement pour ne pas perturber le bateau lièvre par sa vague d'étrave : cf. les 3 schémas où sont représentés les sillages.
- Le comité de course a la possibilité de libérer le lièvre à tout moment s'il le juge nécessaire, mais attention car la trajectoire de l'Ouvreur, qui doit continuer sa route selon le dernier cap suivi par le lièvre, 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 prévoir de relever les numéros des bateaux qui ne passent pas la ligne correctement.
- Décrire en détail la procédure dans les IC et annoncer un briefing.

● **Pénalités :**

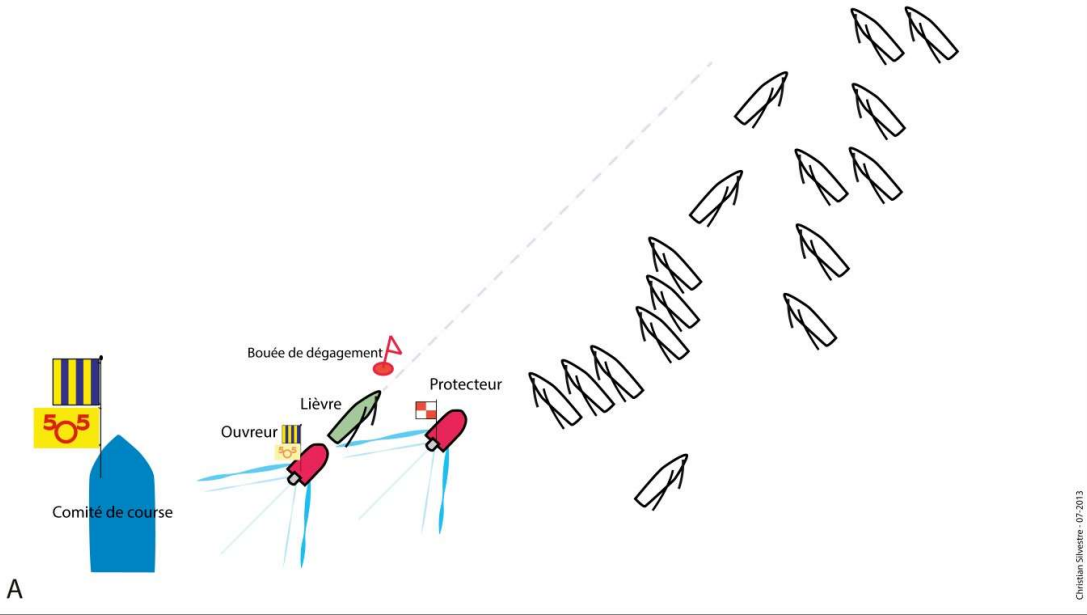
Si un concurrent vient à toucher l'Ouvreur, sans que cela ne porte conséquence au départ, à la course, ou à un concurrent, il est considéré que le fautif a touché une marque de parcours et qu'alors il effectuera une pénalité de réparation d'un tour ; en remplacement de la disqualification sans instruction.

- Ne pas hésiter à annuler la course si :

- 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-nombreux bateaux sont en route de collision avec le Protecteur ou le lièvre.

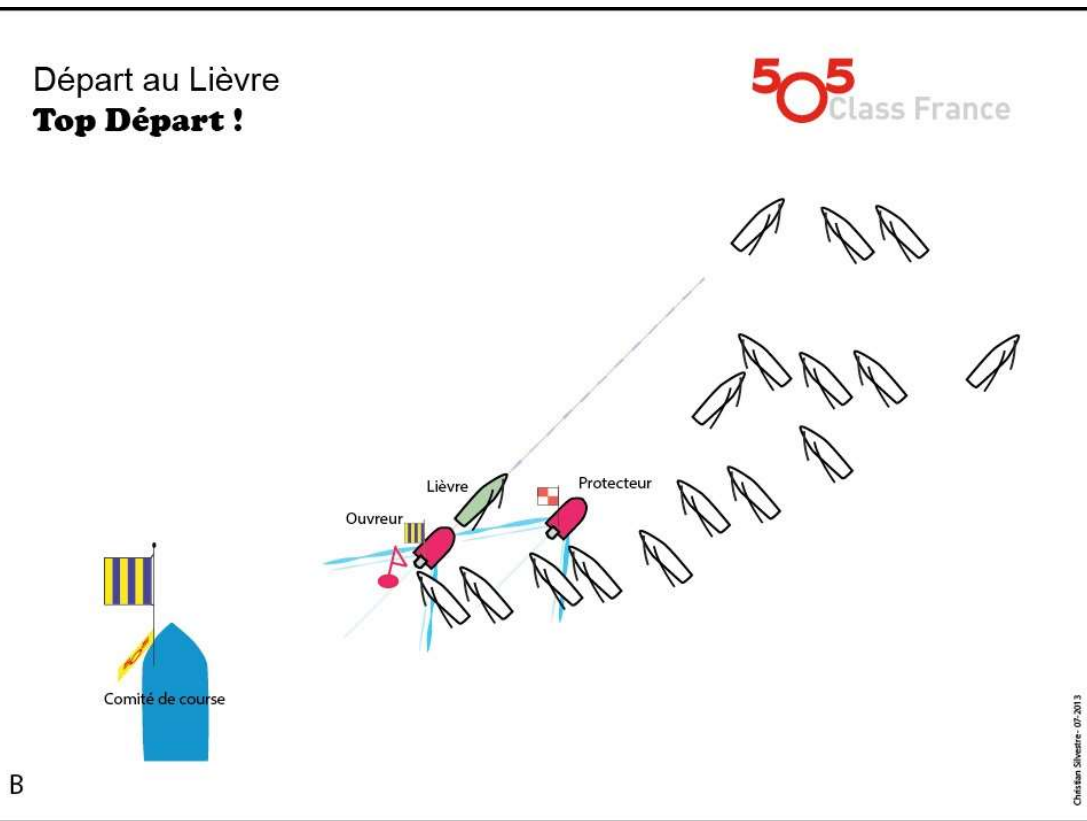
Départ au Lièvre  
**Ligne fermée :**  
**- 15 secondes**

**505** Class France



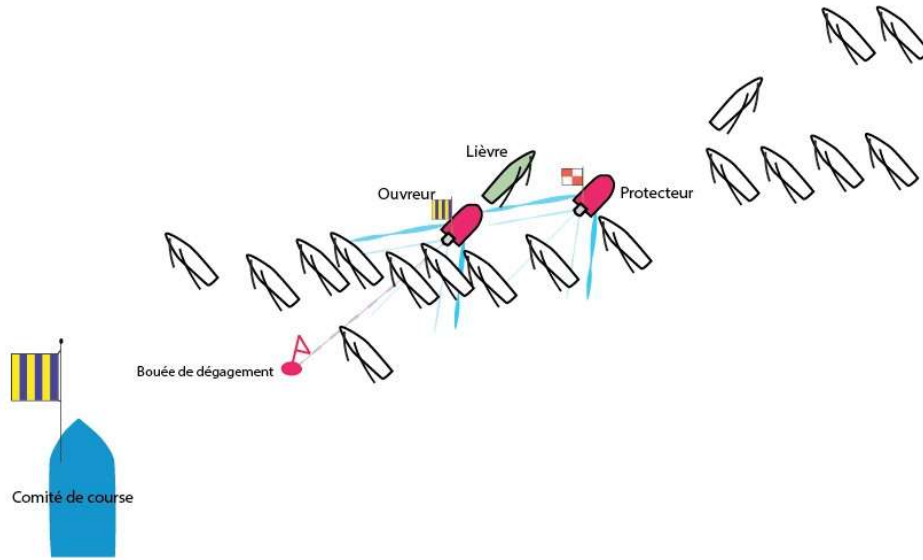
Départ au Lièvre  
**Top Départ !**

**505** Class France



Départ au Lièvre  
**Ligne ouverte :**  
**+ 15 secondes**

**505** Class France



C